

Italiaracing
.net

n. 61 - 9 novembre 2009

MAGAZINE

IL NUOVO TERREMOTO
Prima la Honda,
poi BMW e Toyota e
infine la Bridgestone.
Quale sarà il futuro
senza le Case
in pista?

2010



fuga dalla F1

La foto della settimana

Terra di conquista

Italia, terra di santi poeti e navigatori... Anche terra di conquista, almeno per Michal Kosciuszko che dopo essersi imposto fra gli Junior in Sardegna con la Suzuki, ha vinto l'Azzano Rally con la Skoda Fabia. In rimonta e di misura, tre decimi appena su Andrea Navarra, ma non immeritatamente come dimostrano i sei successi parziali ottenuti sulle strade bianche friulane dal venticinquenne polacco



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

Il messia si presenta

Massimo Costa

Atteso come il messia, l'uomo del cambiamento, Fernando Alonso ha superato i cancelli della sede Ferrari di Maranello alle prime ore di venerdì 6 novembre, precisamente alle 8.15. La zona non gli era del tutto sconosciuta. Nell'ormai lontano 2001, quando ancora era un ragazzino con tanti sogni in testa, Alonso si era fatto vedere da quelle parti perché era atteso al suo primissimo test con una monoposto di F.1: la Minardi F.1. Un test che lasciò tutti a bocca aperta e diede il via alla carriera del ragazzo delle Asturie. Ma torniamo a quanto accaduto venerdì. Alonso ha conosciuto gli uomini della Ferrari con i quali lavorerà gomito a gomito nel 2010. Più o meno sono gli stessi che negli ultimi tre anni si sono occupati di Kimi Raikkonen. Fernando ha parlato a lungo con il responsabile del team Stefano Domenicali, ha incontrato anche il presidente Luca di Montezemolo. Alonso ha poi avuto lunghi briefing tecnici e sportivi. Ha visto il modellino della monoposto che guiderà a partire da febbraio, quando il regolamento (assurdo in quanto vieta i test) lo permetterà. Ha iniziato a ragionare su come modificherà il comportamento delle vetture di F.1 senza pit-stop per il rifornimento (permessi solo i cambi gomme), quindi come si dovrà guidare una macchina piena di benzina nei primi giri e vuota nelle tornate finali. Gli hanno fatto vedere la galleria del vento e un po' tutta la fabbrica. Infine, il due volte campione del mondo è stato accompagnato sulla pista di Fiorano. Parcheggiata in un angolo, e non certo per caso, c'era una Ferrari 458 Italia, l'ultimissima nata della Casa. Ci è salito dentro ed ha iniziato a percorrere qualche giro del mini autodromo per ricordarsi come girano le curve, se qualcosa è stato modificato rispetto al 2001 quando con la Minardi impressionò tutti coloro che lo seguivano dal muretto box. E' iniziata così la vita da ferrarista di Alonso. Il quale però non ha potuto concedere foto perché ancora sotto contratto con la Renault. E proprio per questo motivo, non dovrebbe presenziare alle Finali del Challenge Ferrari di Valencia del 15 novembre.



Maranello
6 novembre 2009
ore 8,15





Il tramonto *dei* costruttori

Costruttori presenti fino al 2008

Bmw

Ferrari

Honda

Mercedes (motorista)

Renault

Toyota

Costruttori possibili nel 2011

Ferrari

Mercedes (motorista)

Renault (motorista)

Massimo Costa

La F.1 si avvia ad un futuro senza grandi costruttori direttamente impegnati nel mondiale F.1. Un ritorno al passato, quando le grandi Case automobilistiche si limitavano a fornire i motori a quei team che da sempre hanno fatto delle corse la loro ragione di vita. Una marcia indietro violenta, non indolore. Basta sprechi, è finita l'epoca dei soldi buttati nel cesso, degli eserciti di personale, dei Consigli di Amministrazione che sdoganavano budget offensivi perché, gli veniva raccontato, così si fa. Benché abbia arricchito tanti, questo modo di operare si è rivelato fallimentare. Per diversi motivi. Macchine sbagliate, persone nei ruoli chiave delle squadre che non si sono rivelate all'altezza della situazione, manager bravi a parlare, ma incapaci ad agire con saggezza e risolutezza. Prima Honda, poi BMW e Toyota sono lo specchio di una cattiva interpretazione del motorsport. Una Casa automobilistica tenta l'avventura in F.1 per vincere, per dare quindi prestigio mondiale al proprio marchio. Ma quando i risultati non arrivano dopo anni e anni, dopo milioni e milioni di soldi spesi, quando tutto questo accade nel momento peggiore della economia mondiale, con le vendite delle loro auto che crollano, i Consigli di Amministrazione prima di rimettere la firma sotto il foglietto del budget preventivato, iniziano a pensarci due volte. E si pongono quesiti: vinciamo in F.1? No. Abbiamo perso il 10 o 20 per cento delle vendite? Sì. Dunque, che ci stiamo a fare nel motorsport? Vogliamo continuare a farci del male, a danneggiare ulteriormente la nostra immagine? No, meglio il ritiro. Ed

ecco allora che è iniziata la fuga. Poi magari ritorneranno, fra qualche stagione. La Renault è la prossima indiziata al ritiro. Anche se per la Casa francese il discorso è diverso perché è praticamente l'unica il cui rapporto con la F.1, con le corse, è sempre stato molto stretto. Carlos Ghosn, CEO Renault, ha detto che per il 2010 tutto continuerà come ora, ma tra 12 mesi il team potrebbe venire smantellato e la presenza nel mondiale limitarsi alla fornitura dei propulsori. Rimarrebbe così la sola Mercedes, che guarda caso mai si è avventurata nell'insidioso pantano di costruirsi in proprio una monoposto di F.1. Ma legandosi a team, acquisendone poi le azioni. Il quaranta per cento della McLaren era di Stoccarda. Usiamo il passato remoto perché Mercedes uscirà dal team di Woking per buttarci sulla Brawn. Una oculata gestione ha permesso alla Mercedes di essere da anni in F.1, di non cambiare idea anche nei momenti peggiori proprio perché i costi da sopportare come motorista sono nettamente inferiori. Rimarrà quindi la sola Ferrari, come sempre, a progettare vetture da corsa e bolide stradali? No, perché anche la McLaren si è lanciata nell'ambizioso mercato delle supercar. Ma attenzione al risvolto: Ferrari e McLaren sono nate come strutture per le competizioni, tramutate anche in costruttori di auto stradali. La mossa inversa, non sembra portare fortuna. Tornando alla Toyota, fa impressione notare come non abbiano mai acquisito un pilota di spicco, un ingegnere di nome. Ma solo bravi professionisti, spesso sopravvalutati, che raramente hanno fatto qualcosa di interessante in F.1. Il progetto iniziale portava

la firma di Andre De Cortanze (valido nel disegnare prototipi) e Gustav Brunner. Poi nel 2004 è arrivato Mike Gascoyne, che tutti sanno essere furbo a interpretare, a mettere insieme, idee degli altri. Ma quando deve essere lui a inventarsi da zero una macchina, meglio lasciar perdere. Eppure Toyota gli ha dato fiducia per ben tre fallimentari anni prima di rendersene conto. Per poi puntare tutto su Pascal Vasselon, che fino al giorno prima era il responsabile tecnico della Michelin. Cioè, un gommista. Che fa quel che può, realizza anche una macchina competitiva nel 2009, ma i risultati non arrivano. Nel frattempo in Toyota si sono fatti scappare Ross Brawn e Adrian Newey. E i piloti? Ove Andersson, il team boss dell'epoca, nel 2002 aveva ingaggiato i mediocri Mika Salo e Allan McNish, facendo ancora peggio nel 2003 con le scelte di Olivier Panis e Cristiano Da Matta, onesti lavoratori del volante, eppure confermati per il 2004. Nel 2005 si punta su due piloti d'élite come Ralf Schumacher e Jarno Trulli. Qualcosa di buono fanno, ma a entrambi mancherà sempre quel qualcosa in più che fa la differenza, che segna la linea tra il pilota e il campione. Schumacher junior se ne va alla fine del 2007 per lasciare posto al campione della GP2 Timo Glock. Uno veloce, ma non certo un Lewis Hamilton o un Sebastian Vettel. Altro errore della dirigenza, che conferma per altri due anni Trulli. Ci scappa qualche pole, qualche podio, ma anche tante gare allucinanti, tanti alti e bassi che non si sa quanto siano colpa dei piloti o della macchina. Rimarrà per sempre il dubbio su cosa poteva fare la Toyota con un ingegnere vero e un campione al volante.

Fa impressione notare come in Toyota non abbiano mai acquisito un pilota di spicco, un ingegnere di nome



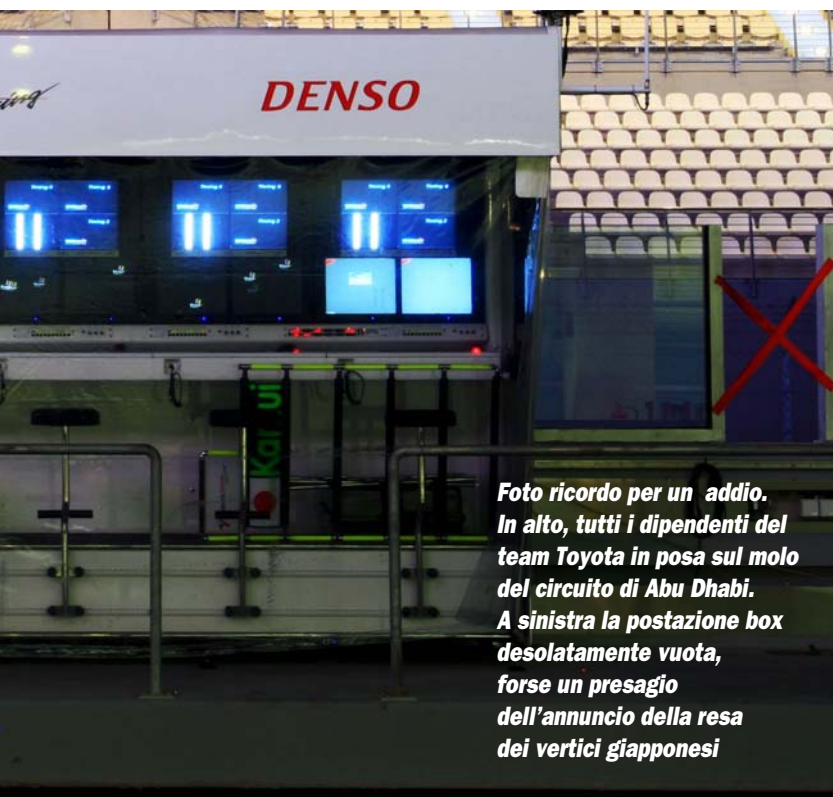


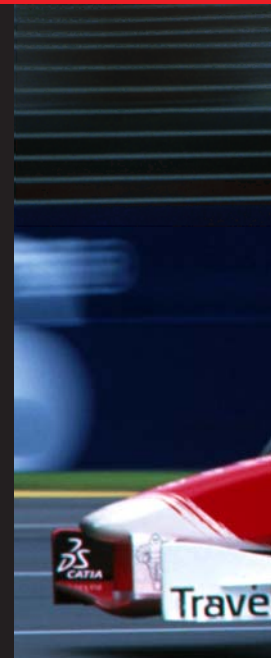
Foto ricordo per un addio. In alto, tutti i dipendenti del team Toyota in posa sul molo del circuito di Abu Dhabi. A sinistra la postazione box desolatamente vuota, forse un presagio dell'annuncio della resa dei vertici giapponesi

Basta sprechi, è finita l'epoca dei soldi buttati nel cesso, degli eserciti di personale, dei Consigli di Amministrazione che sdoganavano budget offensivi perché, gli veniva raccontato, così si fa

8 anni per un addio

E' il 30 giugno del 2000 il giorno in cui la Toyota annuncia che nel 2002 debutterà nel mondiale di F.1 con un proprio motore e un proprio telaio. E' il 5 novembre del 2009 invece, che Toyota informa che uscirà dalla F.1. In mezzo, nove intensi anni, tantissimi soldi spesi, scarsi risultati raccolti. Mai una vittoria, mai in lizza per vincere il mondiale piloti e costruttori. Il primo shake down del modello TF101 avviene il 23 marzo del 2001 con Mika Salo al volante: la pista scelta è quella di Le Castellet dove Toyota crea una propria base. La sede del team è invece a Colonia, direttore delle operazioni Ove Andersson, già condottiero nel mondiale rally. Dopo un mese, Andre De Cortanze, progettista del primo modello, lascia la squadra e viene rimpiazzato da Gustav Brunner, ex Minardi e Ferrari. I test proseguono per tutto il 2001 frequentando 11 circuiti del mondiale, compresi Suzuka e Sepang. Per l'anno del debutto viene confermato Salo e ingaggiato McNish. Al debutto nel GP di Australia, la TF102 si qualifica col 14° tempo con Salo e con il 16° crono con McNish. E' una gara ad eliminazione, in otto arrivano al traguardo e il finlandese si piazza sesto, subito in zona punti. Ma è un fuoco di paglia. La TF102 è inaffidabile e conclude il mondiale con 2 punti in penultima posizione nella clas-

sifica per costruttori. Nel 2003 John Howett prende il comando del team, cambiano i piloti e arrivano Panis e Da Matta, campione Champ Car. Miglior risultato un 5° posto nel GP di Germania di Panis e 16 punti totalizzati a fine campionato. Nel 2004 arriva Mike Gascoyne, progettista, dalla Renault. Nove i punti conquistati al termine della stagione che ha visto Panis e Da Matta, tagliato a metà anno per Zonta che ricopriva il ruolo di tester. Toyota viene anche coinvolta in una Spy Story quando due tecnici vengono accusati di avere utilizzato dati della Ferrari. Nel 2005 arrivano Ralf Schumacher e Trulli. L'italiano ottiene due secondi posti e una pole, Toyota è quarta nel campionato con 88 punti. Sarà il suo miglior anno. Brunner lascia il team. Il 2006 si rivela fallimentare, solo 30 i punti ottenuti dai due piloti (confermati) mentre Gascoyne se ne va. Nel 2007 va ancora peggio con appena 13 punti ottenuti. Toyota nomina tecnico l'ex Michelin Vasselon. Il 2008 vede l'arrivo di Glock al posto di Schumacher. Il team si riprende e ottiene 56 punti e il quinto posto oltre a due podi. Infine, il 2009. Si doveva vincere per sperare di convincere i vertici Toyota a rimanere in F.1. Trulli ci è andato vicino un paio di volte, ma l'obiettivo finale è stato mancato.



2003



2005



2004



2006



Così nel campionato

I piloti

2002: Salo – McNish
2003: Panis – Da Matta
2004: Panis – Da Matta – Zonta
2005: R.Schumacher – Trulli
2006: R.Schumacher – Trulli
2007: R.Schumacher – Trulli
2008: Trulli – Glock
2009: Trulli – Glock

Costruttori

2002 – 10°
2003 – 8°
2004 – 8°
2005 – 4°
2006 – 6°
2007 – 6°
2008 – 5°
2009 – 5°

I numeri

4 – la miglior posizione nel mondiale
139 – GP disputati
0 – vittorie
3 – pole positions
3 – giri veloci in gara
13 – podi
10 – prime file
66 – giri percorsi in testa
341 – km percorsi in testa

2002



2007



2009



2008





I nuovi precari



Keisuke Kunimoto



Henki Waldschmidt



Andrea Caldarelli

Massimo Costa

E adesso che accadrà a Kamui Kobayashi (a sinistra), Kazuki Nakajima, Keisuke Kunimoto, Andrea Caldarelli, Henki Waldschmidt? Tutti questi ragazzi sono stati allevati e cresciuti nel motorsport dal Toyota Driver Program con il preciso intento di portarli dalle formule minori fino alla F.1. Un progetto simile a quelli di Renault e Red Bull, molto interessante e generoso. Toyota ha avuto numerosi piloti nel corso degli anni (tra questi ricordiamo gli ex Ryan Briscoe, Kohei Hirate e Franck Perera), ha commesso errori di valutazione, ma ha comunque offerto ai suoi "scolari" una bella possibilità. A differenza di Renault e Red Bull che si basano più sui freddi risultati per valutare e confermare i piloti dei loro programmi, Toyota ha preferito seguire i propri

ragazzi con maggiore cuore, non appiedandoli dopo una stagione negativa. Kobayashi ne è l'esempio: un lungo rapporto ha legato Kamui al Toyota Driver Program. F. Renault, F.3 europea, GP2 e infine F.1 dove ha brillato nelle due gare nelle quali ha preso il posto di Glock infortunato. Kobayashi rappresentava quindi il primo Toyota Driver Program vero prodotto costruito in casa da Toyota con attenzione e cura. Ma la storia è finita proprio quando era giunto il momento di raccoglierne i frutti. Il simpatico Kamui era infatti certo di divenire pilota ufficiale nel 2010. Ora si farà durissima per lui. Non possiede sponsor personali, non ha una famiglia ricca alle spalle. Toyota si impegnerà a trovargli un posto in F.1, ma se non ci riuscirà, Kobayashi ha già fatto sapere che tornerà in Giappone perché non può permettersi di pagare 1.3 milioni di euro

per correre nuovamente in GP2. Percorso difficile anche per Andrea Caldarelli. Il pescarese, inserito nel programma giovani Toyota alla fine del 2006, stava accarezzando il sogno di divenire il tester del team F.1. Ora tutto è saltato per aria. Caldarelli ha disputato un'annata difficile nella F.3 Euro Series, ma nel finale di stagione ha potuto dimostrare il proprio valore ottenendo risultati di prestigio. Ora si sta muovendo su più fronti per cercare una soluzione e questa settimana sarà a Le Castellet per affrontare due giorni di test con la Dallara GP2 del team Coloni. Nakajima avrà vita facile in quanto il padre Satoru in Giappone ha un team di F. Nippon e nel Super GT, benché marcato Honda. Kunimoto e Waldschmidt vivranno invece percorsi simili a quelli di Caldarelli e saranno obbligati a rimboccarsi le maniche.



Giappone addio

In 12 mesi, sei grandi costruttori giapponesi hanno chiuso i rubinetti dei finanziamenti per le attività nel motorsport in cui erano impegnati ufficialmente a livello mondiale. Il mondo delle corse ha perso Honda e Toyota in F.1, Subaru e Suzuki nel mondiale Rally, Mitsubishi nei Rally Raid, Kawasaki nella Moto GP. Dal 2011 non vedremo più in F.1 il marchio delle gomme Bridgestone. Il Giappone è in fuga dai grandi eventi, preferisce le piccole partecipazioni a livello nazionale. Nella F.3, nella F.Nippon, nel Super GT dove i costi sono nettamente infinitesimali e il rientro dal punto di vista della immagine sicuramente migliore. Cosa rimane dunque? La Yamaha e la Honda nella Moto GP. Punto e a capo. Il tramonto del Sol Levante non lascia presagire un pronto risveglio. Prima di ritrovare qualche grande costruttore nuovamente in F.1 o nei rally, dovranno passare molte albe.

BRIDGESTONE

Si ritirerà dalla F.1 alla fine del 2010

TOYOTA

Ritirata dalla F.1 alla fine del 2009

KAWASAKI

Ritirata dalla Moto GP alla fine del 2008

MITSUBISHI

Ritirata dalle competizioni alla fine del 2008

SUBARU

Ritirata dal mondiale rally alla fine del 2008

HONDA

Ritirata dalla F.1 alla fine del 2008

SUZUKI

Ritirata dal mondiale rally alla fine del 2008



**Le presenze in F.1
come costruttore**

1977-1985

2002-2009

I mondiali costruttori vinti

2005 e 2006

**I mondiali vinti come motorista
nel campionato costruttori**

1992 - Williams

1993 - Williams

1994 - Williams

1995 - Benetton

1996 - Williams

1997 - Williams

**Le vittorie Renault
come costruttore**

17 - Fernando Alonso

9 - Alain Prost

4 - Renè Arnoux

2 - Jean Pierre Jabouille

2 - Giancarlo Fisichella

1 - Jarno Trulli

Avanti col dubbio

Massimo Costa

Il giorno dopo l'annuncio del ritiro della Toyota, il mondo della F.1, già stordito, ha rischiato di subire il colpo del KO definitivo. Si era infatti sparsa la voce che la Renault, entro pochi giorni, avrebbe annunciato l'abbandono dal mondiale. Non è così, almeno per ora. Il Consiglio di Amministrazione della Casa francese ha approvato il budget 2010, ma entro la fine di quest'anno verranno comunicate le decisioni future. E già si sostiene che la Renault deciderà di rima-

nera in F.1, ma non come team bensì come fornitore di propulsori. Come la Mercedes. A Enstone, sede della squadra fino a poche settimane fa diretta da Flavio Briatore, tremo. Nel sottobosco del sì dice e non si dice, sta passando l'idea che la Renault si sarebbe ritirata dalla F.1 subito, travolta dalla vergogna per il caso Piquet-Singapore e per le ultime due pessime annate, ma che sia stata convinta a rimanere un altro anno in seguito a un favore, un accordo segreto, con l'ex presidente FIA Max Mosley. Nessuna punizione alla Renault per i fatti di Sin-

gapore 2008, tutte le responsabilità addossate alla pur colpevole coppia Briatore-Symonds. Intanto la FOTA, già arrabbiata per l'uscita di scena della Toyota, non sa più che pesci pigliare. L'associazione nata da pochi mesi si sta sgretolando nonostante i patti di fiducia, le strette di mano. Toccherà dunque a Robert Kubica e al suo compagno ancora misterioso far cambiare idea alla dirigenza Renault. Un 2010 da assoluto potrebbe far prolungare la presenza del team francese ancora per qualche stagione.





Arriva

Carlo Baffi

Sotto le luci artificiali del Gran Premio di Abu Dhabi, è calato il sipario sulla stagione 2009 e sull'avventura in F.1 della BMW. Una decisione già annunciata il 28 luglio scorso, quando il Consiglio di Amministrazione del marchio bavarese, ha ufficializzato l'uscita dal Circus a partire dal 2010. "Il nostro impegno in F.1, non è più un fattore chiave di promozione", annunciò Norbert Reithorfer, presidente del gruppo. Una motivazione diplomatica, a fronte dei tagli necessari per fronteggiare la grave crisi economica. Viene meno così una presenza storica, le cui origini risalgono a ben 27 anni fa. E' il 23 gennaio del 1982, quando



**Presenze in F.1
come motorista**
1982-1987
2000-2005

**Presenza in F.1
come costruttore**
2006-2009

19 - Vittorie solo come motorista
1 - Vittorie come costruttore

Prima vittoria come motorista
GP del Canada 1982 con
la Brabham di Piquet

Prima e unica vittoria
come costruttore
GP del Canada 2008 con Kubica

E' della BMW il primo motore
turbo ad avere vinto il mondiale
F.1 nel 1983 con la Brabham
guidata da Piquet

gederci BMW

il motore teutonico debutta sulla Brabham BT52 di Piquet, nel GP del Sud Africa. Si tratta di un turbo 4 cilindri da 2000 cc, con la testata proveniente dal modello che ha dominato l'europeo di F.2. Dopo un inizio in salita, fa seguito la prima vittoria a Montreal con il pilota carioca, preludio al titolo mondiale del 1983. Un trionfo storico per la BMW, il cui 4 cilindri diviene il primo turbo mondiale della storia; una beffa invece per la Renault, presente in F.1 col sovralimentato dal 1977. Prima di chiudere il sodalizio con la Brabham nel 1987, la BMW allarga la fornitura di motori anche ad Arrows e Benetton. E proprio con la scuderia anglo-italiana torna alla vittoria, nel GP del Messico 1986, con Gerhard Ber-

ger. Nell'87, da Monaco si annuncia il primo ritiro dai GP con un bilancio di 9 successi e 15 pole. Il grande ritorno va in scena del 2000, grazie alla nuova partnership con la Williams. Il neonato V10 viene progettato dal gruppo di tecnici diretto da Paul Rosche e spinge le monoposto di Ralf Schumacher e Jenson Button. E sarà proprio il fratello del "cannibale" a riportare il motore alla vittoria: il 15 aprile 2001 ad Imola, nel G.P. di S. Marino. Un buon viatico per puntare in alto, ma la concorrenza del dream team Ferrari è imbattibile. La migliore stagione per le monoposto anglo tedesche risulterà il 2003, con Montoya 3° tra i piloti ed il posto d'onore tra i costruttori a 14 punti dal Cavallino. Nel

2005, arriva la grande svolta. Chiuso il rapporto con la Williams, divenuto difficile, la BMW rileva dapprima 1/3 del pacchetto azionario della Sauber, divenendone poi la proprietaria. Sotto la direzione di Mario Theissen, il team muove i primi passi nel 2006, per conquistare i primi punti iridati l'anno successivo. Nel 2008 arrivano finalmente la prima pole ed il primo trionfo. Li firma entrambi Robert Kubica, rispettivamente in Bahrain ed in Canada. Purtroppo questi resteranno gli unici acuti. Dopo il 2° ed il 3° posto nel costruttori del 2007 e 2008, il 2009 è alquanto avaro di risultati. Sesto posto in classifica, 36 punti tra Heidfeld e Kubica e solo due secondi posti.

Il boomerang

AEROLAB





g Force India

Un attacco che le si è ritorto contro. La Force India nei giorni scorsi ha accusato il nuovo team Lotus di avere copiato la VJM02. Viste le foto del modello presentato in galleria del vento dalla squadra che godrà dei finanziamenti del governo malese, Force India ha fatto sapere che si sarebbe riservata di esaminare le future immagini della nuova Lotus per poi prendere i provvedimenti dovuti. L'accusa del team di Vijay Mallya era rivolta a Mike Gascoyne, ex progettista proprio della For-

ce India, e alla Aerolab, l'azienda emiliana di Jean-Claude Migeot che ha provveduto nel corso del 2009 allo sviluppo aerodinamico della VJM02. Tali insinuazioni sono state dapprima smentite da Gascoyne, poi è arrivato un duro comunicato dalla Aerolab. Dovete sapere che Migeot è anche il titolare della Fondtech che recentemente si è accordata con la Lotus per provvedere ai lavori in galleria del vento e quant'altro. Il tecnico francese ha quindi ritenute assolutamente infondate le ipotesi che

Aerolab abbia passato alla sorella Fondtech le informazioni tecniche relative alla Force India VJM02. Inoltre, Migeot ha fatto sapere che il rapporto con la squadra di Mallya si è interrotto bruscamente alla fine del mese di settembre e di conseguenza agirà per vie legali. Anche se da Aerolab non lo fanno sapere, appare evidente che Force India non abbia rispettato i termini di pagamento e tenti in qualche maniera di far passare l'azienda di Sant'Agata Bolognese di qualcosa che non si è verificato.





Salve sono Nico

Nico Hulkenberg, all'anagrafe Nicolas, venuto alla luce in data 19 agosto 1987, sarà il prossimo pilota della Williams nel mondiale 2010 di Formula 1. Affiancato dall'esperto Rubens Barrichello Nico, che da due anni è tester per il team di Sir Frank, dovrà cercare di riportare al top una squadra che manca sul podio alto da ormai cinque anni. Già campione della Formula 3 Euro Series (2008), A1 Grand Prix per il team Germania (2006/2007), nel 2009 Hulkenberg ha vinto all'esordio la GP2



Debutti in F.1, ma in fondo lo fai con un team che conosci molto bene...

“Sono stato collaudatore della Williams negli ultimi due anni e per questo ho un buon rapporto con gli uomini del team. Ho addirittura passato del tempo in fabbrica quest’anno sia nel settore compositi sia in galleria del vento e nella fase assemblaggi. Mi piace l’atmosfera all’interno della sede. Adesso ho un sedile per l’anno prossimo e sono davvero impaziente di scendere in pista”.

Quali sono gli obiettivi per la tua prima stagione in F1?

“Voglio cercare di avere un rendimento costante e fare un buon lavoro per il team. Mi piacerebbe poter raccogliere alcuni punti”.

Che aspettative ha Frank Williams su di te?

“Sicuramente parecchie altrimenti non mi avrebbe messo in macchina, ma penso sia realista sui miei limiti ad inizio campionato”.

Come ti avvicinerai alla data del debutto?

“Prenderò parte a tutte le sessioni di test e mi allenerò al simulatore nella base di Grove il più possibile. Cercherò di affiatarmi subito con gli ingegneri, ma non ci resta che vedere cosa succederà in Bahrain”.

Il primo contatto con la nuova monoposto quando avverrà?

“Proverò la FW32 del 2010 quando inizieranno i test a febbraio, ma prima prenderò parte ad alcune sessioni per gli i giovani piloti a Jerez nel mese di dicembre”.

Avrai la fortuna di avere un compagno espertissimo come Barrichello.

“Dalla mia prospettiva è fantastico, la reputo una cosa molto positiva. Per un debuttante non può esserci miglior pilota di lui con cui dividere il box. È una buona combinazione quella della nostra squadra”.

Sono passati ormai cinque anni dall’ultimo successo in Formula 1 della Williams. Da quello che conosci della nuova vettura, pensi che la squadra possa cambiare regime e tornare agli antichi fasti di gloria?

“Lo spero proprio. Passo molto tempo in sede e posso vedere quanto duramente i ragazzi lavorino sul progetto, ma non puoi mai sapere veramente quanto sei veloce e quanto sono avanti i progetti delle altre squadre finché non si ha il confronto diretto in pista. Solo a quel punto potremo valutare il nostro potenziale”.

Cosa pensi del fatto che la squadra monterà un motore Cosworth?

“Penso sia una cosa positiva, ma vale lo stesso discorso riguardo lo sviluppo della macchina. Bisognerà aspettare per dare un giudizio fino a quando non verificheremo dove siamo rispetto agli altri”.

Pensi di essere cresciuto come pilota a seguito della tua esperienza in GP2?

“Credo che la GP2 sia una serie molto dura. Al primo anno ho dovuto confrontarmi con piloti che hanno tre o quattro anni d’esperienza nella categoria e con quella vettura. Che conoscevano le piste e i segreti dei pit stop. Per me era tutto nuovo e difficile, infatti nella prima parte di stagione abbiamo dovuto fare un lavoro molto duro. Ci siamo rimboccati le maniche e abbiamo trovato le soluzioni ai nostri problemi grazie anche alla squadra che mi ha molto aiutato. La GP2 è sicuramente un’ottima categoria

addestrativa e per me è stata la migliore”.

Pensi che avere un manager come Willi Weber abbia portato su di te maggiore pressione?

“Non ho nessuna pressione da Willi, ho un gran rapporto con lui che mi ha sempre sostenuto dentro e fuori la pista. Lavoriamo molto bene insieme e spero che i rapporti restino così anche in futuro”.

Affronterai un campionato come un altro esponente della generazione tedesca da corsa, cosa ne pensi?

“Sei piloti tedeschi sono tanti, ma per me però alla fine dei conti non importa se abbiamo lo stesso passaporto nel momento in cui ci troviamo a lottare insieme in pista”.



Chi è Hulkenberg

Nato a Emmerich (D) il 19 agosto 1987

2009 – Campione GP2

2008 – Campione F.3 Euro Series

2007 – 3° F.3 Euro Series

2006/2007 – Campione A1 GP

2006 – 5° F.3 tedesca

2005 – Campione F.BMW tedesca



A sinistra, Nico Hulkenberg festeggia con i membri del team la conquista del titolo GP2 appena andato in archivio. Sotto, il tedesco alla guida della Williams FW31 nei test sostenuti a Jerez ad inizio 2009





Una notevole capacità di restare concentrato, una voce armoniosa come poche. Ma anche il saper sdrammatizzare con un bel sorriso ogni situazione è nel bagaglio non solo professionale di Daniel Elena: la forza dei nervi distesi...



Per sempre **SEB**





Mancino naturale, Daniel Elena non appartiene certo alla categoria dei "sac de sable" ed è con lui accanto che Sébastien Loeb ha cominciato a vincere assiduamente. Primi di classe con una Saxo Kit al debutto nel Vins de Champagne del '98, i due non hanno più smesso di collezionare successi cementando il rapporto professionale con'amicizia vera, profonda, assoluta



Guido Rancati

Non desiderare il pilota d'altri. Sarà che non è uno dei comandamenti scolpiti nelle tavole, ma chi, per mestiere o per passione, ha scelto di vivere i rally sul sedilo di destra, prima o poi è tentato di farlo. E' successo anche a Daniel Elena. Tanti anni fa, quando già aveva dovuto rinunciare ad essere lui a stringere il volante di un'auto da corsa. Quando sfogava la sua passione dividendo l'abitacolo con questo e con quello e si trovò a pensare che sarebbe stato bello gareggiare insieme a quel ragazzo alsaziano che si arrabattava per garantirsi un programmino. Un saluto oggi, due chiacchiere domani e una sera, in discoteca, dopo un rally finito male per entrambi, l'accordo per provare a essere una coppia. Il resto della storia è noto. Le vittorie di classe, il primo posto nel Trofeo Citroen Saxo Kit Car, i successi nella serie francese riservata ai terraioli. I sei mondiali rastrellati in rapida successione negli ultimi sei anni.

- Dopo dodici stagioni passate insieme a Sébastien Loeb, non ti viene voglia di cambiare pilota?

"No, e non solo perché Seb è fortissimo. Fra noi s'è instaurato fin da subito un rapporto di amicizia e correre con un amico è senz'altro più bello, più appagante, che farlo con un altro. Ci siamo incontrati prima ancora che conoscessimo le nostre mogli, fra gare, ricognizioni, test e quant'altro, passiamo più

tempo fra noi che con loro e credo che farlo sia possibile solo se c'è una vera, profonda, amicizia. Personalmente non ce la farei a fare le stesse cose che facciamo solo per lavoro".

- D'accordo. Ma se capitasse l'occasione, faresti un rally con Mikko Hirvonen?

"Come potrei? Non parlo finlandese... Forse, e sottolineo forse, potrei correre una volta con Dani Sordo che ormai ha raggiunto quella maturità che gli permette di andare forte senza troppi rischi. E poi, fra noi, nel tempo s'è creata una certa amicizia. Ma è solo un'ipotesi e non si concretizzerà mai".

- Se fra un anno o due o tre, ti chiedessero di mettere la tua esperienza al servizio di un giovane rampante?

"Direi di no. Intanto perché non sono certo il tipo che toglie il posto a un ragazzo e poi, lo ripeto, perché sono davvero convinto che l'amicizia sia fondamentale per trasformare un equipaggio in una vera coppia. Detto questo, devo aggiungere che il giorno in cui Seb deciderà di smettere, smetterò anch'io".

- Per il tuo chaffeur, il primo titolo iridato resta il più bello. E per te?

"Per le emozioni che ci ha dato, il primo ha e avrà sempre un posto particolare. Ma questo appena conquistato ha un sapore molto particolare, per la qualità del nostro avversario e per quanto abbiamo dovuto combattere per ottenerlo".



"Io e Sébastien ci siamo incontrati prima ancora che conoscessimo le nostre mogli. Fra gare, ricognizioni, test e quant'altro, passiamo più tempo fra noi che con loro e credo che farlo sia possibile solo se c'è una vera, profonda, amicizia"

“Dopo la penalizzazione che ci ha tolto il primo posto in Australia, ci inquietava sapere che non eravamo più padroni del nostro destino, che anche vincendo in Catalogna e in Galles avremmo potuto non vincere il titolo. Ma quello che ha fatto Sordo nel “suo” rally è stato grande e lo ringrazieremo per sempre”

- Hirvonen è stato protagonista di una stagione estremamente positiva, eppure c'è sempre chi va raccontando in giro che non ha la caratura di Marcus Gronholm e degli altri campioni del passato più o meno recente...

“Non sono affatto d'accordo. A parte che Mikko non sbaglia praticamente mai mentre Marcus, nelle ultime stagioni soprattutto, qualche errore lo commetteva, anche sul piano velocistico Mikko e almeno pari al suo connazionale e lo ha dimostrato battendolo in Norvegia e in Galles. No, è un grande campione e i suoi risultati lo dimostrano”.

- A due gare dalla fine, quando eravate voi a dover rincorrere, hai mai dubitato di non farcela?

“No, anche se dopo la penalizzazione che ci ha tolto il primo posto in Australia era chiaro che sarebbe stato difficile. Quello che ci inquietava era sapere che non eravamo più padroni del nostro destino per cui anche vincendo in Catalogna e in Galles avremmo potuto non vincere il titolo. Comunque contavo sul fatto che Dani ci avrebbe dato una mano sull'asfalto spagnolo è così è stato. Quello che ha fatto nel “suo” rally è stato grande e lo ringrazieremo sempre”.

- Dal tuo posto di lavoro, quale fra le tante gesta di Seb ti ha appagato maggiormente?

“Il tempo realizzato a Elverund, diciannovesima prova speciale del Rally di Norvegia, resta un capolavoro. In un tratto di tredici chilometri si sono dati sei secondi a Mikko e, di fatto, s'è vinto la gara. Seb era scatenato e, lucido come sempre, a un certo

punto ha anche trovato il modo di fare un commento in diretta: dopo aver accompagnato una staccata veramente al limite estremo con un un “oh... oh... oh...”, se n'è uscito con un “nessuno frenerà più tardi” che confermava quanto forte si stesse andando”.

- Al Rallye du Var proverai a fare lo stesso?

“Certo che no! So quali sono i miei limiti e difatti ho preferito una C2R2 Max a una troppo impegnativa C2 Super1600: al volante, il mio unico obiettivo è divertirmi e non a caso avrò al mio fianco il mio miglior amico d'infanzia”.

- Per quasi metà della stagione, ha tenuto banco il tormentone di Loeb in F.1. Un problema?

“In effetti, la stampa, soprattutto quella francese, ha speculato un po' troppo, e un po' troppo a lungo, su quella che era solo un'ipotesi. Per mesi, quando si parlava di Seb, si parlava più di gran premi che di rally e non mi pareva giusto né per noi, né per gli uomini della Citroen, né per la specialità”.

- Alla fine non se n'è fatto niente. Un bene o un male, per te?

“Da una parte, mi avrebbe fatto piacere che il progetto si concretizzasse: come gli avevo detto, avrebbe avuto l'opportunità di vedere la partenza di un gran premio dall'ultima fila e sarebbe comunque stata una bella esperienza. Ma se la faccenda fosse andata in porto, due ore dopo la fine del Rally di Gran Bretagna avrebbe dovuto prendere l'aereo e quindi non avrebbe potuto festeggiare con noi. Insomma, meglio così...”.



“Per certi versi, mi avrebbe fatto piacere che il progetto che permetteva a Seb di gareggiare in F.1 si concretizzasse: come gli avevo detto, avrebbe avuto l'opportunità di vedere la partenza di un gran premio dall'ultima fila e sarebbe comunque stata una bella esperienza...”



Daniel Elena se la ride insieme a Sébastien Loeb con il quale ha vinto sei titoli iridati consecutivi. La coppia non scoppia, pur se l'Extraterrestre non perde occasione di ribadire che mai e poi mai accetterà di stare accanto al monegasco in una delle sue occasionali sortite da pilota. Il trentasettenne copilota torna al volante ogni volta che gli impegni nel mondiale glielo consentono e si concede pure qualche incursione nelle gare dove non è protagonista nell'abitacolo come ha fatto al Rallye du Valais (a destra), andando a congratularsi con Giandomenico Basso e Mitia Dotta per l'europeo appena vinto



Nel regno di Mattias



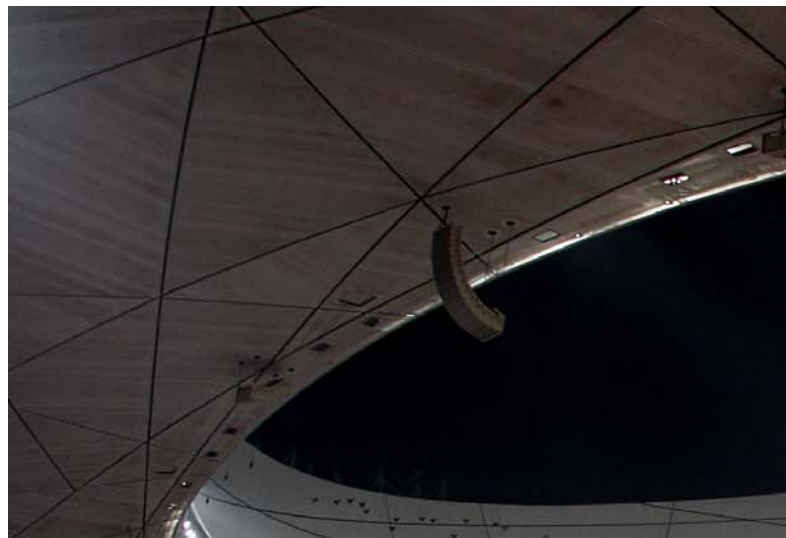
*Per la terza volta
lo svedese Ekstrom
si è laureato
"Campione dei campioni"
e nella festa seguente
la finale si è pure divertito
a portare in groppa
il rivale Schumacher
appena battuto*



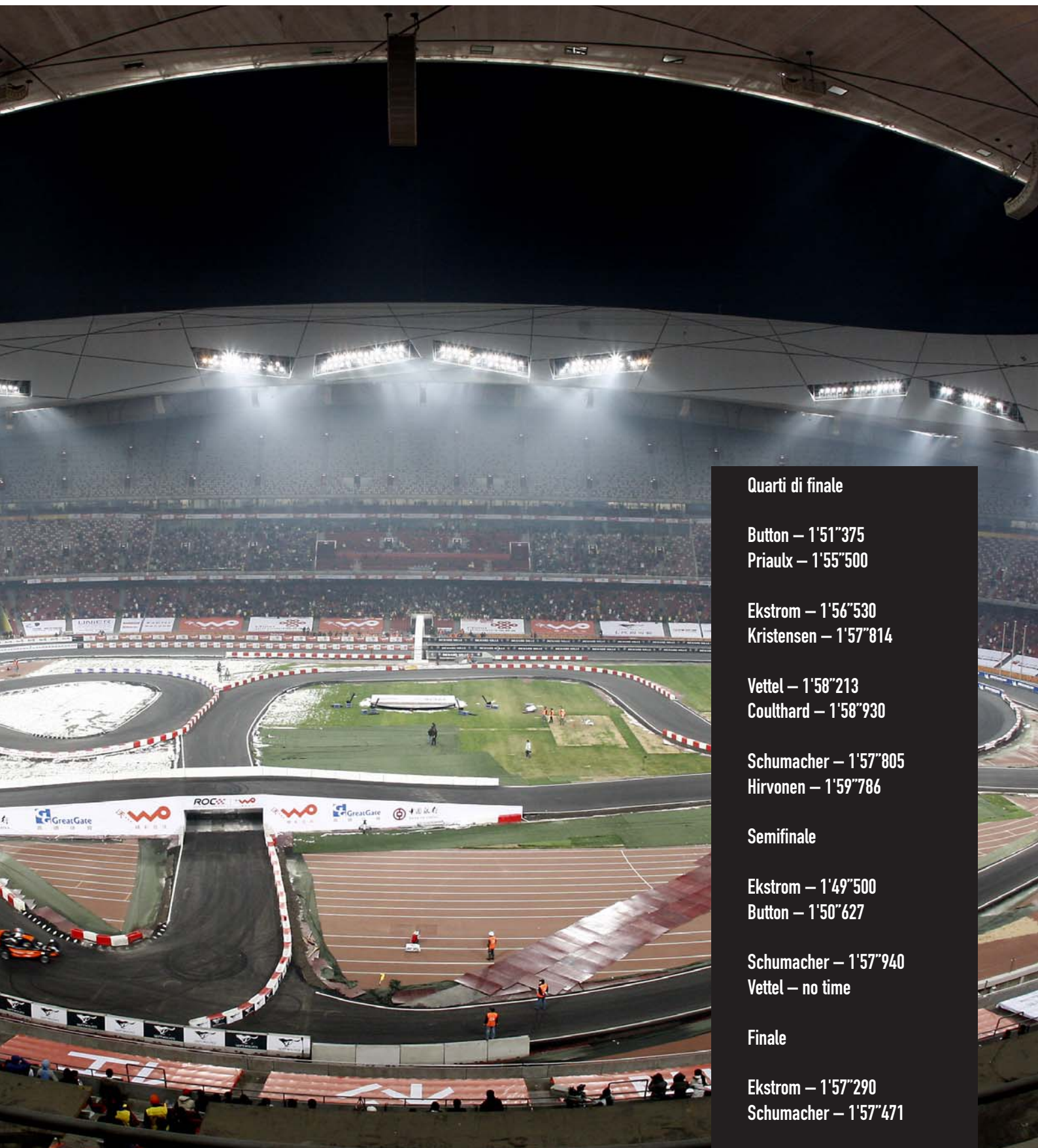
*Per la terza volta
lo svedese Ekstrom*



Mattias Ekstrom, svedese, pilota Audi nel DTM, ha fatto tris nella Race of Champions. E un giorno ai suoi nipotini potrà raccontare non tanto le imprese con la A4, bensì di avere battuto a Parigi, nel 2006, il campione del mondo rally Sebastien Loeb e per due volte il campione di tutti i tempi, Michael Schumacher: a Wembley nel 2007 e a Pechino nel 2009. Ekstrom, che come Valentino Rossi e Robert Kubica ha la fregola dei rally, ha sconfitto il testimonial della Ferrari e, forse, futuro consigliere del presidente FIA Jean Todt, per 2-0 nella Super finale della Race of Champions che si è tenuta a Pechino. Schumacher vi era arrivato superando il vice campione rally Mikko Hirvonen nei quarti e l'amico Vettel in semifinale, con il pilota Red Bull che non ha potuto finire il confronto per un errore. Ekstrom invece, aveva mandato a casa Tom Kristensen nei quarti (suo compagno in Audi nel DTM) e il campione del mondo F.1 Jenson Button in semifinale con un vantaggio di 1"127. Dunque, nel confronto con Schumacher, lo svedese nel primo match si è imposto con 1'57"290 contro 1'57"471 sulle Roc Cars, nel secondo round con le KTM il colpo del KO: 1'56"044 per lui, 1'56"657 per l'altro.



Mattias Ekstrom, a sinistra, ha sventato tra i venti piloti chiamati a Pechino a confrontarsi tra di loro



Quarti di finale

Button – 1'51"375
Priaulx – 1'55"500

Ekstrom – 1'56"530
Kristensen – 1'57"814

Vettel – 1'58"213
Coulthard – 1'58"930

Schumacher – 1'57"805
Hirvonen – 1'59"786

Semifinale

Ekstrom – 1'49"500
Button – 1'50"627

Schumacher – 1'57"940
Vettel – no time

Finale

Ekstrom – 1'57"290
Schumacher – 1'57"471

Ekstrom – 1'56"044
Schumacher – 1'56"657



**L'ordine di arrivo,
domenica 8 novembre 2009**

- 1 - Dani Pedrosa (Honda) - Hrc - 30 giri 46'47"553
- 2 - Valentino Rossi (Yamaha) - Yamaha - 2"630
- 3 - Jorge Lorenzo (Yamaha) - Yamaha - 2"913
- 4 - Colin Edwards (Yamaha) - Tech 3 - 32"515
- 5 - Nicky Hayden (Ducati) - Ducati - 34"585
- 6 - Toni Elias (Honda) - Gresini - 34"888
- 7 - Ben Spies (Yamaha) - Sterilgarda - 37"706
- 8 - Andrea Dovizioso (Honda) - Hrc - 38"364
- 9 - Mika Kallio (Ducati) - Pramac - 42"491
- 10 - Alex De Angelis (Honda) - Gresini - 43"689
- 11 - Randy De Puniet (Honda) - LCR - 46"018
- 12 - James Toseland (Yamaha) - Tech 3 - 50"226
- 13 - Aleix Espargaro (Ducati) - Pramac - 57"168
- 14 - Loris Capirossi (Suzuki) - Suzuki - 1'06"877
- 15 - Chris Vermeulen (Suzuki) - Suzuki - 1'11"706
- 16 - Gabor Talmasci (Honda) - Scot - 1'14"405
- 17 - Marco Melandri (Kawasaki) - Hayate - 1'33"425

Non partito

Casey Stoner (Ducati) - Ducati

Giro più veloce: Dani Pedrosa 1'32"778

Pedrosa rilancia l'Honda

Antonio Caruccio

Si è conclusa la stagione 2009 della Moto GP e un po' ci piange il cuore perché è stata sicuramente la più bella degli ultimi anni. Campione del mondo si è laureato Valentino Rossi, che ha dovuto fare i conti per tutta la stagione con il compagno in Yamaha Jorge Lorenzo, che se non fosse stato autore di due cadute banali a Jerez e Brno, avrebbe sicuramente potuto contendere l'alloro al maestro tavulliese, ma per il majorchino questa è tutta esperienza positiva in ottica 2010, quando sarà chiamato ad una prova maiuscola in grado di togliere dal trono Re Rossi. Terzo nel mondiale ha chiuso Dani Pedrosa, protagonista di una difficile stagione con la Honda, ma coronata con la vittoria finale a Valencia, la seconda del 2009 se sommata a quella di Laguna Seca. E potevano essere tre i successi di Pedrosa se ad Indianapolis non si fosse autoeliminato coronando ugualmente una splendida rimonta. Opaco, anzi meglio, offuscato, è stato Casey Stoner. Vincitore all'esordio in Qatar e trionfatore al Mugello, l'australiano ha dovuto saltare per motivi di salute tre gare nella fase finale del campionato, ma dal suo rientro aveva ottenuto tre podi, due vittorie e due pole position. Poi, come un "ubriaco" si è steso nel giro di schieramento dell'appuntamento valenciano senza nemmeno prendere il via della gara, rinunciando di fatto a lottare per il secondo e terzo posto in campionato a favore degli spagnoli Lorenzo e Pedrosa. Proprio quest'ultimo merita un plauso per la capacità che ha avuto nello sviluppare una Honda in crisi cronica. Da un paio di stagioni, in Giappone non azzeccano il progetto e Dani si è sempre adoperato per sviluppare la RC212V anche, e soprattutto, quando le sue condizioni fisiche non erano ottimali a causa di incidenti o operazioni che gli impedivano di poter essere al livello dei Rossi o Stoner di turno. Anche quest'anno dopo un avvio claudicante nella parte centrale della stagione, soprattutto ad Assen, Pedrosa ha guidato il team verso "la luce" che ha portato la Honda ad essere un sellino appetibile per i prossimi anni; magari non ancora al livello di Yamaha, ma l'arrivo di Livio Suppo dalla Ducati porta aria di rinnovamento. L'ultima gara ha anche definito la classifica di campionato per le posizioni di rincalzo con Andrea Dovizioso che è stato sopravanzato da Colin Edwards al quinto posto, mentre Toni Elias ha battuto sia Alex De Angelis sia Loris Capirossi. E proprio i due piloti attuali del team Gresini che hanno completato la stagione in Top 10 non sono riusciti ancora a trovare un sellino per il 2010. Per due centauri meritevoli che forse non rimarranno in Moto GP, ci sono due piloti che il prossimo anno torneranno dalla loro categoria di appartenenza e derivazione, la Superbike. I due reietti sono Chris Vermeulen, capace di regalare alla Suzuki l'unico successo dell'era moderna, e James Toseland, che da campione lasciò le derivate di serie tre anni fa. Dalla Superbike è invece arrivato, o meglio tornato dopo la comparsata dell'anno scorso, Ben Spies. Il campione in carica ha ben impressionato tutti cogliendo la settima posizione sotto la bandiera a scacchi, lottando corpo a corpo con piloti come De Angelis, Randy De Puniet e Dovizioso che in Moto GP ormai hanno una certa esperienza. Bravo dunque Ben che sarà la grande promessa dell'inverno in attesa dell'inizio ufficiale della prossima stagione ad aprile.



Pedrosa e Rossi duellano a colpi di champagne sul podio di Valencia

Colin Edwards





Così nel 2010

Fiat Yamaha: Valentino Rossi – Jorge Lorenzo

Ducati Marlboro: Casey Stoner – Nicky Hayden

Honda Repsol: Dani Pedrosa – Andrea Dovizioso

Honda Gresini: Marco Simoncelli – Marco Melandri

Suzuki Rizla: Loris Capirossi – Alvaro Bautista

LCR Honda: Randy De Puniet

Paddock Grand Prix Honda: Hiroshi Aoyama

Ducati Pramac: Mika Kallio – Aleix Espargaro

Yamaha Tech 3: Colin Edwards – Ben Spies

Ducati Aspar: Hector Barbera

Inmotec: Ivan Silva

Honda Scot: Toni Elias (?) Yuki Takahashi (?)



Livio Suppo

Suppo muove il mercato

Arriva dopo ben 11 anni la separazione di un matrimonio che sembrava essere idillio d'amore. Livio Suppo lascia la Ducati e si trasferisce alla Honda per i prossimi cinque anni dove ricoprirà inizialmente il ruolo di responsabile marketing, per poi tornare in assetto Racing nel 2011. Suppo dovrà trovare degli sponsor per il costruttore giapponese abbandonando così il ruolo di responsabile del progetto Moto GP che a Borgo Panigale avevano già ridimensionato, affiancandogli Vittoriano Guareschi, per anni collaudatore Ducati. Il pilota parmigiano sembra essere più adatto a ricoprire i panni del Luca Badoer della situazione in pista, ma evidentemente Claudio Domenicali (nessuna parentela con lo Stefano della Ferrari) reputa che potrà gestire la squadra meglio di quanto non abbia fatto Suppo nell'ultimo decennio. Questo movimento è il preambolo ad un mercato piloti infuocato per il 2011 che terrà svegli la notte manager, piloti e appassionati di questo sport. Con l'addio di Suppo si spalancano maggiormente le porte per Valentino Rossi, che non ha gradito la riconferma di Jorge Lorenzo in Yamaha, e l'amicizia personale che lo lega al fratello di Guareschi sembra essere più di una garanzia per vedere il campione di Tavullia su un'altra rossa dopo la Ferrari Formula 1. Dalla Ducati andrebbe via Casey Stoner, che con Suppo ha un rapporto di assoluta devozione quasi da padre/figlio, pronto ad arrivare in Honda e affiancare Andrea Dovizioso sulla RC212V di Dani Pedrosa. Lo spagnolo infatti è scontento del modus operandi della sua moto e l'arrivo dell'ex responsabile Ducati serve anche a togliere dall'organigramma del team Alberto Puig, manager di Dani che ha preso troppo potere e non aggrada i vertici della casa giapponese. Pedrosa troverebbe disponibile la Yamaha del campione del mondo Rossi, sempre che Ben Spies non impressioni troppo favorevolmente nel suo primo anno in seno al team Tech 3 e rischi di lasciare a piedi Pedrosa. In tutto questo teatrino l'unico sicuro della riconferma è Lorenzo, che non troverebbe più una sella Ducati visto l'arrivo di Rossi, e la convivenza tra Dovizioso e Stoner in Honda è improponibile. Per Pedrosa potrebbe aprirsi una porticina come compagno di Rossi sulla Desmosedici, ma questo significherebbe rinunciare ad ogni velleità di superiorità tecnica o programma di sviluppo che invece lo spagnolo vorrebbe condurre.



La Champions va al Liverpool

Massimo Costa

Con un weekend accorto, Adrian Valles ha portato al Liverpool del team Hitech il titolo della Superleague, categoria giunta alla sua seconda stagione. Nella seconda corsa di Jarama, l'ultimissima del campionato, Valles ha superato indenne il crash alla prima curva innescato da Panciatici (coinvolti gli incolpevoli Van Dam, Pizzonia, Guerrieri), poi è stato attento a non mettere le ruote fuori dalla pista, evitando duelli complicati. Il suo rivale, Dolby del Tottenham, ha fatto una gara magistrale recuperando dal fondo con grinta fino a raggiungere la prima posizione, sorpasso dopo sorpasso, quando è iniziata la teoria delle soste per il cambio gomme. Dolby ha scelto di sostituire gli pneumatici nell'ultimo giro disponibile, il 18°, tirando come un pazzo con la pista libera davanti a sé. Ma non è bastato per mantenere la prima posizione, finita al Galatasaray di Tung. Dolby

non ha potuto fare nulla per contrastare la vettura del cinese cresciuto in Olanda, che ha vinto la prima gara in Superleague. Secondo Dolby quindi, poi Andersen (Midtjylland) e Valles cui è bastato il quarto posto per portare a casa il titolo. La bagarre nelle posizioni retrostanti ha visto emergere il Porto di Gommendy, aggressivo e pulito nei sorpassi a Pantano e all'ostica Maria De Villota. Gommendy, quinto, ha preceduto Bourdais, autore di un fuori pista che gli ha fatto perdere la quarta piazza. Pantano, dopo aver disputato la prima gara con una sospensione KO per il contatto alla prima curva con Pizzonia, in gara 2 si è ritrovato una vettura difficile da maneggiare finché ha perso il posteriore ritirandosi. Brava la De Villota. Partita dalla prima fila (schieramento completamente invertito rispetto all'ordine di arrivo di gara 1 dove lei si è fermata stranamente subito...), la ragazza di Madrid ha disputato una delle sue migliori gare. Solitamente lenta e anche

pericolosa per gli altri, questa volta ha tenuto il ritmo dei primi meritandosi il rispetto dei colleghi. Un errore l'ha fatta scivolare al settimo posto quando era quarta. Curioso incidente tra Buurman e Panciatici, nella strettoia dell'ingresso box. Panciatici ha rallentato eccessivamente, Buurman per non centrarlo lo ha affiancato provocando il contatto. L'olandese vincitore di gara 1 si è dovuto ritirare, il francese si è visto strappare una parte della fiancata dai suoi meccanici. La corsa sprint finale su 5 giri, alla quale partecipano i primi tre delle due gare (non Pantano, terzo in gara 1, per l'incidente nella seconda corsa) ha visto la vittoria di Buurman.

Gara 1

Vittoria dell'Anderlecht di Yelmer Buurman nella prima gara successo di Buurman. L'olandese ha preceduto il poleman Bourdais del Siviglia. Ma non è stata una passeggiata per Buurman. Dalla pole Bourdais si è portato in testa



Arrivo festoso di Adrian Valles a Jarama che ha poi sfogato tutta la sua gioia assieme agli uomini in rosso del team Liverpool

L'ordine di arrivo di gara 1, domenica 8 novembre 2009

- 1 - Anderlecht - Yelmer Buurman - 34 giri 46'32"049
- 2 - Siviglia - Sebastien Bourdais - 14"048
- 3 - Milan - Giorgio Pantano - 30"729
- 4 - Tottenham - Craig Dolby - 35"924
- 5 - Basilea - Max Wissel - 39"164
- 6 - Porto - Tristan Gommendy - 53"145
- 7 - Liverpool - Adrian Valles - 53"742
- 8 - Olympiacos - Esteban Guerrieri - 56"171
- 9 - Lione - Nelson Panciatici - 1'00"262
- 10 - Rangers Glasgow - John Martin - 1'04"524
- 11 - Flamengo - Enrique Bernoldi - 1'13"243
- 12 - PSV Eindhoven - Carlo Van Dam - 1'16"659
- 13 - Sporting Lisbona - Pedro Petiz - 1 giro

Ritirati

- 31° giro - Corinthians - Antonio Pizzonia
- 31° giro - Roma - Julien Jousse
- 7° giro - Galatasaray - Ho Pin Tung
- 1° giro - Atletico Madrid - Maria De Villota
- 0 giri - Midtjylland - Kasper Andersen

L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 8 novembre 2009

- 1 - Galatasaray - Ho Pin Tung - 31 giri 45'42"682
- 2 - Tottenham - Craig Dolby - 3"895
- 3 - Midtjylland - Kasper Andersen - 8"897
- 4 - Liverpool - Adrian Valles - 9"769
- 5 - Porto - Tristan Gommendy - 10"029
- 6 - Siviglia - Sebastien Bourdais - 19"731
- 7 - Atletico Madrid - Maria De Villota - 22"433
- 8 - Basilea - Max Wissel - 23"472
- 9 - Rangers Glasgow - John Martin - 24"687
- 10 - Olympiacos - Esteban Guerrieri - 28"994
- 11 - Lione - Nelson Panciatici - 1'06"568

Ritirati

- 25° giro - Flamengo - Enrique Bernoldi
- 24° giro - Sporting Lisbona - Pedro Petiz
- 23° giro - Milan - Giorgio Pantano
- 9° giro - Anderlecht - Yelmer Buurman
- 5° giro - Roma - Julien Jousse
- 0 giri - PSV Eindhoven - Carlo Van Dam
- 0 giri - Corinthians - Antonio Pizzonia

Il campionato finale

- 1.Liverpool 412; 2.Tottenham 382; 3.Basilea 308; 4.Anderlecht 305; 5.Por-
to 302; 6.Olympiacos 300; 7.Milan 266; 8.Corinthians 264; 9.Siviglia 253;
10.Rangers Glasgow 241.

acquisendo rapidamente un vantaggio di circa tre secondi. Il francese ha anche commesso un errore, girandosi, ma riuscendo a tenere il comando. Al nono giro, Bourdais ha infilato la corsia box per il pit-stop mentre Buurman si è fermato la tornata seguente. Alla prima curva, le due monoposto si sono ritrovate appaiate. Bourdais ha avuto un'esitazione e Buurman ha avuto facile gioco nel prendere il comando per non mollarlo più guadagnando ben 14". Bella e regolare gara di Giorgio Pantano che ha conquistato il terzo gradino del podio. Incidente fra Jousse e Pizzonia: il francese della Roma a tre giri dal termine ha colpito il brasiliano del Flamengo mentre erano in lotta per il quarto posto. Il brasiliano si è ritrovato con una gomma posteriore forata, rallentando in mezzo alla curva Portago, e Jousse lo ha centrato nuovamente. Pizzonia ha scatenato la sua ira, una volta sceso dalla vettura, colpendo al casco Jousse.



Ricciardo inarrivabile

Ventiquattro monoposto in pista, ventiquattro monoposto occupate. Dopo il successo della tre giorni di test ad Alcaniz, la World Series Renault 3.5 ha registrato il tutto esaurito anche a Barcellona per le ultime due giornate di test collettivi del 2009. Ci si rincontrerà nel marzo del 2010 quando il 4-5 marzo si ripartirà con le prove pre campionato sempre dalla pista catalana. Poi, il 13-14 marzo ancora test a Jerez e il 22-23 marzo l'ultima seduta ad Alcaniz, circuito che il 18 aprile aprirà la stagione. Da sottolineare che le date sopra citate devono essere confermate dalla Renault. I test di Barcellona hanno evidenziato ancora una volta il buon momento dei rookie. Albert Costa, Jean Eric Vergne e Daniel Zampieri (alla prima uscita con la Dallara WSR) hanno occupato le prime posizioni nei quattro turni, ma il record assoluto è andato a Daniel Ricciardo. Il

campione inglese della F3, è un quasi rookie avendo disputato una gara nel 2009 a Portimao. Ricciardo ha siglato un tempo notevole, 1'33"574, che ha lasciato a oltre mezzo secondo Costa, il cui miglior crono è stato di 1'34"157. Bravissimo Zampieri: nonostante un'uscita di pista piuttosto violenta nel corso del terzo turno, il laziale ha messo in evidenza le proprie qualità velocistiche con una monoposto che ha conosciuto direttamente a Barcellona. Molto bene Nathanael Berthon, nella top five sia con la Dallara della Draco sia con quella della SG. Si è confermato al top Jean Eric Vergne. Gli altri italiani presenti sono stati Federico Leo, che ha provato per Fortec, Francesco Castellacci, per la prima volta con Draco. Poi Alessandro Kouzkin, con Interwetten, e Michele Faccin, al debutto assoluto in WSR, con la macchina del team Pons.



Leo, a destra, ha assaggiato la vettura della Fortec. Kouzkin, sopra, si è ben comportato con Interwetten





Ricciardo, sopra, recordman in Spagna. In pista anche Marguerite Laffite, a sinistra, figlia di Jacques, che ha provato per Interwetten. A Barcellona la prima volta di Faccin, a destra. Sotto, Castellacci



I top five del 1° turno, martedì 3 novembre 2009

- 1 - Albert Costa - Epsilon Euskadi - 1'34"740
- 2 - Daniel Zampieri - Comtec - 1'34"756
- 3 - Miki Monras - SG - 1'34"825
- 4 - James Walker - P1 - 1'34"936
- 5 - Nathanael Berthon - Draco - 1'34"957

I top five del 2° turno, martedì 3 novembre 2009

- 1 - Jean Eric Vergne - SG - 1'34"451
- 2 - Daniel Ricciardo - Tech 1 - 1'34"778
- 3 - Albert Costa - Epsilon Euskadi - 1'34"867
- 4 - Nathanael Berthon - Draco - 1'34"987
- 5 - Daniil Move - SG - 1'35"190

I top ten del 3° turno, mercoledì 4 novembre 2009

- 1 - Daniel Ricciardo - Tech 1 - 1'33"574
- 2 - Albert Costa - Epsilon Euskadi - 1'34"157
- 3 - Nathanael Berthon - SG - 1'34"335
- 4 - James Walker - P1 - 1'34"690
- 5 - Jean Eric Vergne - SG - 1'34"727

I top ten del 4° turno, mercoledì 4 novembre 2009

- 1 - Daniel Zampieri - Comtec - 1'34"340
- 2 - Albert Costa - Epsilon Euskadi - 1'34"729
- 3 - Jean Eric Vergne - SG - 1'34"831
- 4 - Greg Mansell - Fortec - 1'34"846
- 5 - Nathanael Berthon - SG - 1'34"908

40 giorni di fuoco



Massimo Costa

Daniel Zampieri, fresco campione italiano della F.3, si appresta sta vivendo giorni intensissimi. Le gare con la Dallara-Fiat della BVM Target sembrano già lontanissime. Dopo tre anni trascorsi nella F.Renault, italiana ed europea, e una stagione con la F.3, Zampieri ha deciso che è giunto il momento del grande passo. Supportato con passione dalla famiglia, Super Zamp ha preso la decisione ardua di fare il salto in GP2 Asia con il team Piquet GP. Dapprima i test collettivi di Abu Dhabi, poi

le due gare sul nuovo circuito arabo dove ha incontrato qualche difficoltà, ma rimane il bel 12° tempo stampato in qualifica. Finito il lungo weekend di Abu Dhabi, Daniel ha preso l'aereo per Barcellona dove ha conosciuto la monoposto della World Series Renault 3.5. Inserirsi nel team Comtec, che bene ha fatto quest'anno con Jon Lancaster e nel 2008 ha schierato Marco Bonanomi, il laziale è stato subito velocissimo fino a segnare il miglior crono nel quarto turno e il terzo tempo assoluto dei due giorni di test. In mezzo anche un incidente, nella terza sessione. Non è finita qui. Zampieri ora si prepara per la trasferta di Macao (22 novembre), il difficilissimo circuito cittadino asiatico, che lo vedrà confrontarsi con la "crema" della F.3 mondiale con una Dallara-Mercedes della Prema. Poi, il grande momento a Jerez, quando proverà tra l'1 e il 3 dicembre la Ferrari F60 di F.1 come premio per

aver vinto il tricolore F.3 (con lui anche Marco Zipoli e Pablo Sanchez). Un mese da far girare la testa per questo ragazzo che ha debuttato con le monoposto ad appena 15 anni in un cupo giorno sul circuito di Spa nella F.Renault col team BVM. Che poi non ha mantenuto fede alle promesse nella categoria propedeutica francese, sia con Cram poi nuovamente con BVM, ma che nella F.3 ha trovato se stesso. La maturazione personale, la guida dai box del trio Mazzotti-Ravera-Venieri, il suo impeccabile comportamento in pista, gli han permesso di conquistare il titolo nazionale. Dimostrando successivamente di non soffrire il salto di potenza con le vetture della WSR e della GP2. L'avventura nella serie asiatica proseguirà e Zampieri dovrà scegliere cosa fare nel 2010. In GP2 è sempre bene presentarsi preparati a dovere (come insegnano tutti coloro che hanno vinto la serie o ne sono stati protagonisti) considerando i pochi chilometri che si percorrono durante l'anno, le grandi differenze tra un team e l'altro. La WSR può invece rappresentare la giusta palestra per accumulare quell'ulteriore esperienza internazionale necessaria per lui. Ricordandosi sempre che... un test non fa primavera.





Müller vince la macchina

Va a Nico Müller il premio messo in palio dalla Formula Master per il più veloce nei due giorni di test organizzati sulla pista di Budapest. Prove purtroppo rovinata dalla pioggia che non hanno permesso agli undici rookie che si sono cimentati in Ungheria di esprimersi al meglio nel corso del secondo giorno per via della pista bagnata. Müller, campione svizzero della F.Renault 2.0 col team Jenzer, ha provato a Budapest sempre col suo team di riferimento battendo Cesar Ramos. Il brasiliano e

Müller sono stati i due protagonisti del test. Ramos nel 2009 ha corso nella F3 Euro Series col team Manor, ma ha saltato le ultime due prove perché in contrasto con la politica del team. Müller si è quindi aggiudicato per 147 millesimi il regalo della Master, una monoposto in uso Tatuus nuova di zecca che potrà portare al team che lo schiererà nel 2010. Tra gli italiani che si sono cimentati nel test, Andrea Roda e Kevin Giovesi, giovane vincitore della F.BMW Lista.



**I top five del 1° giorno,
venerdì 6 novembre 2009**

- 1 - Nico Muller - Jenzer - 1'37"713
- 2 - Cesar Ramos - JD - 1'37"860
- 3 - Conor Daly - AR - 1'38"092
- 4 - Mikkel Mac - Jenzer/Iris - 1'38"446
- 5 - Philippe Frommenwiler - Jenzer/Iris - 1'38"600

**I top five del 2° giorno,
sabato 7 novembre 2009**

- 1 - Philip Forsman - AR - 1'45"900
- 2 - Nico Muller - Jenzer - 1'47"100
- 3 - Gary Thompson - Jenzer - 1'47"500
- 4 - Cesar Ramos - JD - 1'48"100
- 5 - Mikkel Mac - Jenzer/Iris - 1'48"900



Kowalska, ragazza in pista



Nico Muller



Cesar Ramos



La F.3 Italia h

*Ecco i giovani piloti
della F.3 italiana
come si sono presentati
alla prima chicane
della gara di Monza*

na fatto boom





MARCO ZIPOLI

SERGIO CAMPANA



DANIEL ZAMPIERI





Dario Lucchese Photo 4

Conclusa la stagione (test Ferrari per i primi tre a parte) il 2010 è già alle porte, con numerose squadre già al lavoro per affilare le armi in vista del prossimo anno. Sembra che non ci sia proprio pausa per la F.3 tricolore, che sta indubbiamente vivendo una fase di pieno "boom". Il 2009 ha rappresentato infatti una svolta per la categoria adesso in grande crescita. L'ultima adesione in ordine di tempo è quella della Ombra Racing, pronta a fare il suo rientro nel campionato italiano in cui è praticamente assente da cinque anni e che nei giorni scorsi ha già concluso un accordo con il giovanissimo Alberto Cerqui, vincitore del titolo della F.Azzurra. Ma è anche tempo di fare un breve punto sul campionato che si è concluso neppure un mese fa con il doppio appuntamento decisivo di Monza. Abbiamo quindi cercato di dare una valutazione ai primi dieci piloti della classifica prendendo in considerazione determinati parametri (esperienza regressa, carattere ed ovviamente i risultati ottenuti sul campo). Ecco cosa ne è venuto fuori...

9.5 - DANIEL ZAMPIERI

Merita quasi il massimo dei voti e non potrebbe essere altrimenti per il 45esimo campione della storia della F.3 tricolore. Dei primi tre classificati è stato l'unico al debutto assoluto nella categoria cadetta, in cui ha comunque completato anche un cospicuo numero di chilometri nei test. Provenendo direttamente dalla F.Renault 2.0 Italia ed europea, dove peraltro non aveva mai particolarmente brillato, appena è salito sulla Dallara motorizzata Fiat Fpt della BVM Target, è riuscito ad esprimere il meglio di sé. A volte fin troppo sicuro (qualche errorino, come a Magione, dove è finito in testacoda nel tentativo di risalire la china dopo avere sbagliato la partenza dalla pole, lascia un'impercettibile macchia su anno che avrebbe potuto essere perfetto), nei momenti decisivi non ha mai perso la concentrazione. Per il resto, ha dominato la classifica fin dall'appuntamento di apertura di Adria, dove ha ottenuto il primo dei quattro successi conquistati nell'arco del 2009, avendo poi vinto anche a Magione (in gara 2), Mugello e Varano, salendo sul podio in altre cinque occasioni.

9.5 - PABLO SANCHEZ

Assodata l'esperienza che il pilota messicano ha già maturato esperienze in varie categorie, dalla F.Master alla WS by Renault 3.5, nella F.3 italiana era al suo rientro avendovi già preso parte nel 2007. A suo vantaggio anche il fatto di conoscere molto bene la squadra con cui ha corso, cominciando dal tecnico Paolo Guerci. Eppure Pablo Sanchez merita un encomio particolare. Diverse sono le motivazioni: partendo dal fatto che ha saputo portare un notevole contributo allo sviluppo della Mygale, vettura che ha completato i primi chilometri ad Adria in occasione dell'appuntamento inaugurale della stagione. Quattro sono state poi le vittorie da lui ottenute, a pari merito con il campione Zampieri. Nell'ultimo round di

Monza, quando avrebbe dovuto accusare maggiore pressione per il fatto di pagare un handicap punti notevole rispetto ai suoi avversari, nella consapevolezza di giocarsi quantomeno il test con la Ferrari, non ha invece sbagliato nulla. Anzi, ha messo a segno una straordinaria doppietta. Sempre veloce, è ormai certamente maturo per proseguire il suo cammino verso l'automobilismo professionistico.

9 - MARCO ZIPOLI

Cambiare tre team in una sola stagione significa anche doversi adattare in fretta al differente metodo di lavoro di ingegneri e tecnici. Eppure Marco Zipoli è stato l'unico ad andare a punti in tutte le gare. Con il morale sempre alto ed una visione lucida e totale della situazione, il pilota ligure è la dimostrazione che Cristiano Del Balzo e Raffaele Giammaria avevano visto giusto ai tempi della F.Azzurra, quando gli era stata offerta l'opportunità di correre con i colori ufficiali del Team Italia CSAI. Tornando al 2009, bisogna anche ricordare le due vittorie conquistate a Varano e Imola, sebbene avvantaggiato nella circostanza dalla griglia invertita di gara 2. Però, è pure salito altre sei volte sul podio, mettendo a segno quattro secondi e due terzi posti. Adesso, per chiudere il cerchio, deve necessariamente misurarsi in un contesto internazionale. Lo avrebbe fatto volentieri quest'anno, dal momento che a gennaio il suo passaggio in F.2 veniva ormai dato per scontato. Ma con il senno del poi, probabilmente è stato un bene che il programma nella neonata serie di Palmer e compagnia sia poi saltato. Il test con la "Rossa" è il premio per lui sicuramente più giusto.

7.5 - SERGIO CAMPANA

Con il team Lucidi, lo stesso che ha vinto il titolo tricolore nel biennio 2007-2008, è stato più volte protagonista, ma senza ombra di dubbio ha pagato lo scotto di avere debuttato proprio quest'anno nella categoria e di essere soltanto alla sua terza stagione in monoposto. Avrebbe forse meritato di più (anche per ciò che riguarda la nostra valutazione), ma sono state diverse le occasioni in cui è stato pesantemente penalizzato dalla "sfortuna". Una termine quest'ultimo da utilizzare sicuramente con parsimonia, ma che nel caso del pilota emiliano spiega perfettamente il perché degli alti e bassi che hanno condizionato l'andamento del suo campionato. Alla fine ha comunque raccolto tre vittorie ed il quarto posto in classifica. Non è poco.

7.5 - DANIEL CAMPOS-HULL

Era partito con i favori del pronostico, facendo il vuoto nei test invernali. Poteva inoltre contare su un top-team come la Prema, avendo tra l'altro alle spalle una stagione completa nella F.3 Euro Series. Eppure alla fine è venuto a mancare quel "quid" in più che in molti si aspettavano, senza molto togliere comunque alle qualità del pilota spagnolo che, escludendo la fase centrale della stagione, si è ben comportato chiudendo con due vittorie al suo attivo (Magione e Vallelunga).



DANIEL CAMPOS-HULL



SALVATORE CIGATELLI



PABLO SANCHEZ

6 - STÉPHANE RICHELMI

Una stagione tutto sommato in crescendo quella del monegasco, che merita pertanto un voto di incoraggiamento. Dopo avere saltato i primi due appuntamenti di Adria e Magione, il suo debutto al Mugello si è risolto in un settimo posto ed un ritiro per il grosso incidente che ha coinvolto al quarto giro anche Kamitsakis e Cinti. A Misano i primi punti importanti. Nella media ha sempre viaggiato intorno alla quarta e quinta posizione, con gli exploit di Varano e Vallelunga dove è arrivato secondo sempre in gara 2, mentre a Imola è salito sul gradino più basso del podio.

5.5 - SALVATORE CICATELLI

Un 2009 probabilmente da dimenticare. Dopo il terzo posto in campionato dello scorso anno ed il test con la Ferrari, il pilota partenopeo ha avuto un brusco risveglio. L'inizio di stagione con la Corbetta Competizioni si è infatti rivelato un "flop" ed il passaggio al team Ghinzani è avvenuto ormai troppo tardi per porre rimedio alla situazione, nonostante i tre terzi posti di Misano, Varano e Imola abbiano dimostrato che le qualità ci sono. Peccato: un'occasione persa, considerando il famoso detto che il "ferro va battuto finché è caldo", vista la notorietà acquisita appena 12 mesi fa.

5.5 - FRANCESCO CASTELLACCI

Su 16 gare è salito una volta soltanto sul podio. Davvero poco alla luce del fatto che era alla sua terza stagione nella categoria cadetta. Nel 2007 aveva scelto il campionato inglese, mentre lo scorso anno aveva debuttato nella serie tricolore cogliendo il quarto posto. A livello di risultati un passo indietro dunque per il 22enne romano che lo scorso inverno era già dato tra i favoriti, considerando gli ottimi tempi fatti segnare nelle varie sessioni di test. Vuoi per la sfortuna, vuoi per altre circostanze, il pilota della Prema non è mai emerso sul serio come ci si sarebbe aspettato.

5 - RICCARDO CINTI

Una stagione modesta quella di Riccardo Cinti. Il romano, alla pari del suo ex compagno di squadra Salvatore Cicatelli, pur potendo contare su una discreta esperienza non è mai riuscito a svettare. Il secondo posto conquistato a Varano in gara 2 costituisce il suo migliore piazzamento e l'unico podio del 2009.

NC - STEFANOS KAMITSAKIS

Tre sole apparizioni sono troppo poche per dare al pilota greco una valutazione obiettiva, nonostante la "vittoria lampo" ottenuta in gara 2 in occasione del primo appuntamento di Adria. Nel successivo round di Magione il portacolori della Rc Motorsport non è riuscito a ripetersi. Poi il "pasticciaccio" del Mugello, con lo stop and go rimediato in gara 1, prima di ritirarsi a causa di una precedente uscita di pista, e lo spettacolare incidente che lo ha visto protagonista. Quindi lo "stop" definitivo.



STÉPHANE RICHELMI

Kurt beffa Kyle, a muro Johnson

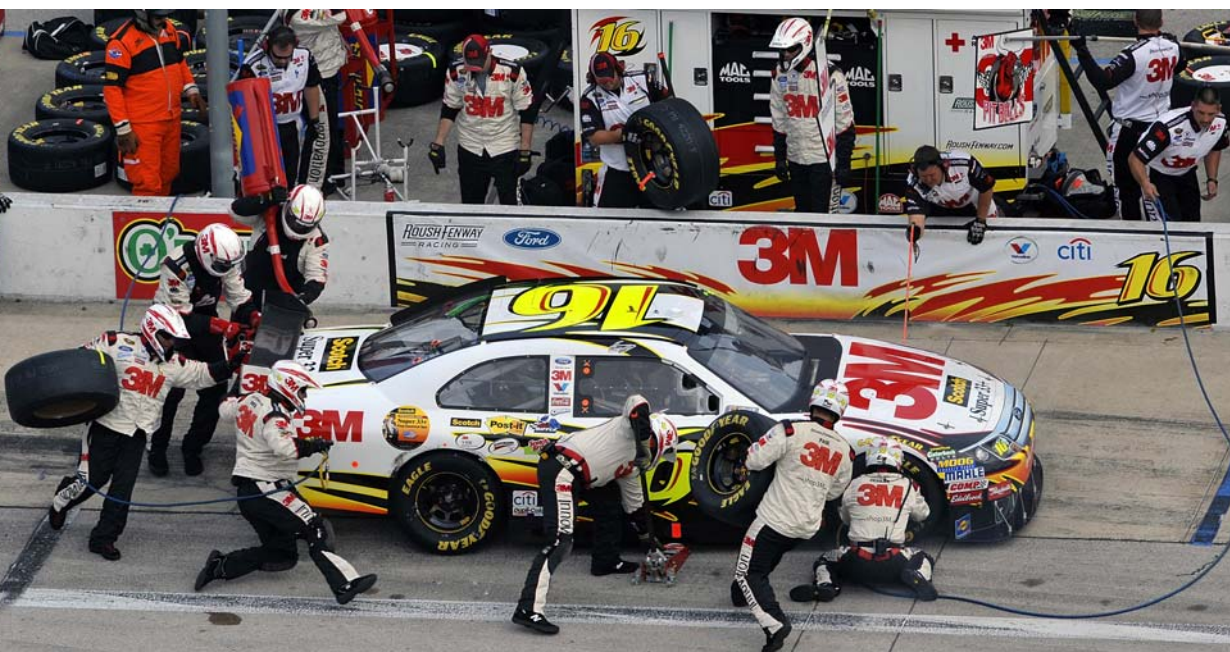
Marco Cortesi

Colpisce ancora la proverbiale imprevedibilità della NASCAR. Superati i durissimi scogli di Martinsville e Talladega, al Texas Motor Speedway Jimmie Johnson, finito a muro al terzo giro, vede il proprio margine ridursi a 73 punti nei confronti di Mark Martin con due gare al termine. Ad innescare la carambola che ha riaperto il campionato è stato un contatto tra David Reutimann e Sam Hornish, finito a toccare il tre volte campione, rimbalzato da una parte all'altra del tracciato e costretto a chiudere al trentottesimo posto.

Negli ultimi giri, la gara è stata decisa dalla tattica, quando diversi piloti sono rimasti senza benzina nel tentativo di evitare uno "splash" finale. Tra di loro Kyle Busch che, in cerca di una storica tripletta dopo aver conquistato la vittoria in Truck Series e Nationwide Series, aveva dominato le fasi finali dopo il pit-stop del 207° passaggio. A beneficiarne nientemeno che il fratello Kurt,

abile nel risparmiare carburante ed andato a prendersi il secondo successo della stagione, chiudendo davanti a Denny Hamlin e Matt Kenseth. Per il team Penske, unico rimasto fedele alle Dodge Charger, un successo importantissimo in attesa dell'acclimatazione del talentuoso Brad Keselowski.

Quarto ha concluso Mark Martin, che ha visto le proprie speranze di titolo inaspettatamente riaperte, beneficiando dell'incidente del compagno di squadra e dei problemi di consumo di diversi piloti che gli si trovavano davanti. Bene anche Kevin Harvick, di ritorno in top-5 dopo un periodo disastroso, e Tony Stewart. Solo tredicesimo Jeff Gordon, che aveva comandato il primo stint. Rallentato da un pit-stop lento, ha visto le proprie speranze di vittoria infrangersi al 174° giro, quando Juan Pablo Montoya e Carl Edwards sono finiti violentemente a muro proprio davanti alla Chevy numero 24 causando una botta e risposta televisivo che promette un seguito...



Sopra, il vincitore della gara texana Kurt Busch. A sinistra, un pit stop di Greg Biffle. A destra lotta d'ura tra AJ Almendiger (# 44) e Matt Kenseth, entrambi con le Ford Fusion





L'ordine di arrivo, domenica 8 novembre 2009

- 1 - Kurt Busch (Dodge) - Penske - 334 giri
- 2 - Denny Hamlin (Toyota) - Gibbs - 334
- 3 - Matt Kenseth (Ford) - Roush - 334
- 4 - Mark Martin (Chevrolet) - Hendrick - 334
- 5 - Kevin Harvick (Chevrolet) - Childress - 334
- 6 - Tony Stewart (Chevrolet) - Stewart-Haas - 334
- 7 - Clint Bowyer (Chevrolet) - Childress - 333
- 8 - Greg Biffle (Ford) - Roush - 333
- 9 - Jeff Burton (Chevrolet) - Childress - 333
- 10 - A.J. Allmendinger (Ford) - RPM - 333
- 11 - Kyle Busch (Toyota) - Gibbs - 333
- 12 - Ryan Newman (Chevrolet) - Stewart-Haas - 333
- 13 - Jeff Gordon (Chevrolet) - Hendrick - 333
- 14 - Martin Truex Jr. (Chevrolet) - DEI/Ganassi - 333
- 15 - Marcos Ambrose (Toyota) - Waltrip - 333
- 16 - David Reutimann (Toyota) - Waltrip - 333
- 17 - David Ragan (Ford) - Roush - 332
- 18 - Scott Speed - (Toyota) - Red Bull - 332
- 19 - Joey Logano - (Toyota) - Gibbs - 332
- 20 - Jamie McMurray (Ford) - Roush - 332
- 21 - Casey Mears (Chevrolet) - Childress - 332
- 22 - Elliott Sadler (Dodge) - RPM - 332
- 23 - Michael Waltrip (Toyota) - Waltrip - 331
- 24 - John Andretti (Chevrolet) - Front Row - 331
- 25 - Dale Earnhardt Jr. (Chevrolet) - Hendrick - 331
- 26 - Brian Vickers (Toyota) - Red Bull - 331
- 27 - Robby Gordon (Toyota) - Gordon - 331
- 28 - David Gilliland (Toyota) - Baldwin - 331
- 29 - Paul Menard (Ford) - Yates - 331
- 30 - Erik Darnell (Ford) - Yates - 331
- 31 - Bobby Labonte (Chevrolet) - TRG - 331
- 32 - Regan Smith (Chevrolet) - Furniture Row - 330
- 33 - Kasey Kahne (Dodge) - RPM - 330
- 34 - Bill Elliott (Ford) - Wood - 311
- 35 - Brad Keselowski (Dodge) - Penske - 262
- 36 - Reed Sorenson (Dodge) - RPM - 248
- 37 - Juan Montoya (Chevrolet) - DEI/Ganassi - 231
- 38 - Jimmie Johnson (Chevrolet) - Hendrick - 205
- 39 - Carl Edwards (Ford) - Roush - 174
- 40 - Sam Hornish Jr. (Dodge) - Penske - 88
- 41 - Michael McDowell (Toyota) - Baldwin - 20
- 42 - Joe Nemechek (Toyota) - Nemco - 13
- 43 - Mike Skinner (Chevrolet) - TRG - 6

La Chase For The Cup

1. Johnson 6297; 2. Martin 6224; 3. Jeff Gordon 6185;
4. Kurt Busch 6126; 5. Stewart 6119; 6. Montoya 6061;
7. Biffle 6050; 8. Hamlin 5975; 9. Newman 5973; 10. Kahne 5898; 11. Edwards 5857; 12. Vickers 5777.



I campioni sono Camathias



Marco Cortesi

E' di Joel Camathias e Marcel Fassler il titolo assoluto dell'International GT Open 2009. I due piloti svizzeri hanno chiuso con un successo gara 1 a Portimao, anche grazie alla foratura occorsa ad un superlativo Patrick Pilet. Al secondo posto, Richard Lietz e Gianluca Roda hanno fatto il possibile. Il comasco ha resistito al recupero di Camathias come meglio poteva, andando anche al contrattacco ma vedendosi immediatamente staccare una volta liberata la strada dalle vetture doppiate. Oltre alla bella prova di Camathias e Fassler, è da rimarcare la performance di squadra della compagine elvetica Trottet che, dopo l'esordio della passata stagione, ha espresso al massimo livello le potenzialità della Ferrari 430 GTC sia dal punto di vista tecnico che a livello di scelta-piloti. Al terzo posto, si salva con un podio la gara di Pilet e Raymond Narac. La 997 del team IMSA sembrava ancora una volta destinata ad una vittoria semplice, grazie ad una prova quasi da

professionista del patron e ad una prestazione lunare dell'ufficiale francese, arrivato a dare due secondi al giro al resto del gruppo, ma non è stato così. Buono il quarto posto di Garofano e Aguas, mentre Peter Sundberg e Juan Manuel Lopez hanno preceduto De Castro e Amaral per la gara-nella-gara del Campionato Spagnolo GT. Mentre dopo una buona prova iniziale, Jean Philippe Belloc si è visto costretto al ritiro da guai al motore, è stata opaca la prova del fresco Campione FIAGT Richard Westbrook. In GTS, la coppia Villois composta da Max Wiser e Lucas Guerrero ha conquistato un meritato successo, mentre bello è stato l'esordio per Martin Short, solitario al volante della sua Mosler MT900 GT3.

Se Marcel Fassler e Joel Camathias sono stati i numeri uno del 2009, Patrick Pilet e Raymond Narac escono da Portimao, sede del gran finale GT Open, come i veri "alieni" dell'ultima parte dell'anno. In gara 2, dopo un stint iniziale del primo su livelli inimmaginabili per tutti, Narac ha completato l'opera con

un bel recupero ai danni di Piergiuseppe Perazzini e con un sorpasso pulito e grintoso. Per la seconda posizione, un duello ancor più serrato ha coinvolto Jean-Philippe Belloc, riuscito a regalare al team IMSA una doppietta contenendo per 8 centesimi Richard Lietz sotto il traguardo. Dietro all'1-2-3 Porsche, ha concluso Perazzini, ancora poco incisivo rispetto ai migliori gentleman del lotto, dopo un bello stint iniziale di Marco Cioci, mentre Fassler e Camathias, si sono accontentati di un posto nelle retrovie causa un handicap di ben 105 secondi. La classe GTS è stata ancora una volta preda dell'Aston Martin di casa Villois condotta da Max Wiser e Lucas Guerrero, mentre Martin Short ha chiuso al terzo posto dietro a Lancieri-Busnelli, fermati dalla rottura del semiasse nella prima manche. Tiratissima la bagarre tra i partecipanti al contemporaneo evento finale del Campionato Spagnolo GT. Bella prova di De Veiga e Bravo, riusciti ad aggiudicarsi il titolo ai danni di un De Castro che aveva comandato le danze prima di cedere il volante a Miguel Amaral.

-Fassler



La Ferrari F430 di Joel Camathias e Marcel Fassler vincitori dell'International GT Open 2009

L'ordine di arrivo di gara 1, sabato 7 novembre 2009

- 1 - Fassler/Camathias (Ferrari 430) - Trottel - 38 giri 1:10:19.870
- 2 - Roda/Lietz (Porsche 997) - Autorlando - 1.521
- 3 - Narac/Pilet (Porsche 997) - IMSA - 11.286
- 4 - Garofano/Agua (Ferrari 430) - Advanced - 54.062
- 5 - Sundberg/Lopez (Ferrari 430) - Exakt - 1:32.9
- 6 - Broniszewski/Peter (Ferrari 430) - Kessel - 1:34.7
- 7 - Amaral/De Castro (Porsche 997) - DriveX - 1:38.6
- 8 - Wiser/Guerrero (Aston Martin DBRS9) - Villois - 1:49.7
- 9 - Martin Short (Mosler MT900 GT3) - Rollcentre - 1 giro
- 10 - Ashburn/Westbrook (Porsche 997) - Trackspeed - 1 giro
- 11 - Gattuso/Kuzminykh (Ferrari 430 Scuderia) - Kessel - 1 giro
- 12 - Cerqueda/Sicart (Ferrari 430) - AC Andorra - 1 giro
- 13 - Bravo/Da Veiga (Ferrari 430) - ASM - 1 giro
- 14 - Mayola/Carol (Ferrari 430) - PCR - 1 giro
- 15 - Villalba/Gutierrez (Ferrari 430) - Motor Comp. - 1 giro
- 16 - Monteiro/Collard (Porsche 997) - ASM - 2 giri
- 17 - Coimbra/Silva (Aston Martin DBRS9) - Vodafone - 2 giri
- 18 - Castro/Diez (Porsche 997 Cup) - Diez - 2 giri
- 19 - Campos/Konstantinos (Ginetta G50) - Campos - 3 giri
- 20 - Zagalo/Silva (Ferrari 430 GT3) - Roger Racing - 3 giri

L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 8 novembre 2009

- 1 - Narac/Pilet (Porsche 997) - IMSA - 27 giri 50'08"466
- 2 - Belloc/Balandras (Porsche 997) - IMSA - 6"297
- 3 - Roda/Lietz (Porsche 997) - Autorlando - 6"380
- 4 - Cioci/Perazzini (Ferrari 430) - Megadrive - 7"239
- 5 - Garofano/Agua (Ferrari 430) - Advanced - 7"833
- 6 - Fassler/Camathias (Ferrari 430) - Trottel - 14"973
- 7 - Bravo/Da Veiga (Ferrari 430) - ASM - 16"681
- 8 - Amaral/De Castro (Porsche 997) - DriveX - 28"304
- 9 - Broniszewski/Peter (Ferrari 430) - Kessel - 43"937
- 10 - Sundberg/Lopez (Ferrari 430) - Exakt - 49"502
- 11 - Cerqueda/Sicart (Ferrari 430) - AC Andorra - 52"326
- 12 - Wiser/Guerrero (Aston Martin DBRS9) - Villois - 55"568
- 13 - Lancieri/Busnelli (Aston Martin DBRS9) - Villois - 1'01"442
- 14 - Ashburn/Westbrook (Porsche 997) - Trackspeed - 1'11"029
- 15 - Villalba/Gutierrez (Ferrari 430) - Motor Comp. - 1'18"077
- 16 - Mayola/Carol (Ferrari 430) - PCR - 1'20"067
- 17 - Martin Short (Mosler MT900) - Rollcentre - 1'29"032
- 18 - Gattuso/Kuzminykh (Ferrari 430 Scuderia) - Kessel - 1'37:751
- 19 - Balthazard/Policand (Ferrari 430 GT3) - Sofrev - 1 giro
- 20 - Coimbra/Silva (Aston Martin DBRS9) - Vodafone - 1 giro

Il campionato finale

1. Camathias-Fassler 233 punti; 2. Roda-Lietz 220; 3. Pilet-Narac 210; 4. Giau-Couceiro 132; 5. Ricci-Rugolo 127.

La Porsche 997 di Narac-Pilet



La Ferrari 430



La Porsche 997 di Roda-Lietz



Opel

non si cambia



Marco Marelli

General Motors non vende Opel agli austro-canadesi della Magna aiutati dalla cordata russa che fa capo a Gaz e Sberbank. La decisione è stata presa dal consiglio di amministrazione. La "faccenda" Opel sembra sia chiusa: tutto rimarrà come è sempre stato. Sono cambiati gli uomini ma non la sostanza. Opel rimane in General Motors. In questa incredibile vicenda dove GM cercava prima acquirenti, dove Fiat voleva entrare, dove i Russi ci tenevano tanto, e dove soprattutto il Governo tedesco aveva versato 1,5

miliardi di euro nelle casse di GM a titolo di prestito-ponte per il salvataggio di Opel, alla fine tutto rimarrà come sempre. La retromarcia di Detroit si spiega dagli inattesi risultati positivi del gruppo GM sul mercato americano a ottobre (vendite a +4% rispetto allo stesso periodo del 2008); dalla liquidità della consociata tedesca passata al setaccio e quindi resi conto che la situazione non era così drammatica; da nuovi modelli Opel come Insignia e Astra che promettono grandi risultati. Ma anche e soprattutto da come si sono mossi tutti i governi nell'interesse dell'industria dell'automobile metten-

do mano ai loro portafogli con aiuti e incentivi alle vendite. Cosa che non era mai successa prima. Così General Motors si tiene Opel e ora il nuovo management dovrà decidere come far convivere i marchi Opel e Chevrolet insieme. Insomma se seguire il corso già avviato da Wagoneer, l'ex numero 1, oppure cambiare. Se i prodotti Opel rimarranno più tecnici e di qualità, e quelli Chevrolet più polari e per grandi volumi, allora vorrà dire che potevano rimanere anche gli uomini di General Motors spazzati via con troppa disinvoltura. Perché alla fine nulla è cambiato.

Sono passati cinquant'anni dalla prima cintura di sicurezza a tre punti, inventata da Volvo. E a 50 anni da questa importante invenzione arriva da Ford una altrettanto importante evoluzione: una originale cintura di sicurezza gonfiabile atta a far aumentare la protezione dei passeggeri posteriori, quelli privi di airbag. Si tratta di una soluzione studiata per distribuire la decelerazione frontale sul torace, evitando di concentrare la forza in una fascia troppo ristretta del corpo. La cintura di sicurezza gonfiabile si rivelerà utile a tutti per ridurre i traumi della forte decelerazione ma soprattutto sarà importante per le persone più deboli come quelle anziane e quelle più giovani. La prima Ford che verrà dotata di questa cintura di sicurezza gonfiabile sarà la nuova generazione della Suv Explorer nel 2011.

m.m.

Dalla Ford arriva la cintura gonfiabile



Ai raggi X - BENTLEY CONTINENTAL

ENERGIA PURA



La Bentley più potente e veloce della storia è anche la più ecologica. Strano ma vero, la Supersport Continental è infatti la prima creatura di Crewe capace di bere E85 e di mangiarsi parecchie supersportive grazie al suo W12 biturbo da 630 CV che la spinge fino a 329 km/h e la catapulta da 0 a 100 km/h in 3,9 secondi. Merito anche del dimagrimento di 110 kg ottenuto togliendo due sedili posteriori e la radica, sostituiti da abbondante carbonio per l'abitacolo e i freni. Non per questo la Supersports si sveste della maestà delle Bentley, anzi: per essere portata in garage chiede un assegno da 250mila euro tondi. Infatti, avevamo detto eco-logica, non eco-nomica.



Ai raggi X - BENTLEY CONTINENTAL



Il concetto

Per riconoscere la Supersports dalle altre Continental, basta guardarla in faccia. Due belle prese d'aria in più sui lati, due sfoghi sul cofano, con le grate e altri particolari ricoperti di una finitura scura lucida che prima si era vista solo su orologi e altri accessori di lusso. Da dietro, nonostante i chili in meno, questa Continental ha i fianchi leggermente più abbondanti per ospitare le carreggiate più ampie e i terminali di scarico si dividono in due. Di lato invece le razze dei bellissimi cerchi sono dieci e i pollici diventano venti per i Pirelli PZero Nero, ma ancora più mostruosi appaiono i freni: quelli anteriori hanno dischi da 420 mm, talmente grandi, che le pinze hanno i quattro pistoncini per lato disposti a quadrato per sfruttarne a dovere tutta la superficie. Più essenza e meno apparenza nell'abitacolo. Bando quindi alla radica e trionfo di carbonio con i sedili posteriori che spariscono e quelli anteriori sostituiti da gusci in carbonio senza regolazioni elettriche rivestiti in pelle e Alcantara cucito a rombi. Naufragio invece per il navigatore: è ancora quello del 2004 e la sua grafica oggi fa tenerezza, ad essere buoni. Il vecchio è inaccettabile sul classico. Quelli della Bentley dovrebbero saperlo bene.

Autotelaio e aerodinamica

Le sospensioni anteriori sono ribassate di 10 mm, quelle posteriori di 15 mm con le carreggiate allargate di 50 mm. In entrambi i casi le barre antirullo sono più rigide del 22%, le molle pneumatiche sono più dure e sono cambiate le tarature del software di controllo per lo smorzamento degli ammortizzatori che consente 4 regolazioni diverse. I supporti in gomma-metallo, attraverso i quali sono ancorati i sottotelai alla scocca, sono ora più rigidi del 33%. Lo sterzo mantiene lo stesso rapporto (2,6 giri), ma è stata modificata la taratura del servosterzo e sostituita la valvola di regolazione. Nettamente potenziato l'impianto frenante con dischi carboceramici forati della SGL, anteriori da 420 mm con pinze Alcon a 8 pistoncini contrapposti disposti a quadrato, posteriori da 356 mm con pinze a 4 pistoncini TRW. A livello aerodinamico, la superficie delle prese d'aria è aumentata dal 10% per esigenze di raffreddamento mentre lo spoiler posteriore, che fuoriesce automaticamente dal bordo inferiore del lunotto, ha un labbro allungato di 6 mm, sufficiente tuttavia ad aumentare il proprio contributo di deportanza del 50%.

Al volante

La Supersport si avvia con una chiave cesellata come un gioiello e la infila sulla parte sinistra della plancia. Mentre la giri, senti con i polpastrelli la B Alata. Il W12 parte come un tuono che arriva da lontano e lontane, a dire il vero, sono le levette del cambio dalla corona di questa regina inglese. Poco male perché quest'automatico sa fare bene il suo lavoro e ora è ancora più veloce e sportivo. Gran bel lavoro sull'assetto. Il rollio è ben controllato, il sottosterzo arriva progressivo e in pista si riesce persino a giocare con il retrotreno senza che i 23 quintali prendano il sopravvento. Con 800 Nm e la trazione integrale che ne trasmette il 60% alle ruote posteriori, questa Bentley si può guidare di più con l'acceleratore lasciando tra le mani uno sterzo che è preciso e omogeneo. I freni resistono anche a un uso incendiario. Su strada invece la Supersports è un vero treno perché corre su rotaie con comfort da wagon lits, spinta da una coppia monumentale, capace di imprimere a questo pachiderma progressioni impressionanti per forza e bellezza.



TAL SUPERSPORT



Ai raggi X - BENTLEY CONTINENTAL

Si è data all'alcol

Il W12 6 litri biturbo della Supersports è lo stesso delle altre Continental ma è ora in grado di funzionare con benzina mescolata ad etanolo da 0 a 85% riconoscendo il tenore di alcol nel carburante attraverso un densimetro dielettrico e adattando automaticamente i parametri di accensione e iniezione. L'impianto di alimentazione ha inoltre una portata aumentata del 25%, iniettori modificati e guarnizioni, condotti, valvole e relative sedi rinforzati per resistere all'azione maggiormente corrosiva dell'etanolo e alla maggior temperatura di combustione, per questo sono state cambiate anche le candele. La potenza rispetto alla Speed passa quindi da 600 a 630 CV e la coppia cresce da a 800 Nm espressa da 1.700 a 5.600 giri/min. Il cambio automatico a 6 rapporti ha il primo treno di ingranaggi planetari irrobustito e strategie di controllo più sofisticate per dimezzare i tempi di cambiata (90 ms) inoltre, per la prima volta, può essere azionato anche tramite le levette al volante. Differente anche il sistema di trazione integrale con differenziale centrale Torsen che assegna di partenza il 60% di coppia al retrotreno rispetto al 50% delle altre Continental.

Grazie carbonio: 110 kg in meno

La Supersports pesa 110 kg in meno rispetto alla Continental. Ben 71 kg sono stati guadagnati nell'abitacolo grazie ai sedili anteriori con guscio in carbonio e senza le regolazioni elettriche mentre quello posteriori sono sostituiti da un vano dedicato ai bagagli dotato di una barra di sicurezza in carbonio, materiale utilizzato anche sulla plancia e sui pannelli delle portiere al posto della radica con una particolare finitura a lucidatura opaca al 65%. Altri 20 kg sono stati risparmiati grazie ai freni carbonceramici prodotti dalla SGL, 10 kg invece sono stati guadagnati attraverso i cerchi a 10 razze da 20 pollici mentre i restanti 9 kg sono stati limati sulle sospensioni grazie ai bracci inferiori delle sospensioni anteriori in alluminio, alle barre antirollio cave e ad altre modifiche di dettaglio.

La scheda tecnica

Coupé 3 porte, 2 posti; monoscocca in acciaio; lunghezza 4.804 mm, larghezza 1.945 mm, altezza 1.380 mm, passo 2.745 mm; peso a vuoto 2.240 kg; bagagliaio 370 litri; serbatoio 90 litri.

Motore anteriore longitudinale, 12 cilindri a W con bancate a 72°, 5.998 cc, alesaggio x corsa 84x90,2 mm; distribuzione bialbero in testa per bancata con variatore di fase (catena), 4 valvole per cilindro; rapporto di compressione 9:1; iniezione elettronica multipoint; due turbocompressori con intercooler; potenza massima 630 CV (463 kW) a 6.000 giri/min; coppia massima 800 Nm da 1.700-5.600 giri/min; cambio automatico-sequenziale a 6 rapporti; trazione integrale con differenziale centrale Torsen (40/60).

Sospensioni indipendenti, anteriori a doppio braccio oscillante, posteriori bracci trapezoidali sovrapposti; molle pneumatiche, barre stabilizzatrici, ammortizzatori a smorzamento controllato elettronicamente; pneumatici 275/35 ZR20 su cerchi 9.5Jx20, sistema di monitoraggio della pressione; sterzo a cremagliera con servoassistenza idraulica; freni a disco carbonceramici autoventilanti forati con ABS, EBD, ASR, MSR e ESP.

Prestazioni velocità massima 329 km/h; accelerazione da 0 a 100 km/h in 3,9 secondi; consumo combinato 16,3 litri/100 km; emissioni di CO2 388 g/km; omologazione Euro 4.
Prezzo: 250.000 euro.



TAL SUPERSPORT



Le avversarie da un quarto di milione

Una coupé intorno ai 5 metri da 250mila euro, con motore 12 cilindri biturbo e da almeno 300 km/h. L'identikit della Supersports assomiglia a quello della Mercedes CL 63 AMG Performance lunga 5,08 metri che costa 237.380 euro e ha nel cofano un V12 biturbo 6 litri a doppia accensione con 3 valvole per cilindro da 612 CV dotato di una coppia record di 1.000 Nm. La trazione è posteriore, il cambio è un automatico a 5 rapporti, la velocità massima limitata a 300 km/h e nello zero-cento cede mezzo secondo alla Supersports, nonostante il peso leggermente inferiore (2.165 kg contro 2.240). Al contrario della Bentley, ha 4 posti veri e un bagagliaio più capace (490 litri contro 370). A quota 272mila euro c'è la Ferrari 612 Scaglietti con motore V12 aspirato da 5,7 litri e 540 CV che raggiunge 320 km/h e accelera da 0 a 100 km/h in 4,2 secondi, ma è nettamente più leggera (1.840 kg) grazie alla scocca in alluminio. Se invece si prende la biposto del Cavallino, la 599 GTB Fiorano con 11 6 litri da 620 CV, i rapporti si invertono: 330 km/h e 0-100 km/h in 3,7 secondi, ma il comfort della Supersports è lontano anni luce.

27 settembre

F.1 a Singapore
F.Nippon a Sugo
F.3 giapponese a Sugo
ALMS a Braselton
Nascar a Dover
GT italiano a Mugello
CITE a Mugello
Superstars a Mugello
Porsche Carrera Cup a Mugello
Trofeo Cadetti a Varano
F.Renault svizzera a Monza
IRC – Italia Sanremo
Italiano Rally – Sanremo

4 ottobre

F.1 a Fuji
Superleague a Monza
European F.3 Open a Monza
GT Open a Monza
F.Azzurra a Monza
Trofeo Cadetti a Monza
FIA GT a Le Castellet
Lamborghini Super Trofeo a Le Castellet
F.3 SudAm a Piriapolis
NEC F.Renault a Spa
F.Renault inglese a Brands Hatch
BTCC a Brands Hatch
Nascar a Kansas
Porsche Targa Tricolore a Vallelunga
Mondiale Rally – Spagna
MotoGP a Estoril

11 ottobre

Indycar a Miami
Nascar a Fontana
DTM a Digione
F.3 Euro Series a Digione
F.Renault Italia a Adria
ETCS a Adria
ALMS a Laguna Seca
Grand Am a Miami
Challenge Ferrari a Vallelunga

18 ottobre

F.1 a San Paolo
Euroseries 3000 a Monza
F.3 tedesca a Oschersleben
F.3 italiana a Monza
F.3 SudAm a San Paolo
GT italiano a Monza
CITE a Monza
Superstars a Monza
Porsche Carrera Cup a Monza
European F.3 Open a Jerez
Nascar a Charlotte
Super GT giapponese a Autopolis
MotoGP a Phillip Island

25 ottobre

World Series Renault a Alcaniz
Eurocup F.Renault a Alcaniz
F.Renault svizzera a Alcaniz
Megane Trophy a Alcaniz
F.3 Euro Series a Hockenheim
FIA GT a Zolder
DTM a Hockenheim
Nascar a Martinsville
2000 Light a Misano
Porsche Targa Tricolore a Misano
Mondiale Rally – Galles
Italiano Rally – Como
MotoGP a Sepang

1 novembre

F.1 a Abu Dhabi
GP2 Asia ad Abu Dhabi
Formula 2 a Barcellona
European F.3 Open a Barcellona
GT Open a Barcellona
WTCC a Okayama
ALMS a Fuji *
Nascar a Talladega

8 novembre

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

15 novembre

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

22 novembre

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

6 dicembre

A1 GP a Sepang

* non valevole per il campionato

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

Il graffio di Baffi

**F.1 - DOPO HONDA E BRIDGESTONE,
SE NE VA PURE LA TOYOTA.
TODT COMMENTA:**

**E' proprio un
Fuji, Fuji ...**



BAFF.1