

MAGAZINE

ECCO LA MERCEDES GP
La Casa tedesca ha acquisito la maggioranza del pacchetto azionario del team campione del mondo di Ross Brawn dandogli il proprio nome. Motori anche alla McLaren fino al 2015



Stella variabile

La foto della settimana

Presidente da... spiaggia

Presenzialista per eccellenza, Luca di Montezemolo al Ferrari Day di Valencia non si è limitato a fare gli onori di casa e si è anche improvvisato chauffeur per i due ferraristi Massa ed Alonso. Purtroppo l'avventura ha avuto un epilogo inaspettato con il presidente "insabbiato", ma non arrabbiato. E chissà se il tatuaggio sul braccio indica la stella da seguire l'anno prossimo...



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

La coppia più bella



EL PAÍS
LA PRENSA ESPAÑOLA DE REFERENCIA

Objetivo, más allá del planeta
El mundo se prepara para el día del clima

EE UU y China pactan liquidar la cumbre del clima de Copenhague
Las potencias comunican que no habrá acuerdo en diciembre

Tromba vola del banco 500000 euros en billetes de 500 euros
El robo se produjo en la villa del Papa

El presidente de la Audiencia Nacional se declara en huelga
El juez declara su incomparecencia en el juicio de los GAL

Rajoy: "La limpieza en la vida pública es una exigencia moral"
El líder del PP pide el caso de Gürtel y Caja Madrid





Si è sfogato così Felipe Massa a Valencia tanta era la voglia di riassaporare il volante di una F1. Sotto, il brasiliano con il nuovo compagno Alonso



Stefano Semeraro

“Io e Fernando possiamo diventare la miglior coppia di piloti, sulla macchina più veloce e nella miglior squadra”. Se qualcuno aveva dei dubbi sugli obiettivi della Ferrari dell’anno prossimo, si beccò le parole di Felipe Massa. Un ultrà della guida e della Rossa, se ce n’è mai stato uno. Dopo le rivelazioni sul passato della scorsa settimana (“l’automobilismo mi ha salvato dalla droga”), Felipe nel Ferrari Day di Valencia è ritornato finalmente a stringere un volante vero in pista, e a pensare al futuro.

Diciotto giri sulla F60 lasciata traumaticamente quattro mesi fa a Budapest, una sorta di mini-GP per la gioia dei fans, di Felipe stesso e, a quanto pare, anche dei meccanici di Maranello, contenti di aver ritrovato il titolare dopo le esperienze non esaltanti con i suoi supplenti.

L’incidente, i giorni in ospedale e la riabilitazione non sembrano aver lasciato cicatrici a parte, troppi segni sul brasiliano. “Sono sempre lo stesso”, ha dichiarato in Spagna. “Potete chiedere conferma agli amici, alla mia famiglia, alla squadra. Continuo a raccontare barzellette, a fare scherzi. Per la velocità invece potete rivolgervi agli ingegneri...”. I cervelloni di Maranello per ora non si sono pronunciati, ma a giudicare dalle facce il loro verdetto sul recupero di Massa coincide con quello dei medici: pieno e confortante, anche dopo la prova cronometro.

Felipe, che da passeggero di una Ferrari California guidata da Montezemolo, insieme ad Alonso è finito anche nella sabbia durante un giro di pista, ha poi lanciato qualche frecciatina morbida ai suoi due sostituti (“Fisichella si è lamentato che la macchina era difficile? Ad inizio stagione lo era ancora di più, poi l’abbiamo migliorata, ma quando abbiamo capito che non ne valeva più la pena tutta la squadra si è concentrata sul 2010”), ma non ha detto nulla su quello che – molto teoricamente – fra un annetto potrebbe diventare il suo secondo compagno di squadra. Un altro campione del mondo, anche delle due ruote. Valentino Rossi, si sa, scalpita per provare di nuova la Rossa. Ne avrà l’occasione fra dicembre e gennaio, e forse allora capiremo se l’idea di mettere in pista una terza macchina per il 2011 da affidare al Dottore è solo un sogno destinato a rimanere tale o qualcosa di più concreto.

Luca di Montezemolo ha ammesso che la terza vettura “rimane un’idea su cui lavorare”, e nell’annunciare che lascerà la presidenza della FOTA a fine anno ha incensato Alonso e lanciato un monito a tutta la squadra: “C’era bisogno di sangue nuovo, di ritrovare dialogo tra tecnici e piloti, e questa sarà la missione di Alonso. Il suo arrivo mi ricorda quello di Schumacher nel ’96, anche allora eravamo reduci da un momento brutto ed eravamo motivatissimi. Anche per noi un anno sorto è ammissibile, due no”.

“Sono stato chiaro con Felipe e Fernando:
chi corre per altri team può correre per sé, chi
corre per la Ferrari corre per la bandiera”

Luca di Montezemolo

“Fernando si è già integrato,
per noi sarà un valore aggiunto”

Stefano Domenicali



Giorgio Sernagiotto vincitore del Trofeo Pirelli Italia



“Io e Felipe contiamo
di lottare per il mondiale”

Fernando Alonso





**“Con l’arrivo di Fernando
cosa cambierà? Forse il
metodo di lavoro diventerà
più latino”
Felipe Massa**

Nasce la Mercedes GP



Massimo Costa

Scordatevi della Brawn GP. Un uragano che ha travolto tutti nello spazio di una stagione. Nata e sparita nell'arco di neanche 12 mesi. Da oggi, lunedì 16 novembre, quel nome non apparirà più nelle classifiche, sui giornali, nelle insegne presenti nei box dei circuiti del mondiale F.1. Il team, che prima era Honda, poi è divenuto Brawn, ora si chiama Mercedes GP. Dieter Zetsche, presidente della Casa di Stoccarda, lo ha annunciato nella tarda mattinata di lunedì 15. La Mercedes ha acquisito la maggioranza azionaria della Brawn GP e per la prima volta

nell'era moderna delle corse utilizzerà in prima persona il proprio nome. Fino ad ora, a differenza dei costruttori rivali, Mercedes si era limitata a fornire semplicemente i motori, evitando il pesante coinvolgimento diretto che comporta la gestione di una squadra. Ora, il passo decisivo. Ma attenzione, Mercedes ci mette il nome e i soldi, ma la struttura del team rimane quella della Brawn, con lo stesso Ross Brawn che la dirigerà. E la McLaren? Si era detto che Mercedes avrebbe lasciato nel giro di due anni il team di Woking. Non sarà così. La fornitura dei propulsori proseguirà fino al termine della stagione 2015, quindi ancora per sei campionati.



Button indeciso tra McLaren e Mercedes GP

In queste ore alla McLaren si stanno interrogando quale pilota affiancare a Lewis Hamilton. Kimi Raikkonen o Jenson Button? La scorsa settimana, precisamente mercoledì 11 novembre, Martin Whitmarsh ha ricevuto la visita dei due manager del pilota finlandese ex Ferrari, Dave e Steve Robertson (padre e figlio). Due giorni dopo, venerdì 13, è stato Button a suonare il campanello della McLaren, la cui sede è a Woking, a ovest di Londra. Sia il neo campione del mondo sia Whitmarsh si sono affrettati a comunicare che si è trattato di una semplice visita di cortesia. Ovviamente nessuno ci crede. Button vuole sfruttare al meglio il grande momento che sta attraversando e per questo chiede per la stagione 2010 un ingaggio di nove milioni di euro. Ross Brawn, dalla sua sede nei pressi di Milton Keynes, poco più a nord di Woking, si dice tranquillo che Button rimarrà con lui. Intanto ha preso Nico Rosberg e magari, se il campione del mondo si accorderà con la McLaren, potrebbe ingaggiare Raikkonen. Certo che una coppia Button-Hamilton farebbe impazzire di gioia i media britannici...

“Il pilota farà”





la differenza”

Massimo Costa

Sarà una F.1 completamente diversa quella che vedremo nel 2010. Monoposto che richiederanno un impegno maggiore da parte dei piloti. Il divieto dei rifornimenti costringerà tutti i team a schierare in griglia di partenza vetture con i serbatoi stracolmi di benzina. Anziché i classici 80-85 chili di benzina imbarcati negli ultimi anni, Jenson Button e compagni dovranno guidare, nei primi giri, dei "camion" carichi di ben 180 chili di carburante. I progettisti stanno disegnando serbatoi immensi che comporteranno l'aumento del passo o della larghezza delle vetture. Avremo quindi macchine maggiormente scorbutiche, difficili in frenata, che però esalteranno le qualità dei piloti, soprattutto per quanto riguarda il consumo degli pneumatici. Vitantonio Liuzzi, ormai certo di poter proseguire l'avventura in F.1 con la Force India, ci spiega che F.1 vedremo tra pochi mesi:

"Avremo degli inizi di Gran Premio decisamente intensi. Partire con un pieno di benzina di 180 chili non sarà facile. Cambierà completamente la reazione della monoposto in fase di frenata, in accelerazione e sarà complicato gestirne le reazioni. Nell'arco dell'intera corsa, ci sarà anche una maggiore differenza tra le varie motorizzazioni, per via dei diversi consumi di benzina. Il Mercedes, per esempio, berrà un certo quantitativo di carburante al chilometro che non sarà simile a quello Ferrari o Renault. E quindi si avranno macchine che saranno leggermente più veloci di altre".

Poi ci sarà da interpretare il consumo delle gomme....

"Avremo un livello di strategia inedito perché sarà il pilota a decidere quando rientrare per sostituire gli pneumatici. Saremo noi ad accorgerci dell'usura, del graining che si andrà a costituire sulle gomme, e, di conseguenza, dovremo scegliere i tempi di rientro per il cambio. Anche questo aspetto implica una forma mentale diversa da parte di noi piloti. Prima ci concentravamo sulla guida e altri aspetti, domani dovremo seguire con attenzione il consumo degli pneumatici. E tutto sarà ancora molto più complicato".

Quante soste prevedi che dovrete fare per il cambio pneumatici?

"E' ancora presto per dirlo. Dobbiamo attendere il nuovo tipo di mescole che la Bridgestone deciderà di portare nel 2010. Solo in occasione del primo test potremo provarle e quindi capire la resistenza della gomma soft e di quella hard. Ma penso

comunque che i pit-stop saranno sicuramente due. Certo, qualcuno maggiormente attento a non degradare troppo gli pneumatici potrebbe giocare la carta di una sola fermata. E' invece impensabile di disputare tutto un GP senza cambiarli perché col pieno di benzina le gomme subiranno sollecitazioni fortissime e soprattutto in frenata temo che lasceremo parecchia tela...".

Ci saranno problemi anche con l'impianto frenante?

"Sicuramente e vediamo come le squadre reagiranno, se apporteranno modifiche. Il surriscaldamento dei freni, per via del maggior peso delle monoposto, sarà notevole e non riusciremo a raffreddarli in fretta".

Avremo finalmente una vera qualifica...

"Ancora non sappiamo bene come si svolgerà la sessione che determinerà lo schieramento di partenza. Per il momento, penso che rimanga come prima, con i tre segmenti, ma dovendo rifornire prima della gara, tutti andremo con pochissima benzina a bordo. Sarà quindi una qualifica vera e la fase iniziale dei Gran Premi rispecchierà l'esito reale delle prove. Prima, c'era chi aveva più o meno carburante e quindi un

po' era tutto falsato. Sarà anche importante il lavoro del venerdì perché occorrerà trovare sempre una giusta via di mezzo per quanto riguarda gli assetti in visione della gara. Dove partiremo col pieno e arriveremo al traguardo con i serbatoi quasi vuoti, quindi il bilanciamento della macchina sarà completamente diverso. E trovare il set-up ideale sarà quasi impossibile, bisognerà privilegiare una delle due fasi della corsa".

Potresti essere l'unico italiano al via del mondiale 2010?

"C'è questa possibilità. Mi dispiacerebbe molto se Fisichella e Trulli non fossero più al via del mondiale. Hanno fatto la storia della F.1 per l'Italia, ormai siamo abituati a vederli sempre schierati in griglia di partenza e non ritrovarli più sarebbe uno shock! Spero che riescano ad accordarsi con un team, possono ancora dare tanto e i risultati che hanno ottenuto quest'anno lo confermano. Se invece dovessi rimanere solo io... beh, sarebbe veramente strano. Penso che la pressione sarebbe enorme, essere l'unico rappresentante di un Paese come l'Italia non è uno scherzo. Immagino che mi ritroverei con tanti fan in più (ride, ndr). Vediamo quel che accadrà".





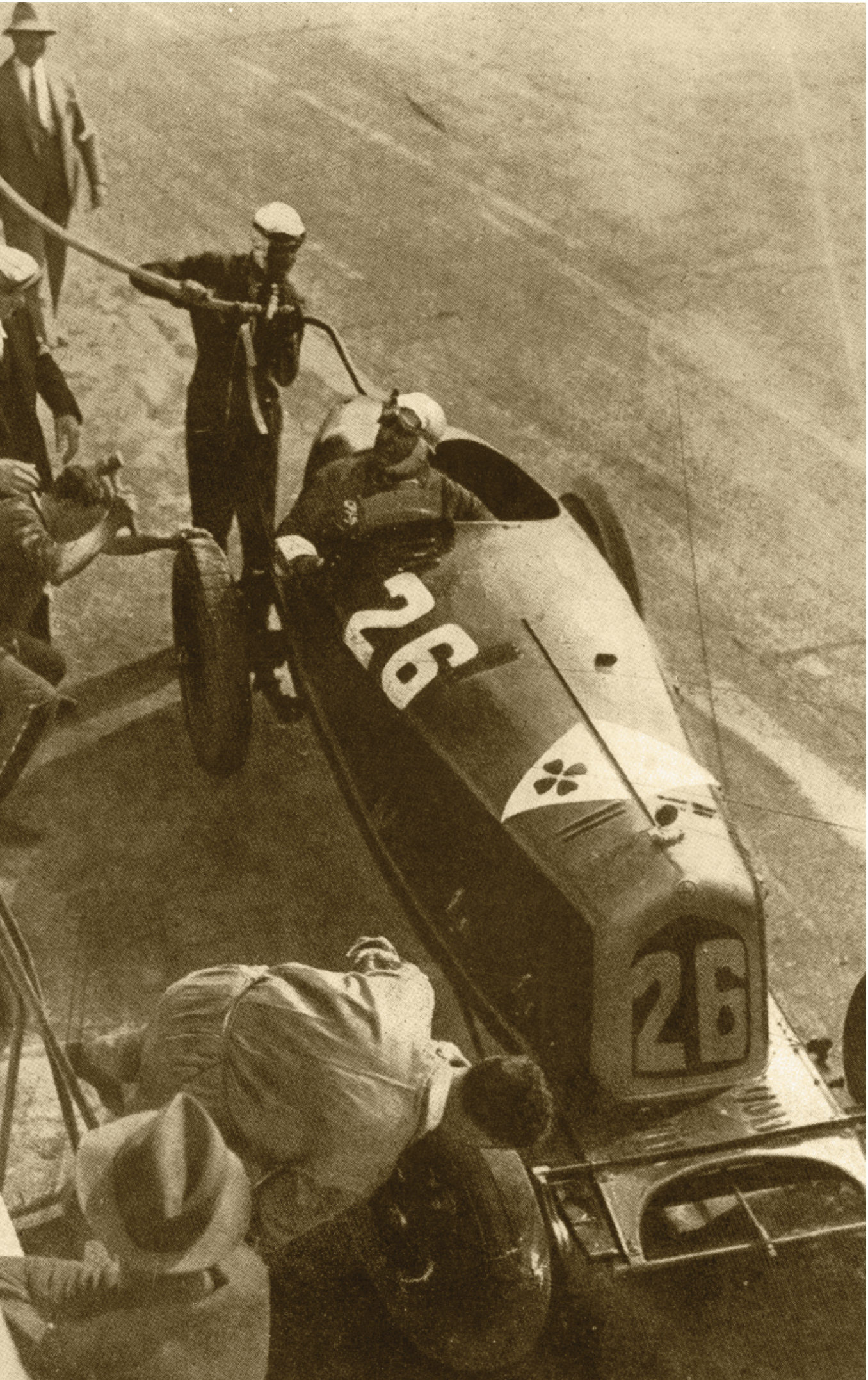
“Partire con un pieno di benzina di 180 chili non sarà facile. Cambierà completamente la reazione della monoposto in fase di frenata, in accelerazione e sarà complicato gestirne le reazioni. Nell'arco dell'intera corsa, ci sarà anche una maggiore differenza tra le varie motorizzazioni, per via dei diversi consumi di benzina”

Una storia iniziata nel 1931

Carlo Baffi

Col Gran Premio di Abu Dhabi, il sipario è calato non solo su due team legati a grandi costruttori come BMW e Toyota, bensì anche su una delle fasi divenuta un classico della F.1 moderna, spesso soporifera. Parliamo dei rifornimenti durante i pit-stop. La Federazione Internazionale li ha vietati, da un lato per ragioni di sicurezza, dall'altro per motivi economici. E' noto quanto sia dispendioso il trasporto in giro per il mondo, del macchinario per l'erogazione del carburante, a cui si aggiunge il costo del personale addetto in pista. Una situazione che per la verità si era già verificata in passato. I rifornimenti erano già presenti agli albori delle corse automobilistiche. Nel Gran Premio d'Italia del 1931, il vincitore Tazio Nuvolari venne immortalato in una foto (a destra), mentre provvedeva personalmente a fare il pieno di benzina al compagno Giuseppe Campari, al volante dell'Alfa Romeo 8C-2300 con cui s'impose in quell'edizione della corsa monzese. Le gare erano lunghe, rendendo così necessario cambiare gli pneumatici e rabboccare il serbatoio. Negli anni '50, venne regolamentato anche il personale impegnato nelle soste: da tre a cinque persone, se venivano sostituite pure le coperture anteriori. Ovviamente, i materiali ignifughi erano fantascienza, si indossavano normali tute di cotone, nonostante il fuoco rappresentasse un pericolo sempre in agguato. Quando la vettura rientrava, il capo squadra provvedeva immediatamente a svitare il tappo dal serbatoio per infilare il tubo collegato ad una pompa a pressione. La testa del pilota veniva coperta da un cappuccio in tela cerata, in modo che non gli finissero addosso spruzzi di carburante. Nel frattempo, gli altri uomini pensavano alle gomme, allentando con un colpo di martelletto i gallettoni per rimuovere ciascuna ruota. La monoposto restava ferma all'incirca da 20 ad oltre 30 secondi: un arco di tempo, che consentiva al pilota di dissetarsi e ai meccanici di riparare piccoli guasti. Una volta aboliti, i rifornimenti tornarono nel 1982 grazie a Gordon Murray. Il geniale ingegnere della Brabham elaborò la strategia di far partire i suoi piloti con metà carburante, quindi più leggeri, in modo da accumulare un buon margine per poi potersi fermare per il rabbocco ed il cambio gomme. L'idea portò i suoi frutti e venne adottata anche dagli altri team. Fecero così la loro comparsa gli erogatori di tipo aeronautico e le pistole pneumatiche. I meccanici affollarono la pit-lane, arrivando anche ad essere tre per ogni ruota. Tutti vestiti come i piloti, con tanto di casco integrale e tuta in nomex coi colori sociali e gli sponsor. Ma il pericolo latente, portò ad una seconda abolizione nel 1984, con un successivo ritorno dieci anni più tardi. Proprio in quell'anno si vissero momenti di terrore ai box di Hockenheim nella sosta di Jos Verstappen, la cui Benetton del team diretto da Flavio Briatore venne avvolta dalle fiamme. Si trattò di un incidente colposo. Da un'indagine successiva infatti, emerse che l'erogatore era stato manomesso per aumentarne l'efficienza. Nel 2005, le soste subirono un'ulteriore modifica con il divieto di cambio gomme, subito ripristinato dal 2006. Col passare degli anni i pit-stop divennero una componente importantissima nelle strategie di gara, evitando ai concorrenti rischiose manovre al fine di guadagnare posizioni.





Senna

ce l'ha fatta

Massimo Costa

Ce l'ha fatta. Nei giorni scorsi era a Varano, nella sede della Dallara, per prendere le misure del sedile, conoscere i progettisti della macchina che guiderà nel mondiale 2010. Bruno Senna è in F.1. Trascorso un anno di passione, lontano dalle monoposto, nella Le Mans Series con la Oreca, il brasiliano, nipote di Ayrton, si è accordato con il team Campos Meta 1. Vice campione della GP2 nel 2008, Senna era stato scartato da Ross Brawn prima dell'avvio del campionato F.1 2009, preferendogli l'esperienza di Rubens Barrichello. Mandato giù l'amaro boccone, Senna si è buttato sulle gare di durata, ma intanto lavorava per coronare il suo sogno.

Fondamentale l'apporto degli sponsor, che hanno permesso di chiudere al meglio l'operazione con Adrian Campos. Farà un certo effetto rivedere in F.1 il nome Senna, ma come ha detto Bruno: "Spero che la gente riesca a distinguere in fretta, associando il mio cognome a Bruno e non ad Ayrton. Ci ho fatto l'abitudine, per me è stato, e sarà, sempre un peso psicologico non indifferente venire associato a mio zio, fratello di mia madre. Però, il nome Senna mi ha aiutato nel reperire gli sponsor per arrivare dove sono oggi. Non sarà una stagione semplice, sono al debutto io, lo è il team. L'obiettivo è quello di recuperare almeno un punto a fine campionato". Campos, che ha il merito di divenire il

primo proprietario di un team spagnolo di F.1, si sta dando da fare per trovare il compagno di squadra di Senna. A quanto pare, sarà un altro debuttante. Circolano i nomi di Vitaly Petrov e Pastor Maldonado, mentre l'inserimento di Pedro De La Rosa (tester McLaren) è determinato dalla volontà degli sponsor spagnoli di creare l'avvicinamento tra le due parti. Petrov è sostenuto da importanti finanziatori russi, e sarebbe anche il primo pilota del grande Paese dell'est Europa a entrare nel circus, mentre Maldonado ha buoni appoggi nel governo venezuelano. Va comunque sottolineato, al di là della "valigia" che porteranno, che entrambi meritano ampiamente l'ingresso in F.1.

Embratel



Massimo Costa

Dal 26 novembre 2008 al 2 dicembre 2009. Praticamente un anno esatto. Mirko Bortolotti, dopo il test magico con la Ferrari, che grazie alla sua brillante prestazione gli ha permesso di entrare nell'orbita Red Bull, si sta preparando per salire sulla Toro Rosso-Ferrari. Lo farà sulla pista di Jerez, il primo mercoledì di dicembre. Una prova importante, conoscendo Helmut Marko, il "terribile" direttore del programma Junior dell'azienda austriaca. L'uomo che non perdona, che ama mandare allo sbaraglio i propri allievi, con il compito di fare subito bene. Ma che sa anche regalare loro un futuro brillantissimo qualora lo meritino. Per Bortolotti non si tratterà di un semplice premio, un gioco di fine anno. Sarà un confronto con gli altri piloti del gruppo. La Toro Rosso sarà guidata anche da Brendon Hartley mentre Daniel Ricciardo

salirà sulla Red Bull-Renault. Sarà inevitabile tracciare paragoni. Bortolotti lo sa e per questo si sta preparando al meglio dal punto di vista fisico e mentale: "Il mio obiettivo è arrivare in F.1. Quando ho saputo che sarei salito sulla Toro Rosso, ho provato una soddisfazione immensa. Ora non mi resta che lavorare per far bene a Jerez. Dove correrò il prossimo anno? Ancora non lo so, il dottor Marko non me lo ha ancora comunicato". Bortolotti potrebbe ripetere la stagione nella Formula 2 oppure essere dirottato nella F.3 Euro Series, dove nella gara di fine stagione, chiamato per rimpiazzare Hartley, ha saputo raggiungere il terzo gradino del podio ad Hockenheim. Sarebbe bello vederlo in World Series Renault 3.5, ma, essendovi già Ricciardo ed Hartley, appare un'operazione difficile. Intanto, aspettiamo il 2 dicembre per gustarci la prova del nostro Mirko con la Toro Rosso.

La seconda volta





Motori “ristr

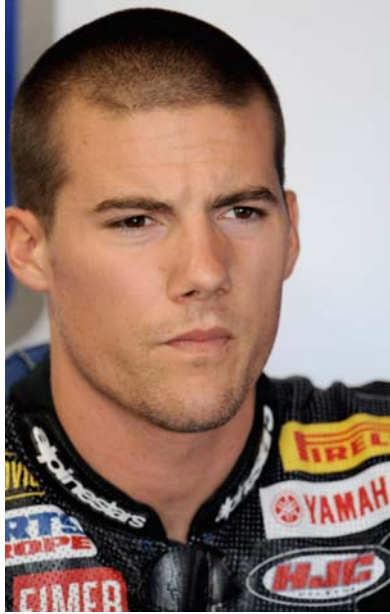
Antonio Caruccio

Un antipasto del 2010. I test di fine stagione di Valencia sono stati il preambolo del prossimo campionato in cui si attende una forte rivoluzione per quanto riguarda la motorizzazione dei prototipi Moto GP, che dovranno sopravvivere per almeno tre gare. Già quest'anno l'introduzione della regola che per le ultime sette corse non potevano essere utilizzati più di cinque propulsori, ha messo in crisi i costruttori giapponesi, con Yamaha che ha ridotto il regime di rotazione per evitare rotture fatali ai suoi due piloti (Rossi e Lorenzo) che si contendevano il titolo. Più avanti di tutti pare essere la Ducati che ha già svezato il motore in versione

2010 (addirittura due tipi a scoppi regolari ed irregolari per garantire a tutti quelli che non si chiamano Casey Stoner di guidare bene la Desmosedici). Nei test al Ricardo Tormo i riscontri sono stati positivi, anche se bisogna tenere presente che si è gareggiato per quasi una settimana sul tracciato spagnolo e che quindi team e piloti partivano da un assetto di fondo avanzato. Il campione del mondo 2007 si è detto soddisfatto dei progressi fatti in quanto il nuovo motore è già sui livelli di quello del 2009 e che quindi non resterà che continuare lo sviluppo sulle unità provate. Il problema più grande però, a Borgo Panigale è fare in modo che anche Nicky Hayden, Mika Kallio, Aleix Espargaro ed il debuttante Hector Bar-

bera riescano ad utilizzare la Desmosedici ai livelli di Stoner.

In casa Yamaha si è potuto lavorare sulla distribuzione dei pesi visto che il motore è ancora sul banco prova della fabbrica. Le riduzioni sulla durata dei propulsori hanno colpito profondamente la casa dei tre diapason, che aveva fatto della potenza e della dol+7÷cezza di erogazione il suo punto forte negli ultimi anni. Lorenzo e Rossi hanno così potuto lavorare sul telaio e sulla distribuzione dei pesi della M1. Discorso diverso invece per la Honda che nel campionato appena terminato ha preceduto la Ducati nella classifica costruttori dietro alla Yamaha. Il motore fondamentale c'è ma si aspetta a farlo girare e già l'attuale



Casey Stoner, a sinistra, al top con la Ducati. Sopra, Ben Spies in pista con la Yamaha. Sotto, Capirossi (Suzuki) e in basso, Pedrosa (Honda)

I top five della 1. giornata, lunedì 9 novembre 2009

- 1 - Casey Stoner (Ducati) – Ducati – 1'32"660 – 32 giri
- 2 - Jorge Lorenzo (Yamaha) – Yamaha – 1'32"685 - 45
- 3 - Valentino Rossi (Yamaha) – Yamaha – 1'32"826 - 37
- 4 - Dani Pedrosa (Honda) – Hrc – 1'33"088 - 31
- 5 - Nicky Hayden (Ducati) – Ducati – 1'33"358 - 58

I top five della 2. giornata, martedì 10 novembre 2009

- 1 - Jorge Lorenzo (Yamaha) – Yamaha – 1'31"939 – 62 giri
- 2 - Casey Stoner (Ducati) – Ducati – 1'32"195 – 44
- 3 - Valentino Rossi (Yamaha) – Yamaha – 1'32"528 – 55
- 4 - Ben Spies (Yamaha) – Tech 3 – 1'32"942 - 61
- 5 - Nicky Hayden (Ducati) – Ducati – 1'32"981 - 84

I top five della 3. giornata, mercoledì 11 novembre 2009

- 1 - Casey Stoner (Ducati) – Ducati – 1'31"900 – 35 giri
- 2 - Dani Pedrosa (Honda) – Hrc – 1'31"944 - 46
- 3 - Nicky Hayden (Ducati) – Ducati – 1'32"805 - 40
- 4 - Andrea Dovizioso (Honda) – Hrc – 1'32"825 - 51
- 5 - Marco Melandri (Honda) – Gresini – 1'32"936 - 36



etti"

montato sulla RC212V con una limitazione di giri sarebbe pronto per essere schierato il prossimo anno. Il lavoro di Dani Pedrosa e Andrea Dovizioso è stato incentrato sulla scelta per le sospensioni che le Honda monteranno. Si prospetta un cambio storico dalle Showa che sono prodotte in factory, alle Ohlins che meglio si adattano alle gomme Bridgestone che per la prima volta saranno parte integrante del progetto. La moto attuale infatti era già stata progettata per le Michelin prima che venisse dichiarato il regime di monofornitura degli pneumatici. Solo dai prossimi test che partiranno il 5 febbraio 2010 a Sepang sarà possibile verificare quale casa ha sfruttato al meglio il suo potenziale per il prossimo mondiale.







Mikko HIRVONEN



Una “corona” per due



Sébastien LOEB

Mikko HIRYONEN e Sébastien LOEB



Denis GIRAUDET





Mikko HIRVONEN

9

Indomito. Senza di lui, la stagione sarebbe stata di una noia mortale. E tanto basterebbe a giustificare che gli si facesse un monumento grande come la sua voglia di battersi sempre e comunque, solido come il suo morale. Quello che gli ha permesso di tener duro quando perdeva e di tenere aperta la partita fino alla fine.

Sébastien LOEB

9

Reattivo. Ha vinto ancora più di tutti, ha rinnovato almeno per un altro anno il contratto di locazione dell'attico. Solo che per farlo, questa volta, ha sofferto più di quanto non gli fosse mai capitato. E ha pure commesso un paio di errori che ha comunque riscattato con un rush finale strepitoso. Da quell'Extraterrestre che è.

Malcolm WILSON

8.5

Sportivo. Non ha ridato al Grane Ovale Blu il titolo costruttori e per non aver ordinato ai suoi di invertire le posizioni in Sardegna non s'è potuto consolare con quello piloti. Un errore imperdonabile, per quelli che trovano normale i giochini di prestigio. Solo per loro, però.

Dani SORDO

8

Maturo. Inseguendo il primo successo iridato, il cantabrico ha rastrellato una serie di medaglie – sette, quattro d'argento e tre di bronzo – che costituiscono un bottino importante. Senza il suo apporto, la Citroen non avrebbe rivinto il mondiale costruttori e la serie vincente del suo compagno di squadra sarebbe quasi certamente finita.

Denis GIRAUDET

8

Monumentale. Il decano dei copiloti – cinquantatré anni da qui un mesetto e cinque ore – aveva diverse opzioni. Fra Spyros Pavlides che è un gentleman e gli garantiva viaggi confortevoli, Nico Thomas ed Eyvind Brynildsen, il veterano sceglie di mettere la sua enorme esperienza al servizio del norvegese con il quale vola in turistica. Un grande vero, un monumento alla passione.

Grzeorz GAG

8

Capace. Alle prese con i tanti, troppi pregiudizi di gente che digerisce male le novità, il patron dell'appuntamento polacco non aveva un compito facile. Eppure l'ha svolto tanto bene da meritarsi la lode, proponendo una gara capace di conquistare tutti fin da subito. Anche e soprattutto i piloti che restano pur sempre i protagonisti principali.

Paul HEMBERY

7.5

Vigile. Tanto da perdere e poco da guadagnare: se non c'è concorrenza, per i "gommisti" è così. E accontentare tutti non è facile, anzi è decisamente difficile. Ma sotto la guida dell'inglese, gli uomini della Pirelli ce l'hanno fatta e pure decisamente bene.

Anita PASSAUS

7

Sensata. Capo del collegio dei commissari sportivi in servizio all'appuntamento australiano, la signora si è trovata a decidere insieme a Bo Swanér e Bruce Nicol se e come punire la Citroen per la non conformità di un braccetto. Stabilito che il pezzo finito del mirino dei tecnici non offriva vantaggi reali, ha usato il buon senso e i due piloti della squadra francese se la sono cavata con una penalizzazione.



Alessandro BETTEGA



Petter SOLBERG



Mads OSTBERG



Sébastien OGIER



Petter SOLBERG 7

Ritrovato. Hollywood ha ritrovato il sorriso e la serie iridata ha ritrovato un buon protagonista. Più convincente con la vecchia Xsara che con la C4 che ha usato nelle battute finali, raccogliendo due quarti posti. Un po' poco, per uno che è andato ripetendo per mesi che con una top car si sarebbe messo tutti dietro.

Nasser AL-ATTIYAH 7

Concreto. D'accordo: i verbali dei federali dicono che non sempre ha usato una vettura conforme. Ma i tempi da lui realizzati dicono che l'ha comunque usata bene, molto bene. E non solo sugli sterati argentini dove s'è ritagliato un posto in zona punti.

Armando ARAUJO 7

Costante. Il lusitano ha sfiorato il paradiso - l'ottavo posto - in tre occasioni, ma non ha lasciato niente per strada. Insomma, ha fatto quel che doveva fare uno che aveva nel mirino il primo posto fra gli ennisti. E non è poco.

Alessandro BETTEGA 7

Stoppato. Il suo sogno di chiudere l'esperienza nel mundialito delle tutto-avanti con un successo si è infranto contro il muro dei soldi che dovevano arrivare e non sono arrivati. Gli resta la soddisfazione di qualche tempone qui e là e il piazzamento argentino che resta il miglior risultato stagionale ottenuto da un italiano.

Olivier QUESNEL 7

Spegiudicato. Altro giro, altri regali. L'avventura dell'imprenditore alla testa dell'Armata Rossa è continuata come era cominciata, alla grande. Con un pizzico di spregiudicatezza, quella che in Polonia gli ha permesso di far rallentare i due giovani di bottega per permettere al numero uno della squadra di non restare a mani vuote.

Sébastien OGIER 6.5

Impaziente. La stoffa c'è, l'investimento effettuato dalla Citroen e dalla Federazione Francese non è stato inutile. Sì, la stoffa c'è, anche se il ragazzo transalpino a volte è stato un po' troppo precipitoso, anche se s'è concesso qualche errore di troppo.

Martin PROKOP 6

Diligente. Ha fatto il suo, il céco. E lo ha fatto pure decentemente, vincendo la sfida con gli altri frequentatori di un mondiale junior ormai alla frutta e forse al digestivo. Senza squilli, però. Senza lasciare grandi segni in giro per il mondo.

Mads OSTBERG 6

Zavorrato. Non ha un fisico atletico, ma il problema non è stato nei chili di troppo che il ragazzino si porta appresso. A frenarlo è stata ancora una volta la pochezza dell'Impreza che ha maneggiato nelle sue incursioni iridate. Facendogli scontare chissà quali peccati.

Matthew WILSON 5.5

Costante. Con il tempo e con la paglia, maturano le nespole. Per i piloti è un po' diverso e l'annata del figlio del padrone è lì a dimostrare che non basta frequentare il mondiale per diventare un campione. Anche se il ragazzo ha fatto qualche cosa di decente qui e là.

Federico VILLAGRA 5

Depresso. Passa un giorno, passa l'altro e non succede niente. El Coyote ha continuato a vagare sulle strade della serie iridata senza far niente per farsi vedere, per dare una qualche gioia al suo generoso benefattore.

Carlos BARBOSA 5

Sciupone. Si sa: ci sono tanti modi per spendere cifre anche importanti. E il gran capo dell'Automovel Clube de Portugal ha scelto di sborsare un paio di centinaia di migliaia di euro per accontentare un paio di suoi collaboratori che avevano tanta voglia di rivedere Marcus Gronholm in azione. Non è parsa una grande idea.

Henning SOLBERG 4

Sbiadito. C'era una volta un tipo che non vinceva mai, ma si esibiva in numeri d'arte varia. Già, una volta: nella stagione appena conclusa, il fratello di Petter ha invece giocato a nascondersi. I carrozzieri della M-Sport ringraziano, ma il bilancio resta disastroso.



Evgeny NOVIKOV

Evgeny NOVIKOV 4

Incorreggibile. Un bel tempo qui, un altro là. Ma a segnare la sua prima stagione nel mondiale con una vuerreci è stata una serie impressionante di bussi. Chi vale vola e va bene, ma dovrebbe esserci un limite...

Jari-Matti LATVALA 4

Sciagurato. La vittoria in Sardegna gli era valsa il perdono dei fordisti che poco avevano gradito le sue disastrose uscite in Irlanda e in Portogallo. Ma il clamoroso busso in Polonia ha cancellato l'illusione che fosse finalmente maturato. Con lui, per lui, il Grande Ovale Blu ha perso la sfida iridata. E lui ha perso la fiducia della squadra.

Patrick SANDELL 4

Sprecone. Pareva non dovesse esserci storia: troppa la differenza fra la sua Super2000 nate per correre e le "derivate dalla serie" dei suoi avversari. Invece, incredibilmente, lo svedesino è riuscito a perdere ancora.

Garry CONNELLY 4

Presuntuoso. Per celebrare il ritorno dell'Australia nel giro iridato, l'organizzatore-avvocato non ha trovato di meglio che proporre una speciale in un parco naturale dove, da anni, è vietato persino il transito alle biciclette. Difficile far meglio, per farsi del male. E per farne a una specialità che nella terra dei canguri è tollerata a stento.

Conrad RAUTENBACH 4

Spaventato. Non è che avesse fatto granché, ma fino a un certo punto della stagione era quasi parso un pilota. Lento, ma un pilota. Poi il nulla, come se l'incidente finlandese lo avesse spaventato a morte.

Kalid AI-QASSIMI 3

Spaesato. Ciascuno di diverte come può e l'emiro ha deciso di farlo mettendosi ai comandi di una vuerreci. Non è un manico e forse non lo diventerà mai, pur se in un mondiale un po' così è andato quattro volte a punti. Eppure sarebbe quasi da dieci, ma solo per aver dato una grossa mano a tenere in piedi la baracca.

David RICHARDS 3

Distratto. Sarà che il navigatore diventato imprenditore non riesce a non pensare alla F.1, ma la leggerezza, diciamo così, dei suoi nell'approntare il motore destinato all'Impreza del Barwa Team è stata una macchia difficile da lavare. Che getta ombre nere sul passato, il presente e il futuro della Prodrive. Auguri alla BMW, se davvero ha deciso di affidare a lui e alla sua struttura la realizzazione della Mini da rally.

Xavier CONESA 2

Rigido. Alla fine del Rally GB, i tecnici federali hanno scoperto che sulla Fabia di Eyvind Brynildsen erano stati montanti dischi freni più piccoli di quelli omologati. E' chiaramente un errore e non dà vantaggi, anzi. Ma insieme a Carlos Garcia Renoni e Rod Parking, non ha rinunciato a buttar fuori il norvegese. A riprova che è facile, mostrarsi forti con i deboli.



Garry CONNELLY



Patrick SANDELL

Rima



Testo e foto Dario Lucchese
Photo 4

Ore 10: trasferimento a Santa Teresa Riva, sullo sfondo dell'Etna appena innevato, lungo il percorso dello shake-down che giunge fino alle porte dell'abitato di Savoca, un paesino di "quattro anime" conosciuto per la sagra dei sapori e la festa di Santa Lucia. Poi, una ricognizione a Taormina e quindi il via della prima tappa. Cronaca di un venerdì 13 di passione rallistica. Quella di Robert Kubica, al proprio debutto assoluto nella specialità. Per il suo esordio, il polacco ha scelto la prima delle due finali di Coppa Italia, ultimo appuntamento del TRA, con la New Clio R3 messaggi a dispo-

mandato al Var



zione dal team bresciano DP Autosport. La gente del luogo lo ha già ribattezzato il "Kubica Rally", senza nulla togliere agli organizzatori del Rally Taormina-Messina edizione 2009. Peccato che la partecipazione del neopilota Renault di F.1 si sia conclusa anzitempo con un ritiro, lasciando anche un po' deluso il pubblico che aveva letteralmente affollato sabato mattina le due prove speciali "Novara di Sicilia" e "Montalbano". Ma i rally sono fatti così e Robert il polacco di questo ne ha sicuramente fatto tesoro. Certo che le cose avevano inizialmente preso una piega ben diversa. Perché venerdì pomeriggio l'avventura era cominciata con il piede giusto: ottavo assoluto su 73 partenti e addirittura primo di

classe al termine delle prime due p.s. (la seconda delle quali percorsa tuttavia in trasferimento per l'incruento incidente occorso alla Ford Focus WRC di Parodi-Zanatta), a 15"4 dalla Citroën Xsara dei leader Re-Bariani e solamente ad 1"2 dal suo amico e connazionale Michal Kosciuszko, vice-campione del mondo Junior in carica. Robert insomma ha fatto subito vedere di esserci e l'intesa con il proprio navigatore Michal Kusnierz è stata fin dal primo momento perfetta. Non ci voleva quella disattenzione, ad un chilometro e seicento metri dallo start della prima "speciale" di sabato mattina, che lo ha portato in un tratto guidato e non particolarmente veloce a toccare un muretto rompendo un brac-

cetto dello sterzo. Fine del gioco. Per Kubica si è trattato infatti di un amaro ritiro. Ma, è pure vero, con tutte le attenuanti del caso: «Non guidavo una trazione anteriore da sei anni. Non avevo fatto alcun test e nello shake-down sono riuscito a completare solo una quindicina di chilometri - ha poi rivelato - Non è stato affatto facile. Posso dirmi comunque contento di questa esperienza. Sono un appassionato di rally da sempre, ma appena inizierà la nuova stagione di F.1 i miei programmi ovviamente saranno concentrati solamente su quello». Intanto, tra sole due settimane, è attesa la rivincita al Rally du Var, in Francia. Sempre al volante della Renault Clio della DP Autosport.

Ricambio ge

Massimo Costa

Gli ultimi test stagionali della GP2 Main Series hanno messo in evidenza un aspetto inedito della categoria. Il cambio generazionale che si prospetta per la stagione 2010. Tra Jerez, dove un mese fa si erano svolte le altre prove invernali, e Le Castellet, sono stati numerosissimi i debuttanti. Alcuni di questi hanno già corso ad Abu Dhabi con la Dallara del primo triennio (2005/2007) altri si sono limitati a guidare la Dallara nata nel 2008 e che "scadrà" al termine del 2010. A tal proposito, le voci che circolano nel paddock non indicano la volontà della GP2 di ordinare un modello di monoposto completamente nuovo per il 2011. Considerando la crisi economica, si preferirà installare sulle attuali vetture della Main Series un kit di aggiornamento. Tornando a quelli che sono i protagonisti in pista, almeno a questi test non si sono visti gli "anziani" della serie, ovvero Luca Filip-

pi, Andreas Zuber, Lucas Di Grassi, Pastor Maldonado, Karun Chandhok, Vitaly Petrov, Javier Villa, piloti che con la GP2 hanno avuto a che fare per tre o quattro anni. Degli esperti è rimasto Roldan Rodriguez, poi si è visto il nostro Davide Valsecchi con Jerome D'Ambrosio e Michael Herck. Gli altri, tutti con uno o al massimo due anni di presenza, poi una serie infinita di rookie provenienti dalle più svariate formule: Renault 2.0, F.3 europea e giapponese, World Series Renault, F.Master, Euroseries 3000, Formula 2. Una vera invasione. Stupisce come sia a Jerez sia a Le Castellet si sia registrato il pieno di presenze. Si temeva che, considerato il difficile anno per quanto riguarda la reperibilità degli sponsor, molti a fine stagione fossero privi del budget indispensabile per affrontare test invernali. Non è stato così. Complici i prezzi popolari proposti da alcune squadre (non tutte però), si è riusciti ad avere il tutto esaurito. Ventiquattro i posti disponibili e non ven-

tisei in quanto mancava la Durango, dal futuro incerto. Tra i debuttanti, i più veloci sono risultati Jules Bianchi (ART), Oliver Turvey (iSport) e James Jakes, benché quest'ultimo abbia già maturato esperienze anche nel precedente campionato GP2 Asia, quello 2008/2009. Prove convincenti per Antonio Felix Da Costa (Ocean) e Kazimieras Vasiliauskas (Trident). Tra gli italiani, oltre a Valsecchi quinto nella prima giornata, l'unica alla quale ha presenziato, c'erano Giacomo Ricci con DPR e Andrea Caldarelli. Il pescarese, ritrovatosi senza l'appoggio del Toyota Driver Program, sta cercando di capire dove proseguire la propria carriera. Caldarelli ha guidato per due giorni la Dallara della Scuderia Coloni. Ottimo l'approccio, con una prima giornata (3° e 4° turno) mirata a capire macchina, gomme e tracciato, poi quando è stato il momento di cercare il tempo, nella quinta sessione, Caldarelli ha piazzato il decimo cronometro. Non male.



Andrea Caldarelli, sopra, alla prima uscita con Coloni. Kazimieras Vasiliauskas, a destra, velocissimo con Trident



nerazionale



*Jules Bianchi
il migliore con ART*



*Alexander
Rossi
continua
a stupire*

I top 3 dei 6 turni

1° turno

- 1 – Michael Herck – DPR – 1'12"976
- 2 – Oliver Turvey – iSport – 1'13"094
- 3 – Christian Vietoris – Racing Engineering – 1'13"099

2° turno

- 1 – Michael Herck – DPR – 1'12"271
- 2 – Fabio Leimer – Racing Engineering – 1'12"619
- 3 – Sam Bird – ART – 1'12"746

3° turno

- 1 – James Jakes – Super Nova – 1'12"346
- 2 – Luiz Razia – Barwa Addax – 1'12"518
- 3 – Michael Herck – DPR – 1'12"523

4° turno

- 1 – Luiz Razia – Barwa Addax – 1'12"416
- 2 – James Jakes – Super Nova – 1'12"434
- 3 – Jules Bianchi – ART – 1'12"451

5° turno

- 1 – James Jakes – Super Nova – 1'12"516
- 2 – Jules Bianchi – ART – 1'12"584
- 3 – Stefano Coletti – Dams – 1'12"627

6° turno

- 1 – Oliver Turvey – iSport – 1'12"565
- 2 – Stefano Coletti – Dams – 1'12"766
- 3 – Sam Bird – Racing Engineering – 1'12"831



Alla ricerca del campione perduto



*Parata di stelle nel 2004:
Hamilton, Kubica e Rosberg
si contendono le prime posizioni a Macao.
Di lì a poco per tutti e tre si spalancheranno
i portoni della massima serie*

Massimo Costa

Questo fine settimana torna il GP di Macao, la corsa più bella, affascinante, prestigiosa, importante, che la F.3 possa offrire. Mai come nel caso della gara di Macao, il ritornello "gli assenti hanno torto" calza perfettamente. Un circuito cittadino fuori dall'ordinario, con tratti da 240 orari da fare tutti in apnea e tornatini da prima marcia da scialata alle Dolomiti. Chi esce da quella specie di montagne russe con la pole è da sempre considerato una sorta di eroe, ancora di più di chi vince la gara, a volte condizionata da tanti fattori esterni. Far bene a Macao significava anche avere un biglietto da visita decisivo per il proseguimento della carriera. Abbiamo usato il verbo al passato perché nelle ultime due stagioni non è stato così. Il sistema si è inceppato. Oliver Jarvis, dominatore nel 2007 in quanto autore della pole e vincitore della gara, non ha mai avuto la chance di correre in categorie per monoposto superiori alla F.3 trovando rifugio nel DTM. Dove è considerato come pilota ufficiale, un professionista, ma le aspettative erano ben altre per il pilota inglese. Lo scorso anno invece, la pole l'ha siglata Carlo Van Dam e il primo posto è andata tra la sorpresa generale a Keisuke Kunimoto. Ebbene, l'olandese è rimasto invischiato nella F.3 anche nel 2009 disputando qualche prova della F.3 Euro Series col team Kolles&Heinz salvo poi fuggire nella Superleague dove ha partecipato alle tappe finali senza brillare. Kunimoto invece, quest'anno ha gareggiato nella F.Nippon poi è venuto in Europa, nella World Series Renault. Ma la chiusura del programma Toyota Junior potrebbe averlo messo nei guai. Insomma, Macao non sembra poter garantire più nulla a chi finisce nel suo albo d'oro. Come mai? Semplice disattenzione da parte dei team manager e manager euro-

pei? Disinteresse verso la gara asiatica per via delle troppe categorie nate nel vecchio continente? Poca voglia di investire su chi merita? Nel 2006, la pole di Kamui Kobayashi non fece che accrescere la stima della Toyota nei suoi confronti e la vittoria di Mike Conway fu importante per garantirgli l'accesso alla GP2. Nel 2005 Lucas Di Grassi battè Robert Kubica e Sebastian Vettel in una corsa mozzafiato mentre la pole andò a quel talento di Loic Duval, che avrebbe certamente meritato di più, ma che sta avendo una gloriosa carriera in Giappone. Per non parlare della prima fila del 2004 composta da Lewis Hamilton e Robert Kubica. Nel 2009 il menu è di quelli appetitosissimi, come non lo si vedeva da tempo. In pista, tutti assieme, i campioni di tutti i campionati F.3 di rilievo. Ci sono Jules Bianchi (vincitore della Euro Series), Valtteri Bottas (che si è aggiudicato il Master di Zandvoort), Marcus Ericsson (campione giapponese), Daniel Ricciardo (campione inglese), Daniel Zampieri (campione italiano), Laurens Vanthoor (campione tedesco). Manca il primo classificato della European F3 Open, Bruno Mendez, ed è un peccato. Uscirà da questi nomi il dominatore del prossimo weekend?



**Mike Conway, sopra,
vincitore nel 2006.
A destra, Sebastian Vettel
terzo nel 2005**





*Sopra, Lapierre festeggia il successo nel 2003.
A sinistra, Di Grassi primo nel 2005.
Sotto, Premat vincitore nel 2004
si complimenta con Kubica, secondo*



*Takuma Sato
vincitore a Macao
nel 2001*



20 anni di Macao



1989

- 1 – **David Brabham** (Ralt-Volkswagen)
- 2 – **Julian Bailey**
- 3 – Christophe Bouchut

1990

- 1 – **Michael Schumacher** (Reynard-Volkswagen)
- 2 – **Mika Salo**
- 3 – **Eddie Irvine**

1991

- 1 – **David Coulthard** (Ralt-Mugen)
- 2 – Jordi Gene
- 3 – **Christian Fittipaldi**

1992

- 1 – Rickard Rydell (Tom's-Toyota)
- 2 – **Pedro Lamy**
- 3 – **Jacques Villeneuve**

1993

- 1 – Jorg Muller (Dallara-Fiat)
- 2 – Tom Kristensen
- 3 – Kelvin Burt

1994

- 1 – Sascha Maassen (Dallara-Opel)
- 2 – Kelvin Burt (Dallara-Mugen)
- 3 – Jan Magnussen (Dallara-Mugen)

1995

- 1 – **Ralf Schumacher** (Dallara-Opel)
- 2 – **Jarno Trulli**
- 3 – **Pedro De La Rosa**

1996

- 1 – **Ralph Firman** (Dallara-Mugen)
- 2 – Max Angelelli
- 3 – **Jarno Trulli**

1997

- 1 – Soheil Ayari (Dallara-Opel)
- 2 – Patrice Gay
- 3 – **Enrique Bernoldi**

1998

- 1 – Peter Dumbreck (Dallara-Toyota)
- 2 – Ricardo Mauricio
- 3 – **Enrique Bernoldi**

1999

- 1 – Darren Manning (Dallara-Toyota)
- 2 – **Jenson Button**
- 3 – Deisuke Ito

2000

- 1 – Andre Couto (Dallara-Opel)
- 2 – Paolo Montin
- 3 – Ryo Fukuda

2001

- 1 – **Takuma Sato** (Dallara-Mugen)
- 2 – Benoit Treluyer
- 3 – Bjorn Wirdheim

2002

- 1 – Tristan Gommendy (Dallara-Renault)
- 2 – **Heikki Kovalainen**
- 3 – Takashi Kogure

2003

- 1 – Nicolas Lapierre (Dallara-Renault)
- 2 – Fabio Carbone
- 3 – Katsuyuki Hiranaka

2004

- 1 – Alexandre Premat (Dallara-Mercedes)
- 2 – **Robert Kubica**
- 3 – Lucas Di Grassi

2005

- 1 – Lucas Di Grassi (Dallara-Mercedes)
- 2 – **Robert Kubica**
- 3 – **Sebastian Vettel**

2006

- 1 – Mike Conway (Dallara-Mercedes)
- 2 – Richard Antinucci
- 3 – **Adrian Sutil**

2007

- 1 – Oliver Jarvis (Dallara-Toyota)
- 2 – Koudai Tsukakoshi
- 3 – Kazuya Oshima

2008

- 1 – Keisuke Kunimoto (Dallara-Toyota)
- 2 – Edoardo Mortara
- 3 – Brendon Hartley

In rosso i piloti approdati in F.1

Si chiude l'er

RENAULT



a Tatuus



*Genis Olive,
secondo in campionato*



ANTONINO PELLEGRINO



FEDERICO SCIONTI



GIOVANNI VENTURINI



DANIEL MANCINELLI



STEFANO COMINI

Massimo Costa

Tatuus 10 e lode

La Renault l'ha scartata dopo dieci anni, ma la Tatuus ha segnato la storia della formulina che tanti campioni ha creato. Un modello base, quello dell'azienda lombarda, quasi perfetto e sul quale sono poi stati concepiti vari sviluppi. Un modello rivelatosi uno dei più fortunati e interessanti nella storia delle corse. Un successo mondiale senza precedenti quello della Tatuus.

Daniel Mancinelli 10

Impeccabile. Doveva vincere ed ha vinto. Una sola sbavatura nella primissima prova di Monza, poi il marchigiano del team One di Fabiano Belletti ha iniziato a macinare punti con intelligenza. Attaccando quando serviva, difendendosi quando necessitava. E' così che si vincono i campionati.

Giovanni Venturini 9

Una stagione decisamente sopra le aspettative quella del 17enne vicentino del CO2 Motorsport, terzo nella classifica finale. Non aveva mai corso con le monoposto prima, eppure ha saputo adattarsi con facilità al mezzo che si è ritrovato fra le mani. Ha impressionato per la capacità di gestione della corsa, per la grinta mostrata in alcune occasioni nelle quali ha saputo recuperare da campione, a suon di sorpassi. Un pilota completo, capace di salire sul podio praticamente ad ogni appuntamento, vincendo anche una corsa a Misano. Non va inoltre dimenticato che ha saltato la prova di Varano per la concomitanza con il campionato svizzero, altrimenti il secondo posto nella classifica generale poteva essere suo. Una tirata alle orecchie per la prova piuttosto remissiva offerta ad Adria.

Genis Olive 8

Un inizio difficile con quell'incidente violentissimo a Monza da lui innescato, poi la ripresa con la doppietta di Budapest. Il lungo spagnolo del team Jenzer doveva essere il principale rivale di Mancinelli, ma ha lasciato per strada qualche punto di troppo, come a Misano gara 1. Ha comunque fatto suo il secondo posto finale infilando cinque podi consecutivi nelle ultime cinque corse.

Federico Scionti 7.5

Un avvio di campionato roboante, con la vittoria di Varano che lo ha portato dritto nella storia della categoria come il pilota più giovane ad aver mai vinto una gara della serie tricolore. Il 16enne romano, pur essendo un vero baby, vantava già una stagione nella 2000 Light, una gara nella Master e pure un test con vetture di F.3. Con One Racing è parso essere la giusta spalla di Mancinelli costituendo la coppia perfetta: pilota esperto e pilota giovane in crescita. Scionti però, scalpitava e purtroppo si è reso protagonista di una fuga da Spa non partecipando alla seconda corsa per dissidi col team, poi rientrati. Ma ha comunque cambiato squadra dopo la pausa estiva, è stato squalificato dall'evento del Mugello per comportamento non consono tenuto, da chi lo accompagna, in direzione corsa, ed ha sal-

tato l'ultima prova stagionale. Nonostante ciò, il talento non manca, gli serve solo maggiore tranquillità attorno.

Zoel Amberg 7.5

Come Venturini, ha debuttato quest'anno in monoposto, ma ha impiegato un po' di più, rispetto al vicentino, nel trovare il passo dei primi. Lo svizzero, in forza al team Jenzer, ha però fatto balzare verso l'alto le proprie quotazioni dominando l'intero weekend di Adria. Un cavallino da tenere d'occhio per il futuro.

Stefano Comini 7

Sempre ai vertici è stato uno dei protagonisti della stagione, accarezzando più volte la possibilità di vincere qualche gara, ma alla fine sul gradino più alto del podio non ci è mai salito. Gara dopo gara, lo svizzero del CO2 Motorsport ha perso la scia dei leader del campionato. Qualche errore non è mancato, poi la decisione di non disputare l'ultima prova stagionale lo ha fatto scivolare al sesto posto finale.

Martin Scuncio 7

In arrivo dal Cile, questo ragazzo ha disputato il weekend della vita a Spa offrendo inoltre una buona prova a Misano, dimostrando di essere un vero combattente. Purtroppo, dopo la prova in riva all'Adriatico Scuncio è sparito.

Tyler Dueck 6.5

Vincente a Monza, ritrovatosi in testa al campionato dopo la prima prova, il canadese accordatosi con BVM all'ultimo minuto, successivamente non ha più saputo reggere il passo dei leader. Buon pilota, affidabile, gli è mancata la cattiveria per graffiare non trovando praticamente più la via per il podio.

Nikolas Kvasai 6.5

Tra i rookie è stata una bella sorpresa cogliendo un bel quinto posto a Budapest. Lo slovacco ha poi cambiato aria chiudendo l'anno nella F.3 tedesca.

Antonino Pellegrino 6

Con un team tutto fatto in casa, dopo esperienze nella serie svizzera, Pellegrino ha corso nella serie tricolore. E non solo per fare atto di presenza, ma disputando una stagione onesta considerando i pochi mezzi a disposizione.

Bernardo Arnaut 6

Rookie portoghese del CO2 Motorsport ha collezionato quattro quinti posti su circuiti dalla diversa tipologia, come Varano, Spa e Mugello. Un anno di apprendistato per essere protagonista la prossima stagione.

Andrea Roda 5

Un buon avvio a Monza, poi poco o nulla nel prosieguo della stagione. Considerando che era al terzo anno nella categoria, era lecito attendersi qualcosa in più.

Romain Vozniak 5

In arrivo dalla Formula Academy, il francese ha fatiscato ad esprimersi su buoni livelli.

Dal camion alla gloria

Antonio Caruccio

E' il nuovo campione della Formula Gloria Ivan Tramontozzi. Non è stata un'annata semplice, chiamato sempre al confronto con Francesco Frisone che ha infiammato la stagione. Ma alla fine l'ha spuntata lui, Tramontozzi. Che

se in classifica. Il coefficiente del punteggio era stato portato a 1,5 ed il mio avversario ha potuto recuperare punti molto importanti. Poi, a Misano, nella prima gara, ho accusato un'avaria all'acceleratore e già alla prima curva tutto sembrava compromesso. Nella seconda manche sono riuscito a conquistare la vittoria mentre Frisone non è andato oltre la terza posizione. Considerati gli scarti, eravamo a pari punti, ma ho conquistato il titolo per il maggior numero di corse vinte".

Hai disputato due stagioni con il monoposto Gloria ed hai partecipato a una gara di F3 nel Trofeo Nazionale 2008; come ti sei trovato in quella occasione?

"Purtroppo ho potuto fare solo due gare nel campionato italiano Formula 3 con la vecchia macchina nel Trofeo Nazionale con cui mi sono trovato abbastanza bene. Poi a causa di un incidente stradale mi sono rotto la spalla e ho dovuto abbandonare ogni velleità agonista per il 2008. Sono però riuscito a riprendermi e i risultati di quest'anno lo dimostrano".

Come hai trovato il livello agonistico? Pensi che nel perdere la titolazione di campionato italiano la serie abbia modificato il suo valore?

"Credo che il livello sia pressoché invariato. Cambiano alcuni dettagli come lo scenario o alcuni team partecipanti, ma se prima c'era un contorno molto importante ed i piloti erano praticamente tutti italiani, adesso Gloria è riuscita a dare un senso di internazionalità al proprio prodotto, quasi a creare una Eurocup".

Come mai la decisione di correre un altro anno per lo stesso team e con la stessa monoposto?

"Il Gloria Scouting Cup si è dimostrato molto vantaggioso dal punto di vista economico, mentre per quanto riguarda il team PKF mi sono trovato bene con loro già in passato, oltre al fatto che avendo la sede vicino a dove abito ho potuto avere un contatto più diretto con loro. Con queste premesse ho voluto ripetere l'esperienza".

Quale è il premio per la conquista del titolo?

"Grazie al successo conquistato nel 2009 Gloria potrà aiutarmi con un terzo del budget qualora affronti nel 2010 il campionato italiano Formula 3".

Che piani hai per il prosieguo della tua carriera?

"Per il momento non abbiamo deciso ancora niente. Credo che reperire i fondi per un intero anno in Formula 3 sarà dura, ma non ci diamo per vinti e cercherò fino all'ultimo di essere presente".

Cosa fai nella tua vita oltre correre?

"Ho finito di studiare e adesso aiuto l'azienda di trasporti di famiglia partendo qualche giorno alla settimana con il camion per delle consegne".



durante la settimana guida il camion dell'azienda paterna e la domenica colleziona coppe.

Ti sei laureato campione all'ultima gara, a pari punti con Frisone. Raccontaci brevemente questo campionato al fulmicotone.

"L'inizio di stagione è andato molto bene perché ho vinto tutte le prime sei gare disputate tra Varano, Magione e Misano, ma la variazione di punteggio per le rimanenti prove ha fatto in modo che Francesco Frisone mi si riavvicinas-





Le guardie





A sinistra tutti i campioni del GT Open, e al centro i vincitori assoluti del team Trottet

e svizzere

Alfredo Filippone

Chiusura davvero in bellezza per l'International GT Open: la tournée iberica (Barcellona e Portimão nel giro di otto giorni) è stata un successo, di pubblico (30.000 spettatori in Catalogna), di iscritti (36 e 29, rispettivamente) e di contenuti, con qualche novità interessante (come il debutto dell'Audi R8 Phoenix, subito vittoriosa fra le GT3 in gara 2 a Barceloona, con Piccini-Deletraz) e soprattutto gare belle ed epilogo di campionato combattuto. Il titolo è andato con pieno merito agli svizzeri del Trottet Racing, che sono riusciti ad imporre la loro Ferrari 430 alle più competitive Porsche 997. Merito di una vettura ben preparata (da Rechsteiner), un team formato-famiglia, ma estremamente ben gestito, e una coppia di piloti ben assortiti, formata dal veloce ed esperto Marcel Fässler, che paradossalmente raccoglie il primo titolo internazionale della carriera, e dal più giovane Joël Camathias, ormai collaudatissimo e plurivittorioso pilota di GT: due titoli GT Open, uno LMS e una 24 Ore di Spa, il suo invidiabile bottino negli ultimi quattro anni. François Trottet, giovane imprenditore ginevrino nel settore del caffè, è un'appassionato all'antica e ha tanti progetti: "Vincere al terzo anno di attività è una grande soddisfazione: essere costantemente competitivi e non commettere troppi errori è stata la chiave del successo. Continueremo nel GT Open, perché è un ottimo campionato, con bellissimi circuiti, un'atmosfera piacevolissima e senza i giochetti politici che si vedono altrove, ma nel 2010 vogliamo essere anche nella Le Mans Series, con un progetto LMP1. A lunga scadenza, l'obiettivo è la 24 Ore di Le Mans".





Pilota dell'anno Patrick Pilet

Per la Ferrari e Michelotto, un titolo che è un sospiro di sollievo in un'annata che ha visto le F430 battute in ALMS, LMS e FIA GT, per di più condito anche dal successo in categoria GTS, dove si è imposto il Kessel Racing (ancora un successo elvetico) con l'inavvicinabile 430 Scuderia affidata a Philipp Peter e al gentleman polacco Michal Broniszewski. A dire il vero, anche nell'Open le Porsche 997 si sono rivelate nettamente più competitive per performance e costanza nelle prestazioni, ma non sono riuscite a materializzare la loro superiorità in campionato (in numero di vittorie, Stoccarda batte Maranello 9 a 7). L'Autorlando di Lietz-Roda ha avuto un inspiegabile calo nella parte centrale della stagione, mentre Pilet-Narac hanno pagato qualche errore del team IMSA, al debutto nell'Open e non molto pratico del regolamento, come dimostrato dalle tante sanzioni evitabili rimediate. Sul fronte piloti, la palma di uomo dell'anno spetta, senza possibilità di dubbio, a Patrick Pilet, davvero velocissimo, e capace di mettere in ombra persino Richard Lietz.

Bilancio tricolore salvato da Villois

Non molti, rispetto al passato, gli italiani in evidenza. A parte Gianluca Roda, solo Giacomo Ricci e Michele Rugolo, dell'Advanced Engineering, hanno vinto una gara assoluta. Bravi invece i ragazzi del Villois Racing, unici porta-bandiera dell'Aston Martin e campioni fra i team GTS, una bella ricompensa per il giovane team novarese e per il suo titolare, Chicco Villois, che commenta: "Non è stata una stagione facile, senza qualche problema tecnico e con meno avvicendamenti di piloti, avremmo potuto puntare al titolo piloti, ma conquistare quello a squadre contro un colosso come Kessel è già un bel traguardo per un team di appassionati come noi e che corre in GT per vocazione vera per la categoria".





La classifica finale 2009

- 1 – Fassler-Camathias 233
- 2 – Roda-Lietz 220
- 3 – Pilet-Narac 210
- 4 – Giao-Couceiro 132
- 5 – Ricci-Rugolo 127
- 6 – Cioci-Perazzini 123
- 7 – Broniszewski-Peter 115
- 8 – Wiser 98
- 9 – Guerrero 92
- 10 – Petrini 70

Pareja promette continuità

“L'importante, quest'anno, era resistere e abbiamo centrato pienamente l'obiettivo” afferma sollevato Jesús Pareja, ma con la concretezza che lo contraddistingue, il patron della GT Sport non si fa illusioni sul contesto economico: “Il 2010 sarà ancora un anno duro per il motorsport, bisognerà avere le spalle forti e i piedi ben per terra”. Detto altrimenti, Pareja non ha intenzione di modificare una ricetta che funziona. Nel 2010, calendario invariato (8 eventi, sempre su circuiti di primo piano, abbinati in gran parte all'Euro F3 Open e ad altre categorie come l'AutoGP), costi sotto controllo, regolamenti invariati (si cercherà al massimo di stilare un regolamento GTS per coprire il vuoto che circonda le GT3) e più TV grazie a nuovi accordi. Un package che, visti i tempi che corrono, rischia di attrarre parecchi nuovi team.



Pilet, sopra, non ha vinto il titolo ma è risultato il pilota più combattivo del GT Open.

A sinistra, la Porsche di Lietz-Roda. Sotto, la Ferrari di Rugolo





Valerio Faccini
Photo 4

Per la quinta volta (su cinque edizioni) i titoli del Mondiale Turismo saranno assegnati a Macao, nell'ultima trasferta stagionale. Presenza fissa del fine settimana, che ospita il glorioso e ambitissimo Gran Premio di F.3, il WTCC calcherà la pista dell'ex-protettorato portoghese già a partire da giovedì, quando sarà in programma una mezz'ora di test liberi. Venerdì due sessioni di prove libere e, a seguire, la qualifica. Con la giornata del sabato considerata di riposo (la pista sarà monopolizzata da tutte le altre categorie, motociclette comprese), domenica 22 novembre sapremo chi tra Gabriele Tarquini, Yvan Muller e Augusto Farfus, e tra Seat e BMW, si sarà laureato campione. Da assegnare anche il "titolo" riservato ai piloti Indipendenti, conteso tra Tom Coronel (Seat Leon Tfsi-Sunred) e Felix Porteiro (Bmw 320si-Proteam). La posta in palio è notevole: al di là del prestigio e del ritorno mediatico e d'immagine garantiti dalla vittoria di uno od entrambi i titoli, per entrambe le Case parte del loro futuro agonistico dipende dall'esito della doppia gara di Macao. Non è un caso che il direttore della comunicazione Seat, il tedesco Dominik Hoberg, abbia seguito la squadra spagnola nelle trasferte del WTCC sin da Imola. Della serie: il disimpegno degli iberici dal campionato è probabile, ma non del tutto deciso ed è importante per una Casa valutare

anche l'impatto e l'interesse suscitato dalle gare del Mondiale Turismo sul pubblico locale. Tornando alla sfida tra i piloti, posto che a Macao più o meno le prestazioni delle varie vetture si equivalgono e che i tre uomini in lizza hanno dimostrato nella loro carriera doti velocistiche di valore assoluto, si tratterà essenzialmente di un confronto di testa e nervi. Nelle tre settimane di pausa intercorse tra Okayama e Macao, solo la BMW ha svolto prove in pista. La Casa di Monaco si è presentata in forze a Monza con quattro dei cinque piloti ufficiali. Assente il solo Sergio Hernandez, causa l'indisponibilità di una seconda vettura muletto (dato che le auto da gara erano in viaggio verso il continente cinese) da parte del team Ravaglia. Alex Zanardi, Jorg Muller, Andy Priaulx ed Augusto Farfus hanno condotto per un paio di giorni, martedì e mercoledì della scorsa settimana, prove "d'affiatamento" viaggiando in formazione di quattro vetture, data l'importanza capitale delle scie a Macao in qualifica. E una buona posizione di partenza scongiura l'alto rischio di rimanere intruppati nell'imbuto della curva Lisboa subito dopo il via di gara-1. Da tenere d'occhio le Chevrolet, che viaggeranno, grazie al calcolo del peso di compensazione, 30 kg più leggere rispetto a BMW e Seat. Dei piloti GM, Alain Menu sarà al solito motivatissimo sulla pista che preferisce, ma Nicola Larini, che probabilmente annuncerà nella città dei casinò l'abbandono della categoria Turismo per dedicarsi alle GT, non sarà da meno.

Vai Tarquini!



Yvan Muller - 113 punti "Sarà quel che sarà"

"Sono tranquillo. In Giappone sono riuscito a recuperare quasi tutto lo svantaggio in classifica che avevo da Gabriele (riducendolo da 7 a 2 punti n.d.r.), mentre Farfus è sempre staccato di undici lunghezze. Ora la pressione è tutta su di loro, e correre a Macao con l'ansia è la cosa peggiore che ti possa capitare lottando per un campionato: non devo dimostrare nulla, il campionato l'ho già vinto lo scorso anno, a Macao..."



Gabriele Tarquini - 115 punti

“Mi merito il titolo”

“Voglio vincere, ho disputato una stagione eccellente sinora. Ma la conquista del titolo non cambierebbe nulla riguardo il mio futuro. Potrebbe regalare qualche opportunità a Farfus, forse, dato che è ancora giovane, ma per me si tratterebbe di un coronamento di una carriera lunga. In fin dei conti in questi anni ho dimostrato di essere vincente ma anche un buon perdente. Statisticamente sono più i titoli che ti sfuggono rispetto a quelli che riesci a vincere, forse solo Michael Schumacher può affermare che sia vero il contrario”.



Augusto Farfus - 102 punti

“Chevrolet decisive”

“La situazione di classifica è difficile, pertanto non credo di avere molto da perdere. Quindi potrò dare il meglio di me stesso liberamente, cercando di portare il titolo a Monaco. Spero che le Chevrolet, che sono sempre andate forte a Macao, possano inserirsi tra noi della BMW ed i piloti Seat. Nel 2006, quando correvo con l'Alfa giunsi ancora a Macao in lotta per il titolo, ma allora avevo imbarcato la zavorra massima, 70 kg, che mi impedì di essere competitivo quanto avrei voluto. Quest'anno io Tarquini e Muller avremo 40 kg ciascuno, per cui saremo alla pari”.

Trofeo Indipendenti

Caos punteggi per la assegnazione del titolo

Se per quanto riguarda il titolo assoluto i calcoli reattivi al punteggio in palio sono semplici, (classico sistema FIA per i primi otto al traguardo: 10-8-6-5-4-3-2-1), per quanto riguarda i piloti non ufficiali la faccenda si complica parecchio. Innanzitutto, Macao ha validità doppia, ossia tutti i punti conquistati sono moltiplicati per due. Poi, nella lotta tra Tom Coronel (sotto, nella foto) e Felix Porteiro contano anche il miglior tempo in qualifica (per un punto, quindi due a Macao), ed il miglior giro in gara (uno per competizione, da moltiplicare per due) dei piloti “privati”.



E' sempre valida la regoletta che dice che ai punti acquisiti nella classifica assoluta bisogna aggiungere tre. Solo un esempio: se D'Aste, o Porteiro, riuscisse a vincere una corsa, i punti ottenuti sarebbero quaranta (da moltiplicare ancora per due, siamo a Macao)! I punti teoricamente disponibili, quindi, sono ben 166, ed ecco spiegato perchè D'Aste, Engstler e Boardman, pur staccati rispettivamente di 75, 78 e 125 lunghezze da Coronel, sono teoricamente ancora in lizza.

Johnson mette l'ipoteca

Marco Cortesi

Con un totale dominio al Phoenix International Raceway, Jimmie Johnson ha ipotecato il quarto titolo Sprint Cup consecutivo, una settimana dopo l'incidente nei primi giri al Texas Motor Speedway che aveva riaperto la corsa al titolo e una settimana prima del gran finale di Miami. Con un cambio di passo che ha ricordato quello di Sébastien Loeb al Rally Del Galles, Johnson è balzato definitivamente al comando al novantesimo giro dopo una breve battaglia con Kurt Busch. Irraggiungibile per tutti, Johnson ha assestato un colpo sia in termini di punti che psicologico da knock out per tutta la concorrenza. Al secondo posto, su un tracciato particolarmente favorevole alle sue caratteristiche di guida, ha concluso Jeff Burton, anche grazie ai problemi di pit del maggiore dei fratelli Busch, che ha chiuso al sesto posto. Terzo si è piazzato Denny Hamlin davanti a Mark Martin che, al termine di una stagione memorabile sembra destinato ancora una volta ad uno sconsolato secondo posto in classifica. Positivi risultati per Martin Truex Jr e Juan Pablo Montoya, finalmente entrambi nella top-10 per il team Earnhardt-Ganassi. Da segnalare i buoni riscontri del Richard Petty Motorsports, che continua nel doppio programma Dodge/Ford prima del passaggio a tempo pieno alla casa dell'ovale blu, e per il team Waltrip, ancora nella parte alta della classifica con Reutimann e Ambrose.

Da segnalare due incidenti multipli che hanno coinvolto rispettivamente dieci e sei vetture, il primo dei quali causato da Dale Earnhardt Jr, ancora in crisi con l'assetto della sua Chevy. In difficoltà anche Jeff Gordon, lontanissimo dalla forma migliore e Tony Stewart, incredibilmente poco incisivo dopo il dominio della "regular season". In classifica, sale

Al termine di una stagione tra le migliori disputate in carriera, Mark Martin ha trovato sulla sua strada un rivale praticamente irresistibile

ad oltre 100 lunghezze il vantaggio di Johnson che, ad Homestead, potrà permettersi di chiudere al venticinquesimo posto indipendentemente dalla posizione del compagno-rivale. Buona gara per Max Papis che, qualificatosi alle porte della top-20, ha mostrato un ottimo potenziale prima di essere fermato da un problema ad un dado ruota durante il primo pit-stop.





L'ordine di arrivo, domenica 15 novembre 2009

- 1 - Jimmie Johnson (Chevrolet) - Hendrick - 312 giro
- 2 - Jeff Burton (Chevrolet) - Childress - 312
- 3 - Denny Hamlin (Toyota) - Gibbs - 312
- 4 - Mark Martin (Chevrolet) - Hendrick - 312
- 5 - Martin Truex Jr. (Chevrolet) - DEI/Ganassi - 312
- 6 - Kurt Busch (Dodge) - Penske - 312
- 7 - Clint Bowyer (Chevrolet) - Childress - 312
- 8 - Juan Montoya (Chevrolet) - DEI/Ganassi - 312
- 9 - Jeff Gordon (Chevrolet) - Hendrick - 312
- 10 - David Reutimann (Toyota) - Waltrip - 312
- 11 - Marcos Ambrose (Toyota) - Waltrip - 312
- 12 - Kyle Busch (Toyota) - Gibbs - 312
- 13 - A.J. Allmendinger (Ford) - RPM - 312
- 14 - Greg Biffle (Ford) - Roush - 312
- 15 - Kasey Kahne (Dodge) - RPM - 312
- 16 - Carl Edwards (Ford) - Roush - 312
- 17 - Sam Hornish Jr. (Dodge) - Penske - 312
- 18 - Matt Kenseth (Ford) - Roush - 312
- 19 - Jamie McMurray (Ford) - Roush - 312
- 20 - Ryan Newman (Chevrolet) - Stewart/Haas - 312
- 21 - Joey Logano (Toyota) - Gibbs - 310
- 22 - Robby Gordon (Toyota) - Gordon - 310
- 23 - David Ragan (Ford) - Roush - 310
- 24 - Kevin Harvick (Chevrolet) - Childress - 310
- 25 - Tony Stewart (Chevrolet) - Stewart/Haas - 310
- 26 - Reed Sorenson (Dodge) - RPM - 310
- 27 - Casey Mears (Chevrolet) - Childress - 308
- 28 - Elliott Sadler (Dodge) - RPM - 308
- 29 - Paul Menard (Ford) - Yates - 308
- 30 - David Gilliland (Chevrolet) - Phoenix - 308
- 31 - Erik Darnell (Ford) - Furniture Row - 306
- 32 - Max Papis (Toyota) - Germain - 304
- 33 - Scott Speed (Toyota) - Red Bull - 303
- 34 - John Andretti (Chevrolet) - Front Row - 268
- 35 - Dale Earnhardt Jr. (Chevrolet) - Hendrick - 256
- 36 - Michael Waltrip (Toyota) - Waltrip - 251
- 37 - Brad Keselowski (Dodge) - Penske - 239
- 38 - Brian Vickers (Toyota) - Red Bull - 170
- 39 - Bobby Labonte (Chevrolet) - TRG - 169
- 40 - Joe Nemechek (Toyota) - NEMCO - 47
- 41 - Michael McDowell (Toyota) - Baldwin - 36
- 42 - Dave Blaney (Toyota) - Prism - 9
- 43 - Tony Raines (Chevrolet) - M&J - 6

La Chase For The Cup

1. Johnson 6492; 2. Martin 6384; 3. Jeff Gordon 6323;
4. Kurt Busch 6281; 5. Stewart 6207; 6. Montoya 6203;
7. Biffle 6171; 8. Hamlin 6140; 9. Newman 6081; 10. Kahne 6016; 11. Edwards 5972; 12. Vickers 5826.

Jimmie Johnson, a sinistra, ha messo una zampata decisiva verso il titolo 2010 dopo l'incidente di Fort Worth).

E la storia continua...



Guido Rancati

CASTREZZATO – Gente che va e gente viene. E' un paddock e pare il grand'hotel. Senza porte girevoli e senza tornelli. Con qualche filtro qui e là, giusto per evitare che la pista venga pacificamente invasa da un esercito di appassionati che la terrazza e la tribunetta dell'impianto franciacortino non riescono a contenere. Nessun problema, comunque. Tanto, lo spettacolo è ovunque. Di qui e di là dai controlli. Fra i cordoli del tracciato, ma anche nei box e nei piazzali. E' l'Abarth Race Day, bellezza. E' la bellezza dell'Abarth Race Day.

Non è solo una gara di trenta minuti, l'ultima della stagione, da affrontare senza l'assillo di pensare ai punti. E non è solo un raduno riservato al popolo dello Scorpione. E' anche l'occasione di scambiare due chiacchiere con chi con le 500 e con le Punto ci ha corso e spesso vinto, con Emanuele Moncini e Salvatore Tavano, con gli attuali protagonisti delle due dozzine di appuntamenti del doppio trofeo – quello continentale e quello italiano – riservato ai "cinquini" del terzo millennio. Volendo, anche con Capitan Ventosa che non sarà, non è, un missile e tuttavia ha una passione vera per le corse. Poi ci sono i piloti che tengono giù il piede sulle strade dei rally. C'è Giandomenico Basso che s'è ripreso la corona continentale e Luca Rossetti che ha sfiorato quel-

la tricolore. C'è Umberto Scandola. E ci sono le bellezze a quattro ruote. Quelle di oggi e quelle di ieri, quelle di ieri l'altro. Per dire, una 850 Nurburgring che nei sessantenni risveglia pruriti che si pensavano sopiti. Potenza dello scudetto con l'aracnide su fondo giallo e rosso. Potenza dei successi rastrellati in mezzo secolo e passa da automobili dall'aspetto quasi banale trasformate in belve dalle intuizioni di Carl Abarth.

E' una storia mai finita, quella delle utilitarie che corrono e vincono. E' una gran bella storia. Per certi versi diversa da quella delle giti con il cavallino italico di Enzo Ferrari o il cavallino tedesco di Ferdinand Porsche. Ma ugualmente intensa, vibrante. Da rivivere e da vivere da questa o dall'altra parte delle reti di protezione. Stringendo fra le mani un volante o solo un foglio con l'elenco degli iscritti. Sui circuiti e sulle prove speciali. Il prossimo capitolo è già quasi tutto scritto. Ha come protagonista l'Abarth 500 RT3 pensata, lo dice il nome, per i rally. Una bombetta da cento e ottanta cavalli che nella stagione che andrà a cominciare da qui a qualche mese sarà l'arma con quale si batteranno giovani e meno giovani in un trofeo monotipo che è fin troppo facile collegare al Trofeo A112 degli anni Settanta. Quello che sfornava campioni e campioncini in serie. Che regalava sfide da cuore e batticuore. Come è stato anche in Franciacorta fra Tavano e Moncini.



Uno scatto al via e Tavano ipotoca una vittoria che Moncini non riesce a toglierli. Gli altri sono subito più lontani e l'ingresso in pista della safety-car non basta a rimetterli in gioco: appena le bandiere gialle smettono di sventolare, il vincitore del trofeo italiano e quello del trofeo europeo riprendono il largo



Scheda tecnica Abarth 500 R3T

Motore • 4 cilindri in linea turbocompresso ciclo Otto, 4 valvole per cilindro, 1368 cm³

- Potenza: circa 180 CV (132kW) a 5500 rpm
- Coppia massima: 300 Nm a 3000 rpm
- Turbocompressore Garrett GT1446a geometria fissa, restrittore aspirazione ø 29mm
- Manicotti acqua e aria specifici rinforzati

Trasmissione • Cambio a 6 rapporti con innesti frontali e comando sequenziale

- Differenziale autobloccante a lamelle
- Frizione bidisco metalloceramica ø 184mm
- Semiassi specifici

Sospensioni • Anteriore: McPherson, ammortizzatori regolabili specifici racing, molla coassiale con ghiera per regolazione altezza vettura. Camber regolabile mediante piastrine

• Posteriore: bracci interconnessi, ammortizzatori regolabili specifici racing, molla con ghiera per regolazione altezza vettura. Camber regolabile mediante piastrine



Sterzo • Guida ad asservimento elettrico con taratura racing

Freni • Pinza anteriore Brembo radiale a quattro pistoncini M4X40

- Disco freno anteriore Brembo autoventilato ø 295 mm x28mm
- Pinza posteriore compistoncino da 36mm
- Disco freno posteriore pieno ø 240mm x11 mm
- Pastiglie freno Racing
- Freno a mano idraulico
- Ripartitore di frenata e correttore di frenata posteriore per ottimizzazione comportamento vettura

Carrozzeria • Dimensioni vettura: lunghezza 3657 mm, larghezza 1627 mm, passo 2300mm

Telaio • Roll-bar specifico saldato e integrato alla scocca


- Interni alleggeriti, allestimento di sicurezza
- Sedili omologati FIA con cinture di sicurezza a 6 punti d'ancoraggio

Ruote • Cerchio asfalto OZ 7"x17"

- Pneumatici asfalto 19/62-17

Peso • 1080 Kg minimo da regolamento più equipaggio





Innovation.
Crafted at BMW M.

In pista con la targa

Marco Marelli

Il nome è M3 GTS. Ha 200 chili in meno della M3 normale e 36 cavalli in più. Il motore è ora un 4,4 litri e il rapporto peso potenza pari a 3,5 kg/cv. Per scaricare i cavalli al retrotreno ci sono delle scarpe da atleta: 285/30 su cerchi da 19 ma quello che colpisce di più è l'alettone. Il lunotto posteriore è in Macrolon, (lo stesso materiale usato per il parabrezza della Lamborghini SuperTrofeo). Climatizzatore, radio...non ci sono. L'impianto di scarico è in titanio. Questa M3 più da pista che da strada come la GT3 Porsche arriverà a inizio estate 2010 a circa 115 mila euro. Rispetto alla GT3 Porsche o alla Ferrari il costo è nettamente inferiore ma quello che più colpisce di tutta questa operazione è che con questa M3 la BMW intende tornare a sfidare in pista proprio le vetture dei due cavallini. .

450 i cavalli

7 il numero delle marce



Bella scoperta





Audi R8 Spyder

Un vecchio proverbio recita: chi sa aspettare verrà premiato. E mai tale proverbio è calzante per la nuova R8 con tetto in tela che arriverà il prossimo marzo. Più cara della berlina di 13.200 euro, viene proposta a 157.500 euro con cambio manuale e 164.950 con cambio robotizzato R-Tronic. Il motore può essere solamente il 10 cilindri da 525 cavalli. La R8 Spyder pesa 1.720 chilogrammi, accelera da 0 a 100 km/h in 4,1 secondi e raggiunge la velocità massima di 313 km/h. Prodotta negli stabilimenti tedeschi di Neckarsulm ha naturalmente la trazione integrale, le sospensioni a controllo elettronico Magnetic Ride e i fari a led.



525 CV

313 km/h

0/100 km/h in 4"1

157.500 euro

Un piacere port



Peugeot 5008

di Marco Marelli

Sorella minore della 807, nelle dimensioni ma non nei contenuti, come la grande MPV francese può essere a cinque o a sette posti se si mette mano al portafogli e si acquista l'optional della terza fila di sedili a scomparsa (700 euro). Il bagagliaio, a seconda della posizione dei sedili, offre un volume variabile fra 758 e 2506 litri. Si chiama 5008 e altro non è che l'ennesima monovolume compatta che arriva sul mercato, questa volta firmata Peugeot. Lunga 4529 mm, larga 1837 mm e alta

1632 mm, tanto per avere un'idea è di poco più corta e stretta della Renault Scenic, ma dove veramente colpisce è nella dinamica di marcia. La tenuta di strada è davvero buona e soprattutto la facilità con cui si fa guidare lascia a dire poco sbalorditi, sempre tenendo in considerazione le rivali. Lo sterzo è leggero ma preciso, le sospensioni lavorano in modo egregio, il motore 2 litri diesel spinge sempre con grande incisività a qualsiasi regime risultando pure silenzioso.

Citroen Picasso, Ford C-Max, Opel Zafira, Renault Scenic e Volkswagen Touran hanno una rivale in più che non va assolutamente sottovalutata. Tre sono gli allestimenti previsti. Per tutti di serie il climatizzatore, l'ESP, il freno di stazionamento elettrico con Hill Holder, gli specchietti elettrici riscaldabili e il WIP Sound con CD MP3 e 6 altoparlanti. La 1.6 VTi 120 CV parte da poco più di 21.000 euro; la Tecno, che in più offre il pacchetto visibilità, il clima automatico bizona, i fendinebbia e alcune cromature in più, 23.400 euro sempre con l'1.6 VTi, 24.840 euro per la 1.6 turbo e 25.090 euro per la 1.6 HDi. La 2.0 HDi da 150 cavalli, che è davvero quella che ha più colpito grazie al nuovo motore, costa 26.590 euro. Tra le esclusive tecniche della 5008 si segna l'head up display che non proietta la velocità sul parabrezza come il più raffinato sistema BMW bensì su un piccolo inserto in plastica che fuoriesce dalla plancia (si vede meno bene ma se si dovrà sostituire il parabrezza questo costerà come uno normale) e l'uso di pneumatici appositamente sviluppati per ridurre i consumi e quindi più votati alle doti di scorrimento che a quelle di tenuta.

Parla





Si chiama ecoFLEX e altro non è che una versione più pulita e più veloce della virtuosa Insignia. Promette emissioni di CO₂ inferiori ai 140 grammi ogni 100 chilometri. Sotto al cofano batte un quattro cilindri 2.0 CDTI Euro 5 da 160 CV con iniettori piezo e una pressione del common rail di 1600 bar. Da 0 a 100 km/h ci vogliono 9,5 secondi e la velocità massima sale da 218 a 221 km/h grazie a una serie di accorgimenti aerodinamici che hanno consentito di ridurre le emissioni da 154 (157 per la versione familiare) a 136 grammi. Da poco è stata introdotta anche una versione con 130 cavalli, ancora più economica nella gestione. La cura ecoFLEX riguarda pannelli sotto il serbatoio per ridurre le turbolenze d'aria, il corpo vettura è stato abbassato di 10 mm, nel frontale è stato inserito uno spoiler flessibile, sono state

inoltre ridotte le dimensioni delle prese d'aria. Insignia ecoFLEX può vantare così un Cx di 0.26, uno dei migliori valori per la categoria a cui appartiene. In aggiunta a questi interventi c'è una rapportatura del cambio a 6 marce più lunga e una gestione dell'elettronica motore in grado di leggere diversi parametri per migliorare l'iniezione del gasolio; il sistema prevede anche l'indicazione della marcia consigliata nel quadro strumenti, in modo da favorire l'utilizzo di rapporti atti a contenere al massimo i consumi. Inoltre l'Insignia ecoFLEX dispone di pneumatici specifici Michelin Primacy HP nella misura 225/55 R17. Tutti questi interventi fanno sì che i consumi e le emissioni si siano ridotte senza grandi perdite alla voce piacere di guida e prestazioni. I prezzi partono da 26400 euro.

Consuma meno e

Opel Insignia ecoflex



va più veloce

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 Varelungna
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 Varelungna

18 ottobre

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

25 ottobre

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

1 novembre

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

8 novembre

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

15 novembre

Nascar a Phoenix
Finali Challenge Ferrari a Valencia

22 novembre

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

4/8 dicembre

Gare al Motor Show di Bologna

* non valevole per il campionato