

MAGAZINE

n. 32 - 6 aprile 2009

Italiaracing
.net

Volkswagen Golf GTI



GP MALESIA
Gare tormentate,
team manager in crisi,
piloti scontenti,
mentre si attende
il verdetto della Fia
sui diffusori contestati.
Per la F.1 si avvicina...

Il giorno del giudizio



La foto della settimana

Diluvio... universale

Rubens Barrichello si ripara come può
dalla pioggia torrenziale che ha fermato
il Gran Premio di Malesia





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

Velocità:

Carlo Baffi
Leopoldo Canetoli
Antonio Caruccio
Marco Cortesi
Valerio Faccini
Alfredo Filippone
Alessio Morgese
Francesco Satta

Moto GP:

Alberto Cani

Produzione:

Nicola Desiderio
Marco Marelli

Fotografie:

Photo4
Actualfoto
Photo Pellegrini
MorAle

Realizzazione:

Inpagina srl
Via Giambologna, 2
40138 Bologna

Tel. 051 6013841
Fax 051 5880321
info@inpagina-bo.it



*Sul circuito di Sepang
scende il buio e la pioggia.
Button, magistralmente
guidato ai box da Ross
Brawn, mantiene la
leadership della gara*

Uragano Brawn



di Massimo Costa

Come lui nessuno. E' semplicemente impressionante la capacità di gestione strategica, la visione di gara, la calma assoluta, con la quale Ross Brawn agisce dal muretto dei box del proprio team. Tanto che viene da chiedersi se lui sia veramente così speciale o si limita a mettere in pratica, semplicemente, scampoli di saggezza. E ci si domanda se chi è al muretto degli altri team sia poi veramente adatto ad operare nel mondo delle corse, nella F.1. O magari non necessiti di un po' di pra-

tica in qualche categoria minore. Non va dimenticato infatti che Brawn, dopo un inizio di carriera in F.1, ha maturato una buona esperienza anche nelle gare endurance, dove le corse sono in gran parte strategia, tattica. Lo ricordiamo poi alla Benetton, capace di tenere testa a Flavio Briatore. Lo ricordiamo alla Ferrari quando l'orso inglese (come lo chiama Jenson Button) si poteva permettere soluzioni al limite perché disponeva di un pilota come Michael Schumacher che le interpretava alla perfezione. I meriti se li prendeva il dispet-

to Jean Todt, ma col tempo si capì che la mente dei successi della Ferrari era di quell'omone dal sorriso bonario che aveva anche imparato la lingua italiana. Cosa rara da parte di un inglese. Quando Brawn è arrivato alla Honda, ha trovato una squadra moralmente a terra e una monoposto da ultime file. Eppure, grazie alle sue invenzioni messe in pratica nel bagnatissimo GP di Gran Bretagna, ha saputo accompagnare il diligente Rubens Barrichello sul podio di Silverstone 2008. Una vera impresa.

segue a pag 6

Come quelle che sta compiendo la BGP001 in questo scorcio di campionato. L'idea del diffusore, utilizzata anche da Toyota e Williams, non deve stupire. Sarà anche al limite, come sostengono i team che non ci hanno pensato, ma in F.1 chi è che non ha scoperto prima degli altri una soluzione tecnica che stava al confine tra legalità e illegalità? Flavio Briatore dovrebbe saperlo bene, la Benetton campione del mondo nel 1994 finì sotto inchiesta ripetutamente per il launch control. E chi c'era dietro al tavolo da disegno? Ross Brawn... In Malesia, le condizioni meteo sono risultate impossibili da decifrare. Pista asciutta, poi pioggia forte, poi più leggera. Brawn ha mantenuto la freddezza di chi se la può permettere, di chi sa di avere un pilota fortissimo e la monoposto migliore. Non si è lasciato anda-

re a strani colpi di testa, a "magate". Ha semplicemente aspettato gli eventi. Così nel momento del primo pit-stop, anche se alzando lo sguardo si vedevano nuvole nere, Brawn ha imposto le slick. Poco più in là, in Ferrari, hanno installato sulle F60 le full-wet. Sbagliando clamorosamente. Con l'arrivo dell'acqua, Brawn ha richiamato Button per montargli le gomme full-wet, poi lo ha riportato ai box quando ha capito che era il momento di sostituirle con le intermedie. E Button si è ritrovato sempre in testa. Infine, l'ultima sostituzione, nuovamente con le full-wet. E la Brawn ancora davanti, anzi, dietro alla safety-car fino alla conclusione definitiva del Gran Premio. Mister Ross aveva impressionato anche il venerdì, decidendo di far rimanere nell'ombra le sue BGP. Uno scherzetto riuscito in

pieno. Tutti si sono illusi. Le Brawn hanno vinto in Australia solo perché quello di Melbourne è un circuito atipico, cittadino, non una pista vera come quella di Sepang. Si è letto di tutto: che non avevano saputo trovare gli assetti, che le BGP non erano poi così forti, che la Ferrari era tornata al top perché nata bene e su un asfalto piatto faceva la differenza. Brawn sorrideva. Quando è iniziata la qualifica, Button ha iniziato a sparare a ripetizione temponi assoluti che hanno gelato la concorrenza. Fino a conquistare la pole, la seconda consecutiva. E gli assetti sbagliati? Chiacchiere da bar. Due gare, due pole, due vittorie. Artefice, Button, che ora Brawn lamenta di non aver portato nella "sua" Ferrari perché non ne aveva intuito le potenzialità. Nessuno ha osato chiedergli al posto di chi...

Brawn con Nick Fry ai box di Sepang

I Momenti Clou

14° giro – Button 3° dietro Rosberg e Trulli

15° giro – Rosberg al pit, Button 2°

16° giro – Trulli al pit, Button 1°

19° giro – Button al pit, gomme slick

21° giro – Inizia a piovare

22° giro – Button al pit, gomme full-wet

24° giro – Button 1°

29° giro – Button al pit, gomme intermedie

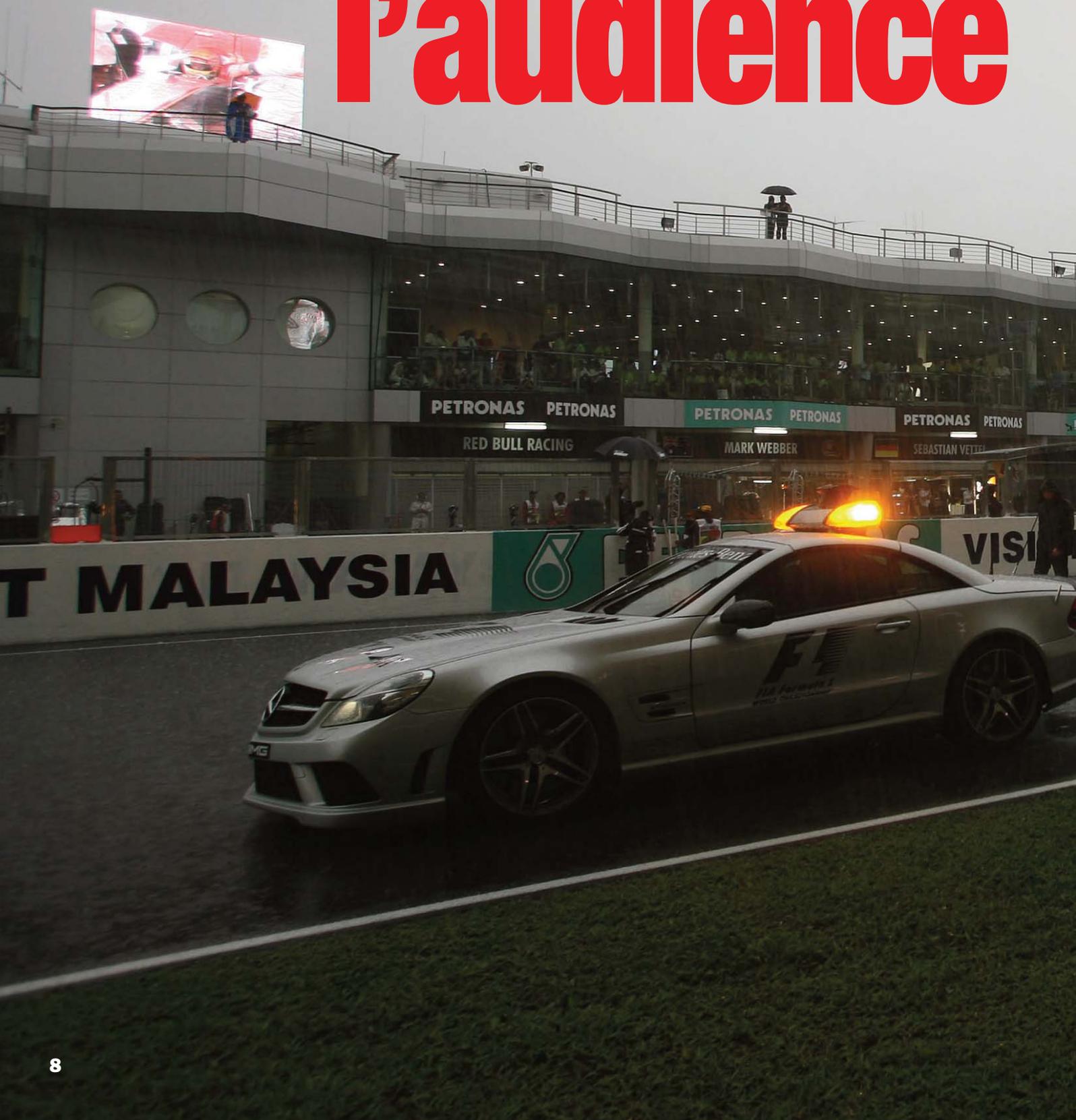
30° giro – Button supera Glock e torna 1°

31° giro – Button al pit, gomme full-wet

31° giro – Button rimane al comando



Il buio dietro l'audience



di Stefano Semeraro

Il Circus sta diventando Circo (anzi, forse lo è già diventato). Alzi la mano chi può lamentarsene.

A Sepang si è corso a mezza sera, sotto il monzone che sempre arriva a quell'ora. Lo sapevano tutti, adesso se ne dolgono tutti. Tranne uno, l'ineffabile, impagabile Bernie, che appena finita la gara ha reso noto il suo pensiero beffardo: *"Bella gara, secondo me la gente si è divertita, lo rifaremo anche il prossimo anno. Sempre alle 17. Magari anche dopo"*. Con tanti saluti alla sicurezza e all'integrità delle gare. Che non interessa mica tanto alle televisioni, le

vere padrone del gioco. Vero, verissimo, che per ottenere un accettabile orario di partenza "europeo" si sarebbe potuto dare il via anche due ore prima. Ma perché? Alle televisioni il casino totale piace. Vogliono lo show, mica la tecnica. E se piove, diluvia, i fuoripista diventano mille e le scuderie impazziscono e rischiano figuracce immonde per mettere insieme una strategia possibile nel mezzo di una gara impossibile, tanto meglio: la gente, a casa, si diletta. Ed evita di alzarsi alle 9 di mattina (le 8 nel Regno Unito) anche la domenica. Tanto peggio per tecnici e piloti, ma quelli sono pagati per correre e pensare.

Zitti, e accelerate. Del resto la F.1 – come tutto lo sport - ha venduto da tempo la sua anima al diavolo monetario. Per ridurre i budget c'è voluta la crisi mondiale: rischi e snaturamenti non erano certo bastati a far diminuire la fame di soldi di driver e team. Euro in cambio di deregulation, il patto è questo. Nel calcio significa lo "spezzatino" domenicale, le dirette in notturna anche d'inverno, la moltiplicazione degli impegni con annessi moltiplicati rischi di flop e infortuni. Per la F.1 vuol dire GP sempre più dislocati, nel tempo e nello spazio, regolamenti mobili, che lasciano spazio all'incertezza trionfante, alle liti... diffuse. Con tanto di recriminazioni legali-

ste di chi, fino a ieri, le leggi aveva cercato di aggirarle. La differenza con il calcio è che in F.1 - meno di un tempo, certo, ma sempre e comunque - la riduzione dello sport a barnum-show può farci scappare qualcosa di più grave di uno stiramento o di una contrattura. Lunedì mattina il titolo de La Stampa sul GP di Malesia era *"Quel che resta della F.1"*. Speriamo di non restarci troppo male noi. E adesso non resta che attendere le decisioni della FIA sui diffusori di Brawn, Toyota e Williams. Sperando che il 14 aprile la classifica non sia rivoluzionata. In tal caso, sulla F.1 calerebbe una notte ben più buia di quella malese.



Lampi, tuoni e acqua a catinelle e il più classico dei monsoni hanno bloccato il GP di Malesia. Ma i padroni del Circus erano consci dei rischi gareggiando il pomeriggio





La rivincita dello Spice driver

di Massimo Costa

David Richards, che quando gestiva la Benetton gli aveva dato un sedile, un giorno disse: "Button ha tutto per diventare il David Beckham del motorsport". Aveva ragione. Fisico da modello, bel sorriso, capello castano svolazzante, mai una parola fuori posto, un po' "Posh", un po' spices. I presupposti erano quelli giusti. Ma qualcosa non ha funzionato. La Benetton non era più un top team, Button dicevano avesse perso un po' il filo del discorso, più intento al divertimento, a spendere soldi, a cambiare

girlfriend, che alla palestra, alla concentrazione, al lavoro. Nonostante ciò, è sempre riuscito a convincere qualcuno a offrirgli un contratto. Con la Honda ha mangiato polvere, mentre la sua immagine si stava lentamente disintegrando. Finché lui rimaneva il pilota inglese più giovane presente in F.1, uno spazio sotto i riflettori per Jenson c'era sempre sui giornali e nelle televisioni del suo Paese. Ma nel 2007 è arrivato Lewis Hamilton e tutto è cambiato. Button è finito in un "pallino", nelle ultime righe, mentre i titoli dei giornali per 24 mesi sono stati

solo ed esclusivamente per il giovane di colore. Anch'egli attraente, appetibile, con una fidanzata decisamente superiore alla media. E soprattutto, vincente, diabolico, cattivo, fino a diventare campione del mondo al secondo anno di F.1. Mentre a David Coulthard qualche frase scomposta, dettata dall'invidia, gli è sfuggita, Button ha sempre accettato di essere divenuto meno di uno sparring partner di Hamilton per i media britannici. Addirittura cancellato nel resto del globo. E' la vita, è lo sport. Oggi a me, domani a te. ▶

segue a pag 10

Button
29 anni
155 GP disputati
3 vittorie
5 pole position

Melbourne - 1°
Sepang - 1°





E incredibilmente, questo motto, si è già ribaltato in questo inizio di campionato. Il campione del mondo annaspato si ritrova terzo poi viene squalificato, il reietto dimenticato si copre di gloria a Melbourne. A Sepang, altro capitolo. Il numero uno viene additato come bugiardo da tutti i media per le dichiarazioni contrastanti rilasciate ai commissari FIA, il Beckham mancato vince ancora e riapre i cuori di tutti gli inglesi. L'ascensore della gloria va su e giù che neanche te ne accorgi. Neanche sai perché. Button alle stelle, Hamilton sembra il bimbo indiano del film The Millionaire che si tappa il naso e si butta in una vasca piena di cacca. Tutto va storto a Lewis. La MP4/24 non funziona, il team McLa-

ren pure. Gli hanno fatto fare la figura del furbetto del paddock e l'ha presa male. Tanto che non voleva correre a Sepang. Furente col team, rosso di vergogna davanti ai giornalisti, al pubblico. Che situazione imbarazzante. Nel motorsport la macchina ha sempre un ruolo determinante per decidere se si è campioni, fenomeni, piloti normali, o inadatti. Senza Ross Brawn, Michael Schumacher sarebbe diventato il campione stellare che abbiamo ammirato? Se Lewis Hamilton avesse debuttato con la Toro Rosso nel 2007 sarebbe cresciuto, maturato, così in fretta? E ora che Brawn sta lavorando con Button e lo sta portando sui livelli di Schumacher che cosa accadrà? Certo, poi ci sono gli irrecuperabili

alla Barrichello, che pur avendo trascorso metà della carriera al fianco di Brawn rimane sempre una seconda guida... Button ha dunque quel qualcosa in più che si era intravisto nel lontano 2000, al debutto con la Williams, in qualche gara con la Benetton e con la BAR. Tanto che il primo a stupirsi è stato lo stesso Brawn, che ha ammesso di aver fatto un errore di valutazione non prendendolo con sé alla Ferrari. Magari al posto di Eddie Irvine, o dello stesso Rubens Barrichello che ha preferito a Bruno Senna. E Hamilton? Riuscirà a tornare quello di pochi mesi fa o sta per entrare in un ingranaggio perverso che lo allontanerà dai riflettori, dalle simpatie dei tifosi. Come accadde a Button?

Hamilton
24 anni
37 GP disputati
Campione del mondo 2008
9 vittorie
13 pole position

Melbourne - Squalificato
Sepang - 7°

Il muretto del pianto

di Massimo Costa

In McLaren se la passeranno anche male, ma in Ferrari di certo le cose vanno peggio. E sarebbe meglio iniziare a non guardare più al team di Woking come punto di riferimento, bensì ai nuovi protagonisti del mondiale 2009: Brawn, Toyota, Red Bull, Williams eccetera. Vedere la Ferrari attaccata alla speranza di una squalifica che la FIA potrebbe comminare ai tre team che utilizzano l'incriminato diffusore, desta tristezza. Anche perché, se la Ferrari dopo due Gran Premi è ancora a zero punti, non è certo per via di quel profilo estrattore. Da quando Ross Brawn non c'è più, il muretto box della Rossa ne ha azzeccate parecchie, questo è fuori discussione. Ma negli ultimi tempi gli errori sembrano avere superato le cose belle e a Sepang si è toccato veramente il fondo. Non tanto, a nostro avviso, per la scellerata idea di montare le gomme full-wet sulle F60 quando ancora la pioggia non aveva iniziato a cadere, con Kimi Raikkonen e Felipe Massa costretti a girare su tempi altissimi finché la pista era asciutta e poi, quando le gocce sono arrivate, si sono ritrovati con gli pneumatici in "pappa". Quella è sembrata una mossa da team disperato, che gioca non sulle certezze della realtà, ma su quel che accadrà. Qualcuno in Ferrari si è travestito da Frate Indovino. Senza successo. Trasformando il team di Maranello in una di quelle squadre minori, come la Force India, che di tanto in tanto scelgono cose impossibili per ritrovarsi in posizio-

ni di classifica che altrimenti non le competono. Ma l'errore più grave, dettato dall'arroganza di chi si sente grande quando in realtà non lo è, è ciò che è stato combinato sabato, in qualifica. Nel Q1, Massa e Raikkonen hanno percorso solamente quattro giri mentre gli altri 18 piloti ne hanno affrontati tra gli 8 e i 10. Ottenuto subito il tempo, temendo nell'arrivo della pioggia, hanno richiamato ai box sia il brasiliano sia il finlandese, tenendoli fermi. Convinti che il crono realizzato li mettesse al riparo da ogni sorpresa. E così, mentre i ferraristi si sono accomodati davanti alla televisione, traditi da quel primo e secondo posto conquistato nelle prove libere del venerdì, i nomi di Massa e Raikkonen iniziavano a scendere nella graduatoria. Giù, sempre più giù, perché i loro rivali giustamente erano in pista a fare il loro lavoro. Non si è neanche pensato di spedire in pista Massa nei momenti finali. Niente. Il brasiliano è scivolato 16°, dunque fuori dal Q2. Raikkonen c'è entrato per un soffio. La Ferrari ha ammesso di aver commesso un errore di presunzione. Parola che non avevamo mai ascoltato provenire da quel box. Sembra quasi che sia stata usata per poi accusare qualcuno in particolare. Ma chi? Luca Baldisserrì, team manager? Michael Schumacher, che si aggirava sul muretto col piglio del generale? A proposito dell'ex pilota, pare che le decisioni di domenica portino la sua firma. Stefano Domenicali non ha fatto nomi. C'è un po' di confusione anche in questo in Ferrari. Sull'assegnazione dei ruoli.







Un tedesco lo trovi sempre

Due tedeschi sul podio. Se non c'è baby Sebastian Vettel, ecco che salgono in cattedra Nick Heidfeld, uomo BMW, e Timo Glock (sopra), scudiero Toyota. Heidfeld non è nuovo a imprese del genere. Ha la capacità di passare da giornate opache, nelle quali sembra che non si sforzi più di tanto (vedi Melbourne dove è giunto 10°), a giornate esaltanti. Tedesco in un team tedesco, Heidfeld a Sepang ha conquistato un secondo posto emergendo silenziosamente, la sua specialità, dopo essere partito dalla decima posizione. La BMW non è competitiva come speravano a Monaco di Baviera, ma Heidfeld le ha regalato un podio inatteso che porterà morale. Robert Kubica ha rotto il motore praticamente prima di partire. Un fatto grave per un team come la BMW. Glock ha invece rischiato di vincere il GP, si è trovato a lottare per la prima posizione con Jenson Button grazie a una scelta tattica vincen-

te. Il tedesco della Toyota ha montato per primo gomme intermedie e girava almeno 7" più rapido di tutti. Ha quindi recuperato velocemente posizioni, ma quando ha dovuto montare le full-wet ha perso terreno ritrovandosi poi dietro ad Heidfeld. La Toyota, come già si era intuito a Melbourne, è comunque il team che può maggiormente impensierire la Brawn. La prestazione di Jarno Trulli in qualifica, secondo, lo conferma. Ma attenzione alla Williams e a Nico Rosberg, anche lui tedesco benché... figlio dell'Europa in realtà. Meritava molto di più del sesto posto finale, un risultato che è figlio del momento sbagliato (per loro) in cui è stata decretata la fine del GP. Insomma, la scuola teutonica è ben presente in F.1, con giovani talenti pronti a entrare nel futuro e protagonisti in serie minori, come Nico Hulkenberg in GP2. Non si può dire altrettanto per quella italiana, piuttosto ingessata...

GLORIA

La via possibile per la Formula 1

SCOUTING 2009 Cup

LA VERA FABBRICA DI CAMPIONI

Tra le categorie low cost Gloria è l'unica che propone auto nuovissime tutte prodotte nel 2009 con motori "piombati", garanzia di gare molto "tirate" dove il pilota fa la differenza. È noto a tutti che Gloria offre anche il miglior rapporto costo/prestazioni. **QUESTE SONO LE RAGIONI CHE SPIEGANO PERCHÈ MOLTI DEI PIÙ PROMETTENTI GIOVANI "FORMULISTI" DEGLI ULTIMI ANNI HANNO INIZIATO PROPRIO CON GLORIA LA LORO SCALATA VERSO IL PROFESSIONISMO. Qui sotto presentiamo tre esempi significativi.**

(1986) Davide Rigon



Campione Italiano

2006 Vice Campione Italiano F.3
2007 Campione It.ed Europeo F.3000
2008 Campione Superleague Formula
2009 Probabile partecipazione in GP2

(1990) Andrea Caldarelli



Il più giovane vincitore di una gara

2006 F. Renault 2.0 Italia
2007 F. Renault 2.0 Italia e Europa
2008 3° in F. Renault Eurocup e WEC
2009 F.3 Euroseries, Pilota Toyota TDP

(1990) Mirko Bortolotti



Vice Campione Italiano

2007 4° nel Campionato Italiano F.3
2008 Campione Italiano F.3
2008 Test Ferrari F.1, record della pista
2009 Formula 2, Pilota Red Bull

CAMP. IT. F.3 2008

Oltre il 60% dei piloti partecipanti ha iniziato la carriera con Gloria.

ITALIA RACING 2008

Selezione Giovani Formulisti
I primi 3 classificati e 7 tra i 10 selezionati hanno iniziato la loro carriera con Gloria

È LA TUA SCELTA VINCENTE

Calendario 2009

23 - 24	MAGGIO	IMOLA
04 - 05	LUGLIO	MAGIONE
25 - 26	LUGLIO	MISANO
12 - 13	SETTEMBRE	MUGELLO
10 - 11	OTTOBRE	IMOLA
24 - 25	OTTOBRE	MISANO

Costi massimi del Campionato

(6 weekend, 12 gare)
55.000 € in classe A (auto C8F)
40.000 € in classe B (auto B5)

Corriamo sulle più belle e formative piste italiane



La nuova velocissima C8F

PRESTAZIONI ECCEZIONALI

Solo un'auto che va forte prepara alle categorie superiori. Appena consegnata ai primi clienti la nuova C8F ha già fatto registrare tempi eccezionali (Tramontozzi - Team PKF - a Varano il 24/3; 1'06"3). Per confronto la Formula Azzurra gira appena sotto l'1'10".

FORMATO WEEK END

- Prove libere per 45/60 minuti
- Qualificazione di 30 minuti
- 2 gare da 23 minuti + 1 giro

CLASSIFICA OVER 35

Diamo il benvenuto a tutti gli Over 35 con importanti premi d'onore.

PREMI (vedi Reg.Sportivo)

Al vincitore del Trofeo sarà data la possibilità di correre nel 2010 in una categoria superiore a condizioni fortemente scontate. Il 2° classificato del Trofeo ed il 1° classificato di classe B avranno in uso gratuito per la stagione 2010 una Gloria C8F "Cup". Inoltre il pilota che avrà realizzato in gara il giro più veloce di ogni week end avrà in omaggio un treno di pneumatici.

MASSIMA SICUREZZA

Oltre ad essere conformi a tutte le prescrizioni FIA, le Gloria sono anche dotate di un crash box frontale in carbonio strutturale omologato FIA e di esclusivi dispositivi che impediscono i frequenti e pericolosissimi "decolli" tipici delle altre monoposto.

GRANDE VISIBILITA'

Gloria ha sempre offerto ai suoi piloti più visibilità di altre categorie. Oltre alle cronache delle gare altre 20 pagine pubblicitarie su Autosprint e Sportauto presenteranno il Campionato e i protagonisti di ogni gara. **Nessun'altra categoria lo fa!** Inoltre ogni gara verrà ripresa da una troupe professionale e da on board camera.

PARCO VETTURE NUOVISSIMO

Tutte le auto C8F sono prodotte nel 2009; anche le auto di classe B (B5), prodotte dal 2005 al 2008, devono obbligatoriamente sottoporsi ad un controllo generale e alla revisione completa del motore per poter essere ammesse. La maggior parte delle monoposto della F.Azzurra sono state costruite nel 2002.

FORMULA PRIMI PASSI

Tutti, dai 18 agli "anta", possono vivere l'emozione di un weekend da pilota alla guida di una veloce B5, assistiti dallo staff Gloria anche con consigli di guida. Due formule possibili (prezzi Iva esclusa)
- 1 giorno di test + 1 w/e di gara: 8.500 €
- 1 giorno di test + 2 w/e di gara: 13.900 €
Se sei completamente digiuno di guida agonistica c'è la possibilità di fare altri giorni di test preparatori a costi limitati.

info@gloriacars.com
www.gloriacars.com

Via Cavaglia, 3a - 10020 Cambiano (TO)
Tel/Fax 011.944.24.04





Il capo espionatorio

di Massimo Costa

La Spy Story è alle spalle. Trovati i colpevoli, pagata la multa di 100 milioni alla FIA, la McLaren aveva iniziato un'operazione "simpatia" che con la vittoria di Lewis Hamilton nel campionato dello scorso anno aveva raggiunto il suo apice. Prima ancora, la cena nel paddock con gli uomini Ferrari, Ron Dennis che si concedeva amorevolmente ai microfoni. E ancora, la sua uscita di scena, il ruolo di team principal affidato a Martin Whitmarsh (a sinistra assediato dai giornalisti), ritenuto competente, signorile. Ma ecco che alla prima gara del dopo Dennis (comunque presente a Melbourne), la McLaren finisce subito nella bufera. Dave Ryan, almeno questa è la versione ufficiale, impone ad Hamilton di raccontare una storia diversa dalla realtà. Quella che a Melbourne, Jarno Trulli, in regime di safety-car nei chilometri finali del GP, lo ha superato volutamente e non perché ha rallentato. Come invece realmente accaduto, e dimostrato dalla conversazione radio tra Hamilton e il box McLaren. Perché si temeva che il pilota inglese, che a sua volta aveva passato Trulli leggermente uscito di pista, potesse essere penalizzato. La bugia è stata smascherata. Ryan, in McLaren dal 1974, allontanato venerdì mattina, prima dell'inizio della seconda sessione di prove libere. Whitmarsh ha deciso così, la colpa cade tutta su Ryan. Ma ci si chiede: è possibile che non ci sia un consulto tra tutto il vertice del team prima di incontrare i commissari sportivi quando si deve dibattere un argomento così importante? E' veramente stata una scelta del solo Ryan, un'idea che gli è venuta in mente mentre camminava verso la direzione gara? Veramente si pensava che il dialogo via radio di Hamilton non venisse ascoltato? E Lewis, che ai giornalisti dopo il GP australiano aveva detto la verità, perché non ha avuto il carisma di rifiutare la richiesta di Ryan? Perché ha accettato di raccontare una bugia? Pensava veramente di fare il furbo? Hamilton, adesso fa l'arrabbiato nei confronti della McLaren. Ma ci pare che sia abbastanza grande per ragionare con la propria testa. Quello che ha detto ai commissari FIA è inaccettabile. Che delusione.

Che partenza Rosberg

Giro di ricognizione

Kubica accusa problemi al motore e al via rimane fermo, ma è evitato da tutti.

Partenza

Rosberg dalla seconda fila sfilata Trulli e, all'interno, ha la meglio su Button alla prima curva. L'inglese gira largo e viene infilato da Alonso. Bell'avvio di Raikkonen. Kubica riparte mentre Kovalainen commette un errore e va nella ghiaia, ritirandosi.

1° giro

Buemi danneggia il muso e si ferma a sostituirlo, Kubica invece si ritira.

10° giro

Alonso, che si difendeva da Raikkonen da diverse tornate, viene sorpreso dal finlandese che così sale al sesto posto. Gran bagarre nel 12°

passaggio tra Alonso e Webber, ma alla fine è l'australiano ad avere la meglio.

18° giro

Inizia a piovere leggermente, si ferma Raikkonen e monta gomme da bagnato. Forse troppo presto. Button si ferma il giro seguente (19°), ma monta le slick. Anche Massa effettua il pit-stop e come Raikkonen si ritrova con gli pneumatici rain. Raikkonen gira 12" più lento di Button... e sta rovinando le gomme da in quanto la pista è asciutta.

21° giro

Piove forte, Alonso fa una passeggiata nella ghiaia, tutti entrano ai box per montare le full-wet.

24° giro

Le posizioni: Button, Rosberg a 13"7, Trulli a 18"1, Bar-

richello a 22"9, poi Heidfeld, Webber, Hamilton, Massa, Glock, Piquet, Nakajima, Vettel, Alonso, Raikkonen che paga 1'30" di distacco da Button. Webber, dopo un lungo duello con Hamilton, si getta su Heidfeld e lo supera prendendo il quinto posto. Glock, che a differenza degli altri ha le gomme intermedie, viaggia 8" più rapido ed ora è sesto avendo superato Hamilton e Heidfeld. Rosberg va ai box per montare le intermedie seguito da Hamilton e Vettel, Trulli appare in difficoltà e viene passato da Barrichello, Webber e Glock.

Finale

Intermedie al 28° giro anche per Trulli e Barrichello, che aveva commesso un errore. La tornata seguente, tocca a Button e Webber. Glock è primo, Button lo insegue. Inizia a piovere forte. Button



supera Glock all'ultima curva e il tedesco intuisce che è meglio montare le gomme full-wet e al volo imbocca la pit-lane. Vettel, ottavo, si gira e si ritira. Testacoda per Fisichella che riparte. Button al 31° giro monta le gomme full-wet. Pioggia torrenziale: entra la safety-car. Bandiera rossa, impossibile proseguire.



*Rosberg scatta
come una molla
dalla seconda fila
e prende la testa
della gara*



L'ordine di arrivo, domenica 5 aprile 2009

- 1 - Jenson Button (Brawn BGP001-Mercedes) - 31 giri 1h10:59.092
- 2 - Nick Heidfeld (BMW Sauber F1.09) - 22.722
- 3 - Timo Glock (Toyota TF109) - 23.513
- 4 - Jarno Trulli (Toyota TF109) - 46.173
- 5 - Rubens Barrichello (Brawn BGP001-Mercedes) - 47.360
- 6 - Mark Webber (Red Bull RB4-Renault) - 52.333
- 7 - Lewis Hamilton (McLaren MP4/24-Mercedes) - 1:00.733
- 8 - Nico Rosberg (Williams FW31-Toyota) - 1:11.576
- 9 - Felipe Massa (Ferrari F60) - 1:16.932
- 10 - Sebastien Bourdais (Toro Rosso STR4-Ferrari) - 1:42.164
- 11 - Fernando Alonso (Renault R29) - 1 giro
- 12 - Kazuki Nakajima (Williams FW31-Toyota) - 1 giro
- 13 - Nelson Piquet (Renault R29) - 1 giro
- 14 - Kimi Raikkonen (Ferrari F60) - 1 giro
- 15 - Sebastian Vettel (Red Bull RB4-Renault) 1 giro
- 16 - Sebastien Buemi (Toro Rosso STR4-Ferrari) - 1 giro
- 17 - Adrian Sutil (Force India VJM02-Mercedes) - 1 giro
- 18 - Giancarlo Fisichella (Force India VJM02-Mercedes) - 2 giri

Giro più veloce: Jenson Button, 1:36.641

Ritirati

- 2° giro - Robert Kubica - Motore
- 1° giro - Heikki Kovalainen - Fuori pista

La classifica piloti

1. Button 15; 2. Barrichello 10; 3. Trulli 8.5; 4. Glock 8; 5. Alonso, Heidfeld 4; 7. Rosberg 3.5; 8. Buemi 2; 9. Hamilton 1.5; 10. Bourdais 1; 11. Webber 0.5;

La classifica costruttori

1. Brawn GP 25; 2. Toyota 16.5; 3. Renault, BMW 4; 5. Williams 3.5; 6. Toro Rosso 3; 7. McLaren 1.5; 8. Red Bull 0.5.



Webber ed Heidfeld in lotta sotto la pioggia

Stella Bruno

Rimarrà scolpita nella storia televisiva l'intervento dell'inviata RAI. Quando il caos iniziava a regnare nella pit-lane, ci ha informato così: "Schumacher è stato incaricato di controllare l'intensità della pioggia".

10
con lode

Jenson Button

Una imprecisione al via, l'impossibilità di replicare a chi spingeva forte aiutato dal Kers. Poi però, è emerso con decisione, come in qualifica. Attento, preciso, deciso nei sorpassi. Tutto quello che fa è perfetto. E' il suo momento

10

Nico Rosberg

Una splendida partenza, dalla seconda fila al primo posto in pochi metri. Poi, quei chilometri trascorsi in testa alla corsa con una serie di giri più veloci. Meritava molto di più di uno scialbo ottavo posto, figlio di una strategia non perfetta del team.

9

Timo Glock

Una bella corsa, ha dato il meglio di sé con le gomme intermedie girando 7" più rapido dei suoi rivali e recuperando un sacco di posizioni. Senza commettere errori. Quando è stato superato da Button, per la prima posizione, all'ultima curva, è stato intelligente nel prendere subito la via dei box per montare le full-wet non lasciandosi trascinare dalla bagarre.

9

Nick Heidfeld

Incredibile come riesca a trarre sempre vantaggi dalle gare più difficili. I tanti anni di F.1 lo aiutano a leggere al meglio certe situazioni. Solo sette giorni prima pareva disperso tra le vie di Melbourne. Heidfeld è così, a volte non c'è, a volte prende le coppe.

9

Jarno Trulli

Stupendo in qualifica, al via non è brillante. Tiene duro al secondo posto, nel momento del caos della pioggia non è favorito dalle gomme che monta e finisce giù dal podio.

8

Kimi Raikkonen

Una partenza da duro, un bel duello con Alonso, che ha superato con intelligenza costringendo lo spagnolo all'errore. Poi, il marasma del box Ferrari che lo ha umiliato.

7

Rubens Barrichello

Una gara alla... Barrichello. Ha recuperato bene dalla quinta fila, ma nella classifica finale non è sul podio. Si avvicina un ruolo da seconda guida anche alla Brawn.

7

Mark Webber

Il 6° posto finale è un piccolo premio alla sfortuna avuta in Australia. Bello il duello che lo ha opposto ad Alonso. E' piaciuto anche il suo darsi da fare, nel ruolo di uomo GPDA, per convincere i piloti a non prendere il via dopo l'interruzione con la bandiera rossa.

7



IL PAGELLONE



Lewis Hamilton

Con una McLaren che non sta dritta, lui combatte. Nonostante la figuraccia rimediata, per la bugia raccontata ai commissari FIA, il campione del mondo al volante dimostra che quel numero uno non è lì per caso. Ammirabile.

6,5

Fernando Alonso

Con tanta benzina a bordo, è costretto a controsterzi continui. Si difende finché può, è commovente nel suo non arrendersi all'evidenza. Ma questa Renault è un disastro. A Briatore non resta che urlare contro chi è più bravo di lui incolpandolo di agire fuori dalle regole.

6,5

Felipe Massa

Brutta gara. Anche prima dell'arrivo della pioggia non ha lasciato il segno. Tornando alla qualifica, un vice campione del mondo non dovrebbe accettare di completare solo 4 giri, ma imporsi.

5

Sebastian Vettel

Grande in qualifica, ancora un errore in gara. Sta diventando una pessima abitudine. Nelle pur difficili condizioni finali del GP il tedesco della Red Bull è praticamente stato l'unico a girarsi e a non venire classificato.

5

Sebastien Buemi

Un musetto subito danneggiato, un errore in qualifica che lo ha relegato ultimo. Dalla grande prova di Melbourne agli errori di Sepang. Ma ci sta, è pur sempre un debuttante.

5

Sebastien Bourdais

L'insufficienza la merita prima di tutto perché auspicava che la gara ripartisse. Praticamente l'unico a sperarlo. In barba alle più elementari norme di sicurezza. Poi, perché non ha fatto la differenza quando pioveva. Poteva essere una buona occasione, ma è rimasto nell'ombra.

5

Giancarlo Fisichella

Altro weekend negativo. Come la Ferrari, anche alla Force India hanno montato le full-wet quando ancora non pioveva col risultato che il romano le ha degradate completamente con la pista asciutta. Poi si è girato.

5

Adrian Sutil

Impalpabile, critica l'inguidabilità della vettura con la pioggia.

5

Kazuki Nakajima

Assolutamente deludente. Doveva cancellare l'errore di Melbourne, ha cancellato se stesso.

4

Heikki Kovalainen

Finisce fuori traiettoria, poi nella ghiaia, al 1° giro. Come un pivello. Non si aiuta così un team in difficoltà.

4

Nelson Piquet

Sembra di sparare sulla Croce Rossa...

2



Mark Webber attende di ripartire



IL PAGELLONE

Michael Schumacher

Quando via radio Ross Brawn gli indicava il cammino e lui si limitava a guidare, non ne sbagliava una. O quasi... Adesso che qualche dritta la deve dare lui al muretto box Ferrari, non ne azzecca una.

0

Luca Baldisserri

Sempre impreciso nelle sue dichiarazioni, questa volta si è eclissato. La Ferrari preferisce lavare i panni sporchi in famiglia. Sarà stato lui a decidere la strategia del sabato? E della domenica? Mah, boh, chissà, però...

0

Bernie Ecclestone

Lo ringraziamo per aver permesso a noi europei di dormire serenamente domenica mattina, senza le solite levatacce che dovevamo fare per seguire i GP asiatici. Ma se veramente gli avevano detto che nel tardo pomeriggio c'era il rischio buio e monzone, allora Ecclestone e la FIA hanno esagerato a imporre le ore 17 per la partenza, le 11 dalle nostre parti. Ci accontentavamo anche di alzarci per le 9... Ovviamente, il motivo è da ricercare nella maggiore pubblicità televisiva...

0

Robert Kubica

Il polacco non è giudicabile con quel motore che si rompe nel giro di ricognizione.

n.g.



Heidfeld in lotta con Hamilton



Professor Séb

di Claudio Pilia

AAA avversario per Sébastien Loeb cercasi.

Affiancato dal monegasco Daniel Elena, l'Extraterrestre di Haguenau ha fatto 51, come Alain Prost in Formula 1. E, ancora una volta, ha riscritto la storia della serie iridata. Anche se, già alla fine del mese in Argentina, potrebbe diventare il transalpino più decorato di sempre nelle grandi competizioni a motore. Non ha potuto fare altro che alzare bandiera bianca, Mikko Hirvonen.

"Stiamo mettendo poca pressione a Seb, ma è tutto quello che possiamo fare. In fin dei conti, otto punti sono meglio di niente", ha fatto sapere il ragazzo di Jyväskylä, con tono da sconfitta, considerato anche il vantaggio dell'errore commesso dall'avversario al venerdì. In Portogallo, come sempre, si è visto un grande spettacolo; colpi di scena, il ritorno di Marcus Gronholm (ritiratosi con la Subaru), scossoni al vertice, incidenti e sfi-

de al decimo di secondo non sono mancate durante tutto l'arco del weekend. Verrebbe da dire che si è vissuto un rally mondiale degno di essere chiamato tale. C'è un però. A vedere la classifica, e ancora di più i protagonisti al traguardo, si evidenzia una preoccupante carenza di piloti carismatici e Costruttori. Tasto dolente sul quale il presidente della FIA Max Mosley, in visita in terra lusitana (dopo essere stato in Irlanda), ha intenzione di porre rimedio. Infatti, numerosi sono stati i colloqui con i responsabili dei Costruttori e con la Stanza dei bottoni dei rally. *"Il Mondiale Rally è seguito in tutto il mondo, piace agli appassionati quanto la Formula 1, perciò occorre sfruttare questo successo commerciale"*, ha spiegato Mosley sabato pomeriggio. Ci vuole una svolta, insomma. Magari, come spiegato in una conferenza stampa, interessandosi anche alle strutture private, oltre che alle Case costruttrici...

"Per me, se non ci sono altri Costruttori, non ci sono tanti piloti; non riesco a vedere uno sport che possa andare avanti senza le Case. Magari potrebbe fare un campionato di seconda divisione per i piloti privati e i giovani. Ad alto livello, senza i Costruttori non avrai le macchine, i piloti, i soldi o i media. Forse sbaglio, ma non credo..."

Olivier Quesnel

Hirvonen con Lehtinen, Sordo con il navigatore Marti e l'immancabile Elena. Tutti ai piedi di sua maestà Sébastien Loeb, giunto in Portogallo alla 51.ma vittoria iridata





L'ordine di arrivo, domenica 5 aprile 2009

1. Loeb/Elena (Citroen C4) in 3.53'13"1
2. Hirvonen/Lehtinen (Ford Focus) a 24"3
3. Sordo/Marti (Citroen C4) a 1'45"4
4. P.Solberg/Mills (Citroen Xsara) a 2'44"6
5. H. Solberg/Menkerud (Ford Focus) a 5'46"3
6. Ostberg/Unnerud (Subaru Impreza) a 6'20"8
7. Villagra/Diaz (Ford Focus) a 12'59"5
8. Al Qassimi/Orr (Ford Focus) a 18'21"7

La classifica Piloti

1. Loeb 40, 2. Hirvonen 30, 3. Sordo 23, 4. Petter e Henning Solberg 14, 6. Wilson 8, 7. Latvala 6, 8. Villagra 4.

La classifica Costruttori

1. Citroen 64, 2. Ford 40, 3. Stobart 27, 4. Citroen Junior Junior 11, 5. Munchi's 7

"Non voglio prendere rischi, sbagliare e non prendere punti. C'erano delle sezioni in cui si andava al massimo in mezzo alla polvere, senza riuscire a vedere nulla. A sole tre prove speciali dall'arrivo, sembra che ci dovremo accontentare di un secondo posto."

Mikko Hirvonen



Scotta il sedile di Latvala

Il sedile di Jari-Matti Latvala, dopo l'ennesima debacle in Algarve, è diventato rovente. Il lungo elenco di errori commessi tra la stagione passata - durante la quale è stato punito con una "retrocessione" nel team satellite Stobart - inizia a pesare pesantemente all'interno della scuderia dell'Ovale Blu. Sebbene si continui a dare fiducia: "Siamo felici dei tempi di Jari-Matti", fa sapere il gran capo Malcolm Wilson. "Non stava andando fortissimo (nella curva incriminata, ndr), ma ha avuto l'incidente in una curva lenta che aveva segnalato con una 'doppia attenzione' nelle sue note. È un peccato, Jari-Matti stava facendo bene. Guiderà con noi anche in Argentina, come programmato, abbiamo il 100% della fiducia nelle sue capacità."



**Velocissimo il primo giorno
Marcus Gronholm, di ritorno
dopo un anno di assenza,
ha terminato la sua avventura
con la Subaru Impreza,
uscendo di strada
nel primo impegno del sabato**



Briscoe le az

di Marco Cortesi

Ryan Briscoe conquista il quarto successo IndyCar sul tracciato cittadino di St. Petersburg

L'apertura stagionale della IndyCar 2009 a St. Petersburg porta in dote a Ryan Briscoe la quarta vittoria in carriera. Decisiva per l'australiano è stata la prima sosta anticipata che, grazie alla susseguente "caution", gli ha consentito di conquistare la testa. Il piede non è comunque mancato: quando Justin Wilson, grazie ad un veloce pit-stop, si è riportato davanti a tre quarti di gara, Briscoe ha provveduto con una staccata da manuale, alla prima occasione utile, a riprendersi al comando. In seconda piazza, Ryan Hunter-Reay ha regalato al team Vision il miglior risultato di sempre evitando di commettere



zzecca tutte

errori ed approfittando di ogni varco possibile. Dietro a Wilson, che ha completato il podio dopo aver comandato le fasi iniziali, si è piazzato Dario Franchitti, seguito da Tony Kanaan e Will Power. Solo settimo ha concluso il poleman Graham Rahal, toccato da Kanaan pochi metri dopo lo start. I principali contatti hanno coinvolto dapprima Danica Patrick e Raphael Matos, poi Robert Doornbos, Dan Wheldon e Hideki Mutoh. Un peccato per l'inglese che, alla prima con il team Panther, aveva mostrato buona padronanza della situazione. Guai anche per Scott Dixon, vistosi prima "rubare" la piazzola del box da Will Power, poi spedire a muro da una toccata con Hideki Mutoh.





La cronaca Giro dopo giro

Le emozioni, nell'apertura stagionale della IndyCar Series 2009 a St. Petersburg, iniziano con una super-partenza, che vede cinque vetture affiancate all'ingresso della prima curva. Mentre con uno strepitoso sorpasso all'interno Franchitti si porta al secondo posto, Graham Rahal finisce in testacoda toccato da Kanaan. Nelle fasi concitate del via il più danneggiato è però Conway, spedito in testacoda e costretto al ritiro. Mentre Kanaan e Rahal iniziano la loro rimonta, Wilson ringrazia, riuscendo ad allungare anche grazie alle gomme morbide montate dal team Coyne. Subito dietro, ma non in grado di andare all'attacco, si attesta Franchitti, davanti a Briscoe, Power e ad un velocissimo Manning. I pit-stop per le vetture con gomme morbide iniziano prima del 20esimo giro, tranne che per Wilson: ottimo il lavoro del britannico nel mantenere la leadership e conservare i suoi pneumatici. Al giro 32 però cambia tutto: tre contatti separati portano in pista la safety-car. Il botto più violento coinvolge Matos e la Patrick, con il brasiliano che in un tentativo improbabile di sorpasso nella parte più veloce della pista fa finire entrambi nelle gomme.

Con la fase dei pit-stop, ad essere favoriti sono i piloti con la sosta già alle spalle: Briscoe prende la testa, davanti a Wheldon e Viso. Disastro per Power, che arriva lungo nella piazzola di Dixon, penalizzando entrambi. Mentre Franchitti si ritrova bloccato da uno spento Doornbos, Wilson, un po' più deciso, conquista il terzo posto con tre brillanti sorpassi. Dietro a Viso, quarto, la metà gara vede Hunter-Reay tenere agevolmente la quinta piazza alle spalle Franchitti. Wheldon, al secondo posto, tiene duro anche dopo la seconda situazione di caution, respingendo Wilson col coltello tra i denti e permettendo a Briscoe l'allungo. In sesta e settima piazza, Rahal e

Kanaan tentano di riportarsi davanti, mentre Manning, ottavo mantiene un ritmo elevato. La terza caution conduce ancora le vetture dei leader ai box. A spuntarla dalla roulette dei cambi è a sorpresa proprio il leader iniziale Wilson, che si riporta al comando, mentre Wheldon perde posizioni ed Ernesto Viso è costretto al ritiro. Al giro numero 80 continua (e finisce) la giornata nera di Dixon, che piega una sospensione in un contatto con Mutoh e va dritto contro le protezioni in curva 3. Alla ripartenza, Briscoe è un fulmine, infilandosi all'interno di Wilson, che tramortito apre la porta a Ryan Hunter-Reay. Nel mentre, arriva il disastro di Robert Doornbos, che si tocca con Wheldon in un tentativo simile a quello di Matos, coinvolgendo altre due vetture. Si prepara uno shootout di 8 giri: al restart, Briscoe chiude con decisione la porta a Hunter-Reay, e conduce con relativa tranquillità. Anche quando Tagliani sperona Andretti, la corsa riprende senza cambiamenti, portando in casa Penske il secondo successo consecutivo dopo la vittoria di Surfers Paradise.

MOMENTO CLOU

Giro 36: Raphael Matos entra "a gamba tesa" su Danica Patrick. Entrambi finiscono a muro e Ryan Briscoe, che si era appena fermato ai box, approfitta delle soste altrui e prende il comando



Dopo la pole di sabato, la gara di Graham Rahal è stata compromessa da un contatto alla prima curva con Kanaan

L'ordine di arrivo, domenica 5 aprile 2009

- 1 - Ryan Briscoe - Penske - 100 giri
- 2 - Ryan Hunter-Reay - Vision - 0.4619
- 3 - Justin Wilson - Coyne - 0.9490
- 4 - Dario Franchitti - Ganassi - 1.5230
- 5 - Tony Kanaan - AGR - 2.3214
- 6 - Will Power - Penske - 3.4622
- 7 - Graham Rahal - NHL - 4.0672
- 8 - Darren Manning - D&R - 4.7283
- 9 - Vitor Meira - Foyt - 5.9559
- 10 - Alex Tagliani - Conquest - 1 giro
- 11 - Robert Doornbos - NHL - 3 giri
- 12 - Stanton Barrett - 3G/Beck - 4 giri

Giro più veloce: Justin Wilson - 1:03.2440

Ritirati

- Marco Andretti - 94 giri
- Dan Wheldon - 86
- Hideki Mutoh - 86
- Scott Dixon - 80
- EJ Viso - 75
- Ed Carpenter - 71
- Danica Patrick - 31
- Raphael Matos - 31
- Mario Moraes - 31



Un errore di Will Power ha compromesso il primo pit-stop di Scott Dixon, spedendolo in fondo al gruppo

Lampo di Nunes

di Massimo Costa

Il vincitore che non ti aspetti. Diego Nunes, del team Piquet GP si è imposto per la prima volta in una gara GP2. E con il piglio del dominatore. Il brasiliano non aveva fino ad oggi mostrato particolari qualità, ma in Malesia è parso un altro pilota rispetto a quello che conoscevamo. Deciso e rapido in qualifica tanto da conquistare il secondo tempo assoluto. Determinato, sicuro come un veterano, in gara. Facilitato dall'assenza del poleman Jerome D'Ambrosio, costretto ai box ancora prima del via per problemi alla trasmissione, Nunes non si è fatto sfuggire l'occasione. Partito in testa, abile nel tenere alle spalle un combattivo Vitaly Petrov alla prima curva, aiutato da un mezzo perfetto su questo tracciato, Nunes ha via via guadagnato metri preziosi viaggiando sempre comodamente con oltre 2-3 secondi di vantaggio sugli inseguitori. Anche nella fase del pit-stop, Nunes è stato freddo quanto basta per non farsi prendere dall'ansia quando vedeva Kamui Kobayashi negli specchietti. Il giapponese della Dams, ha corso di esperienza, anticipando tutti nel primo pit-stop, non lasciandosi prendere dalla frenesia quando il podio pareva lontano. Kobayashi ha quindi conquistato un ottimo secondo posto. Il lombardo della Durango, ha lottato come suo solito acchiappando l'ottava piazza (peccato per il tempo perso nel pit-stop) che gli è poi valsa la pole per gara 2. Sul terzo gradino del podio, James Jakes della Super Nova che piazza un bel colpo per se stesso e per la squadra di David Sears. Jakes era partito molto male dalla seconda fila, ma ha saputo ricostruire ciò che aveva distrutto nelle primissime fasi di corsa. Il successo del team Piquet GP è stato completato dal quarto posto di

Roldan Rodriguez. Consistente la corsa di Yelmer Buurman, ritrovatosi terzo nei primi giri, poi quinto all'arrivo con la Dallara del team Ocean. Vitaly Petrov si è dovuto accontentare del sesto posto finale, non certo quello che si aspettava. Solo settimo Pastor Maldonado, autore di una partenza da cineteca che lo aveva proiettato al terzo posto. Il venezuelano della ART ha poi sfoggiato le cose peggiori del suo repertorio, con un paio di errori che gli hanno fatto perdere terreno. A parte Valsecchi, giornata non felice per gli altri italiani. on certo nella Euro Series.



MOMENTO CLOU

Il poleman D'Ambrosio non si schiera per il via, per la rottura della trasmissione. Nunes si ritrova in prima fila, da solo e non ha problemi a gestire al meglio la partenza



Nunes festeggiato... a dovere



La cronaca Giro dopo giro

D'Ambrosio e Rigon non si schierano per motivi tecnici. Al via, Villa si pianta, Nunes si invola verso la prima curva difendendo da Petrov mentre Maldonado conquista la terza posizione. Subito KO alla prima curva Mortara per rottura del semiassale. Al 1° giro: Nunes, Petrov, Kobayashi, Maldonado, Buurman, Jakes, Rodriguez, Al Fardan, Valsecchi. Nunes segna il giro più veloce in 1'49"458, Valsecchi supera Al Fardan. Da segnalare il buon avvio di Perez, da 18° a 10°. Maldonado perde posizioni dopo essere andato largo in una curva. Van der Garde viene punito con uno stop-and-go per partenza anticipata. Kobayashi avvicina Petrov e deve guardarsi da Jakes. Al 7° giro, il giapponese è il primo a entrare ai box per il cambio gomme. Petrov commette un errore e lascia andare Jakes, poi Buurman, Rodriguez, Valsecchi, Al Fardan, Maldonado. Il venezuelano fa un altro errore mentre Razia si ritira lungo la pista mentre era 14°. Valsecchi al 10° passaggio ha un problema alla ruota posteriore sinistra nella fase del pit-stop e perde tempo prezioso. Si ritira anche Perez con una fumata che esce dal posteriore della sua monoposto. Nunes fa la sosta al 13° giro, men-

tre Bonanomi, risalito 5° per avere ritardato il pit-stop, quando va ai box non riesce a ripartire e deve essere spinto dai meccanici. In testa c'è Al Fardan, atteso però per la sostituzione degli pneumatici, poi il leader virtuale Nunes, Kobayashi, Rodriguez, Buurman, Petrov, Maldonado, Valsecchi, Crestani, Gonzalez, Yamamoto. Bonanomi ritorna ai box per ritirarsi mentre Al Fardan cambia le gomme. Il pilota del Bahrain rientra in pista sesto, ma viene superato in fretta da Maldonado e Valsecchi. Nunes ha un vantaggio di 4" su Kobayashi e realizza anche il giro più veloce in 1'48"698, che sarà poi battuto da Villa, fuori dai giochi dopo lo stallo al via. La corsa vive sulla rincorsa di Jakes su Kobayashi, che però tiene con sicurezza il secondo posto fino al traguardo. Valsecchi duella con Maldonado per la settima piazza, ma finiscono nell'ordine.

L'ordine di arrivo di gara 1, sabato 4 aprile 2009

- 1 - Diego Nunes - Piquet GP - 1.00'46"668
- 2 - Kamui Kobayashi - Dams - 8"361
- 3 - James Jakes - Super Nova - 9"150
- 4 - Roldand Rodriguez - Piquet GP - 13"874
- 5 - Yelmer Buurman - Ocean - 16"805
- 6 - Vitaly Petrov - Barwa Addax - 41"457
- 7 - Pastor Maldonado - ART - 42"007
- 8 - Davide Valsecchi - Durango - 42"381
- 9 - Hamad Al Fardan - iSport - 51"152
- 10 - Rodolfo Gonzalez - FMSI - 53"240
- 11 - Alvaro Parente - Meritus - 54"435
- 12 - Sakon Yamamoto - ART - 59"958
- 13 - Michael Herck - DPR - 1'01"473
- 14 - Giedo Van der Garde - iSport - 1'02"518
- 15 - Fabrizio Crestani - Ocean - 1'11"958
- 16 - Giacomo Ricci - DPR - 1'34"318
- 17 - Ricardo Teixeira - Trident - 1'50"428
- 18 - Michael Dalle Stelle - Durango - 1'51"455
- 19 - Javier Villa - Super Nova - 1 giro
- 20 - Kevin Nai Chia Chen - FMSI - 1 giro

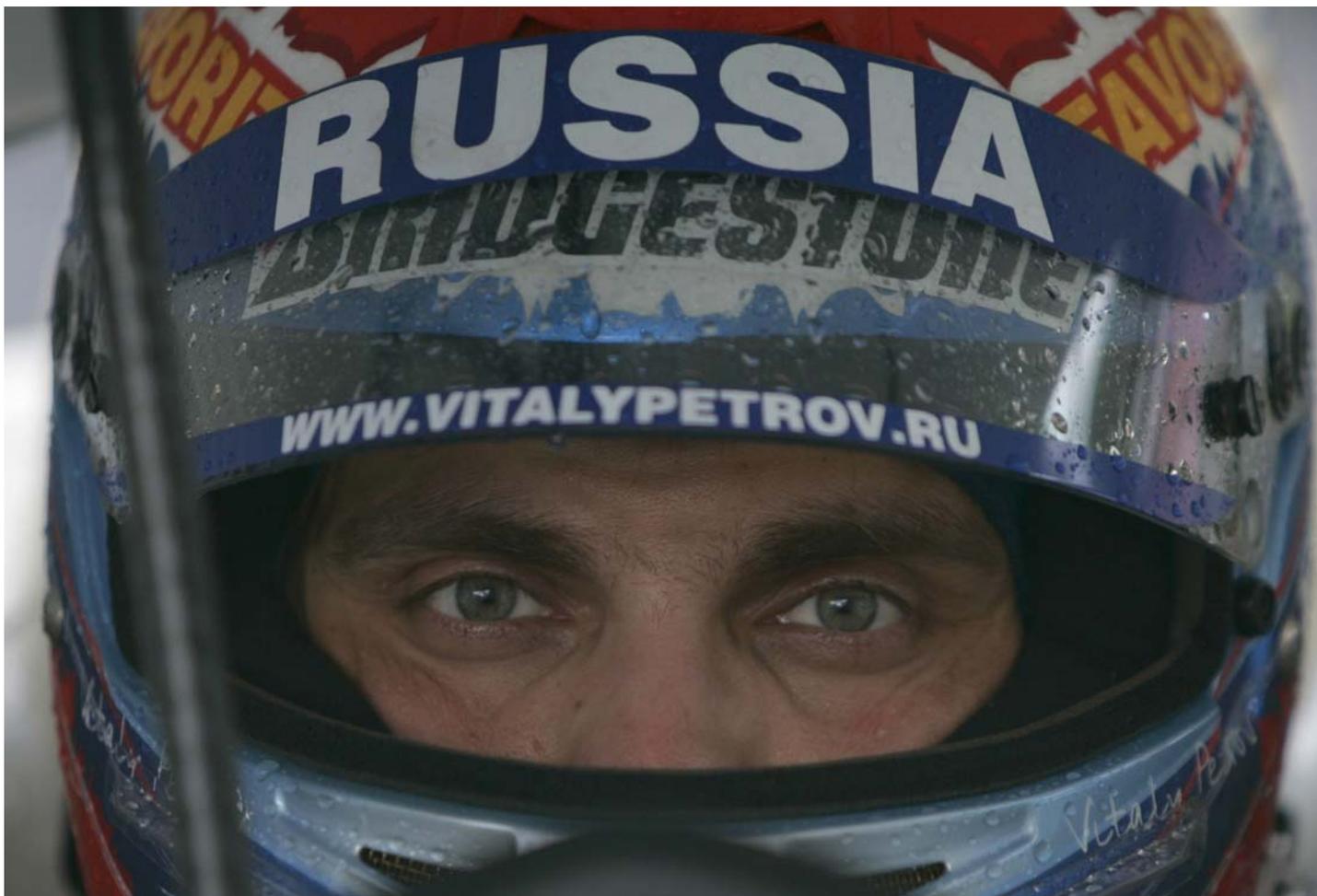
Giro più veloce: Javier Villa 1'48"208

Ritirati

- 16° giro - Marco Bonanomi
- 14° giro - Sergio Perez
- 10° giro - Luiz Razia
- 0 giri - Edoardo Mortara

Non partiti

- Jerome D'Ambrosio
- Davide Rigon



Petrov di forza Valsecchi spera

di Massimo Costa

Vitaly Petrov torna alla vittoria in GP2 Asia affermandosi al termine di una gara difficile, condizionata dalla pesante pioggia caduta nei minuti che precedevano la partenza. Il russo del Barwa Addax, terzo dopo che la safety-car aveva aperto le ostilità "scaldando" i 26 protagonisti, si è costruito il successo superando prima Davide Valsecchi al 5° giro, poi Pastor Maldonado all'11° passaggio. Petrov ha poi gestito la gara sprint tenendo a bada con tranquillità il venezuelano della ART. Una vittoria che ridà morale a Petrov, ultimamente messo in riga dal giovane compagno di squadra Sergio Perez,

e un podio che ci voleva per Maldonado, che questa volta non ha commesso particolari errori. Bisogna però sottolineare che stiamo parlando della seconda corsa, che ha permesso ai piloti di schierarsi sulla griglia di partenza in base alle posizioni rovesciate di gara 1... Un podio che ha visto anche Davide Valsecchi occupare il terzo gradino. Il pilota lombardo della Durango ha tenuto la testa per i primi chilometri partendo davanti a tutti, poi ha dovuto arrendersi a Maldonado e a Petrov. Valsecchi, grazie al fatto che Kobayashi non ha preso punti, è ora 13 lunghezze dal giapponese quando al termine del campionato mancano le due gare di Al Sakhir. A conferma che la vit-

toria nella main race di Sepang non è stata un colpo di fortuna, Diego Nunes ha concluso al quarto posto ribadendo la sua ottima forma questo weekend. Bene anche i rookie Hamad Al Fardan, quinto, e Sergio Perez, sesto dopo avere superato Kamui Kobayashi nell'ultimissimo giro. E avergli così tolto un punticino importante per la classifica generale, che tiene Valsecchi ancora in corsa per il titolo a una tappa dal termine. Kobayashi ha comunque disputato una buona prova dopo aver perso posizioni nei primi giri. La sua poderosa rimonta, da 11° a 6°, è però stata interrotta, come detto, da Perez che lo ha sospinto fuori dai punti.



Valsecchi si difende da Maldonado e Petrov

La cronaca Giro dopo giro

Piove e la partenza viene ritardata di una decina di minuti. Si parte in regime di safety-car, ma Yamamoto e Chen rimangono fermi. Al via lanciato, dopo tre tornate, Valsecchi conduce su Maldonado e Petrov. Il venezuelano non perde tempo e subito affianca l'italiano che però reagisce prontamente. Jakes, terzo in gara 1, finisce in testacoda e si ritira. Buurman va largo. Al 5° passaggio, Maldonado supera Valsecchi che poi si vede passare anche da Petrov. Al 6° giro, Maldonado precede Petrov, Valsecchi, Al Fardan, Nunes, Rodriguez, Parente, Gonzalez, Van der Garde, Herck. Kobayashi è scivolato 11°, Crestani 12°, Ricci 13°, Mortara 16°, Bonanomi 18°, Rigon 19°, Dalle Stelle 21°. Nunes ha la meglio su Al Fardan per il quarto posto, Maldonado ha un vantaggio di 1"3 su

Petrov. Valsecchi realizza una serie di giri veloci, Kobayashi inizia la sua rimonta e rapidamente si mette dietro Herck e Van der Garde. Petrov intanto riduce il divario da Maldonado che sembra in difficoltà. Mentre Kobayashi guadagna altre due posizioni, Petrov scavalca Maldonado e si prende il primo posto. A dieci giri dal termine, Petrov è primo seguito da Maldonado, Valsecchi, Nunes, Al Fardan, Kobayashi, Gonzalez, Rodriguez, Perez, Parente. D'Ambrosio supera in regime di bandiere gialle, va lungo e rischia di centrare i commissari di percorso che stavano intervenendo su una vettura ferma; poco dopo riceve la nera dalla direzione gara per comportamento scorretto. Ricci sale all'undicesimo posto superando Van der Garde. Valsecchi tenta un attacco a Maldonado, senza esito. Giro finale da brivido per Perez che con forza si prende il sesto posto, ovvero l'ultimo punto disponibile, ai danni di Kobayashi. Petrov vince su Maldonado e Valsecchi.

L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 5 aprile 2009

- 1 - Vitaly Petrov - Barwa Addax - 20 laps 45:41.349
- 2 - Pastor Maldonado - ART - 2.914
- 3 - Davide Valsecchi - Durango - 4.339
- 4 - Diego Nunes - Piquet GP - 6.356
- 5 - Hamad Al Fardan - iSport - 21.539
- 6 - Sergio Perez - Barwa Addax - 24.489
- 7 - Kamui Kobayashi - Dams - 24.552
- 8 - Rodolfo Gonzalez - FMSI - 26.108
- 9 - Alvaro Parente - Meritus - 26.956
- 10 - Giedo Van Der Garde - iSport - 35.725
- 11 - Yelmer Buurman - Ocean - 37.306
- 12 - Roldan Rodriguez - Piquet GP - 37.683
- 13 - Davide Rigon - Trident - 44.390
- 14 - Marco Bonanomi - Meritus - 46.358
- 15 - Giacomo Ricci - DPR - 47.818
- 16 - Fabrizio Crestani - Ocean - 48.476
- 17 - Edoardo Mortara - Arden - 48.640
- 18 - Javier Villa - Super Nova - 1:09.849
- 19 - Ricardo Teixeira - Trident - 1:21.557
- 20 - Michael Dalle Stelle - Durango - 1:56.537

Ritirati

- 15° giro - Jerome D'Ambrosio
- 15° giro - Sakon Yamamoto
- 10° giro - Michael Herck
- 10° giro - Luiz Razia
- 6° giro - Kai Nai Chia Chen
- 5° giro - James Jakes

La classifica

1. Kobayashi 47; 2. Valsecchi 34; 3. Vitaly Petrov 28;
4. Hulkenberg e Rodriguez 27; 6. Perez 26; 7. D'Ambrosio 23; 8. Nunes 13; 9. Villa 12; 10. Mortara 11;
11. Bamber 8; 12. Maldonado, Yamamoto, Jakes, Van Der Garde 7; 16. Van Der Drift 5; 17. Buurman 4; 18. Al Fardan e Razia 2; 20. Parente 1.



Petrov precede Maldonado

MOMENTO CLOU

All'11° giro Vitaly Petrov, dopo vari attacchi, sorpassa Pastor Maldonado per la prima posizione e va a conquistare il primo successo nel campionato 2008/2009 nella GP2 Asia

Treluyer apre la F.Nippon

Benoit Treluyer conquista sul tracciato del Fuji la prima vittoria della stagione 2009 del Formula Nippon. Con quasi sei secondi di vantaggio su Takuya Izawa, al termine di una gara tiratissima, Treluyer ha portato a termine i 55 giri di corsa, regalando al team Impul il successo, arricchito anche dalla terza posizione di Kohei Hirate, poleman di questa corsa. Disastrosa gara per il campione della categoria del 2008, Tsugio Matsuda, che dopo una difficile qualifica che lo aveva visto ottavo, ha abbandonato il gruppo dopo solo sedici giri. Loic Duval è il primo dei piloti non nipponici al traguardo, in quarta posizione, al volante della prima monoposto con motore Honda. Prestazione positiva anche per un esordiente nella categoria, Keisuke Kunimoto, proveniente dal vivaio della Formula 3 giapponese, che ha concluso con la monoposto del team Le Mans in nona posizione.

Un Target di primo livello

di Antonio Caruccio

Titolare della Target, con esperienze in F.1 con la Minardi e nella americana CART, Roberto Venieri è uno dei maghi della F.3, categoria che affronta da diversi anni in Italia e all'estero, non disdegnando puntate a Macao. In mezzo, anche una parentesi nella spagnola Epsilon Euskadi dove nel 2007 ha vinto il titolo della F.Renault italiana ed europea nel ruolo di tecnico.

- Cosa si aspetta dalla stagione 2009 del campionato F.3?

"Il livello del campionato sarà molto alto per la presenza di tanti team e tanti piloti. Confido che la Federazione saprà tenere alto il livello e non ripeterà gli errori del passato, contenendo i costi e permettendo la sopravvivenza dei team per tutta la stagione, riconfermando il buon lavoro fatto d negli ultimi anni".

- Nel 2008 il suo team è tornato nella serie cadetta italiana in una partnership con BVM, dopo un'avventura all'estero. Come è maturata questa decisione?

"C'era un accordo personale con Mazzotti per disputare inizialmente il Formula Master. Poi abbiamo visto che nel panorama nazionale c'erano importanti ed interessanti sviluppi della Formula 3 e abbiamo deciso di dirottare su questa categoria il nostro progetto. Per quanto riguarda la divisione del lavoro, io mi occupo della gestione tecnica in pista, mentre BVM ha la gestione economica".

segue a pag 40

KONI



- Nel 2006 il suo team ha corso nel F.3 Tedesco con la SLC. Come valuta quella esperienza?

"Positivamente perché abbiamo trovato un'organizzazione impeccabile sotto ogni punto di vista, sia a livello sportivo sia tecnico, dove c'è una grande serietà nelle verifiche ed una trasparenza che mi ha molto colpito, cosa che purtroppo un po' manca in Italia. C'è anche una gestione dei costi diversi dal punto di vista del noleggio piste per test e prove libere".

- Fino al 2005 Target era uno dei più importanti team che partecipavano alla serie tricolore. Come maturò la decisione di lasciare la F.3 Italia?

"Sono espatriato in Germania perché non ero d'accordo con la decisione degli altri team manager di limitare i test e le vetture. In disaccordo con loro ho preso la mia decisione di andare all'estero e sono molto contento di questo perché ho vissuto una stagione con un'organizzazione perfetta. Purtroppo il programma di sviluppare una macchina nuova, la SLC, non è andato a buon fine per il fallimento dell'azienda a metà anno. Penso che quella macchina, con un giusto sviluppo alle spalle, poteva avere un grande potenziale. Personalmente, mi sono messo in stand by per un anno, andando a lavorare in Spagna con Epsilon, dove abbiamo monopolizzato il campionato di F.Renault italiano ed europeo, prima di ritornare in Italia con l'attuale impegno nel F.3 tricolore".

- Lo scorso anno avete raccolto un'ottima prestazione con Salvatore Cicatelli, che ha conquistato il terzo posto finale.

"Il 2008 è stata un'annata veramente positiva. Cerchiamo sempre di essere ad un alto livello con qualunque pilota ci capiti. Poi, come sempre accade, si deve trovare il giusto connubio tra una macchina performante ed un pilota competitivo per ambire al successo".

- Chi saranno i piloti della vostra formazione nel 2009?

"Abbiamo provato Daniel Zampieri, che con BVM corse nel Formula Renault e ci piacerebbe poter lavorare con lui. Poi siamo in trattative con Salvatore Cicatelli per la riconferma, e con il campione Formula Azzurra Edoardo Liberati.

- Obiettivo dichiarato per il 2009?

"Il nome del nostro team Target, in italiano significa "obiettivo". E il nostro è quello di vincere il campionato. Il successo si costruisce avendo una buona macchina, un buon pilota, ed una squadra di tecnici forti e competenti. Lo scorso anno ci eravamo prefissati un terzo posto e lo abbiamo raggiunto".

- Avete fatto esordire nell'ultima gara del 2008, a Vallunga, Daniel Mancinelli, che ha subito raccolto il podio. Cosa pensa del pilota marchigiano?

"Ho avuto un'ottima impressione di Daniel e ritengo sia uno degli migliori piloti italiani di questo periodo. Ho spinto affinché si accordasse con Mazzotti per la gara dello scorso anno e sono felice per il risultato conquistato. Ora lui disputa il Formula Renault 2000 per una questione di budget, ma penso che se avesse le giuste condizioni, come fare un giusto numero di test e conoscere al meglio la vettura, potrebbe fare molto bene nel mondo della Formula 3".



Salvatore Cicatelli



La favola di Dueck

di Massimo Costa

Tante sorprese nella prima gara stagionale della F.Renault Italia. A tagliare per primo il traguardo è stato il canadese Tyler Dueck della BVM Minardi che soltanto giovedì ha trovato l'accordo per disputare la stagione con la squadra di Giuseppe Mazzotti. Dueck ha preceduto Cristian Corsini del CG Motorsport ed il compagno di team Andrea Roda. E' stata una corsa ad eliminazione, che ha premiato i piloti più attenti e le cosiddette seconde linee. Dei primi dieci al via, soltanto tre hanno visto il traguardo: Dueck, Corsini e Amberg. Dueck, quinto in qualifica, ha saputo approfittare al meglio degli errori di chi lo precedeva e pur non salendo in macchina da cinque mesi non ha avuto difficoltà nel trovare il giusto ritmo in gara e nel prendere le misure a Corsini, superandolo al 4° giro. Poi, una volta secondo, si è trovato in testa quando Daniel Mancinelli ha dovuto scontare lo stop and go per partenza anticipata. Dal 7° al 14° e ultimo giro, Dueck ha controllato la corsa con freddezza tenendo a debita distanza Corsini. E gli attesi protagonisti? Mancinelli, secondo in qualifica, ha anticipato vistosamente il via. Scontata la penalizzazione che lo ha relegato nelle ultime posizioni. Il poleman Stefano Comini è invece rimasto vittima di un brutto incidente verificatosi al 2° giro. Matteo Davenia ha sbattuto alla Ascari dopo un contatto con Marco Betti. E' quindi stata chiamata in pista la safety-car, uscita dai box mentre sorraggiungeva Mancinelli, ma le bandiere gialle e il cartello SC erano già esposti. Il pilota marchigiano, primo ma in attesa di ricevere l'avviso di stop and go, ha rallentato mettendosi dietro alla safety-car. Comini, Genis Olive e Giovanni Venturini, in fila indiana, non hanno praticamente intuito quel che stava accadendo. Comini quando ha visto la vettura della direzione gara ha immediatamente rallentato spostandosi a destra, Olive non lo ha fatto e gli è piombato addosso decollando contro le reti. Vettura distrutta, pilota illeso. Venturini, per evitare di finire contro le due monoposto, ha sterzato baciando il guardrail. Nessuno dei tre piloti coinvolti ha riportato ferite, ma la dinamica dell'incidente è

grave perché dimostra che hanno ignorato le segnalazioni dei commissari e le più elementari norme di sicurezza. Successivamente, in fase di ripartenza dalla safety-car, i piloti hanno velatamente accusato Mancinelli di aver fatto troppo l'elastico costringendo chi era dietro a brusche frenate. Nel caos, Martin Scuncio ha tamponato Federico Scionti ed entrambi si sono ritirati. Di conseguenza, dietro a Dueck e Corsini c'è stato spazio per Bianca Steiner e Andrea Roda. Tra i due si è acceso un bel duello finché il pilota della BVM non ha passato all'esterno della prima variante la ragazza austriaca. Una buona gara la stava conducendo Stefano Carlet, alle spalle di Roda, ma all'8° giro si è ritirato. Una bella battaglia per il quinto posto si è sviluppata tra Nikolas Kvasai, Mattia Brugiotti e Stefano Colombo. Alla fine l'ha spuntata Colombo che ha superato entrambi. Interessante il debutto di Brugiotti (Tomcat) e Colombo (Cram) bravi a vedere il traguardo nelle zone alte della classifica tenendosi lontani dai guai.

L'ordine di arrivo di gara 1, sabato 4 aprile 2009

- 1 - Tyler Dueck - BVM Minardi - 13 giri 30'10"806
- 2 - Cristian Corsini - CG - 1"069
- 3 - Andrea Roda - BVM Minardi - 3"849
- 4 - Bianca Steiner - Steiner - 4"948
- 5 - Stefano Colombo - Cram - 15"300
- 6 - Mattia Brugiotti - Tomcat - 16"228
- 7 - Nikolas Kvasai - Facondini by Draco - 19"944
- 8 - Bernardo Arnaut - CO2 - 23"297
- 9 - Daniel Mancinelli - One - 26"216
- 10 - Antonino Pellegrino - Antonino - 31"694

Giro più veloce: Daniel Mancinelli 1'52"860

Ritirati

- 1° giro - Matteo Davenia
- 1° giro - Marco Betti
- 1° giro - Giovanni Venturini
- 1° giro - Genis Olive
- 1° giro - Stefano Comini
- 4° giro - Martin Scuncio
- 5° giro - Federico Scionti
- 6° giro - Romain Vozniak
- 8° giro - Zoel Amberg
- 8° giro - Stefano Carlet
- 11° giro - Federico Vecchi

Il vincitore Dueck



L'incidente di Olive





Daniel Mancinelli

Mancinelli number One

di Massimo Costa

Una lunga riunione, un briefing non preventivato, si è svolto prima del via di gara 2. La direzione della Renault ha voluto mettere i puntini sulle i dopo i fatti della prima corsa: l'incidente in presenza della safety-car, il comportamento non propriamente esemplare di Daniel Mancinelli in fase di ripartenza. E proprio il marchigiano della One Racing si è voluto far perdonare dal suo team dopo l'errore di sabato, quando era partito in netto anticipo beccandosi uno stop and go, disputando una gara 2 pressoché perfetta. Assente Genis Olive, che doveva scattare dalla prima fila, con la scocca danneggiata in seguito all'incidente di sabato, Mancinelli se l'è giocata con Stefano Comini fino al 5° giro. Poi, Mancinelli ha preso decisamente la testa inducendo all'errore Comini, largo a Lesmo al 9° passaggio. Da quel momento, il pilota diretto ai box da Fabiano Belletti ha potuto mettere metri importanti tra sè e lo svizzero del CO2 Motorsport, che non è più riuscito a prendergli la scia. Una vittoria importante per Mancinelli e per One Racing, ora già con la mente rivolta all'appuntamento del 18 aprile a Barcellona dove disputeranno la prima prova della Eurocup. Comini prende la coppa del secondo classificato, ma appariva dispiaciuto per non essersela giocata fino alla bandiera a scac-

chi. Anzi, ha anche rischiato di perdere tale posizione a favore dell'ottimo Giovanni Venturini, terzo e già sul podio nel weekend del debutto in F.Renault. Un ragazzo da tenere d'occhio. Corsa intelligente di Tyler Dueck. Il canadese vincitore di gara 1, dopo aver perso il terzo posto a favore di Venturini, si è messo il cuore in pace evitando rischi inutili e portando a casa i punti del quarto posto più quelli del giro più veloce, strappato all'ultimo giro. Dueck lascia Monza nell'insperato ruolo di leader del campionato. Bella la corsa di Andrea Roda, combattivo e quinto al traguardo davanti a Cristian Corsini, che con il sesto posto completa un weekend decisamente positivo e che lo vede secondo nella classifica generale con gli stessi punti di Mancinelli. Bella la gara di Martin Scuncio e Romain Vozniak, altri due rookie da seguire con attenzione. Peccato per Bianca Steiner, grintosamente quinta finché non è finita fuori pista. Sfortunato Federico Scionti: un problema al cambio lo ha costretto a partire dai box, ma il direttore di gara si è dimenticato di lui... Scionti ha ricevuto il semaforo verde dopo che le vetture di servizio erano già transitate. Con rabbia il romano ha recuperato fino a raggiungere il nono posto. Un testacoda ha fatto precipitare in ultima posizione Matteo Brugiotti, che lottava nel gruppetto che si contendeva la settima piazza.

L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 5 aprile 2009

- 1 - Daniel Mancinelli - One - 16 giri 30'22"380
- 2 - Stefano Comini - CO2 - 1"542
- 3 - Giovanni Venturini - CO2 - 3"769
- 4 - Tyler Dueck - BVM Minardi - 4"382
- 5 - Andrea Roda - BVM Minardi - 15"448
- 6 - Cristian Corsini - CG - 16"778
- 7 - Martin Scuncio - CO2 - 22"455
- 8 - Romain Vozniak - Facondini by Draco - 26"643
- 9 - Federico Scionti - One - 27"122
- 10 - Bernardo Arnaut - CO2 - 28"467
- 11 - Stefano Colombo - Cram - 28"847
- 12 - Nikolas Kvasai - Facondini by Draco - 39"830
- 13 - Antonino Pellegrino - Antonino - 40"182
- 14 - Mattia Davenia - Cram - 41"249
- 15 - Federico Vecchi - Limerace - 44"716
- 16 - Matteo Brugiotti - Tomcat - 59"417

Giro più veloce: Tyler Dueck 1'52"981

Ritirati

- 5° giro - Stefano Carlet
- 6° giro - Bianca Steiner
- 0 giri - Zoel Amberg

Squalificato

Marco Betti

Non partiti

Genis Olive

Il campionato

- 1. Dueck 56; 2. Corsini, Mancinelli 46; 4. Roda 44;
- 5. Comini 32; 6. Colombo 28; 7. Arnaut 24; 8. Venturini 24;
- 9. Steiner, Kvasai 22.



Visconti come Button

di Samanta Capaciti

Foto MorAle

La prima gara del 45° Trofeo Cadetti è condizionata da un improvviso cambiamento delle condizioni meteo che costringe il direttore di gara a sospendere la corsa mentre in testa vi era Marco Visconti. Le prime gocce d'acqua iniziano a cadere durante il giro di ricognizione facendosi via via più consistenti. Alla partenza Simone Gatto riesce a passare in testa mettendosi alle spalle il poleman Dario Lugli e Marco Visconti. Nel corso del primo giro un contatto tra Paolo Scialpi e Manuel Deodati mette fuori gioco il primo, mentre il pilota della Diesse Corse continua la sua gara. Episodio dubbio che ha movimentato il dopo gara ed è stato sottoposto all'attenzione dei giudici, ma che si è risolto senza sanzioni. Intanto alla testa della gara si alternano Gatto, Visconti e Lugli. I tre piloti in lotta stavano guadagnando terreno sugli inseguitori, ma la pioggia è presto diventata la vera protagonista della gara interrompendo lo spettacolo in pista. Con Visconti al comando, Gatto e Lugli in bagarre per il secondo posto e i primi testacoda dei piloti, a testimoniare che la pioggia sempre più battente stava minando le condizioni di sicurezza, è scesa in pista nel quinto giro la Safety Car. Poco prima usciva di scena Giovanni

Erba, autore del giro veloce, che al debutto stava occupando la quarta posizione e stava spingendo per raggiungere il gruppetto di testa. Troppa irruenza e la tensione lo hanno messo ko, ma la sua prestazione è comunque la vera sorpresa di questa prima prova. Anche Lugli abbandona la gara subito dopo l'entrata della Safety Car perdendo il podio che era ormai una certezza. La pioggia, infatti, aumentando intensità ha costretto la direzione gara a interrompere la corsa al settimo giro, con due tornate di anticipo, esponendo la bandiera rossa. Percorso il 75%, la gara è quindi terminata permettendo ai piloti di ottenere punteggio pieno. Visconti si è così aggiudicato la vittoria e alle spalle hanno tagliato il traguardo Gatto e Angelo Valentino che ha portato la seconda vettura della Stilo Corse sul terzo gradino del podio. Deodati ottiene la quarta posizione e Luca Del Missier, partito decimo dalla griglia, taglia il traguardo al quinto posto. Sesto Paolo Coppi che riesce a mantenere la sua posizione davanti a Maurizio Giordano, Andre Claude Benin e Massimo Galli. Paolo Collivadino, autore di un testacoda nelle prime fasi di gara che gli ha fatto perdere molte posizioni taglia il traguardo al decimo posto. Finiscono a punti i due debuttanti, Matteo Torta e Federico Prosperi, rispettivamente undicesimo e quindicesimo.

L'ordine di arrivo di gara 1, domenica 5 aprile 2009

- 1 - Marco Visconti (Reggiani) - Stilo Corse - 7 giri in 21'23"193
- 2 - Simone Gatto (Reggiani) - TS Corse - a 0"784
- 3 - Angelo Valentino (Reggiani) - Stilo Corse - a 1"855
- 4 - Manuel Deodati (Silva) - Diesse Corse - a 2"554
- 5 - Luca Del Missier (Covir) - Team Co' - a 3"515
- 6 - Paolo Coppi (Reggiani) - Sarchio Racing - a 6"192
- 7 - Maurizio Giordano (Fadini) - Fadini - a 7"497
- 8 - Andre Claude Benin (Reggiani) - ARM Competition - a 9"122
- 9 - Massimo Galli (Reggiani) - Galli - a 10"027
- 10 - Paolo Collivadino (Reggiani) - M2Racing - a 12"310
- 11 - Andrea Capella (Reggiani) - ARM Competition - a 13"479
- 12 - Matteo Torta (Reggiani) - ARM Competition - a 14"356
- 13 - Stefano Beppato (Fadini) - Fadini - a 15"688
- 14 - Alessio Generale (Benvissuto) - Benvissuto - a 17"165
- 15 - Federico Prosperi (Reggiani) - TS Corse - a 18"468
- 16 - Francesco Terra (Reggiani) - TS Corse - a 20"150
- 17 - Marco Gonnella (Marabotto) - MGN Racing - a 1 giro
- 18 - Alberto Baglioni (ABR) - Autodama - a 1 giro
- 19 - Giuseppe Lattuada (Ermolli) - Fadini - a 1 giro
- 20 - Dario Lugli (Cavallini) - Lugli - a 3 giri
- 21 - Simone Basso (Benvissuto) - Benvissuto - a 3 giri
- 22 - Giovanni Erba (Covir) - Team Co' - a 4 giri

Ritirati

- 0 giri - Paolo Scialpi
2° giro - Andrea Franchi
2° giro - Alessia Locatelli

Il campionato

1. Visconti 30 punti; 2. Gatto 26; 3. Valentino 24; 4. Deodati 22; 5. Del Missier 20; 6. Coppi 18; 7. Giordano 16; 8. Benin 14; 9. Galli 12; 10. Collivadino 10; 11. Capella 8; 12. Torta 6; 13. Beppato 4; 14. Generale 2; 15. Prosperi, Lugli e Erba 1.

Cappellari è un missile

Luca Cappellari, Enzo Calderari e Daniele Mulacchiè (Bmw M3 E92 3.2 - Duller Motorsport) si aggiudicano la 4 ore di Monza prima prova dell'Endurance Touring Cars Serie 2009 dominando la prova fin dalla luce verde e compiendo in poco più di 4 ore di gara 116 volte i 5793 metri del circuito di Monza. Alle loro spalle, sotto la bandiera a scacchi, la convincente Seat Leon Supercopa del Drive Test affidata a Moccia/Busnelli staccata di 9 tornate e la Bmw 330d del Team Motor di Gunnella/Nataloni (16 giri) che così si aggiudica anche il Raggruppamento riservato alle vetture diesel. La prima metà di gara è un susseguirsi di colpi di scena che tuttavia coinvolgono i rivali degli autori della pole che, con Cappellari al volante, riescono subito a creare un buon margine sugli inseguitori. Alla Prima Variante, poche centinaia di metri dopo il via, è Conte ad andare in testa coda con la nuovissima M3 E92 4.0 della Promotor Sport. Partito al fianco di Cappellari, Conte viene tradito dalle gomme non ancora in temperatura sfilando così in coda al gruppo. Il suo forcing si conclude però già venti minuti dopo quando, risalito in terza piazza, deve arrendersi ad un problema al mozzo anteriore sinistro, stesso problema che soli 20 minuti più tardi porterà al ritiro della vettu-

ra gemella di Rinaldi/Iezzi/Bellin senza la ruota in uscita dalla Ascari quando era in seconda piazza a poco più di trenta secondi dai battistrada. Anche la strategia più conservativa della Bmw M3 3.2 (Viglione/Venturi/Amos) della Wheels Racing in gara con bene tre simili vetture non dà i suoi frutti con Amos costretto ad alzare bandiera bianca intorno al novantesimo minuto di gara quando al suo secondo giro dopo aver dato il cambio a Viglione è tradito dal differenziale. Con davanti prima Cappellari e poi Mulacchiè impegnati a girare costantemente più veloci di tutti, l'attenzione è dunque tutta per i restanti due gradini del podio contesi dalle due Seat Leon Supercopa della Seven Motorsport e del Drive Test, separate da pochi decimi per tutta la prima ora di gara. Finché Moccia non passa Bettera che preferisce salvaguardare i consumi e le gomme e accodarsi al rivale prima però di fermarsi ai box per la rottura della scatola guida. A Calderari non resta così che amministrare il cospicuo vantaggio e prendere bandiera non prendendo rischi inutili pur mantenendosi su tempi inavvicinabili per tutti. Terzi fra le vetture benzina Scalini/Scarpellini/Benusiglio (Bmw M3 E46 - Wheels Racing) partiti dal fondo dello schieramento per non aver

effettuato le prove cronometrate. Si decide tutto negli ultimi trenta minuti di gara nel Superdiesel Challenge. In testa fin dalle prime tornate quando approfitta al meglio dei problemi meccanici della veloce Toledo della WS Racing (Alborghetti/Oppizzi), la debuttante Bmw 335d E90 del Team Millenium Presti/Peroni è costretta, per la rottura delle turbine, a cedere la testa della corsa e i due giri di vantaggio accumulati ai rivali del Team Motor (Gunnella/Nataloni). Ottimi terzi sul podio Semeraro e Andreola con la Alfa 147 Jtd del Team Barbieri.

L'ordine di arrivo domenica 5 aprile 2009

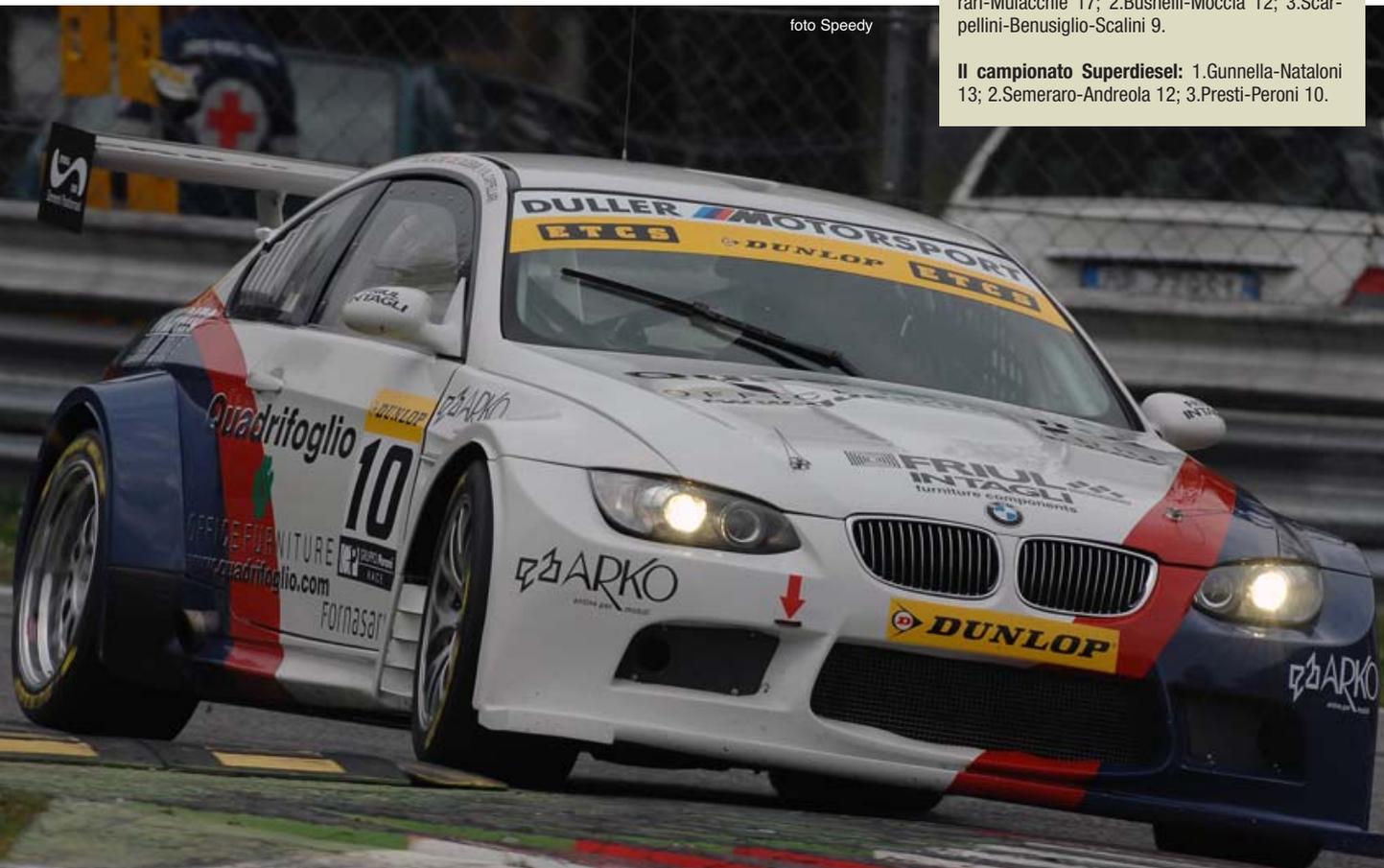
1.Cappellari-Calderari-Mulacchiè (BMW M3 E90) 116 giri in 4.00'34"564 media 167,594 km/h; 2.G.Busnelli-Moccia (Seat Leon) 9 giri; 3.Gunnella-Nataloni (BMW E46 330) 16 giri; 4.Peroni-Presti (BMW E90 335) 18 giri; 5.Semeraro-Andreola (Alfa 147) 19 giri; 6.Aiello-Clivati (Seat Leon) 19 giri; 7.Scalini-Scarpellini-Benusiglio (BMW M3 E46) 21 giri; 8.Barin-Barin (Seat Leon) 24 giri; 9.Carissimi-Palombi-Ammenti (BMW E46 330) 33 giri; 10.Nava-Venica-Soravito (BMW M3 E46) 44 giri.

Giro più veloce: Cappellari 1'59"689 media 174,241 km/h.

Il campionato Touring Master: 1.Cappellari-Calderari-Mulacchiè 17; 2.Busnelli-Moccia 12; 3.Scarpellini-Benusiglio-Scalini 9.

Il campionato Superdiesel: 1.Gunnella-Nataloni 13; 2.Semeraro-Andreola 12; 3.Presti-Peroni 10.

foto Speedy



Ricciarini dalla pole a

Gara 1

Nessuno ferma Cristian Ricciarini in gara 1. Il pilota del team Composit Motorsport, dopo avere siglato la pole nelle qualifiche, ha dominato la prima delle due gare dell'appuntamento d'apertura del monomarca tricolore, mettendo dietro il suo compagno di squadra Ronnie Marchetti ed il giovane forlivese della Go Race Luca Casadei. Il primo dei sei doppi round della serie riservata alle vetture della Casa francese che hanno debuttato con il nuovo kit 2009, è iniziato quindi all'insegna dell'egemonia del pilota are-

tino, mentre a pagare un contat-
to nelle battute iniziali (dopo una fase di neutralizzazione con la safety car, resa necessaria per rimuovere alcune vetture ferme lungo il tracciato) è stato Giancarlo Lenzotti. Il modenese, autore del terzo tempo in qualifica, è stato costretto ad arretrare di diverse posizioni, dando invece strada a Simone Di Luca. Il vincitore del titolo 2008 si è dovuto però arrendere dopo soli quattro giri per un problema meccanico mentre era secondo. A subentrargli è stato a questo punto Ronnie Marchetti che, dopo l'arrivo, ha dichiarato di non avere mai voluto impen-

sierire seriamente il battistrada, puntando piuttosto a portare a casa i primi preziosi punti della stagione. Protagonista di un'ottima partenza dalla terza fila, Casadei ha quindi meritatamente conquistato il gradino più basso del podio, risultando anche il migliore tra gli Junior. A chiudere quarto è stato Emanuele Balestrero, che ha così riportato in auge la Giada Auto precedendo sul traguardo Matteo Bergonzini (Proteam Motorsport) ed il giovane Ezio Muccio, al suo debutto assoluto nella Clio Cup Italia con il team Venthos Racing e leader tra gli Esordienti.

Gara 2

Su quella che può essere considerata la sua pista di casa, Francesco Iorio ha messo a segno la vittoria nella seconda gara del week-end di Monza della Clio Cup Italia. Il bergamasco, al volante della vettura della Monolite Racing dotata del nuovo kit 2009, ha conquistato il successo sotto la pioggia, tagliando il traguardo in regime di safety car davanti a Luca Casadei (Go Race) e Cristian Ricciarini (Composit Motorsport), il quale a sua volta si era imposto in gara 1 sabato pome-



*Nella foto,
la Clio col kit 2009
di Iorio*

alla vittoria

riggio. Per via delle condizioni meteo, i primi due giri sono stati completati in regime di safety car. Con le prime otto posizioni di gara 1 invertite sullo schieramento di partenza, a prendere il comando è stato Daniele Perfetti, cedendo poi la prima posizione a Francesco Iorio e quindi fermandosi all'inizio del quarto giro nella via di fuga della prima variante dopo avere subito un tamponamento nelle concitate fasi successive al via. Strada libera dunque per Luca Casadei, subentrato secondo davanti ad Ezio Mucchio, che tuttavia è finito in testa-

codà alla Parabolica nel corso della quinta tornata imitato da Michele Puccetti. Ad approfittarne è stato Cristian Ricciarini, risalito terzo, prima che la safety car tornasse in pista per consentire di recuperare le vetture ferme lungo il tracciato. E' stato così in regime di neutralizzazione che è stata esposta la bandiera a scacchi, sancendo di fatto il trionfo di Iorio e della Monolite Racing. Il prossimo appuntamento della Clio Cup Italia si svolgerà sulla pista di Varano de' Melegari (Parma) nel week-end del 23 e 24 maggio.

La classifica di di gara 1

1. Ricciarini (Composit Motorsport) 13 giri in 32'08"030, media 140,616 km/h; 2. Marchetti (Composit Motorsport) a 1"363; 3. Casadei (Go Race) a 4"802; 4. Balestrero (Giada Auto) a 6"568; 5. Bergonzini (Proteam Motorsport) a 9"474; 6. Muggio (Venthos Racing) a 10"11; 7. Iorio (Monolite Racing) a 12"782; 8. Perfetti (Composit Motorsport) a 13"614; 9. Puccetti (Autostar Motorsport) a 19"791; 10. Grossi (Composit Motorsport) a 20"259.

La classifica di di gara 2

1. Iorio (Monolite Racing) 9 giri in 30'32"760, media 102,410 km/h; 2. Casadei (Go Race) a 0"705; 3. Ricciarini (Composit Motorsport) a 0"992; 4. Lenzotti (Composit Motorsport) a 2"510; 5. Di Luca (Proteam Motorsport) a 3"012; 6. Gioia (Go Race) a 3"858; 7. Dell'Onite (Monolite Racing) a 4"773; 8. Marchetti (Composit Motorsport) a 5"284; 9. Bruzzo (Giada Auto) a 5"974; 10. Garulli (Autostar Motorsport) a 7"207.

La classifica del campionato dopo 2 gare:

1. Ricciarini 52 punti; 2. Casadei 44; 3. Iorio 40; 4. Marchetti 30; 5. Balestrero 18.



Quei gentleman della Seat





di Dario Sala

Archiviare le due prove sudamericane e concentrarsi sulla stagione europea che comincerà fra meno di un mese. È questo il diktat della BMW che nelle quattro gare sin qui disputate dal WTCC ha dovuto inchinarsi alla supremazia Seat. Una superiorità che ha infastidito e di molto Mario Theissen. A Monaco infatti, si aspettavano un maggiore equilibrio prestazionale dopo l'introduzione dei nuovi regolamenti in termini di peso. Invece in Brasile è arrivata una sonora scoppola ed in Messico, nonostante il netto salto di qualità, "solo" dei podi alle spalle dei vincitori e la consapevolezza di aver perso un'occasione. La BMW allora si è interrogata sul proprio futuro nella categoria perché, e non è un mistero, Theissen in questi ultimi tempi è piuttosto inquieto quando gli si accenna al WTCC. Il manager tedesco infatti, da Sebring dove era per la ALMS 15 giorni orsono, ha fatto sapere di non gradire i regolamenti attuali soprattutto per quel che concerne le limitazioni sulla Seat che, a suo dire, sono ancora insufficienti. Dichiarazioni di spessore che rientrano in quella tattica già usata lo scorso anno per mettere sotto pressione la FIA, o un cambio di rotta nelle strategie della Casa, come ventilato da qualche organo di stampa all'estero? Difficile rispondere, ma ad oggi appare quantomeno improbabile che la BMW lasci anche se il marketing della casa spinge di più verso la BMW M3 GT omologata anche per Le Mans. Per la Casa tedesca il WTCC è troppo importante in termini di ritorno delle spese, vista la grande quantità di macchine vendute. Tornando allo sport invece, non è detto che il campionato sia già segnato del tutto. La BMW a Puebla ha ottenuto delle prestazioni di tutto rispetto, in netta controtendenza con la tradizione che il circuito ha sempre riservato ai tedeschi. Merito dei nuovi cordoli e dell'asfalto che non ha ceduto, si è detto, che così ha mantenuto quel grip che ha messo le ali alle 320si. E' vero che alla fine hanno vinto due Seat, ma la BMW era velocissima nel misto e sul rettilo, pur non avendo lo spunto per passare, non veniva distanziata

tantissimo.

3Il merito o la colpa (dipende da che parte la si guarda), è da attribuire a tre fattori che sono il frutto di un gentleman agreement avvenuto alla vigilia della gara messicana. La Seat ha infatti accettato che la limitazione della pressione del turbo a 2,5 bar dovesse rimanere tale anche durante le fasi di cambiata dove invece si hanno dei picchi di potenza. Per rimanere nei limiti gli spagnoli hanno dovuto ridurre la pressione del turbo a 2.3 bar. Per tutto il fine settimana alla Seat è stato chiesto di non cambiare le mappature del motore che così sono rimaste uguali dalle libere fino alla fine di gara due, evitando così accorgimenti che potessero in qualche modo adattarsi alle condizioni atmosferiche e di altitudine. In ultimo dalle Leon è sparito il pulsante del boost. Non sono cose sconvolgenti, ma sufficienti a non far volare via le Leon e consentire alla BMW di giocarsela dando nel contempo una spiegazione più completa sulle prestazioni delle macchine in Messico. L'asfalto ha sicuramente fatto il suo lavoro, così come i cordoli che meglio si adattavano alle 320si, ma è anche vero che tutti hanno abbassato i tempi di tre secondi. Non solo la BMW. Complimenti quindi alla Seat per aver accettato queste ulteriori limitazioni per il bene del campionato. A Monaco ora dovranno lavorare. In questo mese la Bmw proverà ancora il nuovo frontale che debutterà in Marocco. Solo estetica per mettersi in linea con il mercato fanno sapere, ma intanto l'aspirazione non sarà più sulla griglia ma spostata in basso con un nuovo condotto che andrà poi nel polmone usato fin qui. Non sconvolgerà certo le prestazioni delle 320si, ma qualche piccolo miglioramento lo potrà dare. Dopo si andrà a Marrakech. Pista nuova per tutti, sicuramente non probante per l'andazzo del campionato, ma comunque ad un'altitudine più in linea con quelle che si troveranno da qui in avanti. La differenza di peso con la Seat rimarrà la stessa e se la Bmw riuscirà a ridurre ulteriormente il gap, beh, allora aspettiamoci un gran bel campionato. Magari fatto di meno parole e più fatti....

Una Ferrari per il dottor Stranamore

di Leopoldo Canetoli

E' stato scelto da Donatella Versace come uomo immagine della collezione, ha appena passato la quarantina, ma è già l'idolo delle teenagers che sul suo sito lasciano baci e lacrime. Acclamato dalla rivista People come il secondo uomo più sexy del mondo (dopo George Clooney), Patrick Dempsey, americano del Maine, ma con origini irlandesi, sta spopolando a Hollywood e su tutte le televisioni USA (ora anche in Italia, su Fox Life, come dottor Stranamore in Grey's Anatomy). E dire che da ragazzino aveva avuto problemi di dislessia, che lo avevano portato a praticare sport nei quali riusciva benissimo, come nello sci, dove vinceva titoli nazionali in slalom. Per anni non ha considerato più di tanto il mondo dell'auto, servendosi di una Mercedes 240 Diesel. Ma con i primi guadagni è passato alla classica Porsche 356, la vettura di James Dean, poi Jaguar e tante altre. Ma il colpo di fulmine è arrivato nel 2004, quando ospite di Tony George alla 500 Miglia di Indianapolis, ha scoperto lo sport vero e la sua passione per le competizioni. E' subito entrato, come comproprietario (assieme a George) del team Vision Racing, che schiera vetture Indy nella serie IRL per Ed Carpenter e A.J.Foyt IV, nipotino del "mito" di Indy. Ma lui stesso, un paio di anni fa, ha cominciato a correre nella serie Grand Am schierandosi, l'anno scorso, in ben nove gare. Il miglior risultato lo ha ottenuto a Montreal, un nono posto in coppia con il canadese Scott Max-

well al volante di una Mustang. Quest'anno si è ripresentato come titolare del team Hyper Sport Racing assieme a Joe Foster alla 24 Ore di Daytona, e al volante di una Mazda RX-8 ha spiccato un buon tempo degno della 14° fila. In gara non ha brillato e risulta classificato al 35° posto...

"No, gli ovali non fanno per me - ha dichiarato più volte parlando della serie Indy, che peraltro segue con la sua squadra - mi piace guidare su percorsi stradali...forse, venti anni fa, avrei dovuto pensarci allora...". Ma il suo sogno, comune a molti americani che sognano le più affascinanti gare europee, era correre la 24 Ore di Le Mans, dove si sono cimentate altre celebrità del calibro di Paul Newman, Steve McQueen e dove, ahinoi, sgambettavano le ragazze dell'Hawaiian Tropic, che pare quest'anno se ne staranno a casa. Il sogno si sta avverando, visto che è venuta fuori, in extremis, l'auto giusta per la classica francese. Si è liberato un posto (per partecipare alla 24 Ore ci vuole un invito) lasciato libero dal team Gigawave che ha ritirato la sua Aston Martin per concentrarsi nel FIA GT, e così è entrata la prima riserva, il team Advanced di Amato Ferrari, che metterà a disposizione una Ferrari 430 per il trio USA Patrick Dempsey, Joe Foster e Don Kitch Jr. La Ferrari per il dottor Stranamore sarà una GT2 identica a quella con la quale il team AF Corse schiererà il due volte campione della categoria Gimmi Bruni che avrà come compagni i due argentini Luis Perez Compaq e Matia Russo.



Patrick Dempsey

Mazda

GRAND-AM
ROLEX
SPORTS CAR SERIES
PRESENTED BY Crown Royal
CASK No 16

PIRELLI

THE PATRICK DEMPSEY CENTER FOR
Cancer Hope & Healing
AT CENTRAL MAINE MEDICAL CENTER

ION

Mucke beffa il team Pescarolo

di Alfredo Filippone

Comincia con un successo dell'Aston Martin la Le Mans Series 2009. Nonostante il tribolato percorso verso il debutto (con ritardi di preparazione e tensioni nei rapporti fra Lola e Prodrive), ad imporsi a Barcellona sono Stephan Mücke, Jan Charouz e Thomas Enge. Ma è stato un successo scaturito in modo inatteso e fortunoso. A dominare la gara è stata, contro ogni pronostico, la nuova ma "vecchia" Pescarolo-Judd di Christophe Tinseau e Jean-Christophe Boullion, che ha avuto le redini della corsa in mano sin dalla fine della prima ora. Certo, gli avversari non

erano lontani, ma il prototipo francese avrebbe senz'altro vinto se non si fosse spento il motore al momento di riavviarsi dai box dopo l'ultimo rifornimento. Boullion ha visto dimezzarsi il vantaggio di una quindicina di secondi che aveva su Mücke, poi l'entrata in pista della pace-car ha permesso al tedesco di incalzare il francese e di bruciarlo al restart per andare a vincere con 14" di vantaggio. Terzo, all'esordio nella categoria, Bruno Senna in coppia con Stéphane Ortelli sulla Courage-Oreca, dopo una gara brillante, che li aveva visti battersi coi primi durante la prima metà della corsa. Ottimo quarto posto per la Courage

del team Signature, privata, di Maillieux-Raguès e quinto per la Ginetta-Zytek di Watts-Leventis-Hardman, sin dall'inizio incapace di mantenere il vantaggio della sorprendente pole, ma comunque competitiva. Sparite dalla zona alta della classifica nell'ultima ora l'altra Lola-Aston ufficiale (per un'uscita di Miguel Ramos) e quella del team Speedy di Fässler-Belicchi-Prost, mentre sono naufragate ben prima le Audi R10 di Kolles, mai in misura di lottare per le prime posizioni.

Gran successo, in LMP2, per la Racing Box, che dopo le tribolazioni vissute lo scorso anno, si è presa una bella rivincita,

rivelandosi subito capace di gestire al meglio vetture competitive come la Lola-Judd. Vincono, in modo netto, Andrea Piccini-Biagi-Bobbi mentre Giacomo Piccini-Ceccato-Francioni sono terzi, ad inquadrare sul podio la Lola ASM di Pla-Amaral, che aveva guidato le primissime fasi. In LMGT1, bella affermazione della Lamborghini Murciélago dell'IPB Spartak, con Kox-Rusinov, ma la pur più veloce gt italiana ha dovuto attendere un fuoripista di Luc Alphand sulla Corvette a metà gara per assicurarsi il trionfo. In LMGT2, successo un po' a sorpresa della Porsche Felbermayr, grazie a una stpenda gara, soprattutto nella secon-



Prima gara e prima vittoria per la Lola Aston Martin con Charouz-Mucke-Engel

MOMENTO CLOU

Nella fase finale della corsa, l'ingresso in pista della safety-car annulla il vantaggio di Boullion (Pescarolo) su Mucke, al volante della Lola Aston Martin. Al restart, il tedesco è più aggressivo del francese e lo passa senza pietà vincendo con 14" di vantaggio

da parte, di Lieb-Lietz, mentre Bruni-Bell, sulla Ferrari F430 del JMW Motorsport si devono accontentare del secondo posto dopo aver dominato la prima metà gara. Terzo Christian Montanari, sulla F430 del team Hancock condivisa con Allan Simonsen. In ogni caso, un avvio di stagione frizzante e ricco di emozioni e di colpi di scena, a dimostrazione che questa LMS 2009, senza case ufficiali e con nuovo regolamento, sarà più aperta del previsto.



Grossi problemi per il debutto delle due Audi R15 del team Kolles

L'ordine di arrivo, domenica 5 aprile 2009

- 1 - Charouz/Engel/Mucke (Lola Aston Martin) - Aston Martin - 209 giri
- 2 - Boullion/Tinseau (Pescarolo Judd) - Pescarolo - 209
- 3 - Ortelli/Senna (Oreca AIM) - Oreca - 206
- 4 - Ragues/Mailleux (Oreca Judd) - Signature - 206
- 5 - Watts/Leventis/Hardman (Ginetta Zytek) - Strakka - 205
- 6 - Jouanny/Barbosa (Pescarolo Judd) - Pescarolo - 203
- 7 - Biagi/Bobbi/Piccini (Lola Judd) - Racing Box - 201
- 8 - Amaral/Pla (Ginetta Zytek) - ASM - 201
- 9 - Ceccato/Francioni/Piccini (Lola Judd) - Racing Box - 195
- 10 - Bruneau/Moseley/Greensall (Radical AER) - Bruichladdich - 193
- 11 - Lahaye/Ajlani (Pescarolo Mazda) - OAK - 190
- 12 - Hein/Nicolet (Pescarolo Mazda) - OAK - 190
- 13 - Rusinov/Kox (Lamborghini Murcielago) - Spartak - 189
- 14 - Lieb/Lietz (Porsche 997) - Proton - 187
- 15 - Alphand/Goueslard/Clairay (Corvette C6.R) - Alphand - 187
- 16 - Bell/Bruni (Ferrari F430) - JMW - 186
- 17 - Simonsen/Montanari (Ferrari F430) - Farnbacher - 185
- 18 - Ehret/Beltoise (Ferrari F430) - Farnbacher - 185
- 19 - Garcia/Mansell (Ferrari F430) - Modena - 185
- 20 - Kane/Pompidou (Lola Judd) - Speedy - 184
- 21 - Hartshorne/Scheier/Ianetta (Ferrari F430) - JMB - 184
- 22 - Berville/Dumez/Zacchia (Saleen S7R) - Larbre - 184
- 23 - Ried/Felbermayr/Martins (Porsche 997) - Proton - 182
- 24 - Primat/Ramos/Turner (Lola Aston Martin) - Aston Martin - 181
- 25 - Cocker/Drayson (Aston Martin Vantage) - Drayson - 181
- 26 - McInerney/McInerney/Vergers (Ferrari F430) - Virgo - 181
- 27 - Belicchi/Fassler/Prost (Lola Aston Martin) - Speedy - 180
- 28 - Krumm/Meyrick/Zwolsman (Audi R10 TDI) - Kolles - 179
- 29 - Ojeh/Gosselin/Peter (Ginetta Zytek) - GAC - 179
- 30 - Tenchini/Basso/Plati (Ferrari F430) - Easyrace - 175
- 31 - Salini/Salini/Gommendy (WR Zytek) - WR Salini - 163
- 32 - Albers/Bakkerud (Audi R10 TDI) - Kolles - 153
- 33 - Konopka/Edwards/Daniels (Saleen S7R) - ARC - 139
- 34 - Noda/Sini/Marsh (Lola Mazda) - KSM - 133
- 35 - Schell/Thirion (Courage AER) - Pegasus - 118





Trionfo italiano

E' stata una vittoria certamente inattesa quella tutta italiana nella classe LMP2 della Le Mans Series a Barcellona, prima tappa stagionale. La Racing Box ha saputo preparare al meglio la Lola a motore Judd e grazie anche a piloti esperti come Thomas Biagi, Matteo Bobbi e Andrea Piccini, rapidamente ha raggiunto livelli di grande competitività contro avversari già esperti della categoria. Terzo posto per l'altra LMP2, ma staccata di 6 giri per un problema ai freni, per Ceccato-Francioni-G.Piccini. Bobbi, che con i Prototipi, seppur diversi, ha avuto a che fare già con la Grand Am in USA, ha

dichiarato: *"Una vittoria è sicuramente il modo migliore con cui iniziare la stagione: nei mesi scorsi avevamo portato avanti lo sviluppo della macchina senza riferimenti sugli avversari, basandoci solo sulle informazioni ricavabili dall'acquisizione dati e sulle sensazioni di guida. Alla vigilia, pur ottimisti, eravamo molto incerti su quale sarebbe stato il nostro reale grado di competitività: potevamo essere imprevedibili come in ritardo di un secondo al giro. Alla fine è arrivato un successo che ha premiato non solo i piloti ma tutta la squadra, che ha compiuto un autentico capolavoro nel*

preparare una macchina vincente dove alcuni componenti sono stati progettati e realizzati direttamente dal team. La Le Mans Series è una competizione difficile: oltre all'impegno psicofisico richiesto ai piloti, una corsa di sei ore mette a dura prova anche l'affidabilità meccanica e il traffico è un'incognita da non sottovalutare. Siamo partiti con il piede giusto, proprio come feci qui insieme a Thomas Biagi nel 2003; ora ci auguriamo che la stagione possa proseguire come allora". Bobbi e Biagi infatti, sei anni fa, nel FIA GT conquistarono il titolo con la Ferrari 550 della Scuderia Italia.



1° Thomas Biagi
Matteo Bobbi
Andrea Piccini
su Lola-Judd Racing Box

no nella LMP2

“E’ un sogno, con Matteo ho un rapporto di profonda amicizia e stima reciproca. Ritornare al successo insieme e ancora al debutto è qualcosa di incredibile. Pensare che con questa Lola estremamente ben riuscita avevo fatto solo trenta giri a Misano dieci giorni fa e li ho imparato che avrei corso! Devo ringraziare Ferdinando Geri e tutta la Racing Box per la fiducia. Il nostro ingegnere Andrea Adamo ha fatto un lavoro magistrale così come Andrea Piccini si è rivelato un ottimo compagno di squadra e la Michelin che ci ha fornito delle gomme superlative”.

Infine, Andrea Piccini: *“Un inizio alla grande per noi e per la squadra perché una vittoria, un terzo posto e una pole non possono essere diversamente definiti. Il tutto con una vettura sulla quale dobbiamo ancora apportare delle migliorie; c’è insomma da lavorare, ma è chiaro che lo faremo con molto entusiasmo. Azzeccata la scelta delle gomme: le Michelin a mescola media ci hanno permesso di effettuare regolarmente il cambio dei pneumatici ogni due ore, con il rifornimento di carburante ogni ora. La Lola si è comportata bene anche se con*

il “traffico” che c’era sul circuito fra doppiati e auto di diversa categoria, non è stato francamente facile testare le sue effettive prestazioni. Tuttavia, sul piano dell’affidabilità abbiamo già avuto una bella certezza; dobbiamo migliorare semmai l’abitacolo, quindi il sedile e la posizione di guida, che diventa più che mai fondamentale quando si debbono affrontare le lunghe distanze. Sotto questo profilo, abbiamo fatto un tantino fatica, però il risultato ha gratificato in pieno il grande impegno della nostra scuderia”.

Bentornato Gordon

di Marco Cortesi

Finisce un incubo per Jeff Gordon. Al Texas Motor Speedway, il quattro volte campione è ritornato al successo dopo 47 appuntamenti nel settimo appuntamento della Sprint Cup Series. Gordon ha contenuto nel finale il ritorno di Jimmie Johnson, dopo aver conquistato la leadership poco prima grazie ad un pit-stop lento di Carl Edwards. In terza posizione ha concluso Greg Biffle, uno dei principali leader di giornata, davanti a Tony Stewart, che ha dato ulteriore prova di continuità. Per lui la prima vittoria da pilota-proprietario potrebbe essere già vicina. Matt Kenseth ha completato la top-5, riuscendo a scavalcare nel corso dell'ultimo stint Mark Martin. Bene Juan Pablo Montoya, finalmente sicuro e concentrato, e ancora miglior rappresentante del gruppo DEI/Ganassi.

Dietro a Edwards, nono al traguardo, ha chiuso il polesitter David Reutimann, riuscito a recuperare il giro di distacco rimediato per un errore in corsia box. In una giornata finalmente non contraddistinta da clamorosi incidenti o da anomalie tecniche, poche sono state le situazioni di caution. Gara sfortunata per Kyle Busch prima fermato da una foratura, e poi, per l'eccesso di velocità ai box, da una penalità. A contatto con le protezioni sono finiti Kasey Kahne e Dale Earnhardt jr, con quest'ultimo apparso ancora in grave crisi. Nuova giornata di apprendistato per Max Papis: il pilota comasco, dopo l'impresa compiuta il venerdì, ha portato la Toyota Camry Geico al traguardo in trentacinquesima posizione, migliorando progressivamente il passo gara.

Per quanto riguarda la classifica, Jeff Gordon porta a 162 lunghezze il suo vantaggio, davanti a Jimmie Johnson e Kurt Busch. In tredicesima posizione, Montoya "vede" un posto in Chase For The Cup.



MOMENTO CLOU

Ultimo pit-stop: il team Hendrick non sbaglia nulla ed esulta, mentre qualche centesimo di troppo nel cambiare l'anteriore destra costa a Carl Edwards 10 posizioni





Jeff Gordon Leader vincitore e leader di campionato

L'ordine di arrivo, domenica 5 aprile 2009

- 1 - Jeff Gordon (Chevrolet) - Hendrick - 334
- 2 - Jimmie Johnson (Chevrolet) - Hendrick - 334
- 3 - Greg Biffle (Ford) - Roush - 334
- 4 - Tony Stewart (Chevrolet) - Stewart/Haas - 334
- 5 - Matt Kenseth (Ford) - Roush - 334
- 6 - Mark Martin (Chevrolet) - Hendrick - 334
- 7 - Juan Montoya (Chevrolet) - DEI/Ganassi - 334
- 8 - Kurt Busch (Dodge) - Penske - 334
- 9 - Jeff Burton (Chevrolet) - Childress - 334
- 10 - Carl Edwards (Ford) - Roush - 334
- 11 - David Reutimann (Toyota) - Waltrip - 334
- 12 - Denny Hamlin (Toyota) - Gibbs - 334
- 13 - Paul Menard (Ford) - Yates - 334
- 14 - David Stremme (Dodge) - Penske - 334
- 15 - Ryan Newman (Chevrolet) - Stewart/Haas - 334
- 16 - Brian Vickers (Toyota) - Red Bull - 334
- 17 - Sam Hornish Jr. (Dodge) - Penske - 334
- 18 - Kyle Busch (Toyota) - Gibbs - 334
- 19 - Kasey Kahne (Dodge) - RPM - 334
- 20 - Dale Earnhardt Jr. (Chevrolet) - Hendrick - 334
- 21 - Casey Mears (Chevrolet) - Childress - 334
- 22 - Clint Bowyer (Chevrolet) - Childress - 334
- 23 - Brad Keselowski (Chevrolet) - Hendrick - 332
- 24 - Michael Waltrip (Toyota) - Waltrip - 332
- 25 - Martin Truex Jr. (Chevrolet) - DEI/Ganassi - 332
- 26 - John Andretti (Chevrolet) - Front Row - 332
- 27 - Kevin Harvick (Chevrolet) - Childress - 331
- 28 - Bill Elliott (Ford) - Wood - 331
- 29 - David Gilliland (Chevrolet) - TRG - 330
- 30 - Joey Logano (Toyota) - Gibbs - 330
- 31 - Regan Smith (Chevrolet) - Furniture Row - 330
- 32 - Elliott Sadler (Dodge) - RPM - 329
- 33 - Aric Almirola (Chevrolet) - DEI/Ganassi - 328
- 34 - A.J. Allmendinger (Dodge) - RPM - 328
- 35 - Max Papis (Toyota) - Germain/MWR - 326
- 36 - Reed Sorenson (Dodge) - RPM - 315
- 37 - David Ragan (Ford) - Roush - 293
- 38 - Jamie McMurray (Ford) - Roush - 255
- 39 - Robby Gordon (Toyota) - Gordon - 249
- 40 - Bobby Labonte (Ford) - HOF - 229
- 41 - Marcos Ambrose (Toyota) - JTG/MWR - 216
- 42 - Mike Bliss (Dodge) - Phoenix - 76
- 43 - Dave Blaney (Toyota) - Prism - 48

La classifica

1. Jeff Gordon 1154; 2. Johnson 992; 3. Kurt Busch 974;
4. Bowyer 967; 5. Stewart 963; 6. Hamlin 938; 7. Kyle Busch 914; 8. Edwards 889; 9. Kenseth 864; 10. Kahne 851; 11. Reutimann 845; 12. Burton 835.

Matt Kenseth (n.17) e Greg Biffle (n.16) entrambi in top five con le Ford





La prima volta della Acura grazie a Sharp e Brabham

di Marco Cortesi

Arriva a St. Petersburg, anche se in modo non propriamente epico, il primo successo della Acura ARX 02a. A condurre la vettura nipponoamericana al successo sono stati Scott Sharp e David Brabham: con solo tre LMP1 in pista, la gara è stata decisa dai problemi alla pompa del carburante occorsi alla vettura di Gil De Ferran e Simon Pagenaud, che aveva dominato la fase iniziale anche grazie ad un testacoda di Sharp. In seconda posizione, a pieni giri, ha concluso un'altra Acura, la ARX 01b di Fernandez e Diaz, riuscita a battere la concorrenza di un Dyson Racing fattosi più aggressivo. Dyson e Smith hanno comunque chiuso sotto di un giro, davanti ai compagni di squadra Marino Franchitti e Butch Leitzinger, fermati da una fortatura. Nessuna fortu-

na per la Lola AER dell'Intersport Racing.

Tra le GT, la vittoria è andata a Patrick Long e Jorg Bergmeister. Decisivi, anche in questo caso, i ritiri. Prima è toccato a Pierre Kaffer, polesitter e leader iniziale sulla Ferrari Risi, fermato dalla rottura di una sospensione, poi a Bill Auberlen che, in occasione della prima sosta, non è riuscito a far ripartire dai box la sua M3, e ancora a Wolf Henzler, colpito dal dechappamento di uno pneumatico. Conquistata la vetta, Bergmeister e Long hanno allungato, ed assestato il colpo definitivo in occasione dell'unica neutralizzazione della gara, quando sono riusciti ad uscire dai pit davanti alla safety-car. In seconda piazza hanno chiuso, con due giri di distacco, Muller e Milner, sulla seconda M3 E92 GTR del team Rahal.

L'ordine di arrivo, sabato 4 aprile 2009

- 1 - Brabham/Sharp (Acura ARX02a) - Highcroft - 93 giri
- 2 - Fernandez/Diaz (Acura ARX01b) - Fernandez - 93
- 3 - Dyson/Smith (Lola B09/86 Mazda) - Dyson - 92
- 4 - Leitzinger/M.Franchitti (Lola B09/86 Mazda) - Dyson - 91
- 5 - Bergmeister/Long (Porsche 997) - Flying L. - 88
- 6 - Field/Field/Ducote (Lola B06/10 AER) - Intersport - 88
- 7 - Hand/Auberlen (BMW M3 E92) - Rahal - 86
- 8 - Farnbacher/James (Panoz Esperante) - Panoz - 86
- 9 - Gigliotti/Curran (Riley Corvette) - LG - 85
- 10 - Law/Nieman (Porsche 997) - Flying L. - 84
- 11 - Murry/Robertson (Doran Ford GT) - Robertson - 83
- 12 - Henzler/Werner (Porsche 997) - Farnbacher - 74

Ritirati

- De Ferran/Pagenaud - 66 giri
- Feinberg/Hall - 38 giri
- Sutherland/Phinney - 38 giri
- Hand/Auberlen - 28 giri
- Melo/Kaffer - 27 giri

**SU PISTA O SU STRADA,
EMOZIONI DA CAMPIONI.**



**PEUGEOT 207 SUPER 2000
PARTECIPA AL CAMPIONATO ITALIANO RALLY**

207



Andreucci è subito un Leone

Che Paolo Andreucci e la Peugeot potessero essere tra i favoriti del tricolore era nei pronostici, ma la prova di forza data dal toscano e dalla sua vettura sugli sterrati del rally dell'Adriatico ha superato ogni più rosea aspettativa degli uomini della Casa del Leone. Complice anche una scelta forse non azzeccata di assetto e pneumatici da parte dei suoi maggiori avversari, il pilota garfagnino ha letteralmente dominato vincendo le prime otto prove speciali e finendo con un bottino personale di 9 successi sui 12 tratti cronometrati disputati. Alle spalle del vincitore ha chiuso la Grande Punto Abarth di Luca Rossetti. Il Campione Italiano ed Europeo in carica ha lamentato una errata scelta di pneumatici in ben due dei tre giri che erano in programma sulle prove. Ottimo il risultato ma, soprattutto, la prova della Subaru e di Andrea Navarra. Il pilota sembra rigenerato, mentre l'Impreza è ormai matura per stare al passo dei primi e le sue possibilità di crescita sono molto più ampie rispetto a quelle dei suoi avversari.

Andreucci con questa vittoria avvicina sostanzialmente Renato Travaglia che, nonostante qualche piccola sfortuna, ha comunque portato a casa i punti necessari per confermarsi leader del campionato, terminando

quinto con la sua Grande Punto Abarth. Ma meglio di lui nell'assoluta ha fatto Mauro Trentin, Peugeot 207 Super 2000 Racing Lions, che al termine di un bel duello ha preceduto il campione trentino di soli 2" e mezzo. Al sesto posto ha chiuso Umberto Scandola, Grande Punto Abarth, rallentato proprio in vista del traguardo da un improvviso banco di nebbia. Il veronese, in quel momento era a podio, terzo nelle generale, a conferma delle sue grandi qualità.

Tra i protagonisti sfortunati della gara Simone Campedelli che dopo un inizio all'attacco, secondo nella prima prova, ha toccato e forato nella seconda prova ed infine si è dovuto ritirare per un'altra uscita di strada quando stava tentando di rientrare nei primi dieci dell'assoluta. Tra i piloti stranieri in gara al momento il migliore è stato Sekan Yazici che con la sua Grande Punto Abarth del Lassa Rally Team, ha chiuso intorno alla ventesima posizione.

Buona la prova di Teemu Harminen che ha chiuso secondo nel monomarca Subaru, dietro a Matteo Buda, dopo essere stato per tre quarti di gara al comando, posizione persa per un problema agli ammortizzatori. Bene anche la pilotessa Turca Burcu Cetinkaya, navigata dalla nostra Fabrizia Pons, che nonostante le difficoltà del debutto con la Grande Punto Abarth se la è cavata più che bene. Tra le due ruote motrici seconda vittoria su due gare del sammarinese Alex Raschi con la Renault New Clio R3.





L'ordine di arrivo, sabato 4 aprile 2009

1. Andreucci-Andreussi (Peugeot 207 Super 2000) in 1.19'39"4
2. Rossetti-Chiarcossi (Grande Punto Abarth) a 1'00"4
3. Navarra-Cerrai (Subaru Impreza Sti) a 1'19"4
4. Trentin-Zanella (Peugeot 207 Super 2000) a 1'29"5
5. Travaglia-Pollet (Grande Punto Abarth) a 1'32"0
6. Scandola-D'Amore (Grande Punto Abarth) a 1'33"8
7. Dati-Giusti (Grande Punto Abarth) a 1'57"0
8. Ceccoli-Biondi (Mitsubishi Lancer EvoIX) a 2'17"8
9. Medici-De Luis (Peugeot 207 Super 2000) a 2'23"7
10. Martelli-Pisano (Peugeot 207 Super 2000) a 2'29"0

Le classifiche di campionato

Piloti: 1. Travaglia, punti 14; 2. Andreucci, p. 10; 3. Rossetti, p.8; 3. Cavallini p. 8; 5. Navarra, p. 6; 5. Michelini p. 6; 5. Trentin, p.6; 8. Signor p. 5; 9. Campedelli p. 4; 9. Ceccoli p. 4; 11. Scandola, p.3; 12. Di Benedetto p. 2; 12. Dati, p.2.

Piloti indipendenti: 1. Trentin, p. 12; 2. Cavallini p. 10; 2. Ceccoli, p. 10; 4. Michelini, p. 8; 4. Signor p. 8; 4. Signor, p. 8; 7. Campedelli p. 5; 7. Medici p. 5; 9. Martelli, p.4; 10. Di Benedetto p. 3; 10. Pesavento, p.3; 12. Raschi, p. 1; 12. Gamba, p. 1.

Costruttori: 1. Peugeot p. 29; 2. Abarth p. 27; 3. Mitsubishi p. 8; 4. Subaru, p. 6.

**Dominando sugli sterrati
nei dintorni di Numana
Paolo Andreucci e Anna Andreussi
hanno subito potuto festeggiare
nei migliori dei modi la nuova
collaborazione con Peugeot**



Ruote nel



Foto Archivio
Actualfoto

Jim Clark

Il mito inghiottito dal bosco



In prima fila a Monza assieme a Surtees e Stewart nel 1965



Nel 1963 nei "box" di Imola

di Carlo Baffi

È il 7 aprile 1968, sono passate da poco le 12,45 sul veloce Hockenheimring. È in corso la prima "manche" del Gran Premio di Hockenheim valido per il Challenge Europeo di Formula 2. La pista è ancora bagnata dalla pioggia scesa nella notte. Al 5° giro, il gruppo dei battistrada è condotto da Ahrens seguito Pescarolo e Beltoise. Più indietro, ottavo, c'è il più grande pilota del momento, Jim Clark. In realtà, avrebbe dovuto correre a Brands Hatch, ma per motivi legati allo sponsor Firestone, corre in Germania. Il week-end non è partito sotto i migliori auspici, Clark lamenta problemi alla vettura, tant'è che partito dalla 3° fila ha perso posizioni. Transita sul traguardo, supera la "nord-kurve", affronta il tratto nella boscaglia, quando improvvisamente la sua Lotus 48 si intraversa e patina verso il lato esterno della pista. Come impazzita, sfonda la recinzione e dopo aver sfiorato una postazione dei commissari capotta per tre vol-

tempo



A Monaco nel 1967 con la Lotus

te, terminando il suo volo contro un albero. Nel violentissimo urto, il retrotreno si spezza in due parti, una ruota resta su un ramo, mentre le altre parti vengono disseminate per 300 metri. Quando i soccorsi arrivano sul luogo dell'incidente, la tragedia s'è consumata. Il campione è ormai privo di vita, vittima di una frattura cranica e alla colonna vertebrale. La drammatica notizia raggiunge il paddock solo a fine gara, lascia sgomenti tutti e comincia a fare il giro del mondo. L'atmosfera che si respira al box Lotus ha dell'irreale. Il grande Graham Hill, amicissimo di Jim, si reca sgomento sul luogo dello schianto e aiuta a portare via i resti della monoposto. La magistratura tedesca avvia subito un'inchie-

sta, per far luce sull'incidente, ma già il lunedì successivo viene chiusa, non rilevando alcuna responsabilità da parte di terzi. Le cause sono tutt'ora ignote, anche se si propende per il guasto meccanico. Charles Irwing, che seguiva Clark a circa 200 metri, dice di aver visto scivolare la Lotus verso sinistra ed essere inghiottita dal bosco. E Carlo Facetti, tornando sull'avaria aggiunge: "Si vedeva chiaramente che la Lotus era squilibrata in frenata, con la tendenza a mettersi di traverso." Quello che resta, è l'amarezza per la scomparsa di un pilota destinato ad "entrare nel mito degli invincibili, come Fangio, Ascari e Nuvolari.". Così scrive Enrico Benzing sulle colonne de "La Gazzetta dello Sport".

Nato a Duns in Scozia il 4 marzo 1936, cresce nella tenuta paterna tra gli allevamenti di bestiame. Scopre la passione per i motori a dieci anni, guidando una vecchia Austin Seven per i campi. Sale poi su una Porsche 1600 e comincia a gareggiare con vetture da turismo mettendosi in luce. Il geniale Colin Chapman lo nota e lo invita a provare una F.2 a Brands Hatch. Malgrado sia la sua prima volta su una vettura a ruote scoperte, ferma i cronometri su tempi di poco superiori a quelli del più esperto Graham Hill. Ma quando vede quest'ultimo perdere una ruota della stessa macchina, si spaventa al punto che giura di non salire più su una monoposto. I fatti però andranno diversamente. Il 26

dicembre del '59, Clark debutta ufficialmente nella Formula Junior e l'anno dopo è già in F.1, facendo il suo esordio a Zandvoort il 6 giugno nel GP d'Olanda. Ovviamente è su una Lotus. Chiude la stagione 8°, migliorandosi di una posizione l'anno dopo. Nel 1962 si rivela al mondo intero. Firma il suo primo successo a Spa, davanti alla BRM di Graham Hill. E' il preludio alla rivincita del 1963. Al volante della Lotus 25, Clark vince sette gare, chiude a 54 punti (tenendo conto solo dei 6 risultati migliori), contro i 29 di Graham Hill: è Campione! Il '64 è di transizione, ma il '65, il binomio Clark-Lotus torna dominatore. Trionfa in sei GP e s'aggiudica l'iride. Un titolo che ha un sapore particolare, con una vettura rivoluzionaria. E' la 33 motorizzata Climax, sulla quale Clark s'inventa lo stile di guida sdraiato. Il 1965 segna pure la sua grande affermazione alla 500 Miglia di Indianapolis. E' il primo inglese a vincere la mitica corsa americana. E sempre negli Stati Uniti, consegue l'unica vittoria del 1966, una stagione in sordina con la Lotus BRM. Nel '67, la Lotus 49 monta il 3 litri 8V Ford Cosworth e Jim si piazza 3° dietro Brabham e Hulme. Arriviamo così al fatale 1968. Clark fa ancora coppia con Graham Hill e s'impone subito al primo round, il 1 gennaio a Kyalami in Sud Africa. Sarà l'ultima delle sue 25 vittorie in F.1.

di Marco Marelli
e Nicola Desiderio

Piccole sì, anche intelligenti?

L'automobile è nel caos e non poteva essere altrimenti se si considera quello che è capitato negli ultimi cinque anni tra fidanzamenti, matrimoni e divorzi. Questo vivere "strano" ha creato infiniti mostri e oggi incrociando carrozzerie, motori ed allestimenti si arrivano a contare più di 3000 automobili a listino, di cui più del 50% del tutto inutili. In questi ultimi mesi sul mercato sono arrivate tantissime novità, alcune intelligenti, altre alquanto discutibili. Prendiamo ad esempio le quattro metri Citroen C3 Picasso, Kia Soul e Toyota Urban Cruiser. La francese fa il verso alle MPV ma avendo un pianale derivato e non concepito ad hoc non offre quelle caratteristiche tipiche che avevano fatto la fortuna delle MPV (monovolume se preferite), come il pavimento piatto, i sedili anteriori girevoli, il massimo sfruttamento dello spazio... quindi non ha nulla di veramente originale. La coreana strizza l'occhio alle SUV ma ha solo due ruote motrici per tanto non promette quello che la linea farebbe immaginare. Alla fine, analizzando queste tre novità, l'unica a risultare concreta e interessante è la giapponese. A conferma che oggi nel mondo dell'automobile regna il caos e se non si sta attenti si rischia di vedere intelligenti automobili che non lo sono.



Kia Soul

Prezzo da 15.900 euro

L'aspetto è da off road ma manca la trazione integrale. E qui sta il punto: perché scegliere questa vettura che non offre nulla di più di una normale segmento B a due volumi? Solo per la linea particolare che pregiudica tra l'altro la visibilità in città? I motori sono di cilindrata elevata, 1,6 litri, quindi i costi di gestione ne risentono; i cambi sono vecchi, ancora a cinque marce. La posizione di guida non è il massimo se si considera che il volante è regolabile solo in altezza e non in profondità. In poche parole, Kia ha lavorato molto sulla

linea ma sui contenuti rimane tantissimo ancora da fare. Insomma, della Soul, non se ne sentiva la necessità. La città non è il suo habitat ideale perché la visibilità è quello che è, e poi un 1.6 non è di certo il motore giusto. In autostrada soffre il cambio a sole cinque marce e le forme che fanno a pugni con l'aria quindi alti consumi e forte rumore. In montagna ai primi fiocchi deve mettere le catene come tutte le altre... alla fine viene da domandarsi: ma per chi l'hanno pensata?



Citroën C3 Picasso

Prezzo da 14.650 euro

Non offre nulla di più rispetto alle rivali Fiat Idea, Lancia Musa, Opel Meriva e Renault Modus, pur arrivando per ultima sul mercato. Da un punto di vista progettuale nasce una riflessione che getta nello sconforto. Pensate all'amata-odiata Multipla che in meno di 4 metri porta sei persone. Ora pensate alla Citroen e alla sua storia. Considerate che in 408 centimetri di lunghezza la C3 Picasso porta solo cinque persone! Non ha niente del genio di... Picasso, complice pure la sua forma da carrozzeria per nul-

la monovolume. Due sono i motori a benzina, 1.4 da 95 CV e 1.6 da 120 CV, uno solo il Diesel 1.6 da 90 CV e da 109 CV con FAP. Il listino sembra basso ma il climatizzatore manuale e 6 airbag sono optional, quindi bisogna aggiungere 1.600 euro. Meccanicamente non colpisce per nulla, anzi, si vede una fortissima volontà di risparmio se si considera il cambio manuale a cinque marce. Pesa tanto, troppo, quindi necessita di motori ricchi di cavalli. Alla faccia del downsizing.



Toyota Urban Cruiser

Prezzo da 17.000 euro

Lunga 3,93 metri, la Urban Cruiser ha il passo lungo come quello di una Focus (2,64 metri) per uno spazio interno fuori dal comune e un vano bagagli più che discreto, da 314 a 789 litri. I motori offrono cambi a 6 rapporti e prestazioni identiche (175 km/h, 0-100 km/h in 12,5 s.) il 1.3 benzina da 100 CV con stop&start e trazione anteriore; il Diesel 1,4 litri da 90 CV che con 130 g/km è il veicolo a trazione integrale con le emissioni di CO2 più basse al mondo. Il sistema 4x4 trasmette da 0 a 50% della coppia al retrotreno e consente di

bloccare il differenziale centrale così che su fondi a ridotto attrito vi sia sempre una buona trazione. Tra gli allestimenti (base, Sol e Luxury) con prezzi a partire da circa 17mila euro. Di serie su tutte le versioni il controllo di stabilità VSC e 7 airbag, il climatizzatore si trova invece dalla Sol. Piacevole da guidare, con una meccanica intelligente, va bene con il diesel 1.4 e trazione integrale perché soddisfa più impieghi e non consuma tanto. Di rivali non ne ha, e non le manca un ragione d'essere.

di Marco Marelli

Dal prossimo aprile sarà già nelle concessionarie. Da 0 a 100 km/h impiega solo **6,9"**. Quando la si vede da dietro colpiscono i due terminali di scarico ai lati. Il motore è il noto quattro cilindri 2.0 turbo con iniezione diretta. Ha **210 cavalli** ma ben 20 in meno della precedente serie (la GTI limited edition) che aveva lo stesso motore. Per la prima volta nella storia della VW Golf GTI l'ultima nata è meno potente di quella precedente. Una rivoluzione sicuramente non da poco. La velocità massima è di **240 km/h**. L'omologazione antinquinamento è comunque **Euro 5**. Interessante il valore di emissione CO₂: **170 g/km**. Rispetto a tutte le generazioni GTI questa è senza alcun dubbio quella più bella e curata ma non sarà facile convincere chi ha una versione più potente a cambiarla. Le misure complessive rispecchiano quelle della Golf normale. L'assetto è più basso di 22 mm davanti, 15 mm dietro, con modifiche a molle, ammortizzatori e barre di torsione. Interessante il differenziale a bloccaggio elettronico trasversale XDS che dovrebbe ridurre il sottosterzo e il DCC, un optional che consente di attivare le modalità Normal, Comfort e Sport. L'impianto di scarico è stato sviluppato per enfatizzare il sound sportivo perché oggi oltre all'occhio anche l'orecchio vuole avere la sua parte. In occasione del debutto della GTI dovrebbe tornare a breve anche la sigla GTD per una Golf a gasolio piuttosto potente. Il motore dovrebbe essere il 2 litri 170 cavalli common-rail.



Meno cavalli più a

Volkswagen Golf GTI



ambiente

25 gennaio

A1 Grand Prix a Taupo
GP2 Asia a Al Sakhir
Speedcar a Al Sakhir
Grand Am a Daytona
IRC – Monte Carlo

1 febbraio

Mondiale Rally - Irlanda

15 febbraio

GP2 Asia a Losail
Speedcar a Losail
Nascar a Daytona
Mondiale Rally – Norvegia

22 febbraio

A1 Grand Prix a Gauteng
Nascar a Fontana

28 febbraio

Speedcar a Dubai
Nascar a Las Vegas

8 marzo

WTCC a Curitiba
IRC – Curitiba
Italiano Rally al Ciocco
Nascar a Atlanta

15 marzo

Mondiale Rally - Cipro

22 marzo

WTCC a Puebla
ALMS a Sebring
Nascar a Bristol
Gt giapponese a Okayama

29 marzo

F.1 a Melbourne
Nascar a Martinsville

5 aprile

F.1 a Sepang
GP2 Asia a Sepang
Speedcar a Sepang
Indycar a Saint Petersburg
F.Renault Italia a Monza
ETCS a Monza
Trofeo Cadetti a Monza
F.Nippon a Fuji
F.3 giapponese a Fuji
ALMS a Saint Petersburg
LMS a Barcellona
Nascar a Fort Worth
Porsche Targa Tricolore a Vallelunga
Mondiale Rally – Portogallo
IRC – Kenya
Italiano Rally - Adriatico

12 aprile

A1 Grand Prix a Algarve
F.3 inglese a Oulton Park
F.3 tedesca a Oschersleben
F.Renault svizzera a Digione
WEC F.Renault a Nogaro
NEC F.Renault a Zandvoort
MotoGP a Losail

19 aprile

F.1 a Shanghai
World Series a Barcellona
Eurocup F.Renault a Barcellona
WEC F.Renault a Barcellona
Megane Trophy a Barcellona
Indycar a Long Beach
ALMS a Long Beach
Super GT giapponese a Suzuka
Nascar a Phoenix
F.3 spagnola a Imola
GT Open a Imola
CITE a Imola
Superstars a Imola
Porsche Carrera Cup a Imola
F.3 SudAm a Brasilia
Italiano Rally – 1000 Miglia

26 aprile

F.1 a Al Sakhir
GP2 Asia a Al Sakhir
Indycar a Kansas
F.3 inglese a Donington
F.3 giapponese a Okayama
NEC F.Renault a Hockenheim
2000 Light a Magione
Trofeo Cadetti a Adria
ETCS a Brno
LMS a Le Mans
Speedcar a Dubai
Grand Am a Alton
Nascar a Talladega
Mondiale Rally – Argentina
MotoGP a Motegi

3 maggio

A1 Grand Prix a Brands Hatch
World Series a Spa
Eurocup F.Renault a Spa
Megane Trophy a Spa
FIA GT a Silverstone
F.3 a Silverstone
Super GT giapponese a Fuji
F.3 spagnola a Valencia
WTCC a Marrakesch
Grand Am a Millville
Nascar a Richmond
Challenge Ferrari a Mugello
Porsche Targa Tricolore a Le Castellet
MotoGP a Jerez

10 maggio

F.1 a Barcellona
GP2 a Barcellona
F.3 inglese a Spa
LMS a Spa
Nascar a Darlington
F.3 italiana a Adria
F.Azzurra a Adria
CITE a Adria
Superstars a Adria
Porsche Carrera Cup a Adria
IRC – Portogallo
Italiano Rally – Targa Florio

17 maggio

WTCC a Pau
 F.Master a Pau
 WEC F.Renault a Pau
 Euroseries 3000 a Portimao
 GT Open a Portimao
 F.3 Euro Series a Hockenheim
 DTM a Hockenheim
 F.Renault svizzera a Hockenheim
 FIA GT a Adria
 ETCS a Vallengunga
 F.Nippon a Suzuka
 F.3 giapponese a Suzuka
 F.3 SudAm a Curitiba
 ALMS a Salt Lake
 Grand Am a Laguna Seca
 Challenge Ferrari a Imola
 MotoGP a Le Mans

24 maggio

F.1 a Montecarlo
 GP2 a Montecarlo
 A1 Grand Prix a Mexico City
 World Series Renault a Montecarlo
 Indycar a Indianapolis
 Nascar a Charlotte
 F.3 tedesca a Nurburgring
 F.Renault Italia a Varano
 Trofeo Cadetti a Varano
 2000 Light a Imola
 Porsche Targa Tricolore a Imola
 Mondiale Rally - Italia

31 maggio

Indycar a Milwaukee
 WTCC a Valencia
 F.Master a Valencia
 Formula 2 a Valencia
 F.Nippon a Motegi
 F.3 inglese a Rockingham
 WEC F.Renault a Magny-Cours
 Nascar a Dover
 F.Azzurra a Vallengunga
 GT Italiano a Vallengunga
 CITE a Vallengunga
 Porsche Carrera Cup a Vallengunga
 MotoGP a Mugello

7 giugno

F.1 a Istanbul
 GP2 a Istanbul
 Indycar a Fort Worth
 F.3 inglese a Hockenheim
 F.3 spagnola a Jarama
 F.3 tedesca a Hockenheim
 F.3 italiana a Magione
 F.Azzurra a Magione
 Superstars a Magione
 GT italiano a Magione
 Grand Am a Watkins Glen
 Nascar a Pocono
 WEC F.Renault a Spa
 F.Renault svizzera a Spa

14 giugno

24 Ore di Le Mans
 World Series Renault a Budapest
 Eurocup F.Renault a Budapest
 F.Renault Italia a Budapest
 Megane Trophy A Budapest
 F.3 inglese a Knockhill
 NEC F.Renault a Alastaro
 Nascar a Michigan
 Mondiale Rally – Grecia
 MotoGP a Barcellona

21 giugno

F.1 a Silverstone
 GP2 a Silverstone
 Indycar a Iowa
 WTCC a Brno
 F.Master a Brno
 Formula 2 a Brno
 Porsche Targa Tricolore a Brno
 Grand Am a Lexington
 Nascar a Sonoma
 Super GT giapponese a Sepang
 GT italiano a Mugello
 CITE a Mugello
 F.3 italiana a Mugello
 F.Azzurra a Mugello
 Superstars a Mugello
 Porsche Carrera Cup a Mugello
 FIA GT a Oschersleben
 F.3 tedesca a Oschersleben
 NEC F.Renault a Oschersleben
 F.3 SudAm a Rio de Janeiro
 IRC – Belgio
 Italiano Rally – San Marino

28 giugno

Indycar a Richmond
 DTM a Norisring
 F.3 Euro Series a Norisring
 Superleague a Magny-Cours
 Euroseries 3000 a Magny-Cours
 Formula 2 a Spa
 F.3 spagnola a Spa
 F.Renault Italia a Spa
 GT Open a Spa
 F.Renault svizzera a Hockenheim
 F.Nippon a Fuji
 F.3 giapponese a Fuji
 Nascar a Loudon
 Mondiale Rally – Polonia
 MotoGP a Assen

5 luglio

Indycar a Watkins Glen
 World Series Renault a Silverstone
 Eurocup F.Renault a Silverstone
 Megane Trophy a Silverstone
 F.3 spagnola a Donington
 GT Open a Donington
 F.3 inglese a Snetterton
 F.3 tedesca a Lausitzring
 2000 Light a Magione
 Trofeo Cadetti a Monza
 Porsche Targa Tricolore a Monza
 WTCC a Porto
 Grand Am a Daytona
 Nascar a Daytona
 Challenge Ferrari a Le Castellet
 MotoGP a Laguna Seca

12 luglio

F.1 a Nurburgring
 GP2 a Nurburgring
 Indycar a Toronto
 Nascar a Chicago
 F.Nippon a Suzuka
 F.3 giapponese a Suzuka
 F.3 SudAm a Curitiba
 IRC – Russia
 Italiano Rally – San Crispino

19 luglio

Superleague a Zolder
World Series Renault a Le Mans
Eurocup F.Renault a Le Mans
Megane Trophy a Le Mans
F.3 Euro Series a Zandvoort
DTM a Zandvoort
WTCC a Brands Hatch
F.Master a Brands Hatch
Formula 2 a Brands Hatch
ALMS a Lime Rock
Grand Am a Leeds
GT italiano a Misano
CITE a Misano
F.3 italiana a Misano
Superstars a Misano
Porsche Carrera Cup a Misano
MotoGP a Sachsenring

26 luglio

F.1 a Budapest
GP2 a Budapest
F.Master a Budapest
Indycar a Edmonton
Nascar a Indianapolis
Super GT giapponese a Sugo
FIA GT a Spa
F.3 inglese a Spa
F.Renault Italia a Misano
ETCS a Misano
MotoGP a Donington

2 agosto

Indycar a Kentucky
World Series Renault a Portimao
LMS a Portimao
Superleague a Donington
Euroseries 3000 a Donington
DTM a Oschersleben
Nascar a Pocono
CITE a Varano
F.3 italiana a Varano
F.Azzurra a Varano
2000 Light a Varano
Trofeo Cadetti a Varano
Mondiale Rally – Finlandia
IRC - Madeira

9 agosto

Indycar a Lexington
Euroseries 3000 a Zolder
FIA GT a Bucarest
F.3 tedesca a Assen
NEC F.Renault a Assen
F.Nippon a Motegi
F.3 giapponese a Motegi
F.Renault svizzera a Magny-Cours
ALMS a Lexington
Grand Am a Watkins Glen
Nascar a Watkins Glen

16 agosto

F.3 Euro Series a Nurburgring
DTM a Nurburgring
Formula 2 a Donington
F.3 inglese a Silverstone
ALMS a Elkhart Lake
Nascar a Michigan
MotoGP a Brno

23 agosto

F.1 a Valencia
GP2 a Valencia
Indycar a Sonoma
Nascar a Bristol
Super GT giapponese a Suzuka
F.3 tedesca a Nurburgring
F.3 SudAm a Santa Cruz do Sul
LMS a Nurburgring
IRC – Repubblica Ceca

30 agosto

F.1 a Spa
GP2 a Spa
F.Master a Spa
Indycar a Chicago
F.Nippon a Autopolis
F.3 giapponese a Autopolis
F.3 spagnola a Valencia
NEC F.Renault a Most
GT Open a Valencia
ALMS a Mosport
Grand Am a Montreal
Italiano Rally – Alpi Orientali
MotoGP a Indianapolis

6 settembre

ALMS a Detroit
Nascar a Atlanta
Superleague a Estoril
F.3 Euro Series a Brands Hatch
DTM a Brands Hatch
WTCC a Oschersleben
F.Master a Oschersleben
Formula 2 a Oschersleben
F.3 italiana a Imola
F.Azzurra a Imola
GT italiano a Imola
CITE a Imola
Porsche Cup a Imola
Mondiale Rally - Australia

13 settembre

F.1 a Monza
GP2 a Monza
Super GT giapponese a Fuji
F.Renault Italia a Mugello
ETCS a Mugello
F.3 inglese a Bucarest
2000 Light a Adria
WEC F.Renault a Valencia
LMS a Silverstone
Nascar a Richmond
IRC – Spagna
Italiano Rally – Costa Smeralda
MotoGP a Misano

20 settembre

Indycar a Motegi
 GP2 a Portimao
 FIA GT a Portimao
 World Series Renault a Nurburgring
 Eurocup F.Renault a Nurburgring
 Megane Trophy a Nurburgring
 Euroseries 3000 a Vallelunga
 F.3 Euro Series a Barcellona
 DTM a Barcellona
 WTCC a Imola
 F.Master a Imola
 Formula 2 a Imola
 GT Open a Magny-Cours
 F.3 spagnola Magny-Cours
 F.3 inglese a Brands Hatch
 F.3 tedesca a Sachsenring
 NEC F.Renault a Sachsenring
 F.3 italiana a Vallelunga
 F.Azzurra a Vallelunga
 Superstars a Vallelunga
 CITE a Vallelunga
 F.3 SudAm a Buenos Aires
 Grand Am a Tooele
 Nascar a Loudon
 MotoGP a Balaton

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

NEC F.Renault a Spa
 Superleague a Monza
 F.Azzurra a Monza
 Trofeo Cadetti a Monza
 FIA GT a Le Castellet
 F.3 SudAm a Montevideo
 Nascar a Kansas
 Porsche Targa Tricolore a Vallelunga
 Mondiale Rally – Spagna
 MotoGP a Estoril

11 ottobre

F.1 a Fuji
 Indycar a Miami
 Nascar a Fontana
 DTM a Digione
 F.3 Euro Series a Digione
 F.3 spagnola a Jerez
 F.Renault Italia a Imola
 ETCS a Imola
 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
 GT italiano a Monza
 CITE a Monza
 Superstars a Monza
 Porsche Carrera Cup a Monza
 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
 WTCC a Okayama
 F.3 spagnola a Barcellona
 GT Open a Barcellona
 Nascar a Martinsville
 2000 Light a Misano
 Porsche Targa Tricolore a Misano
 Mondiale Rally – Galles
 IRC – Giappone
 Italiano Rally – Como
 MotoGP a Sepang

1 novembre

F.1 a Abu Dhabi
 Formula 2 a Barcellona
 ALMS a Fuji *
 Nascar a Talladega

8 novembre

Superleague a Jarama
 F.3 SudAm a Piriapolis
 WEC F.Renault a Portimao
 Super GT giapponese a Motegi
 ALMS a Shanghai *
 Nascar a Fort Worth
 Finali Challenge Ferrari
 MotoGP a Valencia

15 novembre

Nascar a Phoenix

22 novembre

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

29 novembre

F.3 SudAm a San Paolo

* non valevole per il campionato



Jarno Trulli

“Clamoroso, commissario Fia si suicida dopo aver tentato di capire le nuove regole F.1”

Gene Gnocchi

“A me la gara è piaciuta. L'anno prossimo la rifaremo con partenza alle 17. Magari mezz'ora più tardi”

Bernie Ecclestone

“La Toyota con gomme intermedie mi ha dato un rettilineo di distacco”

Felipe Massa

“C'è bisogno che ognuno si prenda le proprie responsabilità, come io che sono il capo mi assumo le mie”

Stefano Domenicali

“Dobbiamo dirci le cose in faccia, ma i problemi vanno risolti al nostro interno. Noi non facciamo come altre squadre”

Stefano Domenicali

“Ero dietro la safety car, e andavo all'andatura di chi fa jogging”

Jenson Button

“Se gli azionisti lo vogliono, sono pronto ad andarmene”
Martin Whitmarsh

“Forse la F.1 potrebbe anche perdere un grande sportivo”
Anthony Hamilton, sul possibile ritiro del figlio Lewis

“Abbiamo guardato il cielo, ma lassù qualcuno ha deciso

diversamente”
Michael Schumacher sulla scelta delle gomme

“A Melbourne ho sbagliato io, qui ha sbagliato la squadra”
Kimi Raikkonen

“La cosa più pericolosa sono le gomme soft. Hanno scelto una specifica che dopo pochi giri si

distrugge e non riesci più a stare in pista”
Felipe Massa

“Che cosa vorreste, che ogni anno ci fossero davanti sempre le stesse squadre?”
Jarno Trulli

“Quello che resta della F.1”
Titolo sul quotidiano La Stampa



I meccanici Ferrari montano le gomme rain sulla vettura di Kimi Raikkonen

Il graffio di Baffi

**NAUFRAGIO A SEPANG:
L'ANALISI FERRARI
IN PIU' PUNTI.**

- Mah....
- Booh...
- Chissà...
- Forse...
- Però...

BAFFI