

## Che sballo!

### GP CINA

Una gara perfetta nel monzone cinese: Vettel e la Red Bull mettono le ali al Mondiale. Divertendosi un mondo



# La foto della settimana

## Una gara da scintille

Marlin in crisi dopo un contatto  
con il muretto della curva 1





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

**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

*Una lunga scia d'acqua  
ha accompagnato la  
cavalcata vincente  
di Sebastian Vettel  
al secondo successo  
dopo quello del settembre  
scorso a Monza*



# Vettel

## è solo l'inizio

**Massimo Costa**

Il paragone è forte, ma necessario. 3 giugno 1984, GP di Monaco. Un debuttante, Ayrton Senna, sotto la pioggia e al volante della poco competitiva Toleman-Hart, sta per raggiungere Alain Prost, in testa alla gara con la McLaren-Porsche. Solo una providenziale bandiera rossa permette al francese di vincere. Ma l'impresa di Senna entra comunque nella storia della F.1. Un'impresa che è simile a quella compiuta da Sebastian Vettel a Monza nel GP d'Italia, con la piccola Toro Rosso-Ferrari, il 14 settembre 2008. Con una differenza sostanziale: il tedesco il GP lo ha vinto. E ancora: l'anno seguente, Senna passa alla più forte Lotus-Renault, vettura veloce, ma ancora leggermente inferiore a Ferrari, McLaren e Williams. A Estoril, sempre con pista allagata, Senna vince la sua prima gara in ►

segue a pag 6

*Il sorriso smagliante di Mark Webber e Sebastian Vettel con i trofei bene in mostra*



F.1. E' il 21 aprile 1985. Vettel, lasciata la Toro Rosso, viene promosso alla Red Bull-Renault. Team che ha un budget più ricco, ma che non può competere con quello dei grandi costruttori. La RB5 nasce bene e subito si propone tra le migliori vetture del lotto. Vettel, sotto una costante e fitta pioggia, vince il GP della Cina a Shanghai. Coincidenze? Siamo davanti a un nuovo fenomeno che scriverà pagine memorabili della F.1. Probabile. Vettel non è un bluff, un vincitore per caso. Come non lo è Lewis Hamilton. O Robert Kubica. Ma le imprese di Vettel hanno un maggiore impatto rispetto a quelle dei suoi giovani colleghi. Perché il tedesco,

21 anni, è riuscito a firmare due storiche vittorie con team di secondo piano. Squadre che si pensava di non vedere mai in pole position o festeggiare un successo. Come è stato per la Toro Rosso lo scorso anno a Monza e per la Red Bull domenica scorsa a Shanghai. Hamilton è un pilota straordinario, un altro ragazzo che ci riporta alla mente i grandi campioni della F.1, da Senna a Prost fino a Stewart. Un pilota che ha vinto il campionato del mondo al secondo anno di attività e lo ha perso nella stagione del debutto all'ultimo appuntamento. Ma va sempre considerato che Hamilton ha avuto l'onore e il merito di corre-

re fin da subito con la McLaren-Mercedes, il team che schierava una delle monoposto più competitive del mondiale. Che lui ha sfruttato a meraviglia. Ma... era pur sempre la McLaren, con un budget infinito. Lo stesso discorso vale per Kubica, capace di portare per la prima volta al primo posto la BMW a Montreal 2008. Un team ricchissimo, che può permettersi sviluppi su sviluppi senza pensare troppo al budget a disposizione. Una BMW che non ha ancora raggiunto la maturità necessaria per competere con costanza ad alto livello, ma stiamo parlando di un grande costruttore. Vettel ha spezzato tutte le convinzioni che la F.1



aveva creato negli ultimi anni. Cioè, che un team privato non potesse assolutamente vincere un Gran Premio al cospetto dei grandi costruttori. E invece, mettete assieme un venditore di bevande energetiche, che non sa neppure cosa sia un pistone, e il più grande talento emerso negli ultimi anni dalle formule minori, ed ecco che la miscela può diventare esplosiva se ci mettete un po' di pioggia.

Vettel commette ancora errori. Come a Melbourne quando ha letteralmente gettato nel bidone dei rifiuti un terzo posto. Invece ha voluto resistere a Kubica ed è nato quel contatto che ha eliminato entrambi. A Sepang ha pagato cara la penalizzazione

per l'incidente causato in Australia, era nelle retrovie e quando ha iniziato a piovere, il suo terreno, si è pure girato ritirandosi. Talmente forte era la sua rabbia che a Shanghai era ben deciso a cambiare le sorti di questo suo mondiale. Splendido il suo comportamento in qualifica, quando sia nel Q2 sia nel decisivo Q3 ha segnato il tempo percorrendo un solo giro cronometrato. Come fanno i grandi piloti. Perché per fare questo, serve freddezza, sicurezza, capacità nel scaldare a dovere le gomme nel giro di lancio, di avere trovato il set-up perfetto, di non avere perplessità e dubbi quando i numeri del tempo iniziano a viaggiare. Un colpo solo in canna. E Vettel ha fatto cen-

tro. La gara invece, è stata per Vettel la fotocopia di Monza 2008. Nessuno è mai riuscito a tenere il suo ritmo. Non lo abbiamo mai visto commettere una imprudenza, un lungo, un mezzo testacoda, nella sua cavalcata vincente. E attenzione, perché la Red Bull non ha vinto solo per merito di Vettel. Il secondo posto di Mark Webber deve fare riflettere parecchio. Così come deve far pensare la pole di Vettel, ottenuta con il sole. La RB5 di Adrian Newey può seriamente contendere il passo alla Brawn-Mercedes e a tutte le altre vetture che nel corso della stagione emergeranno. Il mondiale non è mai stato incerto e aperto come nel 2009.

“Ross Brawn ha in mente un progetto superiore, che ha preso corpo a Melbourne e si è concretizzato a Sepang: la vittoria nel mondiale, piloti e costruttori”





# Una scelta intelligente



di Massimo Costa

Una corsa intelligente. E' quella fatta dai piloti della Brawn, Jenson Button e Rubens Barrichello. Un Gran Premio solido, improntato fin dal primo momento al recupero di punti e non di coppe. Sono ragionamenti di chi pensa in grande e non vive alla giornata, al colpo della domenica. Significa che Ross Brawn ha in mente un progetto superiore, che ha preso corpo a Melbourne e si è concretizzato a Sepang: la vittoria nel mondiale, piloti e costruttori. Il team principal britannico ha capito che in Cina le Red Bull-Renault erano imprendibili, c'era veramente poco da fare per tentare di contrastarle il passo. Sia col sole, sia col bagnato. E così ha ordinato un profilo basso. Certo, se si presentava l'occasione, Button e Barrichello avevano il dovere di non lasciarsela sfuggire, ma in caso contrario, era fondamentale utilizzare la testa. E così è stato fatto. I rischi erano notevoli, rigagnoli di acqua attraversavano la pista, soprattutto nell'ultima curva, e volare fuori

era un gioco da ragazzi. Dopo, sai le risate di Flavio Briatore, quello che ha definito i piloti Brawn rispettivamente paracarro e pensionato. Button ha corso da campione. Ha tentato di frenare almeno una Red Bull, quella più abbordabile di Mark Webber, ma quando è finito lungo al termine del rettilineo principale, Button ha realizzato che rapidamente che non ne valeva la pena. Poi, ha sbagliato Webber, e l'inglese si è ritrovato nuovamente secondo. Per poco, perché quando l'australiano si è ripresentato alle sue spalle, Button non ha opposto resistenza. Un atteggiamento saggio, da chi sa che può puntare al titolo iridato. Una dimostrazione notevole, di pilota completo. Barrichello è stato inferiore al compagno di squadra, ha anche affermato che sarebbe stato meglio non correre viste le condizioni atmosferiche. Niente di nuovo insomma, il brasiliano si è già ritagliato il ruolo a lui più congeniale: quello della perfetta seconda guida. Proprio quello che voleva, e sapeva fin dall'inizio, l'ineffabile Brawn.

*Jenson Button meno arrembanti del solito, ma sempre efficacemente nelle zone alte della classifica*

Massimo Costa

Magari con gli incentivi rottamazione della Fiat ci possono ricavare anche qualcosa. La Ferrari F60, che passerà alla storia per non aver incassato neanche un punto nelle prime tre gare del mondiale 2009 (Melbourne, Sepang, Shanghai) ha i giorni contati. Questo fine settimana, ad Al Sakhir e il 10 maggio a Barcellona verrà definito il suo futuro. Ovvero, Stefano Domenicali deciderà se proseguire con gli sforzi attualmente in atto per migliorarla, per ridarle forza, competitività e affidabilità o se abbandonarla mettendosi il cuore in pace. Per vivere un 2009 da seconde linee, magari con qualche acuto qua e là, e intanto concentrare la mente sulla vettura del prossimo

anno, per un ritorno ai vertici. A Shanghai, la Ferrari si è presentata senza il Kers, per motivi di affidabilità e sicurezza. Ma Felipe Massa è rimasto comunque fermo lungo il circuito al 21° giro dopo una gran rimonta, da tredicesimo a terzo con la pista bagnata. Dunque, la Ferrari pur non essendo sottoposta al massimo sforzo per via della pioggia, e quindi costretta ad un'andatura ridotta, si rompe comunque. Mentre Kimi Raikkonen, la cui strategia era improntata su una sola sosta, a fatto il cambio gomme, non sentiva più il grip sulla sua F60. E senza l'amico grip è dura avere il "sentimento" giusto per affrontare ad alta velocità certi tratti della pista. Ci si chiede dove poteva arrivare Massa senza quell'inconveniente elettronico, che gestisce e pro-

gramma l'acceleratore. In Ferrari parlano di podio certo, ma con i se e con i ma non si fa la storia. Soprattutto in un GP della Cina così complicato. Chissà cosa poteva accadere nei rimanenti giri che Massa non ha potuto affrontare... Dunque inutile nascondersi, ora che è anche crollato il paravento del diffusore. La Red Bull che vince, anzi, firma una doppietta senza profilo estrattore contestato e senza Kers è una bella botta. Riepilogando, in Bahrain domenica prossima le due Ferrari F60 saranno le stesse viste in azione a Shanghai. A Barcellona, il 10 maggio, vi saranno alcune modifiche, magari il diffusore tanto odiato. Se si tornerà a vedere la luce, la F60 subirà ulteriori ritocchi, in caso contrario sarà sventolata la bandiera bianca.



F60 già da rottamazione



**Gara sfortunata  
per Felipe Massa,  
fermato per noie  
elettriche quando si  
trovava al 3° posto**

# amare?

## Se ritornano gli anni bui

di Carlo Baffi

Tre Gran Premi, zero punti. Un bilancio davvero preoccupante quello della Ferrari 2009, che non andava così male dal 1981. Col mondiale solo all'inizio, nulla vieta di sperare in un pronto riscatto, ma qualcuno parla già di anno di passione. Il più recente nella storia della rosa è targato 2005, con una sola vittoria di Michael Schumacher messa a segno nel farsesco G.P Usa di Indianapolis, con solo 6 vetture al via causa il "Michelin-gate". Una breve parentesi negativa in un decennio dominato dal Cavallino a partire dal 1999 con la vittoria del titolo Costruttori della coppia Schumacher-Irvine, che pone fine al tunnel oscuro percorso a cavallo tra gli anni '90 e '80.

Stagioni che richiamano atroci ferite come quelle dei lontani Anni 60 quando, dopo l'ultima corona iridata di John Surtees del 1964, a Maranello si rimase per 11 lunghi anni a bocca asciutta.

Delusioni però mitigate dai successi conseguiti alla "24 Ore di Daytona" e nel Mondiale Marche. Non dimentichiamoci che fino alla metà degli anni '70, la Ferrari era particolarmente impegnata anche al di fuori della F.1. Ne sono un esempio le numerose affermazioni ottenute nell'ambito delle gare di durata, contro i colossi dell'automobile.

In F.1 furono invece anni bui, come il 1967 bagnato da una sola vittoria ma con l'atroce tragedia di Bandini a Monte-Carlo o il 1968, che salutò l'affermazione di un giovane Ickx a Rouen.

Peggio ancora il 1969. Chris Amon termina una sola gara (3° in Olanda) prima di migrare alla March e a Monza il Cavallino, schiera Pedro Rodriguez al volante di un modello dell'anno precedente. Una via crucis che termina con la mancata partecipazione alle ultime tre gare in programma in America. A rappresentare la Ferrari nei G.P di Canada, Usa e Messico, c'è la Scuderia Nart, a cui il Commendatore affida la monoposto di Rodriguez.

Particolarmente negativo fu il 1973, con la rivalità interna tra i tecnici che frena lo sviluppo della B3 "spazza-neve". La metà degli anni '70 porta il riscatto, ma il decennio successivo si apre con l'orribile 1980: Gilles Villeneuve arranca, mentre un demotivato Scheckter abdica, abbandonando il titolo appena conquistato lasciando la F.1. I problemi sono ovunque: gomme, telaio e motore e il bilancio finale vede il Cavallino al 10° posto con solo 8 punti. La 312T5, ultima nata della serie motorizzata col boxer, chiude malamente una serie di modelli vincenti, che a partire dal 1975 con Niki Lauda avevano riportato Maranello alla ribalta mondiale.

Al di là dello sfortunato 1982, quando il Cavallino perde prima Gilles Villeneuve e poi Didier Pironi (vincendo comunque il costruttori e finendo 2° nel piloti), è da dimenticare il 1981, quando la 126C turbo, ancora acerba finisce 5° nel mondiale, riportando solo due affermazioni con Villeneuve, a Monte Carlo e in Spagna.

Crisi profonda invece nel 1986, Alboreto e Johansson restano a secco e a fine stagione, per l'auspicata resurrezione, viene chiamato il "Mago" John Barnard.

Risultato: solo una vittoria, doppietta a Monza con Berger e Alboreto nel 1988, a poche settimane dalla scomparsa del "Drake".

# Kubica l'oscurato

Stefano Semeraro

Un incazzatura al quadrato, al cubo. Anzi, al Kubica. In gara, con la pioggia e con se stesso, per aver "ingropato" Trulli in un tamponamento tanto spettacolare, quanto innocuo.

Ma prima, nelle libere e nelle prove, con la macchina, che proprio non vuole andare, e con il team, che come spesso accade alla Bmw ha toppato la strategia, tarpando anche il residuo di ali rimaste a Robert. Che è giovane e polacco - in una squadra tedesca, dove corre il tedesco Heidfeld... - ma anche uno dei grandi talenti di questa F1.

Uno che l'anno scorso si era trovato in testa al campionato, dopo la vittoria in Canada e prima che l'ineffabile Willy Rampf e i suoi collaboratori riuscissero a pasticciare con lo sviluppo della monoposto. La Bmw si trasformò in una mezza carretta, costringendo Kubica a partire dal fondo della griglia e a rinunciare ai sogni di gloria. Anche a quelli di un possibile terzo posto nel mondiale, vanificati nel corso dei mesi da scelte tattiche discutibili, quando non decisamente stonate. Accadde a Melbourne, a Silverstone, a Singapore, e infine a Shanghai, dove i bavaresi evitarono di far scambiare le posizioni fra Heidfeld, ormai tagliato fuori dai giochi importanti, e Kubica. Con il risultato di fargli perde-

re un punto che si sarebbe rivelato essenziale per salire sul podio finale. Robert non l'ha mai mandata a dire. Con il suo vocione simpatico, con il suo humor ruspante ma brillante, ha sempre pungolato la squadra. Anche in Cina si è fatto sentire ("la mia macchina ha resistito a un urto incredibile. E' proprio come un camion: pur troppo in tutto"), ma in qualifica ha dovuto digerire l'ennesimo sopruso. Aveva deciso di fare il tempo al secondo giro lanciato, per scaldare meglio le gomme, ma via radio il muretto gli ha teutonicamente imposto di sbigar-si: "Fallo al primo giro, ripeto, fallo al primo giro". Robert, dopo qualche mugugno, a malincuore ha risposto "jawohl", con il risultato di trovarsi a partire dalla penultima fila dello schieramento. Talento polacco contro programmazione tedesca: finora a rimetterci è stato quasi sempre Kubica, che dopo tre anni di F1 alla Bmw trattano come una matricola da instradare e guidare. Peccato che le idee più chiare, e vincenti, di solito ce le abbia lui.

Dicono che Kempf sia uno capace di usare l'ombrello in una giornata di sole, se le sue previsioni dicevano pioggia. Speriamo che la sua rigidità non faccia sudare ancora troppe volte Robert. Un pilota che non merita di essere oscurato dai soloni un po' spenti del suo team.

**“Incredibile come  
la mia macchina  
abbia resistito  
all’urto! È come un  
camion, purtroppo  
in tutto”**

**Robert Kubica**





# Abbasso il Kers viva il diffusore

**Stefano Semeraro**

E che Kers. Il geniale dispositivo che – secondo Max Mosley e i suoi consiglieri tecnici – avrebbe dovuto rendere la F.1 più spettacolare e più economica ormai è diventato la barzelletta del Circus. Fulvio Soms, sul Corriere dello Sport, ha paragonato le scuderie che lo montano, ma non hanno il magico diffusore, al cicloturista che si è comprato una bici costosissima e iperleggera, ma con le ruote quadrate. E persino Gene Gnocchi domenica scorsa ci ha ironizzato: *“Nel nuovo programma di Sky i premi Nobel italiani vi spiegheranno le nuove regole della F.1. Ad esempio, ci faranno capire se è vero che l’energia recuperata dal Kers viene utilizzata da Max Mosley per i suoi loschi giochetti...”*. Iro-

nia, sarcasmo. Risate amare, soprattutto. Perché il Kers costa una barca di soldi e serve pochetto. Un po’ nei sorpassi, ma neanche tantissimo, zero, per i tempi. E pesa molto, quindi ha creato problemi ai piloti e ai progettisti. Insomma, valeva la pena, nell’anno della grande crisi economica, dei tagli drastici, spendere tanto per svilupparlo? La Ferrari, che peraltro in Cina non l’ha portato (dopo che fra l’altro aveva fatto impazzire Raikkonen a Sepang), e non lo porterà neppure in Bahrain, pare abbia speso 40 milioni di euro, e cifre simili sono uscite dalle tasche della McLaren. *“Nessuno lo voleva, ‘sto Kers”*, si è fatto scappare Felipe Massa. *“Abbiamo dovuto farlo solo perché una squadra ci ha costretti”*. Una squadra, cioè la BMW. Che grazie al Kers ha rischiato di rimetterci un meccani-

co, mezzo folgorato dalla scossa, e che all’inizio del Mondiale aveva pensato bene di montarlo solo sulla macchina del peso leggero Heidfeld, non su quella di Kubica. Peraltro, dopo averlo provato per la prima volta a Shanghai, il polacco ha deciso di non montarlo in gara, così come Alonso, che è della Renault. Fra l’altro, dopo la sentenza FIA sui diffusori, la messa a punto del Kers è passata decisamente in secondo piano. Tutti i “non-diffusi” si sono buttati a corpo morto sulla modifica delle macchine per tentare di renderle almeno paragonabili alle Brawn. Una rincorsa affannosa che costerà altri milioni di euro, e che rischia di rendere inutili o quasi quelli spesi (buttati?) nel Kers. Ma si può continuare così, caro Mosley, caro Ecclestone? E che Kers.

# 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 - 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 VISIBILITÀ

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

# Hamilton quanti errori

## Partenza

Piove forte a Shanghai quando le venti monoposto si allineano in griglia di partenza. Si decide quindi di partire dietro alla safety-car. Otto i giri percorsi dietro alla Mercedes condotta da Bernd Maylander, ex pilota DTM. Nel frattempo, da registrare un dritto di Massa, Sutil e Raikkonen. Sutil, Rosberg e Alonso approfittano della situazione facendo il primo pit-stop.

## 9° giro

Vettel conduce sul compagno Webber con un vantaggio di 2"4 poi a 4"7 c'è Barrichello seguito da Button, poi Trulli, Hamilton, Raikkonen, Buemi, Heidfeld, Kovalainen. Raikkonen via radio annuncia di avere il motore che non spinge e deve resistere agli attacchi della Toro Rosso-Ferrari di Buemi. Hamilton si sbarazza di Trulli e sale 5° poi fa un 360 completo e si ritrova dietro alle due Ferrari e a Kovalainen.

## 13° giro

Vettel, Webber a 6", Button a 11"9, Barrichello a 20"1, Buemi a 28"3. Contatto tra Heidfeld e Glock col pilota BMW che passa il connazionale della Toyota all'esterno ma poi chiude la porta.

## 14° giro

Webber aentra ai box per il pit-stop. L'australiano rientra davanti a Trulli, in sesta posizione. Raikkonen e Hamilton passano Trulli, già superato da Massa. Al 15° giro è Vettel a rifornire.

## 16° giro

Button, Barrichello a 10"1, Vettel a 15"1, Buemi a 17"1, Massa a 19"4, Webber a 23"7 poi Raikkonen, Hamilton, Kovalainen, Bourdais, Trulli, Glock, Nakajima, Kubica, Fisichella, Alonso, Sutil, Piquet, Heidfeld, Rosberg.

## 18° giro

Kubica nella curva che immette sul rettilineo di arrivo piomba su Trulli. Il polacco decolla poi infila la corsia box per cambiare il musetto mentre la Toyota dell'italiano si ritrova col posteriore distrutto. Entra in pista la safety-car per ripulire il tracciato dai pezzi lasciati da quel contatto.

## 19° giro

Buemi arriva veloce su Vettel, che procede lentamente per la safety-car e per il sorpasso su Trulli che procede piano, e lo evita per un soffio, non senza però danneggiare l'ala anteriore contro la gomma del tedesco.

## 20° giro

Massa è fermo lungo il percorso e si ritira per un problema di elettronica. Bourdais va in testacoda in regime di safety-car e perde quattro posizioni.

## 22° giro

Si riparte e Hamilton infila Raikkonen per il 4° posto. Vettel mette le cose in chiaro ottenendo il giro più veloce in 1'54"646.

## 28° giro

Dopo che Piquet (17°) va in testacoda, Webber ha vita facile con Button che arriva lungo al termine del rettilineo principale. Due Red Bull al comando. Terzo Button, poi Hamilton, Kovalainen, Barrichello, Buemi, Alonso, Bourdais, Sutil, Kubica, Fisichella, Heidfeld, Rosberg, Raikkonen, Glock, Nakajima, Piquet. Webber sbaglia l'ingresso all'ultima curva per aquaplaning e Button si riprende il 2° posto.

## 29° giro

L'australiano però non perde tempo e va all'attacco della Brawn superandola con facilità alla curva 7. Alonso riesce a mettersi dietro Buemi.

## 32° giro

Primo pit-stop di Hamilton e



La partenza in regime di safety-car

Fisichella. Kubica è 10° seguito dal compagno Heidfeld, ma ha l'ala anteriore che tocca l'asfalto.

## 36° giro

Triplo testacoda solitario di Bourdais, che riprende. Vettel a 19 giri dal traguardo va ai box per il secondo pit-stop. Testacoda di Alonso alla curva 13 mentre insegue Hamilton: da 7° lo spagnolo finisce 13°.

## 39° giro

Nel mirino del tedesco c'è Button, in testa alla corsa dopo i pit-stop effettuati dalle due Red Bull. Vettel gli mangia metri ad ogni curva: alla 14, il sorpasso. Il primo pilota a montare gomme





## L'ordine di arrivo, domenica 19 aprile 2009

- 1 - Sebastian Vettel (Red Bull RB5-Renault) - 56 giri 1.57'43"485
- 2 - Mark Webber (Red Bull RB5-Renault) - 10"970
- 3 - Jenson Button (Brawn BGP001-Mercedes) - 44"975
- 4 - Rubens Barrichello (Brawn BGP001-Mercedes) - 1'03"704
- 5 - Heikki Kovalainen (McLaren MP4/24-Mercedes) - 1'05"102
- 6 - Lewis Hamilton (McLaren MP4/24-Mercedes) - 1'11"866
- 7 - Timo Glock (Toyota TF109) - 1'14"476
- 8 - Sebastien Buemi (Toro Rosso STR4-Ferrari) - 1'16"439
- 9 - Fernando Alonso (Renault R29) - 1'24"309
- 10 - Nick Heidfeld (BMW F1.09) - 1'31"750
- 11 - Sebastien Bourdais (Toro Rosso STR4-Ferrari) - 1'34"156
- 12 - Kimi Raikkonen (Ferrari F60) - 1'35"834
- 13 - Robert Kubica (BMW F1.09) - 1'46"853
- 14 - Giancarlo Fisichella (Force India VJM02-Mercedes) - 1 giro
- 15 - Nico Rosberg (Williams FW31-Toyota) - 1 giro
- 16 - Nelson Piquet (Renault R29) - 2 giri

**Giro più veloce:** Rubens Barrichello 1'52"592

### Ritirati

- 19° giro - Jarno Trulli
- 23° giro - Felipe Massa
- 44° giro - Kazuki Nakajima
- 51° giro - Adrian Sutil

### Il campionato piloti

- 1.Button 21; 2.Barrichello 15; 3.Glock, Vettel 10; 5.Webber 9,5;
- 6.Trulli 8,5; 7.Alonso, Heidfeld, Hamilton, Kovalainen 4; 11.Rosberg 3,5; 12.Buemi 3; 13.Bourdais 1.

### Il campionato costruttori

- 1.Brawn-Mercedes 36; 2.Red Bull-Renault 19,5; 3.Toyota 18,5;
- 4.McLaren-Mercedes 8; 5.Renault, Toro Rosso-Ferrari, BMW 4; 8.Williams-Toyota 3,5.



Gara difficile per Lewis Hamilton

intermedie è Rosberg.

### 44° giro

Vettel, Webber a 15"5, Button a 32"2, Buemi a 37", Barrichello a 45"7, Hamilton a 49"5 poi Kovalainen, Sutil, Heidfeld, Glock, Alonso, Raikkonen, Bourdais, Rosberg, Kubica, Fisichella, Piquet, Nakajima ai box per un problema.

### 46°/49° giro

Ancora un errore per Piquet nell'ultima curva che sbaglia la frenata, danneggia il musetto e lo cambia ai box. Errore di Hamilton, superato da Kovalainen. La scelta delle gomme intermedie adottata da Rosberg non sembra essere vincente e il tedesco va anche in

aquaplaning. Ancora un errore per Hamilton che va in testacoda all'ultima curva.

### 51° giro

Il sogno di Sutil e della Force India diventa un incubo quando il tedesco va in aquaplaning alla curva 5 e sbatte contro le gomme. Glock e Buemi superano Heidfeld, che si ritrova in un attimo fuori dalla zona punti. 4 giri dal termine: Vettel, Webber, Button, Barrichello, Kovalainen, Hamilton, Glock, Buemi. Lo svizzero della Toro Rosso ha praticamente agganciato la Toyota di Glock. Vettel è magico e regala alla Red Bull la prima vittoria della sua storia, Webber la prima doppietta.

## Sebastian Vettel

Inarrivabile. Ha ripetuto l'impresa di Monza 2008 con la Toro Rosso, portando al successo nel mondiale di F.1 un team che non aveva mai vinto: la Red Bull. Eccezionale in qualifica, con la pista asciutta, Vettel ha disputato un GP più che perfetto. E con questo ha dimostrato che ha imparato dagli errori di Melbourne e Sepang.

10  
con lode

## Dieter Mateschitz

E' un guastatore, oltre che l'uomo delle lattine da bere. Prima con la Toro Rosso, ora con la Red Bull, ha rotto gli schemi che stanno per mandare in crisi i grandi costruttori. Con un budget ridotto ha dimostrato che si può vincere in F.1 se il progettista un bel giorno indovina la macchina giusta. E al volante ci metti qualcuno che sa guidare. A Mateschitz va anche il merito, che pochi finora ricordano, di crearsi in casa i piloti come Vettel e Buemi. Che Helmut Marko ha scelto per lui fin dalla F.BMW, quando erano bambini, appoggiandoli nel lungo percorso che li ha portati in F.1.

10  
con lode

## Mark Webber

La gamba fratturata lo scorso inverno gli deve dolere ancora perché zoppica vistosamente. Il terzo tempo in qualifica e il secondo posto in gara, nonostante qualche suo tipico errore mentre era in bagarre con Button ai quali ha comunque posto rimedio, sono un eccellente risultato. Con Coulthard a fianco si era plafonato su rendimenti medio bassi, con Vettel si è dato rapidamente una bella svegliata.

9

## Jenson Button

Ha dimostrato di essere un pilota che sa ragionare, come deve fare chi sta lottando per la vittoria nel mondiale. Il suo comportamento a Shanghai è la conferma che ci troviamo di fronte a un Button in grado di ottenere qualsiasi cosa quest'anno. E non solo vittorie dal sapore facile, magari casuali, che si pensa va le potesse conquistare chiunque con quella Brawn.

9

## Sebastian Buemi

Al suo terzo GP di F.1, ha disputato una gara sotto l'acqua eccezionale. L'ottavo posto vale un podio per lui e per tutta al Toro Rosso. Il programma Junior Red Bull inizia a dare i primi importantissimi frutti. Buemi ha ancora tanta strada da percorrere, ma a Shanghai ha lanciato segnali di classe sopraffina.

9

## Felipe Massa

Nei 21 giri percorsi il brasiliano ha sfoderato una grinta poderosa che dal 13° posto di partenza lo ha portato fino al 3°, prima che la sua Ferrari lo piantasse in asso. Male però in qualifica, ma la rabbia con cui ha affrontato la prima parte del GP conferma che il Massa formato mondiale del 2008 non si è disolto.

8

## Rubens Barrichello

Partiva sullo schieramento davanti a Button, aveva quindi l'opportunità di dimostrare al team Brawn che anche lui può ottenere un risultato importante. Invece, alla fine del GP, lo ritroviamo dietro al compagno inglese, a circa 20". Mica roba da poco. E' comunque un quarto posto importante, raccolto senza particolari errori e che gli permette di tenere il secondo posto nella classifica generale.

7



# IL PAGELLONE



È festa grande davanti al box Red Bull e Christian Horner dirige il coro

**Heikki Kovalainen**

Una corsa pulita, quello che serviva considerate le condizioni meteo. La quinta posizione finale gli ridà morale anche perché si è messo dietro il compagno e campione del mondo. Kovalainen ha avuto un inizio di stagione non felice, a Shanghai ha dato prova di solidità e utilità al team.

**7****Timo Glock**

E' partito dall'ultima fila per avere sostituito il cambio prima della qualifica. Bene, si è detto, iniziamo la rimonta. E pur con qualche sbavatura, ha anche centrato Heidfeld, ha portato alla Toyota un bel settimo posto.

**7****Kimi Raikkonen**

Non poteva fare di più: prima ha perso potenza nel motore, poi ha perso grip. E' già tanto che non ha sbattuto. Ma ha tenuto duro portando la disastrosa Ferrari al traguardo.

**6,5****Fernando Alonso**

Una splendida qualifica, da campione quale è. Una gara strana, altalenante, tipica dell'Alonso confuso, che ricordiamo nella prima parte della stagione 2008. Un testacoda lo ha poi portato fuori dalla zona punti.

**6****Lewis Hamilton**

Quattro testacoda, un nervosismo senza senso. C'è stato un momento in cui l'iridato guidava come un mostro sull'acqua, poi ha iniziato a sbagliare a ripetizione. Cervello staccato. Come il peggiore Hamilton, quello della prima parte del mondiale 2008, finché Dennis non gli mise a fianco uno psicologo. Domenica quel lavoro alla testa sembrava essere svanito. Tutto da rifare.

**5****Nick Heidfeld**

La BMW non gli permette di fare di più, ma il tedesco questa volta non si è inventato nulla, come invece aveva fatto a Sepang.

**5****Robert Kubica**

Ormai sembra demoralizzato. Non ne può più di questi tedeschi che gli mettono il bastone tra le ruote. Poi finisce che si innervosisce e va addosso a Trulli.

**5****Nico Rosberg**


Che peccato, una scelta strategica sbagliata ha estromesso Rosberg da ogni possibilità. Le occasioni sprecate da Williams e dal pilota tedesco ormai non stanno più sulle dita di due mani.

**5****Giancarlo Fisichella**

Pensavamo che queste fossero le sue corse, quelle dove con un mezzo inferiore può fare la differenza. E invece non lo si è visto mai.

**5****Adrian Sutil**

Che disastro. Stava per beccarsi un 9, oltre che i punti dello storico sesto posto. Ma sul più bello ha preso la pozza truffaldina e si è schiantato. Mancavano cinque giri alla fine. Una doccia fredda terribile, come quella che gli regalò Raikkonen a Monte Carlo 2008. Ma almeno a Monaco non fu colpa sua...

**5****L'ottimo Buemi**

# IL PAGELLONE

## Sebastien Bourdais

Dispiace criticarlo, ma come non farlo... Nel 2008 il ritornello era che il suo compagno Vettel era favorito perché uomo Red Bull. Adesso dirà lo stesso con Buemi... che lo ha schiacciato senza pietà per tutto il weekend.

4

## Kazuki Nakajima

Si sta inabissando sempre più. Ha ancora tempo per risollevarsi, ci auguriamo che la squadra continui a dargli fiducia e che lui guardandosi allo specchio, non l'abbia definitivamente persa.

4

## Jarno Trulli

Cominciano a diventare tanti gli alti e bassi della sua TF109. Il ritornello che la macchina cambia atteggiamento improvvisamente, come fosse una ragazzina un po' mocciosa e lunatica, comincia a far sorridere. Forse è meglio guardarsi un po' dentro di tanto in tanto. La sua corsa è incomprensibile, una specie di chicane mobile, lenta. Non si capisce perché abbia percorso a passo d'uomo un giro intero, con la macchina danneggiata dopo la tamponata ricevuta da Kubica. Era un ostacolo pericolosissimo considerando la pioggia e la poca visibilità, e difatti per un soffio Vettel non gli è finito addosso. Da un pilota sempre attento alla sicurezza, un atteggiamento incomprensibile.

3

## Nelson Piquet

Due testacoda ad alta velocità, una qualifica insufficiente. Cosa dire, vorremmo trovare un appiglio per trovargli qualche scappatoia, ma scivoliamo in continuazione...

2

Sutil cerca di contenere Kovalainen





# Franchitti rifiorisce



Massimo Costa

Non ci ha messo molto Dario Franchitti nel ritrovare la vittoria in IndyCar ricordandosi in fretta come si conduce al successo in un monoposto. Dopo un anno infelice trascorso nella Nascar, lo scozzese campione Indy nel 2007, al secondo appuntamento stagionale di Long Beach ha conquistato un successo pulito e meritato. Franchitti deve ringraziare il connazionale Mike Conway che ha pensato bene di sbattere contro le gomme per due volte nel corso della gara e nei momenti migliori per il pilota di Ganassi. Infatti, Franchitti in quelle due situazioni aveva appena rifornito e cambiato le gomme. E puntualmente si è ritrovato sempre nella migliore posizione per affrontare poi al comando la corsa. Franchitti aveva una marcia in più a Long Beach. Will Power, secondo, ha corso col cuore in mano con la terza Dallara che Penske gli ha messo a disposizione in tutta fretta dopo il rientro di Helio Castroneves. E l'australiano ha reagito al meglio ottenendo la pole e salendo sul secondo gradino del podio. Terzo Tony Kanaan, emerso silenziosamente nelle fasi centrali della corsa mentre quarta ha concluso una grintosissima Danica Patrick, raramente così pungente sui circuiti cittadini. Castroneves, assolto dal tribunale di Miami dai capi di imputazione per evasione fiscale (processo che lo vedeva pesantemente coinvolto dallo scorso mese di ottobre), è volato dalla Florida a Long Beach, in California, nella giornata di venerdì e sabato ha partecipato al terzo turno di prove libere, poi alla qualifica. Tornando a tempo pieno pilota e dimenticando in fretta che poteva passare diversi giorni in una squallida cella. ▶

segue a pag 24

## La cronaca Giro dopo giro

Power, nella partenza lanciata, schizza via come un dragster dalla pole mentre Franchitti rimane come pietrificato e subito superato da Matos e Wilson. Seguono Dixon, Viso, Rahal, Tagliani, Castroneves, Kanaan, Moraes e Briscoe. Le posizioni non subiscono variazioni fino al 5° passaggio quando Franchitti rompe gli indugi e supera Wilson mentre Castroneves passa Tagliani. Franchitti poco dopo ha la meglio anche su Matos e vede Power che procede con sicurezza. Al 15° giro, primo rallentamento per un incidente di Conway che si pianta nelle gomme di protezione. L'inglese era 15°, riuscirà a ripartire. Franchitti ne approfitta per completare in solitario il primo pit-stop. In questa fase, in ripartenza, Power ha un tentennamento e viene infilato da Matos e Wilson. Viso affianca Dixon, in lotta per il 5° posto, verso la curva 6, ma il neozelandese non lo vede e si sposta per impostare la traiettoria colpendo il venezuelano che finisce nella via di fuga. Bandiere gialle. I piloti delle prime posizioni vanno a rifornire. La situazione: Kanaan, Briscoe, Hunter-Reay, Doornbos, Andretti, Meira, Franchitti, Carpenter, Patrick, Power. Al 23° giro, caos alla curva 11 con Wheldon che urta leggermente un avversario e si gira ostruendo il passaggio e coinvolgendo Moraes, Wilson, Manning e Mutoh. Ha la peggio Wilson che si ritira con un braccetto della sospensione danneggiato. Entra la safety-car e molti piloti si fermano ai box per un secondo pit-stop. La ripar-

tenza vede Andretti in testa (una sola sosta) seguito da Franchitti, Carpenter (1 pit), Patrick, Power, Matos, Castroneves, Rahal, Dixon e Tagliani, tutti con due fermate.

Andretti e Carpenter salutano la truppa per il secondo pit-stop e Franchitti passa a condurre al 30° giro davanti alla Patrick, Power, Matos, Castroneves, Rahal, Dixon, Tagliani, Wheldon, Briscoe. Al 36° passaggio, Barrett si ritira alla curva 9. Al 40° giro, Carpenter centra le gomme ai lati del tracciato ed escono le "gialle". Franchitti perde il vantaggio di 3"5 sulla Patrick, Matos fa il terzo pit. Al restart, lo scozzese non riesce a sganciarsi, la Patrick è aggressiva mentre Castroneves bussa alla porta di Power. Al 44° giro, Franchitti mette 1"3 tra sé e la Patrick, poi Power, Castroneves, Rahal, Dixon, Tagliani, Wheldon, Briscoe, Kanaan. La corsa procede senza particolare sussulti, con Franchitti sempre al comando e la Patrick che tiene saldamente il secondo posto. Al 51° giro, terzo pit per Patrick e Power con Danica che tiene la posizione sull'australiano. Franchitti procede con 2"7 su Castroneves ora secondo, poi Rahal. Lo scozzese di Ganas si prende la via dei box mentre Power supera Patrick. Conway urta le gomme della curva nove e questa volta si ritira. Entra la safety-car. Colpo di fortuna per Franchitti che ha appena rifornito. Gli era accaduta la stessa al giro 15. I piloti entrano ai box per il pit-stop. Problema per Rahal che parte col bocchettone ancora inserito e fa cadere un meccanico del suo team.

Al 56° giro, ancora in regime di safety-car, Franchitti è in prima posizione, poi Power, Kanaan, Patrick, Wheldon, Dixon, Briscoe,

Castroneves, Andretti, Matos. Andretti sale ottavo ai danni di Castroneves. Al 65° giro, Franchitti ha un vantaggio su Power di 4"2, Kanaan è terzo a 4"9, Patrick quarta a 5"4. Alla curva 5, al 73° giro, Moraes (16°) va in sovrasterzo e si infila sotto le gomme di protezione. Bandiere gialle, quando al termine mancano 12 tornate. Franchitti vede nuovamente annullato il vantaggio accumulato con fatica. Fermo alla curva 5 anche Carpenter, che già era in ritardo di un giro. Incredibile contatto "australe" tra Dixon e Briscoe, sesto e settimo, essendo in regime di "gialle". Il vincitore di ST.Petersburg sul rettilineo dei box, in accelerazione, come se avesse intuito che la corsa riprendeva, tampona Dixon. Briscoe prosegue, ma deve fare una veloce sosta ai box per sostituire il musetto. Dixon rimane fermo per qualche minuto, poi riprende. Restart al 77° giro: Franchitti guadagna metri decisivi su Power, Kanaan, Patrick, Wheldon, Andretti, Castroneves, Matos, Hunter-Reay, Doornbos. All'80° giro, Andretti tenta un sorpasso tardivo e impossibile a Wheldon al tornantino che porta sull'arrivo, la ruota anteriore sinistra dell'americano tocca quella posteriore destra dell'inglese. Entrambi proseguono senza danni. Franchitti riporta a 4 i secondi su Power che contiene agilmente Kanaan e la Patrick. Wheldon respira con Andretti leggermente distanziato e attento a proteggersi da Castroneves. Dietro, per il 10° posto, infuria la battaglia tra Hunter-Reay e Tagliani con l'esperto canadese che riesce ad agguantare la top ten all'ultimo giro. Meira, 13°, sbatte nelle ultime curve. Franchitti vince una corsa meritata.







Settimo all'arrivo ma sorridente Helio Castroneves, dopo i guai giudiziari

## Tracy torna a Indianapolis

Paul Tracy torna alla 500 miglia di Indianapolis dopo l'ultima rocambolesca apparizione nel 2002. Il quarantenne pilota canadese (**sotto**), guiderà una Dallara del KV Racing, come compagno di squadra del brasiliano Mario Moraes. Nell'ultima edizione disputata, a Tracy venne contestata la regolarità del sorpasso vincente, effettuato nei confronti di Helio Castroneves al penultimo giro, nell'esatto istante in cui venivano esposte le bandiere gialle per un contatto tra Redon e Lazier. Dopo la decisione degli steward e relativo appello, la serie confermò l'esposizione delle bandiere prima del completamento dell'attacco, riaffermando vittoria del brasiliano e consumando una storica rottura...



## L'ordine di arrivo di gara 1, domenica 19 aprile 2009

- 1 - Dario Franchitti - Ganassi - 85 giri
- 2 - Will Power - Penske - 3"318
- 3 - Tony Kanaan - Andretti/Green - 4"053
- 4 - Danica Patrick - Andretti/Green - 5"074
- 5 - Dan Wheldon - Panther - 6"565
- 6 - Marco Andretti - Andretti/Green - 7"590
- 7 - Helio Castroneves - Penske - 8"633
- 8 - Raphael Matos - Luzco Dragon - 9"483
- 9 - Robert Doornbos - Newman/Haas - 9"958
- 10 - Alex Tagliani - Conquest - 13"618
- 11 - Ryan Hunter Reay - Vision - 15"209
- 12 - Graham Rahal - Newman/Haas - 15"850
- 13 - Ryan Briscoe - Penske - 1'05"100
- 14 - Vitor Meira - Foyt - 1 giro
- 15 - Scott Dixon - Ganassi - 1 giro
- 16 - Darren Manning - Dreyer&Reinbold - 1 giro
- 17 - Stanton Barrett - 3G - 1 giro
- 18 - Ed Carpenter - Vision - 3 giri

### Ritirati

- 16° giro - Ernesto Viso
- 24° giro - Justin Wilson
- 51° giro - Mike Conway
- 60° giro - Hideki Mutoh (running)
- 71° giro - Mario Moraes

### Il campionato

- 1. Franchitti 84; 2. Power 69; 3. Briscoe 67; 4. Kanaan 65;
- 5. Hunter-Reay 59; 6. Wilson 49; 7. Wheldon 46;
- 8. Andretti, Rahal 45; 10. Patrick 44.

## MOMENTO CLOU

Le due uscite di pista di Conway sono coincise con la conclusione dei pit-stop effettuati da Franchitti. Coincidenze incredibili, ma che hanno permesso allo scozzese del team Ganassi di sfuggire ai periodi di "caution" e di poter tenere la testa della gara





# Nel 2011 una da 600 CV

di Massimo Costa

Era data per spacciata. Un po' tutti stavamo per chiudere il sipario sulla World Series by Renault. Un inverno difficile, un team (KTR) costretto a dare forfait, un futuro incerto. Renault Sport Technologies, che organizza il campionato, non dava segnali di risveglio per combattere la crisi economica mondia-

le che stava, e tuttora sta, stritolando le squadre. Un contratto con Eurosport che non veniva annunciato tra la rabbia dei team manager, che non potevano vendere ai piloti la presenza televisiva dell'importante tv satellitare sportiva europea. Tutto pareva andare a rotoli. E quando è stata definita la nascita della GP3, a costi e potenze simili a quelli della For-

mula Renault 3.5, sembrava non esserci più nessuna speranza. Un confronto quello con la GP3 che pone la World Series nella posizione di perdente perché la nuova serie gestita da Bruno Michel (tra l'altro con motori Renault...) offrirà ai piloti la possibilità di correre negli stessi weekend assieme alla F.1 e alla GP2. Un lungo e dannoso letargo inver-

nale quello della Renault Sport Technologies. Ma ecco che in occasione degli ultimi test di Barcellona e nei giorni precedenti la prima prova del campionato, qualcosa si è mosso. E, improvvisa, c'è stata la riscossa di Renault Sport Technologies. Che non vuole mollare, soddisfatta dei weekend che organizza, del valore dei piloti che lancia e dei team



# Dallara

## L'intervista – Remi Deconinck

# “Da noi il passo decisivo verso la F.1”

Remi Deconinck, managing director della categoria, esce allo scoperto raccontando i progetti della Casa francese.

### **È intenzione di Renault continuare a mantenere l'impegno nei confronti dei giovani piloti di talento anche in tempi economici difficili?**

*"Siamo consapevoli delle difficoltà attuali, e sempre più motivati nel mantenere inalterati i nostri valori. Renault Sport ha una storia più che quarantennale nello sviluppo di campionati monomarca. Siamo rilassati e guardiamo avanti, perchè non abbiamo aspettato che arrivasse la crisi per tenere sotto controllo i costi. Il successo delle nostre categorie è basato sul fatto di avere solide fondamenta. Questo ci permette di offrire un programma unico, uno scalino decisivo verso la Formula 1. Una delle nostre maggiori soddisfazioni riguarda la lealtà dei team, che ci hanno regalato degli ottimi line-up per il 2009."*

### **Parlando di media, avete appena annunciato una partnership con Eurosport?**

*"Siamo orgogliosi di poter annunciare che tutte le gare della Formula Renault 3.5 saranno trasmesse in diretta. I 240 milioni di telespettatori del canale saranno in grado di scoprire le future star della Formula 1. Le altre categorie non saranno comunque trascurate, grazie a degli highlight da 26 minuti che saranno proposti dopo ogni evento."*

### **Quali sviluppi sono pianificati per il futuro prossimo delle World Series by Renault?**

*"La forza del nostro programma deriva dalla strategia a lungo termine, basata sulle performance, sulla tecnologia allo stato dell'arte, su sicurezza, affidabilità e costi ridotti. Dopo aver lanciato le nuove vetture di Formula Renault 3.5 nel 2008 e del Mégane Trophy nel 2009, nel 2010 sposteremo la nostra attenzione verso le Formula Renault 2.0, con la nuova versione della vettura formula più venduta di sempre. Poi, nel 2011, lanceremo la nuova Formula Renault 3.5, con un livello prestazionale ancora più alto."*

che la rappresentano. Così, finalmente, Remi Deconinck, managing director della World Series by Renault, è uscito allo scoperto annunciando quel che accadrà nel futuro. Non una ritirata con perdite, ma un rilancio. Che partirà dal 2010 con la monoposto Caparo/Epsilon di F.Renault 2.0, una macchina che avrà un motore Renault da 220 cavalli (ora sono 197), cambio a sette marce sul volante e tante altre novità interessanti. Un passo in avanti notevole, ma anche rischioso. Perché le leve

al volante possono essere tecnicamente impegnative da gestire. Perché con 220 cavalli si raggiungono le potenze di una vettura di F.3 e si potrebbe perdere quel mercato di piloti provenienti dal karting quindi inesperti e alla ricerca di un numero di cavalli abbordabili. Nel 2010 la Formula 3.5 non subirà modifiche particolari, se non dal punto di vista dei costi che si cercheranno di contenere. Ma la grande novità è prevista dal 2011. Deconinck ha dichiarato che vi sarà una nuova monoposto, probabilmente

ancora Dallara, con lo scopo neanche tanto velato di controbattere la minaccia GP3, andando anche a disturbare la GP2. Perché Deconinck annuncia livelli prestazionali più elevati. Quindi, immaginiamo, che si arriverà a 600 cavalli, ma con quali spese economiche? Questo però accadrà un anno dopo che la GP3 è partita, e soprattutto con un difficilissimo 2010 davanti, tutto da attraversare. E' comunque positivo che Renault Sport Technologies, nonostante le grandi difficoltà economiche

presenti nel motorsport, abbia deciso di mettersi in gioco con coraggio. Di non abbandonare un mercato che l'ha sempre vista protagonista. Per questo 2009, dopo tante tribolazioni, si è riusciti in extremis ad avere un parco piloti più che dignitoso. Il solito mix tra giovani emergenti di valore e piloti esperti di qualità. Un segnale positivo di rinascita importante che non potrà che far bene a tutto il movimento in vista di un 2010 da traghettare e un 2011 tutto da scoprire, ma che si annuncia scoppiettante.



# I big KO, Martinez detta legge

di Massimo Costa

È iniziato all'insegna di Marcos Martinez e del team Pons il campionato 2009 della World Series Renault. Buon passista, lo spagnolo ha tratto il massimo vantaggio dal regolamento della categoria che gli ha permesso di scattare dalla prima fila, dopo anche la penalizzazione subita da Miguel Molina. Martinez è scattato meglio di Adrian Valles e imboccata per primo la curva iniziale, è stato bravo a non commettere errori fino al traguardo mantenendo sempre un vantaggio che oscillava tra l'1"3 e 2"3 su Bertrand Baguette. Il belga ha portato al team Draco la coppa della seconda posizione grazie a un felice avvio dalla seconda fila e a una ottima difesa da Valles. L'esperto spagnolo ha recuperato un podio che sa di vittoria per il team Epsilon Euskadi, che nel corso dell'inverno ha faticato parecchio per recuperare l'adeguato budget. Molina dal 12° posto in cui è precipitato per la penalizzazione in Superpole, ha recuperato fino al 9° posto

dopo aver superato indenne una dura lotta con Daniil Move. Primo tra i rookie, Oliver Turvey, ottimo quarto, che ha vinto la resistenza del compagno di squadra Jaime Alguersuari, beffato con un sorpasso quando lo spagnolo ha commesso un piccolo errore. Senza mordente la gara di James Walker, sesto. Il premio "rimonta" va ad Adrian Zaugg, spettacolare. Dall'ultima fila ha visto il traguardo al 10° posto. Combattiva la corsa di Pasquale Di Sabatino che ha dovuto sostenere vari duelli e per un soffio non ha agguantato la zona punti. Clamoroso l'errore di Charles Pic, finito contro le gomme mentre stava raggiungendo lo schieramento di partenza. Il francese doveva scattare dalla quarta fila (pole, ma posizioni rovesciate per i primi otto). È uno dei favoriti per il titolo, ma se prosegue come nel 2008, stagione nella quale ha commesso molti errori... La Prema si è consolato con Julian Leal, che in gara ha tenuto un buon ritmo risalendo sei posizioni mentre Frankie Provenzano è finito subito KO.

Turvey, miglior rookie di gara 1 a Barcellona



Schlegelmilch esce di pista



## La cronaca Giro dopo giro

Subito un colpo di scena: Pic nel giro che lo portava sullo schieramento di partenza, atteso in quarta fila, finisce fuori pista e si ritira ancora prima del via. Valles e Martinez sono in prima fila. Martinez scatta meglio del connazionale e si porta al comando seguito da Baguette ha la meglio su Valles. Quarto è Alguersuari, poi Turvey, Walker, Van der Drift, Move, Barba e Fauzy. Di Sabatino è 12°, Leo 20° mentre Provenzano ha un contatto con Nebilitskiy e si ritira con la sospensione anteriore sinistra aperta. Si ritira ai box al 3° giro Marinescu mentre una visita ai box la devono fare anche Leo e Pentus, l'estone per sostituire la gomma anteriore destra danneggiata. Alguersuari respinge con decisione un attacco del compagno di squadra Turvey. Martinez conduce al 4° passaggio con 1"2 su Baguette, 2"1 su Valles, poi Alguersuari, Turvey, Walker, Van der Drift, Move, Fauzy, Mansell e Di Sabatino. Una sosta ai box fa precipitare nelle retrovie anche Barba. Al 6° giro, Turvey approfitta di un errore di Alguersuari per salire al 4° posto. Martinez al 9° giro mantiene il vantaggio di 1"2 su Baguette che ha Valles vicinissimo, poi Turvey che ha guadagnato qualche metro su Alguersuari. All'11° giro, Valles affianca sul rettilineo di arrivo Baguette, trovandosi all'esterno alla prima curva a destra. Il belga della Draco però non molla e tiene la

seconda piazza. Questo duello permette a Turvey di avvicinare Valles. Seguono Alguersuari, Walker, Van der Drift, Fauzy, Move e Molina, risalito 10°. Intanto Mansell perde una posizione a vantaggio di Di Sabatino che così ritorna 11°. Molina attacca Move, ma il russo si difende bene. Alle loro spalle, Di Sabatino osserva dovendosi però guardare da Mansell e Hartley. Molina passa Move, ma poi arriva leggermente lungo e il russo ritorna nono. Lo spagnolo non si arrende e il giro seguente si sbarazza di Move. Martinez intanto veleggia al comando al 15° passaggio con 2"7 su Baguette che ha sempre Valles alle spalle. A una ventina di metri Turvey, poi Alguersuari e Walker separati di 1" l'un dall'altro. Gran bagarre nelle retrovie con Di Sabatino che riesce a superare Move a sua volta scavalcato da Hartley. Ma chi risale forte è Zaugg che li supera una ad uno salendo al 10° posto. Schlegelmilch (14°), in lotta con Move finisce nella ghiaia e perde terreno. Martinez vede ridurre il proprio vantaggio a 1"6 su Baguette, liberatosi di Valles che ha perso il contatto con la monoposto della Draco. Le posizioni sembrano ormai consolidate. Nell'ultima tornata però Valles si rifà sotto con decisione a Baguette, ma ormai è troppo tardi. Vince Martinez con la Dallara del team di Sito Pons. Secondo Baguette che fa felice la squadra italiana Draco di Adriano e Nadia Morini e gran ritorno in WSR di Valles, terzo con Epsilon Euskadi. A seguire, Turvey, Alguersuari, Walker, Van der Drift, Fauzy, Molina e Zaugg,

autore di una fantastica rimonta. Grintosa la prova di Di Sabatino della RC Motorsport, 11°, ma fuori dai punti. Al traguardo Leo, 19° dopo una sosta ai box, è quindi quella del giro precedente.

### L'ordine di arrivo di gara 1, sabato 18 aprile 2009

- 1 - Marcos Martinez - Pons - 29 giri 47'05"443
- 2 - Bertrand Baguette - Draco - 1"443
- 3 - Adrian Valles - Epsilon Euskadi - 1"707
- 4 - Oliver Turvey - Carlin - 4"764
- 5 - Jaime Alguersuari - Carlin - 5"532
- 6 - James Walker - P1 - 6"440
- 7 - Chris Van der Drift - Epsilon Euskadi - 8"829
- 8 - Fairuz Fauzy - Fortec - 10"539
- 9 - Miguel Molina - Ultimate - 20"490
- 10 - Adrian Zaugg - Interwetten - 21"778
- 11 - Pasquale Di Sabatino - RC - 32"081
- 12 - Brendon Hartley - Tech 1 - 37"707
- 13 - Greg Mansell - Ultimate - 41"265
- 14 - Daniil Move - P1 - 44"919
- 15 - Julian Leal - Prema - 45"251
- 16 - Harald Schlegelmilch - Comtec - 45"816
- 17 - Anton Nebilitskiy - Comtec - 1'06"857
- 18 - Sten Pentus - Fortec - 1'18"043
- 19 - Federico Leo - Pons - 1'26"529

Giro più veloce: Miguel Molina 1'35"751

#### Ritirati

- 0 giri - Charles Pic
- 1° giro - Frankie Provenzano
- 3° giro - Mihai Marinescu
- 4° giro - Marco Barba



Nigel Mansell



## MOMENTO CLOU

Nel giro di pre schieramento, Pic esce di pista e centra le gomme non potendo raggiungere i box. Il francese doveva partire dalla quarta fila per il particolare regolamento del campionato, ma come dimostrato con la pole, era il più veloce del gruppo e poteva facilmente recuperare



di Massimo Costa

Seconda corsa pazzica a Barcellona. L'appuntamento clou, quello con pit-stop, ha messo sul tavolo la variante impazzita della pioggia. Violentissima nel tratto finale della pista, normale, quasi inesistente sul resto del tracciato. Beffardamente, l'acquazzone si è scatenato mentre era aperta la finestra per il pit-stop, il normale cambio gomme obbligatorio. Chi aveva deciso di fermarsi subito ha avuto il peggio. Charles Pic per esempio, comandava con grande autorità sul plotone, ma la seconda sosta per montare le rain lo ha estromesso dalle posizioni da podio. Jaime Alguersuari era secondo, ma ha cambiato le gomme troppo presto così si è dovuto rifermare. Poi ha avuto un problema con la pompa benzina nel finale e si è ritirato. E' così nuovamente emerso Marcos Martinez, vincitore di gara 1. Lo spagnolo del team Pons, impeccabile, ha proseguito con le slick fino all'ultimo giro disponibile, ha montato le rain ed è stato al comando. Ma una safety-car, entrata in pista per il botto di Marco Barba, ha compattato il gruppo. Martinez al restart ha commesso qualche errore nella parte allagata della pista, messo sotto pressione da un incredibile Sten Pentus. L'estone del team Fortec, al debutto in WSR, è stato uno degli ultimi a cambiare gomme traendone vantaggio. Ma sul bagnato se l'è cavata decisamente bene andando anche in testa. Pentus, gestito dall'ex team manager Lotus F.1 Peter Collins, ha già 27 anni ma ha corso ad intermittenza ed è praticamente un oggetto sconosciuto. Da oggi abbiamo qualche idea in più su di lui. La strategia ha pagato in casa Epsilon Euskadi, con Chris Van der Drift terzo e Adrian Valles quarto. A dire la verità, il neozelandese aveva commesso un errore all'ultimo passaggio, ma la rossa uscita per l'incidente di Frankie Provenzano ha ristabilito la classifica alla tornata precedente. Bella corsa di Adrian Zaugg, quinto seppur con qualche difficoltà sul bagnato; non va dimenticato che tutti avevano un assetto da asciutto. Pic alla fine ha concluso sesto, ma un avvio così in salita, dopo l'erroraccio di gara 1, non se lo aspettava di certo. Bravo Pasquale Di Sabatino che ha interpretato alla perfezione la corsa nonostante la doppia fermata ai box (primo cambio gomme fatto quando ancora non pioveva, ma obbligato perché le



# Martinez e la pioggia sorprendono tutti

coperture erano inutilizzabili). Una bella boccata di ossigeno per la RC Motorsport che ha recuperato punti importanti ed ha dimostrato di poter stare tranquillamente nella top ten. A punti anche Brendon Hartley e Greg Mansell. Delusione in casa Draco per il ritiro, dovuto a noie al motore, per Bertrand Baguette. Il belga doveva fermarsi all'ultimo giro disponibile per il cambio gomme, quindi si sarebbe ritrovato nella posizione migliore per poter lottare per un risultato importante. Barba invece ha dimostrato di non avere imparato molto dagli errori del passato. In casa Prema, Leal si è fermato al 1° giro per una foratura, poi nel finale si è insabbiato. Frankie Provenzano è finito in testacoda alla prima curva al 9° giro quando ancora la pista era asciutta, rovinando la strategia che la Prema aveva pensato per lui: cambio gomme alla fine della "finestra". Poi, Provenzano ha sbattuto con violenza all'ultima curva dell'ultimo giro causando la bandiera rossa. Ripensando all'incidente in gara 1 al 1° giro, quello del romano è stato un debutto veramente difficile. Federico Leo ha visto l'arrivo, ma non senza qualche complicazione di troppo.

## MOMENTO CLOU

**14° giro: Martinez effettua il suo primo e unico pit-stop che gli permette di salire in testa alla classifica. Nonostante la pioggia, la scelta di ritardare il momento in cui cambiare le gomme si rivela vincente**



Chris Van der Drift





Marcos Martinez

## La cronaca Giro dopo giro

Pic questa volta non sbaglia nulla e dalla piazzola del poleman balza in testa davanti al duo P1 Motorsport Move-Walker. Valles taglia la prima variante mentre Van der Drift va largo in una curva e scivola nelle ultime posizioni. Al 1° giro: Pic, Move, Walker, Alguersuari, Martinez, Baguette, Turvey, Molina, Hartley, Fauzy. Si ferma Leal ai box ma riparte, mentre Walker infila la pitlane per un problema alla sospensione anteriore, probabile una toccata ricevuta da Move alla prima curva. Alguersuari va all'attacco di Move e sale secondo. Di Sabatino è 14°, Provenzano 20°, Leo 23°. Pic ha al 4° giro un vantaggio di 7" su Alguersuari che a sua volta ha 2"3 su Move, poi un gruppo composto da Martinez, Turvey, Baguette, Molina, Hartley, Fauzy, Valles. Di Sabatino perde quattro posizioni ed è 18°. Molina al 6° giro è il primo a effettuare il pit-stop, ma perde parecchio tempo per la gomma posteriore destra che fa i capricci. Al 7° giro pit-stop per Move e Turvey. Pic prosegue impeccabile al comando mentre Alguersuari va ai box all'8° giro. Al 9° passaggio si gira Provenzano, risalito al 16° posto, alla prima curva mentre lo spagnolo usciva dai box. Netto il vantaggio di Pic su Martinez, ora secondo: 17".

Seguono Baguette, Hartley, Valles, Zaugg, Schlegelmilch, Barba, Pentus e Van der Drift. All'11° passaggio Pic va ai box per il cambio pneumatici. Al comando è ora Martinez con Baguette, Hartley, Valles, Zaugg alle spalle. Si ritira Baguette (3°) per un problema al motore, mentre inizia a piovere forte nella zona del traguardo. Schlegelmilch va ai box ed è il primo a montare le gomme rain. Un po' tutti si fermano per sostituire le gomme, ma Martinez prosegue con le slick. Incidente per Barba e testacoda per Leo, ma l'italiano a differenza dello spagnolo prosegue. Tornano ai box Pic e Molina mentre va in testacoda Move e Martinez monta le gomme da bagnato. Entra al 15° giro la safety-car per rimuovere la vettura di Barba mentre la pioggia aumenta di intensità nella zona di arrivo. Fa una scampagnata nella ghiaia Marine-scu. Continuano le soste ai box, con Nebilitskiy e Alguersuari. La classifica al 16° giro vede Martinez leader davanti a Zaugg, Pentus, Van der Drift, Valles, Alguersuari, Turvey, Nebilitskiy, Hartley e Pic. Di Sabatino è 12°, Provenzano 16°, Leo 19°. Rientra la safety-car, pista bagnata. Favoriti i piloti che avevano atteso gli ultimi giri della "finestra" per effettuare il pit-stop. Alguersuari viene messo in difficoltà dal doppio Leo alla prima curva, Nebilitskiy taglia la curva pensando di fare la furbata del giorno, ma centra un cordolo e distrug-

## L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 19 aprile 2009

- 1 - Marcos Martinez - Pons - 22 giri 41'20"462
- 2 - Sten Pentus - Fortec - 1"819
- 3 - Chris Van der Drift - Epsilon Euskadi - 2"908
- 4 - Adrian Valles - Epsilon Euskadi - 4"334
- 5 - Adrian Zaugg - Interwetten - 6"314
- 6 - Charles Pic - Tech 1 - 7"214
- 7 - Fairuz Fauzy - Fortec - 8"033
- 8 - Pasquale Di Sabatino - RC - 13"097
- 9 - Brendon Hartley - Tech 1 - 13"682
- 10 - Greg Mansell - Ultimate - 19"193
- 11 - Oliver Turvey - Carlin - 20"432
- 12 - Daniil Move - P1 - 23"502
- 13 - Mihai Marinescu - Interwetten - 41"043
- 14 - Miguel Molina - Ultimate - 1'24"670
- 15 - Frankie Provenzano - Prema - 1'37"138
- 16 - Jaime Alguersuari - Carlin - 1 giro
- 17 - Anton Neblitskiy - Comtec - 1 giro
- 18 - Federico Leo - Pons - 1 giro

### Ritirati

- 3° giro - James Walker  
 12° giro - Bertrand Baguette  
 13° giro - Marco Barba  
 14° giro - Harald Schlegelmilch  
 19° giro - Julian Leal

### Il campionato

1. Martinez 27; 2. Valles 16; 3. Van der Drift 14; 4. Pentus 13; 5. Baguette 10; 6. Pic 9; 7. Zaugg 8; 8. Turvey, Walker, Fauzy 7; 11. Alguersuari 6; 12. Di Sabatino 3; 13. Hartley, Molina 2; 15. Mansell, Move 1.

ge il fondo. Martinez tiene la testa su Zaugg e Pentus. Difficile guidare nella parte finale del tracciato, dove diluvia. Non è così nel primo settore. Si gira nuovamente Marinescu (13°). Lungo di Martinez nell'ultima allagata chicane, ma riesce a non perdere il controllo della sua Dallara e a tenere il primo posto. Di Sabatino è ora 10°, Provenzano 17°, Leo 19°. Uscita di pista di Leal (17°) che affonda nella ghiaia e si ritira. Ancora un errore di Martinez, imitato da Zaugg, nella zona finale della pista. Pentus balza al comando mentre va nella ghiaia Nebilitskiy. Martinez non molla e supera Pentus, poi Valles che supera Zaugg. Alguersuari al 21° giro, si ritira per rottura della pompa benzina. Martinez inizia a spingere e Pentus perde terreno. A due giri dal termine: Martinez, Pentus, Valles, Zaugg, Pic, Fauzy, Van der Drift, Di Sabatino, Hartley e Mansell. Provenzano è 15°, Leo 16°, entrambi con un giro di distacco. Risale terzo Van der Drift, ma scivola subito indietro. Ultimo giro: Zaugg perde posizioni, superato da Pic e Fauzy. Martinez raccoglie una fantastica doppietta nel weekend di Catalunya, Pentus è secondo al debutto davanti a Valles. Ma anziché la bandiera a scacchi viene esposta la rossa perché Provenzano sbaglia l'ultima curva, si gira e colpisce con violenza la parte interna delle protezioni fermandosi in mezzo al tracciato. La classifica valida è quindi quella del giro precedente.

di Massimo Costa

Una vittoria cancellata per irregolarità tecnica nel cambio della sua Tatuus, ed è la seconda volta dopo quella ricevuta nel WEC a Digione in qualifica. Una botta pesante per il morale di Albert Costa che nella prima corsa stagionale della Eurocup F.Renault era stato perfetto. Ma non è bastato e la coppa del vincitore è finita al suo francese compagno di team, Nathanael Berthon, al primo successo in F.Renault. Ma Costa si è rifatto in gara 2 ed ora è secondo nella classifica generale alle spalle del talentuoso Antonio Felix Da Costa. Il portoghese, terzo e secondo a Barcellona con la vettura del Motopark, si conferma come una delle più belle realtà del 2009.

## Gara 1

Costa, che giocava in casa essendo di Barcellona, è scattato bene dalla pole ed ha sempre tenuto le redini del comando con estrema facilità. Dietro di lui si sono posizionati fin dalle prime battute Calado, Berthon e Muller, autore di un avvio non felice. Costa ha presto guadagnato terreno lasciando gli altri a battaglia tra di loro con Calado, Berthon, Muller, Jokinen, Da Costa, Monras, Magnussen e Vergne in fila indiana. Il francese della SG, Vergne, ha superato Magnussen prendendo l'ottavo posto e andando ad attaccare il compagno di squadra Monras. Ma lo spagnolo non era dello stesso avviso: come conseguenza, Vergne è finito nella ghiaia perdendo posizioni ed ha coinvolto Magnussen, costretto al ritiro. Davanti, Costa portava il vantaggio su Calado a 3" con l'inglese sempre pressato da Berthon. A un certo punto, Calado a iniziato a perdere pressione dalla gomma posteriore destra ed ha dovuto cedere la posizione a Berthon e Muller. Il pilota Fortec ha rallentato sempre più fino a ritirarsi. Da Costa ha vinto il duello con Jokinen per il quarto posto. Costa ha tagliato il traguardo da vincitore, primo successo in Europa, davanti a Berthon, al primo podio e Muller, arrabbiato con se stesso per la brutta partenza fatta dalla prima fila.

## MOMENTO CLOU GARA 1

**Le verifiche tecniche: al termine di gara 1 infatti, la vettura di Costa è stata trovata non conforme al regolamento, nel cambio, e di conseguenza lo spagnolo è stato squalificato. La vittoria è passata nelle mani di Berthon**

## Gara 2

Non l'aveva proprio mandata giù quella squalifica Albert Costa. Così lo spagnolo della Epsilon Euskadi non ha perso tempo e nella seconda corsa ha ripetuto in fotocopia la prestazione del giorno prima andando a vincere di autorità. E questa volta tutto era regolare. Costa dalla pole si è portato al comando seguito da Monras e dal portoghese Da Costa. Nel corso del 1° giro, subito una multipla collisione (coinvolti Quaipe-Hobbs, Berthon, Munoz, Bacheta, Jokinen, Sorensen, De Jong) che ha costretto la safety-car ad entrare in pista. Al restart, Costa è andato via bene da Monras e Da Costa che presto ha superato il rivale spagnolo della SG. Bella la corsa di Patrick Kronenberger che in quarta piazza si è difeso da Jean Eric Vergne, risalito bene dalla undicesima posizione in griglia. A metà corsa, Costa conduceva con 4" su Da Costa. Monras si è visto attaccare da Kronenberger, Vergne e Muller mentre Mancinelli si è messo in evidenza per una serie di sorpassi che lo hanno portato nella top ten. Vergne dava segnali di impazienza alle spalle di Kronenberger perché sentiva la pressione di Muller. Finché lo svizzero non ha colpito il francese e per entrambi la corsa è finita. Indisturbato Costa ha vinto davanti a Da Costa, ora leader del campionato. Felicissimo Mancinelli, settimo al traguardo a completamento di un weekend felicissimo che premia lui e la One Racing, la squadra di Fabiano Belletti che con coraggio si è tuffata nella difficile Eurocup, ma debito si è espresso sui livelli dei migliori team internazionali.



# Da Costa

Nathanael Berthon







Albert Costa in testa al gruppo

# a... Costa



Miki Monras

## MOMENTO CLOU GARA 2

La ripartenza dopo l'uscita di scena della safety-car poteva essere un pericolo per Costa, ma il ragazzo catalano ha mantenuto la freddezza necessaria per allungare immediatamente sorprendendo gli avversari

### L'ordine di arrivo di gara 1, sabato 18 aprile 2009

- 1 - Nathanael Berthon - Epsilon Euskadi - 15 giri 27'00"522
- 2 - Nico Muller - Jenzer - 2"638
- 3 - Antonio Da Costa - Motopark - 3"453
- 4 - Johan Jokinen - Iquick - 5"426
- 5 - Miki Monras - SG - 8"078
- 6 - Luciano Bacheta - Epsilon Sport - 9"236
- 7 - Daniel Mancinelli - One - 11"687
- 8 - Adrian Quaife Hobbs - Motopark - 12"131
- 9 - Carlos Munoz - Epsilon Euskadi - 12"540
- 10 - Patrick Kronenberger - Iquick - 14"406
- 11 - Daniel De Jong - MP - 16"229
- 12 - Adam Kout - Krenek - 16"888
- 13 - Oliver Webb - Fortec - 21"305
- 14 - Marco Sorensen - Motopark - 22"427
- 15 - Nigel Merkel - MP - 24"424
- 16 - Juan Jacobo - Motopark - 25"472
- 17 - Kevin Kleveros - Fortec - 26"337
- 18 - Genis Olive - Jenzer - 26"650
- 19 - Federico Scionti - One - 27"071
- 20 - Arthur Pic - SG - 29"821
- 21 - Benjamin Lariche - Pole Services - 31"712
- 22 - Fabien Thuner - Jenzer - 34"810
- 23 - Dominic Storey - SG - 36"776
- 24 - Jakub Knoll - Krenek - 1'14"279
- 25 - James Calado - Fortec - 1 giro

Giro più veloce: Albert Costa 1'46"305

### L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 19 aprile 2009

- 1 - Albert Costa - Epsilon Euskadi - 14 giri 27'07"415
- 2 - Antonio Da Costa - Motopark - 7"476
- 3 - Miki Monras - SG - 8"672
- 4 - Patrick Kronenberger - Iquick - 12"667
- 5 - James Calado - Fortec - 12"835
- 6 - Daniel Mancinelli - One - 16"477
- 7 - Arthur Pic - SG - 16"627
- 8 - Adam Kout - Krenek - 17"114
- 9 - Dominic Storey - SG - 17"702
- 10 - Hugo Valente - SG - 19"391
- 11 - Oliver Webb - Fortec - 20"426
- 12 - Genis Olive - Jenzer - 23"537
- 13 - Arno Santamato - Epsilon Sport - 25"337
- 14 - Kevin Kleveros - Fortec - 25"870
- 15 - Benjamin Lariche - Pole Services - 26"830
- 16 - Nigel Melker - MP - 27"214
- 17 - Juan Jacobo - Motopark - 27"698
- 18 - Federico Scionti - One - 32"192
- 19 - Fabien Thuner - Jenzer - 42"384
- 20 - Jakub Knoll - Krenek - 48"926
- 21 - Daniel De Jong - MP - 52"653

Giro più veloce: Albert Costa 1'45"896

#### Il campionato

1. Da Costa 22; 2. Costa, Monras 16; 4. Berthon 15; 5. Muller 12; 6. Kronenberger, Mancinelli 9; 8. Jokinen 8; 9. Calado 6; 10. Bacheta 5.



## Vergne fa tre su tre

Terza vittoria su tre gare per Jean Eric Vergne (**sopra**), nel campionato WEC di F.Renault. Il francese della SG si è imposto con facilità nella prima corsa precedendo di 9" Albert Costa e di 11" il poleman Arthur Pic. Si è corso in condizioni di pista asciutta dopo che la qualifica svolta nel tardo pomeriggio di sabato era stata caratterizzata dalla pioggia. Prima vittoria invece in F.Renault di Julien Abelli nella seconda corsa del WEC a Barcellona. Il francese della SG è partito bene dalla pole ed ha sempre tenuto la prima posizione. Dietro di lui Jean-Eric Vergne, Miki Monras e Arthur Pic. Abelli ha resistito fieramente ai diversi attacchi portati dal compagno di squadra Vergne. Il loro duello, ha permesso a Monras, Pic e Costa di avvicinarsi a Vergne. Le cin-

que monoposto erano racchiuse in un fazzoletto. Costa riesce a superare Pic e tenta di fare la stessa manovra su Monras. Ma senza successo e lo spagnolo della Epsilon Euskadi perderà parecchie posizioni. Davanti la lotta non manca, ma Abelli riesce a contenere Vergne il quale a sua volta si difende bene da Monras. Dopo le prove di Digione e Barcellona, il campionato presenta Vergne al comando con 60 punti seguito dallo spagnolo Monras a quota 41 e dal giovane Abelli, la sorpresa del campionato, con 37 lunghezze. A volte troppo esuberante, Costa è solo quarto. Paga l'errore in gara 2 e la squalifica in qualifica (per irregolarità tecnica) che lo aveva relegato in fondo alla griglia a Digione.

### L'ordine di arrivo di gara 1, domenica 19 aprile 2009

- 1 - Jean Eric Vergne - SG - 16 giri 28'30"756
- 2 - Albert Costa - Epsilon Euskadi - 9"372
- 3 - Arthur Pic - SG - 11"178
- 4 - Miki Monras - SG - 11"312
- 5 - Nathanael Berthon - Epsilon Euskadi - 12"836
- 6 - Julien Abelli - SG - 18"526
- 7 - Hugo Valente - SG - 21"792
- 8 - Dominic Storey - SG - 22"598
- 9 - Ramez Azzam - SG - 27"754
- 10 - Benjamin Lariche - Pole Services - 32"010
- 11 - Zoel Amberg - Jenzer - 44"752
- 12 - Kevin Breyse - SG - 1 giro
- 13 - Carlos Munoz - Epsilon Euskadi - 1 giro
- 14 - Robert Siska - KEO - 1 giro

Giro più veloce: Albert Costa 1'45"797

#### Ritirato

8° giro - Marcelo Conchado

### L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 19 aprile 2009

- 1 - Julien Abelli - SG - 15 giri 26'52"857
- 2 - Jean Eric Vergne - SG - 0"324
- 3 - Miki Monras - SG - 0"518
- 4 - Arthur Pic - SG - 1"506
- 5 - Nathanael Berthon - Epsilon Euskadi - 4"027
- 6 - Benjamin Lariche - Pole Services - 9"935
- 7 - Hugo Valente - SG - 11"337
- 8 - Carlos Munoz - Epsilon Euskadi - 11"810
- 9 - Ramez Azzam - SG - 13"652
- 10 - Albert Costa - Epsilon Euskadi - 15"569
- 11 - Kevin Breyse - SG - 18"740
- 12 - Zoel Amberg - Jenzer - 21"898
- 13 - Marcelo Conchado - Galuppo - 47"940
- 14 - Robert Siska - KEO - 1 giro

Giro più veloce: Albert Costa 1'45"666

#### Ritirato

9° giro - Dominic Storey

#### Il campionato

1.Vergne 60; 2.Monras 41; 3.Abelli 37; 4.Costa 29;  
5.A.Pic 28; 6.Berthon 21; 7.Azzam 15; 8.Lariche 11;  
9.Breyse 9; 10.Storey 8.

# È duello tra Hirschi e Verschuur

di Antonio Caruccio

Jonathan Hirschi è il primo vincitore del Megane Trophy 2009. Il pilota svizzero ha ottenuto un importante successo sotto la pioggia che ha bagnato la pista di Barcellona completando in testa i 19 giri di gara previsti in 42'37"672. Un successo anche per il team TDS che trova sul secondo gradino del podio il francese Jean-Philippe Madonia, distaccato però dal pilota elvetico di diciotto secondi, seppur il primo dei piloti gentleman partecipanti alla manifestazione. Completa il podio il poleman Mike Verschuur, distaccato di oltre mezzo minuto, dopo aver perso ben otto posizioni in partenza. Il comando delle operazioni era stato conquistato da Dimitri Enjalbert, che si è però dovuto ritirare nella seconda tornata. La prestazione di Hirschi è stata di grande valore in quanto solo sei piloti sono giunti sotto la bandiera a scacchi con meno di un minuto di ritardo, autonominandosi come specialista della pioggia di questa categoria. Ottima prestazione anche per il team Oregon, che con l'altro Hirschi della categoria, Pierre, raccoglie il decimo posto ed anche il primo punto della stagione. Ritiro invece per l'altro portacolori del team Oregon, l'italiano Giovanni Longo. Giunge al traguardo in diciassettesima posizione

Angelo Baiguera, classificatosi con un giro di ritardo dal leader, a bordo della Renault Megane preparata dal team Brixia.

La seconda corsa ha visto la vittoria di Mike Verschuur, al primo successo nella Megane Eurocup 2009. Conquistata la terza posizione al termine del primo giro. Verschuur ha superato Dimitri Enjalbert al terzo passaggio, portandosi poi all'inseguimento di Bernhard Ten Brinke, con cui ha portato avanti, per gran parte della gara, un acceso duello per il comando della corsa. Verschuur si libera definitivamente di Ten Brinke al quattordicesimo giro, in occasione del pit stop, ma al suo rientro in pista trova la dura opposizione di Jonathan Hirschi, vincitore della gara del sabato. I due continuano un acceso duello fino alla bandiera a scacchi che giungerà al diciannovesimo giro, con soli 413 millesimi a dividerli. Sul podio Ten Brinke, staccato però di otto secondi. Nella classifica dei gentleman il successo è stato conquistato da Jean-Philippe Madonia, sesto assoluto. Per i colori italiani, il team Oregon riesce a portare al traguardo entrambe le vetture, con Pierre Hirschi nuovamente a punti in nona piazza, e Giovanni Longo, ventunesimo. Buona la prestazione di Angelo Baiguera, quindicesimo.

Jonathan Hirschi



## L'ordine di arrivo di gara 1, sabato 18 aprile 2009

- 1 - Jonathan Hirschi - TDS - 19 giri in 42'37"672
- 2 - Jean-Philippe Madonia - TDS - 18"051
- 3 - Mike Verschuur - Verschuur - 33"742
- 4 - Pierre Thiriet - TDS - 48"706
- 5 - Matthieu Cheruy - Tech 1 - 53"430
- 6 - Antony Tardieu - Tech 1 - 1'06"113
- 7 - Fabrice Walfisch - Lompech - 1'09"994
- 8 - Nick Catsburg - Tech 1 - 1'14"186
- 9 - Hoevert Vos - Verschuur - 1'23"094
- 10 - Pierre Hirschi - Oregon - 1'27"382
- 11 - Jean-Charlier Miginiac - Lompech - 1'28"619
- 12 - Harrie Kolen - Verschuur - 1'43"073
- 13 - Bernard Delhez - Lompech - 1'44"240
- 14 - Bernhard Ten Brinke - Verschuur - 1'56"805
- 15 - Jeroen Schothorst - Verschuur - 1'57"438
- 16 - Marguerite Laffite - Boutsen - 2'14"573
- 17 - Angelo Baiguera - Brixia - 1 giro
- 18 - Rafael Unzurrunzaga - Jumeirah - 2 giri

### Ritirati

- 15° giro - Giovanni Longo
- 13° giro - David Dermont
- 2° giro - Wim Beelen
- 1° giro - Dimitri Enjalbert

Giro veloce: Jonathan Hirschi 2'10"614

## L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 19 aprile 2009

- 1 - Mike Verschuur - Verschuur - 19 giri in 42'37"436
- 2 - Jonathan Hirschi - TDS - 0"413
- 3 - Bernhard Ten Brinke - Verschuur - 8"151
- 4 - Nick Catsburg - Tech 1 - 8"637
- 5 - Matthieu Cheruy - Tech 1 - 16"996
- 6 - Jean-Philippe Madonia - TDS - 17"631
- 7 - Fabrice Walfisch - Lompech - 19"224
- 8 - Pierre Thiriet - TDS - 23"467
- 9 - Pierre Hirschi - Oregon - 41"750
- 10 - Dimitri Enjalbert - Boutsen - 44"278
- 11 - Antony Tardieu - Tech 1 - 44"938
- 12 - Bernard Delhez - Lompech - 1'08"600
- 13 - Hoevert Vos - Verschuur - 1'18"484
- 14 - Jean-Charlier Miginiac - Lompech - 1'18"538
- 15 - Angelo Baiguera - Brixia - 1'42"362
- 16 - Harrie Kolen - Verschuur - 1'56"635
- 17 - Marlene Broggi - Boutsen - 2'00"048
- 18 - Rafael Unzurrunzaga - Jumeirah - 2'18"211
- 19 - David Dermont - Boutsen - 1 giro
- 20 - Jeroen Schothorst - Verschuur - 1 giro
- 21 - Giovanni Longo - Oregon - 1 giro

### Ritirati

- 10° giro - Wim Beelen

Giro veloce: Mike Verschuur 2'08"304

### Il campionato dopo 2 prove

1. J. Hirschi 27 punti; 2. Verschuur 26; 3. Madonia 18; 4. Cheruy 14; 5. Thiriet 12; 6. Ten Brinke 10; 7. Walfisch 9; 8. Catsburg 6; 9. Tardieu 5; 10. P. Hirschi 3



Mike Verschuur

# Mancinelli tiene alto il tricolore

Ovunque ti giri, con chiunque si parli, il refrain è il seguente: quest'anno la F.Renault Italia non presenta piloti di qualità. Opinioni rispettabili, senza dubbio. Non vogliamo prendere le difese della categoria, che ha già proposto la prima prova stagionale il 5 aprile sul circuito di Monza, ma prima di tranciare certi giudizi sarebbe meglio attendere. Chi frequenta la F.Renault Italia sa le difficoltà vissute per reperire uno schieramento dignitoso, che alla fine ha proposto una serie di piloti esperti e una lista di giovanissimi al debutto. Anche nel 2008 si vociferava che il livello era inferiore rispetto al 2007 perché mancavano i piloti Red Bull e Toyota, ma alla luce dei primi risultati dei test invernali, il campione Pal Varhaug è stato sempre tra i migliori nella F.Master, Cesar Ramos è stato nella top ten della difficilissima

F.3 Euro Series a Valencia, Michele Faccin è costantemente nelle prime posizioni in ogni test della F.3 italiana che affronta. Tornando al 2009, la cartina di tornasole per capire dove posizionare la F.Renault Italia attuale è stata la prima prova della Eurocup di F.Renault che si è svolta a Barcellona lo scorso weekend. Rappresentanti del tricolore, il team One di Fabiano Belletti e i piloti Daniel Mancinelli e Federico Scionti. Se quest'ultimo, ha pagato il naturale scotto del debuttante, comunque ottenendo risultati dignitosi nelle due gare, Mancinelli (vincitore nell'italiano a Monza di gara 2) è stato tra i protagonisti assoluti. Il marchigiano ha infatti raccolto un settimo e un sesto posto, risultati di rilievo considerando che la squadra laziale si confrontava per la prima volta nella categoria. E che Mancinelli,

pur avendo esperienze di F.Master e F.3, ha tenuto agevolmente il passo dei migliori ragazzi della Eurocup: "Sì è stato un weekend decisamente interessante per noi - ha spiegato Mancinelli - perché abbiamo recuperato punti e siamo sempre stati nella top ten. Ho fatto due belle corse, dei sorpassi, dimostrando che il livello di chi corre nell'italiano non è poi male. L'unico rammarico è nel non avere potuto segnare un buon tempo nella Superpole, sono stato leggermente più lento che in qualifica. Altrimenti si potevano finire le gare anche più avanti nella classifica. Ora aspettiamo Spa, il 2-3 maggio. Quella pista a differenza del circuito di Barcellona la conosciamo bene e sono molto fiducioso".





## Così Mancinelli a Barcellona

Qualifica — 6°

Superpole — 11°

Gara 1 — 7°

Gara 2 — 6°



# Tachikawa entra nella storia

La seconda prova del campionato Super GT giapponese disputata sul circuito di Suzuka ha visto la vittoria di Yuji Tachikawa e Richard Lyons al volante della Lexus SC430 del team Cerumo. Al via della corsa, si è subito sviluppata una lotta tra il poleman Satoshi Motoyama con la Nissan GT-R Nismo e la Lexus di Lyons. La prima svolta è arrivata in occasione del pit-stop iniziale del team Cerumo, non proprio velocissimo. Quando Tachikawa, salito al posto di Lyons, è rientrato in pista, si è ritrovato al quarto posto. Il pilota giapponese non si è demoralizzato recuperando velocemente la terza piazza. Intanto, la Nissan GT-R Nismo condotta da Benoit Treluyer al posto di Motoyama, solitaria al comando, ha iniziato a soffrire problemi di gomme. Il francese non ha potuto resistere agli attacchi portatigli dalla Lexus SC430 Tom's di Juichi Wakisaka, passato in testa alla corsa. E neanche a

Tachikawa, che così è salito al secondo posto. E mentre Treluyer precipitava nelle posizioni retrostanti, Tachikawa ha proseguito il suo attacco raggiungendo Wakisaka e quando al termine mancavano appena quattro giri, lo ha passato salendo in prima posizione. Praticamente nello stesso istante, alle spalle dei leader si è verificato un incidente che ha indotto la direzione gara a chiamare in pista la safety-car. E così la gara si è praticamente conclusa. Per Tachikawa si tratta della undicesima vittoria in carriera nel Super GT giapponese e diviene il pilota con maggiori successi ottenuti nella categoria. Un record strappato a Motoyama. Il risultato di Suzuka ha anche riportato alla vittoria la Lexus che non prendeva più la coppa del primo dalla terza gara del campionato 2008. Niente da fare per Quintarelli, terzo tempo in qualifica, che ha concluso staccato di 5 giri.

## L'ordine di arrivo, domenica 19 aprile 2009

- 1 - Tachikawa-Lyons (Lexus SC430) - Cerumo  
52 giri 1.54'52"997
- 2 - Wakisaka-Lotterer (Lexus SC430) - Tom's - 1"888
- 3 - Matsuda-Philippe (Nissan GT-R) - Impul - 5"210
- 4 - Ito-Wirdheim (Lexus SC430) - LeMans - 9"585
- 5 - Michigami-Kogure (Honda Nsx) - Dome - 13"897
- 6 - Kaneishi-Tsukakoshi (Honda Nsx) - Keihin Real - 15"354
- 7 - Ishiura-Oshima (Lexus SC430) - Kraft - 17"532
- 8 - De Oliveira-Ara (Nissan GT-R) - Kondo - 20"330
- 9 - Duval-Nakayama (Honda Nsx) - Nakajima - 24"063
- 10 - Couto-Hirate (Lexus SC430) - Sard - 25"904
- 11 - Motoyama-Treluyer (Nissan GT-R) - Nismo - 33"361
- 12 - Ide-Hosokawa (Honda Nsx) - Kunimitsu - 1 giro
- 13 - Quintarelli-Yasuda (Nissan GT-R) - Hasemi - 5 giri
- 14 - Firman-Izawa (Honda Nsx) - Team Aguri - 5 giri

## Il campionato

1. Tachikawa-Lyons 25;
2. De Oliveira-Ara 23;
3. Michigami-Kogure 21;
4. Matsuda-Philippe 19;
5. Wakisaka-Lotterer 15;
6. Firman-Izawa, Kaneishi-Tsukakoshi 11;
8. Ito-Wirdheim 9;
9. Duval-Nakayama, Ishiura-Oshima 6.

La Lexus di Tachikawa-Lyons





L'Acura di De Ferran-Pagenaud

## De Ferran pareggia i conti

Ha perso di interesse la ALMS e pare tornata quella di tre anni fa, quando l'Audi vinceva con facilità praticamente tutte le corse. Adesso il ruolo della dominatrice è delle Acura e si rimpiangono le Audi e le Porsche. L'unica attrazione del campionato è la sfida tra i due team che preparano le belle ARX-02a: De Ferran e Highcroft. Che sono 1 a 1. A St. Petersburg si era imposta l'Highcroft con i piloti Brabham-Sharp, a Long Beach De Ferran e Pagenaud hanno pareggiato i conti. De Ferran si è imposto per la prima volta sul cittadino californiano, neanche quando correva e vinceva in Indycar l'aveva spuntata da queste parti (ma era partito tre volte dalla pole). Primo successo anche in ALMS e come team principale. Il duello con l'Acura di Highcroft è stato a tratti duro e aspro, c'è anche stato un contatto lieve innescato da Pagenaud che ha ammesso l'errore, e tutto si è deciso quando Sharp ha dovuto scontare un drive through per un errore del team nel rifornimento. Le uniche rivali delle Acura nella classe LMP1 erano le Lola-AER dei team Intersport e Autocon, mai in vera competizione. Facile anche la vittoria in LMP2 per l'Acu-

ra ARX-01b di Fernandez-Diaz. Niente da fare per le Lola-Mazda del team Dyson, troppo lontane. Assenti in Florida, si sono presentate le due Corvette GT1 ufficiali, uniche vetture di tale classe. Per loro ultima apparizione prima del debutto della vettura GT2. Ha vinto la classe l'equipaggio Gavin-Beretta; ritirati per noie alla trasmissione O'Connell-Magnussen. In GT2, facile dominio Porsche. Dapprima conduceva Henzler, ma la rottura di una sospensione ha permesso a Long e Bergmeister del team Flying Lizard di andare a prendersi la coppa del vincitore. La Ferrari di Melo-Kaffer (Risi) è giunta seconda dopo che in qualifica era stata squalificata perché l'altezza da terra della vettura non era regolare.

### L'ordine di arrivo, sabato 18 aprile 2009

- 1 - De Ferran-Pagenaud (Acura ARX02a) - De Ferran 76 giri 1.41'42"927
- 2 - Brabham-Sharp (Acura ARX02a) - Highcroft - 1"016
- 3 - Fernandez-Diaz (Acura ARX01b) - Fernandez - 1 giro
- 4 - Dyson-Smith (Lola B09/86-Mazda) - Dyson - 1 giro
- 5 - Leitzinger-M.Franchitti (Lola B09/86-Mazda) - Dyson - 2 giri
- 6 - Gavin-Beretta (Corvette CR6) - Corvette - 3 giri
- 7 - Field-Field-Ducote (Lola B06/10-AER) - Intersport - 5 giri
- 8 - Bergmeister-Long (Porsche 997) - Flying Lizard - 5 giri
- 9 - Melo-Kaffer (Ferrari 430) - Risi - 5 giri
- 10 - J.Muller-Milner (BMW M3 E92) - Rahal - 6 giri
- 11 - Westbrook-Stuck (Porsche 997) - Vici - 6 giri
- 12 - Neiman-Law (Porsche 997) - Flying Lizard - 6 giri
- 13 - Farnbacher-James (Panoz Esperante) - Panoz - 7 giri
- 14 - Feinberg-Hall (Dodge Viper) - Primetime - 8 giri
- 15 - Willman-Lewis (Lola B06/10-AER) - Autocon - 9 giri
- 16 - Auberlen-Hand (BMW M3 E92) - Rahal - 9 giri
- 17 - Robertson-Murry (Doran Ford) - Robertson - 9 giri
- 18 - Werner-Henzler (Porsche 997) - Farnbacher - 9 giri

Il gruppo delle GT2



# Martin con autorità

di Marco Cortesi  
Photo 4

Ritorno in victory lane per Mark Martin nella Subway Fresh 500 di Phoenix. Il cinquantenne veterano di casa Hendrick Motorsports, uomo da battere per quasi tutta la corsa, ha sopravvanzato con facilità Ryan Newman all'ultima ripartenza, mantenendo il comando con autorità anche con il tentativo di ritorno finale di Tony Stewart. Quest'ultimo messo in mostra i miglioramenti del proprio team, fornito e supportato proprio da Hendrick, chiudendo secondo davanti a Kurt Busch, penalizzato nella prima parte di gara da un paio di contatti e da una toccata contro le protezioni. Jimmie Johnson, quarto, ha limitato i danni in una giornata non felice dal punto di vista tecnico, portando a casa punti preziosi in ottica campionato.

Delusi invece gli altri due uomini di punta della squadra campione in carica: Dale Earnhardt Jr, che anche grazie ad una buona strategia ai box si era portato prima in testa e poi comodamente in top-5, è stato toccato da Casey Mears (le scaramucce con il pilota Childress sono continuate anche nel giro di rientro), mentre Jeff Gordon ha pagato un problema al pit, vedendosi costretto a rientrare ai box in regime di bandiera verde e ad accontentarsi del venticinquesimo posto. A chiudere la top-5 è stato Greg Biffle, davanti a Denny Hamlin e Martin Truex, per la prima volta con la stessa configurazione telaistica del neo compagno Montoya. Top-10 per David Reutimann, ormai una certezza con la Toyota del team Waltrip, e Sam Hornish, autore della propria miglior apparizione in carriera.

In classifica, Gordon ha visto ridurre il proprio margine sotto le 10 lunghezze sia da parte di Johnson che di Kurt Busch finalmente in posizione di lotta al vertice con la Dodge del team Penske, mentre Tony Stewart conferma con la quarta posizione il positivo avvio di annata, pur ancora senza vittorie.



## MOMENTO CLOU

Mark Martin "brucia" Ryan Newman all'ultima ripartenza ed incassa un successo che mancava da 97 gare







Mark Martin (n.5) supera all'interno la Dodge di Elliot Sadler

## L'ordine di arrivo, domenica 19 aprile 2009

- 1 - Mark Martin (Chevrolet) - Hendrick - 312 giri
- 2 - Tony Stewart (Chevrolet) - Stewart/Haas - 312
- 3 - Kurt Busch (Dodge) - Penske Racing - 312
- 4 - Jimmie Johnson (Chevrolet) - Hendrick - 312
- 5 - Greg Biffle (Ford) - Roush - 312
- 6 - Denny Hamlin (Toyota) - Gibbs - 312
- 7 - Martin Truex Jr. (Chevrolet) - DEI/Ganassi - 312
- 8 - David Reutimann (Toyota) - Waltrip - 312
- 9 - Sam Hornish Jr. (Dodge) - Penske - 312
- 10 - Carl Edwards (Ford) - Roush - 312
- 11 - Jamie McMurray (Ford) - Roush - 312
- 12 - Reed Sorenson (Dodge) - RPM - 312
- 13 - Kasey Kahne (Dodge) - RPM - 312
- 14 - Marcos Ambrose (Toyota) - Waltrip-JTG - 312
- 15 - Jeff Burton (Chevrolet) - Childress - 312
- 16 - Ryan Newman (Chevrolet) - Stewart/Haas - 312
- 17 - Kyle Busch (Toyota) - Gibbs - 312
- 18 - David Stremme (Dodge) - Penske - 311
- 19 - Brian Vickers (Toyota) - Red Bull - 311
- 20 - Casey Mears (Chevrolet) - Childress - 311
- 21 - Joey Logano (Toyota) - Gibbs - 311
- 22 - David Ragan (Ford) - Roush - 311
- 23 - Paul Menard (Ford) - Yates - 311
- 24 - Juan Montoya (Chevrolet) - DEI/Ganassi - 311
- 25 - Jeff Gordon (Chevrolet) - Hendrick - 311
- 26 - Clint Bowyer (Chevrolet) - Childress - 311
- 27 - Matt Kenseth (Ford) - Roush - 311
- 28 - Regan Smith (Chevrolet) - Furniture Row - 311
- 29 - Bobby Labonte (Ford) - HOF - 311
- 30 - Kevin Harvick (Chevrolet) - Childress - 311
- 31 - Dale Earnhardt Jr. (Chevrolet) - Hendrick - 310
- 32 - Elliott Sadler (Dodge) - RPM - 310
- 33 - David Gilliland (Chevrolet) - TRG - 310
- 34 - Scott Speed (Toyota) - Red Bull - 310
- 35 - A.J. Allmendinger (Dodge) - RPM - 309
- 36 - Scott Riggs (Toyota) - Baldwin - 307
- 37 - Michael Waltrip (Toyota) - Waltrip - 307
- 38 - John Andretti (Chevrolet) - Front Row - 307
- 39 - Robby Gordon (Toyota) - Gordon - 243
- 40 - Sterling Marlin (Dodge) - Phoenix - 117
- 41 - Joe Nemechek (Toyota) - Nemco - 76
- 42 - Dave Blaney (Toyota) - Prism - 59
- 43 - Tony Raines (Dodge) - H&S - 56

### Il campionato

1. Jeff Gordon 1242; 2. Johnson 1157; 3. Kurt Busch 1144;
4. Stewart 1138; 5. Hamlin 1088; 6. Bowyer 1052. 7. Kyle Busch 1026; 8. Edwards 1023; 9. Reutimann 992; 10. Kahne 975.

Una vista panoramica dello speedway dell'Arizona



# Ferrari batte Po

di Marco Cortesi

Inattesa e brillante vittoria per Giacomo Ricci e Michele Rugolo nella prima prova del GT Open 2009 a Imola. Il duo italiano ha condotto al successo il team Advanced Engineering con un comodo margine sulla prima delle Porsche, quella di Raymond Narac e Patrick Pilet. A condizionare la gara, un misto di inconvenienti e problemi tecnici. Prima del via sono stati proprio i secondi classificati Narac e Pilet ad incontrare problemi, mentre Jean-Philippe Belloc si involava in testa per oltre metà dei 70 minuti in programma. Il polesitter, che aveva progressivamente allungato su Roda, ha avuto però da fare i conti con il proprio compagno Yannick David, che al ritmo di diversi secondi al giro persi si è fatto recuperare velocemente dopo la sosta per rifornimento e cambio pilota. Ad approfittarne non sono però stati né Lietz, fermato ai box per 35 secondi da un problema alla batteria, né il duo Montermini-Pavoni: quest'ultimo, ripartito dalla propria piazzola con le taniche del rifornimento ancora attaccate, ha combinato un pasticcio, scendendo dalla vettura e ripartendo poi con cinture stacciate per poi finire in testacoda alla Villeneuve. Grazie anche ad un ottimo pit-stop, ad emergere in testa è stato proprio Giacomo Ricci, rientrato in pista di poco davanti alla Ferrari Trotter appena rilevata da Fassler. Anche in questo caso la bagarre è stata decisa da un guaio tecnico: a cedere, sulla vettura svizzera divisa con Camathias, è stato l'estrattore posteriore che, rimasto penzoloni, ha richiesto una sosta supplementare. Dietro ai vincitori si sono quindi piazzati Narac e Pilet, mentre un incredibile recupero ha premiato Lietz e Roda con il terzo posto. Quarta piazza per Giao e Couceiro, quinta per Bonetti e Camathias, e ottava per Marco Cioci, penalizzato da un contatto iniziale di Perazzini, mentre in classe GTS ha sventato la nuova Ferrari 430 Scuderia GT3 del Kessel Racing, prima davanti alle due Aston Martin di Lancieri-Wiser e Petrini-Guerrero.

Comoda vittoria, nella seconda gara dell'apertura GT Open a Imola, del duo tutto svizzero Fassler-Camathias, sulla Ferrari del Trotter Racing. Con pista bagnata ed avvio dietro alla safety-car, il pilota ufficiale Chevrolet "prestato" alla serie di Jesus Pareja è partito subito all'attacco, installandosi alle spalle di Richard Lietz, e pressando da vicino il pilota austriaco per buona parte del primo stint. Joel Camathias ha poi completato l'opera: un po' per i 5" di handicap per il team bergamasco, un po' per i problemi nel cambio pilota tra Lietz e Roda, l'ex campione della serie si è trovato con un ampio margine, ulteriormente cresciuto con la caduta in classifica di Raymond Narac, che aveva

rilevato la più veloce delle Porsche IMSA. Al secondo posto si sono ritrovati Marco Cioci e Piergiuseppe Perazzini dopo una partenza non felicissima, mentre Gianluca Roda ha chiuso con tranquillità sull'ultimo gradino del podio. Quarti i vincitori di ieri Ricci e Rugolo, penalizzati con 15 secondi supplementari in corsia box, mentre quinta è risultata la coppia Giammaria-Bonetti, rallentata da problemi di freni. In difficoltà anche la seconda Ferrari Edil Cris, con Mattia Pavoni ancora a corto di esperienza e la Porsche "portoghese" protagonista di diversi testacoda ad opera sia di Manuel Giao che di Pedro Couceiro. In classe GTS il successo è andato ancora una volta alla velocissima Ferrari 430 Scuderia del team Kessel, grazie alla doppietta di Boroniszewski e Peter: nonostante un drive trough, il duo austro-polacco ha conquistato la prima posizione grazie al ritiro negli ultimi metri della vettura gemella di Livio e Bontempelli, fermata dalla rottura della trasmissione. Quarti i vincitori di ieri Ricci e Rugolo, penalizzati con 15 secondi supplementari in corsia box, mentre quinta è risultata la coppia Giammaria-Bonetti, rallentata da problemi di freni. In difficoltà anche la seconda Ferrari Edil Cris, con Mattia Pavoni ancora a corto di esperienza e la Porsche "portoghese" protagonista di diversi testacoda ad opera sia di Manuel Giao che di Pedro Couceiro. In classe GTS il successo è andato ancora una volta alla velocissima Ferrari 430 Scuderia del team Kessel, grazie alla doppietta di Boroniszewski e Peter: nonostante un drive trough, il duo austro-polacco ha conquistato la prima posizione grazie al ritiro negli ultimi metri della vettura gemella di Livio e Bontempelli, fermata dalla rottura della trasmissione.



## MOMENTO CLOU GARA 1

Dopo un bello stint di Gianluca Roda, la Porsche Autorlando rimane ferma a lungo in pit-lane per un problema alla batteria



La partenza di Gara 1 con le Porsche di Belloc e Roda davanti a tutti

# Porsche 2-0

## MOMENTO CLOU GARA 2

In partenza, Marcel Fassler si mette alla caccia di Richard Lietz, tenendo lo stesso ritmo dell'austriaco, che ha però 5 secondi in più da scontare



La F430 di Fassler-Camathias

## L'ordine di arrivo gara 1, sabato 18 aprile 2009

- 1 - Ricci-Rugolo (Ferrari F430) - Advanced - 39 laps 1:11:34.677
- 2 - Narac-Pilet (Porsche 997) - IMSA - 8.294
- 3 - Roda-Lietz (Porsche 997) - Autorlando - 14.989
- 4 - Gao-Couceiro (Porsche 997) - Autorlando - 16.332
- 5 - Bonetti-Giammaria (Ferrari F430) - Advanced - 16.580
- 6 - Camathias-Fassler (Ferrari F430) - Trottet - 39.116
- 7 - Belloc-David (Porsche 997) - IMSA - 49.661
- 8 - Perazzini-Cioci (Ferrari F430) - Megadrive - 1:00.149
- 9 - Fernandez-Cressoni (SunRED SR21) - SunRED - 1:19.382
- 10 - Garofano-Mapelli (Ferrari F430) - Advanced - 1:19.528
- 11 - Lecourt-Balandras (Porsche 997) - IMSA - 1:35.651
- 12 - Bamford-Griffin (Ferrari F430) - Advanced - 1:36.059
- 13 - Peter-Boroniszewski (Ferrari F430 GT3) - Kessel - 1 lap
- 14 - Lancieri-Wiser (Aston Martin DBRS9) - Villois - 1 lap
- 15 - Petrini-Guerrero (Aston Martin DBRS9) - Villois - 1 lap
- 16 - Sabatini-Zadotti (Dodge Viper) - FR - 1 lap
- 17 - Julià-Da Costa (Ferrari F430 GT3) - Roger - 2 laps
- 18 - Herejsi (Ferrari F430 GT3) - Vittoria - 4 laps

## L'ordine di arrivo gara 2, domenica 19 aprile 2009

- 1 - Fassler-Camathias (Ferrari 430) - Trottet - 22 giri 50:40.218
- 2 - Cioci-Perazzini (Ferrari F430) - Megadrive - 28.992
- 3 - Lietz-Roda (Porsche 997) - Autorlando - 36.365
- 4 - Ricci-Rugolo (Ferrari F430) - Advanced - 47.036
- 5 - Giammaria-Bonetti (Ferrari F430) - Edil Cris - 49.022
- 6 - Pilet-Narac (Porsche 997) - IMSA - 57.062
- 7 - Pavoni-Montermini (Ferrari F430) - Edil Cris - 1:00.543
- 8 - Gao-Couceiro (Porsche 997) - Autorlando - 1:02.931
- 9 - Mapelli-Garofano (Ferrari F430) - Advanced - 1:03.869
- 10 - David-Belloc (Porsche 997) - IMSA - 1:11.391
- 11 - Balandras-Lecourt (Porsche 997) - IMSA - 1:38.164
- 12 - Cressoni-Fernandez (SunRED SR21) - SunRED 1:51.225
- 13 - Boroniszewski-Peter (Ferrari F430 GT3) - Kessel - 1:59.766
- 14 - Griffin-Bamford (Ferrari F430) - Advanced - 2:08.445
- 15 - Wiser-Lancieri (Aston Martin DBRS9) - Villois - 1 giro
- 16 - Zacchia-Del Monte (Ferrari F430) - Easyrace - 1 giro
- 17 - Earle-Kuzminykh (Ferrari F430 GT3) - Kessel - 1 giro
- 18 - Da Costa-Julià (Ferrari F430 GT3) - Roger - 1 giro
- 19 - De Pasquale-Romagnoli (Dodge Viper) - FR - 1 giro
- 20 - Guerrero-Petrini (Aston Martin DBRS9) - Villois - 1 giro

### Il campionato

1. Rugolo-Ricci 32; 2. Roda-Lietz 26; 3. Fassler-Camathias 26;
4. Narac-Pilet 22; 5. Cioci-Perazzini, Peter-Broniszewski 20;
7. Bonetti-Gianmaria, Wiser-Lancieri 16; 9. Gao-Couceiro 12;
10. Julià-Da Costa 7.



Il podio di Gara 1

# Cappellari non perdona

Complici i problemi alla frizione che superata la metà gara hanno costretto ai box il poleman Roberto Colciago (Seat Leon 2.0 Turbo TSI FR – Seat Motorsport Italia), è Luca Cappellari (BMW M3 E92 3.2 – Duller Motorsport) ad inaugurare con il successo in gara 1 – Prima Divisione - il primo round stagionale in corso ad Imola per il Campionato Italiano Turismo Endurance, la serie tricolore varata da ACI-CSAI in collaborazione con il Gruppo Peroni Race e riservata alle vetture nella massima espressione tecnica della categoria Turismo. Un Cappellari che già si era imposto nella prima prova ETCS a Monza. Al termine di una gara ancora più spettacolare per le condizioni del fondo insidioso reso dalla pioggia, il podio vede il monocoloro del Duller Motorsport con la coppia composta da Federico Bellini e Federico Bonamico (BMW M3 E92 3.2) in seconda posizione e Nicola Bianchet (BMW M3 E46 3.2) in terza. Gara generosissima anche per Andrea Bacci (BMW M3 E92 4.0 – Autofficina Rally) che dopo un testacoda nelle prime battute riesce a rimontare fino al quarto posto ai danni dello scatenato Andrea Crescentini (Audi RS4 – Lella Lombardi Autosport). Nella classe 3.000 successo di Walter Meloni (BMW M3 E46 3.0 – W&D Racing) davanti alla Leon Supercopa di Costantini-Cirò che proprio all'ultimo giro soffia la prima posizione del trofeo Seat dalle mani di Trevisiol-Zucchi, così secondi davanti a Canuti.

Con la disputa di gara 2 per la Prima Divisione e delle due gare della Seconda Divisione, si è concluso ad Imola il "bagnatissimo" primo round stagionale per il Campionato Italiano Turismo Endurance, la serie tricolore varata da ACI-CSAI in collaborazione con il Gruppo Peroni Race e riservata alle vetture nella massima espressione tecnica della categoria Turismo. Grazie alla vittoria in gara 2 Roberto Colciago (Seat Leon 2.0 Turbo TSI FR – Seat Motorsport Italia) lascia alle spalle il ritiro nella gara del sabato e risponde così al successo conquistato sabato dal campione in carica Luca Cappellari (BMW M3 E92 3.2 – Duller Motorsport), secondo al traguardo. Nel finale Federico Bellini, in coppia con Federico Bonamico (BMW M3 E92 3.2 – Duller Motorsport), guadagna il terzo gradino del podio ai danni di Nicola Bianchet (BMW M3 E46 3.2 – Duller Motorsport), mentre Cesare Cremonesi, dopo essere subentrato ad Andrea Belicchi

(BMW M3 E46 3.2 – Arsenio Corse), non riesce a conservare il primato fino a quel momento detenuto dal fortissimo compagno di squadra e scivola in quinta posizione.

Nella Seconda Divisione, la già spettacolare gara del mattino, regala gli ultimi colpi di scena quando è già sventolata la bandiera a scacchi con l'esclusione d'ufficio per irregolarità tecnica sulle vetture (mancanza dell'elemento catalizzante all'interno del catalizzatore omologato) di F.Cangemi-C.Gangemi (BMW E46 2.0) ed Anelli-Curti (Alfa Romeo 147 GTA – AeffeM) rispettivamente in prima e terza posizione sul traguardo. La vittoria arriva così nelle mani di Massimo Arduini e Renato Gaiofatto (Honda Accord 2.0) davanti a Giammaria Gabbiani- Franco Gallina (Honda Civic Type R – MC Motor-tecnica) e Marco Baroncini – Giorgio Vinella (BMW 320 E36 – Pai Tecnosport). In gara 2 arriva il bis per la coppia Arduini-Gaiofatto davanti ad Anelli-Curti e Baroncini-Vinella, mentre Gangemi si insabbia pochi metri dopo aver conquistato la prima posizione fino a quel momento detenuta da Gaiofatto.

## L'ordine di arrivo gara 1, sabato 18 aprile 2009

1. Cappellari (BMW M3 E92 3.2 – 24h 4.0) 23 giri 51'22.453; 2. Bellini-Bonamico (BMW M3 E92 3.2 – 24h 4.0) 31.610; 3. Bianchet (BMW M3 E46 3.2 – 24h 4.0) 32.061; 4. Bacci (BMW M3 E92 4.0 – 24h 4.0) 38.019; 5. Crescentini (Audi RS4 – 24h 4.0) 38.426; 6. Cremonesi-Belicchi (BMW M3 E46 3.2 – 24h 4.0) 45.909; 7. Meloni (BMW M3 E46 3.0 – 24h 3.0) 2'00.683; 8. Costantini-Cirò (Leon Supercopa – SC 3.0) 2'08.857; 9. Trevisiol-Zucchi (Leon Supercopa – SC 3.0) 2'09.234; 10. Canuti (Leon Supercopa – SC 3.0) 1 giro.  
**Giro più veloce:** Belicchi 2'05.007

## L'ordine di arrivo gara 2, domenica 19 aprile 2009

1. Colciago (Seat Leon 2.0 Turbo TSI FR – 24h 4.0) 22 giri 52'41.572; 2. Cappellari (BMW M3 E92 3.2 – 24h 4.0) 1'17.766; 3. Bellini-Bonamico (BMW M3 E92 3.2 – 24h 4.0) 1'21.452; 4. Bianchet (BMW M3 E46 3.2 – 24h 4.0) 1'22.046; 5. Cremonesi-Belicchi (BMW M3 E46 3.2 – 24h 4.0) 1'55.890; 6. Meloni (BMW M3 E46 3.0 – 24h 3.0) 1 giro; 7. Trevisiol-Zucchi (Leon Supercopa – SC) 1 giro; 8. Canuti (Leon Supercopa – SC) 1 giro; 9. Carlucci (Leon Supercopa – SC) 1 giro; 10. Markin (Leon Supercopa – SC) 1 giro.  
**Giro più veloce:** Crescentini 2'10.407

### Il campionato

1. Cappellari 27; 2. Bellini, Bonamico 22; 4. Bianchet 18; 5. Colciago 15.

Cappellari vincitore in Gara 1



Colciago vincitore in Gara 2





## Balzan guarda tutti dall'alto

Gara 1 è stata una corsa difficile per tutti, disputata su di un tracciato umido per la pioggia caduta sino a pochi attimi prima dello start, che ha indotto all'errore diversi piloti. E' Balzan (sopra), a firmare la prima gara della stagione 2009. Il veneto si è aggiudicato una gara nella quale ha lungamente battagliato con Zampedri prima e Rangoni poi. Partito davanti a tutti grazie alla pole ottenuta in qualifica, Zampedri ha condotto la corsa sino al quinto giro per poi perdere la leadership a causa di un errore alla curva Rivazza. Tre giri dopo, Zampedri ha perso anche la seconda posizione per uno stopandgo (partenza anticipata), terminando così la sua gara undicesimo. Intra vista la possibilità di avvicinare il leader, dalla seconda posizione Rangoni ha iniziato la rimonta migliorando la sua prestazione ogni tornata, arrivando a segnare il crono più veloce al tredicesimo giro, ma non riuscendo ad agganciare Balzan. Terzo alle sue spalle, ha chiuso Alessandro Bonacini resistendo ai numerosi attacchi portati da Emanuele Naspetti, che a sua volta ha chiuso al quarto posto una regolare gara. Quinto al traguardo è transitato Christian Passuti (Erre Esse Motorsport) e sesto Andrea Sonvico (Centro Porsche Padova). Solo sedicesimo Massimo Monti (Erre Esse Motorsport), scattato in testacoda al primo giro dopo il via.

In Gara 2, successo di Comandini. Partito dalla prima posizione, derivata dalla griglia di partenza invertita rispetto la classifica di gara 1, Comandini si è portato in testa, mentre alle sue spalle si è innescata la solita bagarre. Pro-

tagonisti della sfida per il secondo posto sono stati Andrea Sonvico (Centro Porsche Padova), Massimiliano Fantini (Ebimotors Porsche Haus), Christian Passuti (Antonelli Motorsport), Alessandro Bonacini (Rangoni Motorsport), Alessandro Balzan (Ebimotors) ed Emanuele Naspetti (GDL Racing). E' stata una appassionante sequenza di sorpassi ed errori a dirimere l'ordine di classifica. I colpi di scena sono iniziati con l'anconetano Naspetti, che si è ritirato nei primi giri. Bonacini ha sbagliato alla "Villeneuve" ed è stato superato da Balzan; al rientro in pista ha chiuso un incolpevole Luca Rangoni (Centro Porsche Brescia), perdendo entrambi posizioni. Fantini si è portato al secondo posto, superando Sonvico al sesto giro; Balzan passava Passuti, diventando quarto. Il più veloce in pista al momento era Alessandro Zampedri, sesto in classifica. Al giro successivo Balzan diventava il più veloce, arrivando a insidiare Sonvico. Decisivo per le sorti delle posizioni alle spalle di Comandini è stato il quattordicesimo giro: Sonvico ha tentato l'attacco alla piazza d'onore tirando la staccata a Fantini, ma alla "Villeneuve" è andato lungo sfiorando il contatto con Balzan nel tentativo di rientrare in pista. Fantini, costretto a rallentare, ha lasciato spazio a Balzan che lo ha così superato. Il veneto, diventato secondo ed anche il più veloce, ha desistito dall'andare all'attacco di Comandini garantendosi i punti per allungare in testa al campionato. Comandini ha vinto la gara, secondo è terminato Balzan e terzo Fantini. Al penultimo giro, Rangoni realizza il giro più veloce in gara.

### L'ordine di arrivo gara 1, sabato 18 aprile 2009

1. Balzan (Ebimotors) 17 giri in 31'30"006;
2. Rangoni (Centro Porsche Brescia) a 4"230;
3. Bonacini (Rangoni Motorsport) a 8"420;
4. Naspetti (GDL Racing) a 10"473;
5. Passuti (Erre Esse Motorsport) a 17"308;
6. Sonvico (Centro Porsche Padova) a 18"835;
7. Fantini (Ebimotors Porsche Haus) a 26"765;
8. Comandini (Centro Porsche Roma) a 28"272;
9. Gardel (Centro Porsche Padova) a 28"677;
10. Frassinetti (Ebimotors Porsche Haus) a 33"732;
11. Zampedri (Centro Porsche Bergamo) a 40"571;
12. Nallo (Ebimotors Porsche Haus) a 45"822;
13. Borghi (GDL Racing) a 1'09"707;
14. Giannoni (Erre Esse Motorsport) a 1'14"064;
15. Faraonio (Centro Porsche Roma) a 1'14"873.

### L'ordine di arrivo gara 2, domenica 19 aprile 2009

1. Comandini (Centro Porsche Roma) 16 giri in 30'26"228 alla media 154,832 km/h;
2. Balzan (Ebimotors) a 2"759;
3. Fantini (Ebimotors Porsche Haus) a 5"753;
4. Sonvico (Centro Porsche Padova) a 7"893;
5. Passuti (Erre Esse Motorsport) a 8"636;
7. Zampedri (Centro Porsche Bergamo) a 14"348;
8. Gardel (Centro Porsche Padova) a 23"969;
9. Rangoni (Centro Porsche Brescia) a 24"239;
10. Monti (Erre Esse M. - Antonelli Motorsport) a 31"502.

#### Il campionato

1. Balzan punti 65;
2. Comandini 42;
3. Rangoni e Bonacini 40;
5. Passuti, Sonvico e Fantini 36;
8. Naspetti 25;
9. Zampedri 20;
10. Gardel 18;
11. Frassinetti 10;
12. Nallo 4;
13. Borghi e Monti 3;
15. Giannoni 2;
16. Faraonio e Sardelli 1.

# Un Martini ch

Avvio in grande stile per la stagione 2009 del Campionato Italiano Superstars: a salire sul gradino del podio di Imola sono state, entrambe per la prima volta, la Mercedes C63 AMG e la Chrysler 300C SRT8, ma soprattutto su quest'ultima è Pierluigi Martini che festeggia in questo modo il suo rientro ufficiale nelle competizioni, mentre in Gara 1 si era imposto Max Pigoli. Martini, con i colori del Team Zakspeed, dopo essere stato costretto al ritiro in Gara 1 per un problema di pressione dell'olio, ha dato spettacolo nella seconda sfida quando, a pochi minuti dal termine, la pioggia ha rivoluzionato la classifica infiammando lo spettacolo. In quel momento è salito dalla quarta alla prima posizione in poche tornate precedendo sul traguardo Pigoli (Max Pigoli Team) e Fabrizio Armetta, per due volte terzo con la BMW M5 della FR Motorsport. In Gara 1 era stato invece Gianni Morbidelli a salire sul secondo gradino del podio con la BMW M3 della Roal Motorsport, uscito invece di scena nel secondo round mentre era al comando a causa della pista scivolosa per la pioggia che iniziava a cadere.

## GARA 1

"Wet Race": con questo annuncio si è aperta Gara 1. Team e piloti hanno così fatto direttamente in griglia le ultime scelte e ad indovinare il giusto set-up è stato Pigoli. Nello start lanciato ha infatti proiettato la sua Mercedes dalla quarta alla seconda posizione, insidiando il leader Gabellini che, a causa di un "lungo" alla Tosa, perdeva il comando della gara. In breve Pigoli si trovava a dover contenere gli attacchi di Martini che però, a cinque giri dal termine, rientrava ai box per problemi di pressione dell'olio. Morbidelli, pur dovendo gestire la sua M3 che sul bagnato si rivelava poco stabile, manteneva la seconda piazza fino alla bandiera a scacchi precedendo Armetta, con Francesco Ascani (BMW M3), Stefano Gabellini (BMW 550i) e Mauro Cesari (BMW M5) che completano le prime sei posizioni.

## GARA 2

La seconda sfida prende invece il via con pista asciutta. Gabellini e Morbidelli, in lotta per la leadership, ingaggiano uno splendido duello, con il pilota di Cattolica che

chiude ogni possibile varco al rivale dovendo però cedere nel quinto giro all'uscita della Variante Alta ad un ottimo attacco di Morbidelli. Alle loro spalle il confronto vede contrapposti Pigoli, Roberto Papini (BMW M5) e Martini. Poco dopo essere passato al comando Morbidelli, causa la pista scivolosa, è però protagonista di un rovinoso fuori-pista al Tamburello. La pioggia che gradualmente aumenta infiamma gli ultimi istanti di gara. Pigoli alla Tosa si porta al comando ai danni di Gabellini, Martini sale rapidamente dalla quarta alla seconda piazza e proprio nella tornata finale recupera terreno sul leader Pigoli sopravanzandolo negli ultimi metri a disposizione con una volata sul traguardo chiudendo la gara con appena un decimo di vantaggio.



# e... stordisce



Esordio vittorioso per Martini

## L'ordine di arrivo gara 1, sabato 18 aprile 2009

1. Pigoli (Mercedes C63 AMG) 12 giri in 27'37.885; 2. Morbidelli (BMW M3 E90) a 5.119; 3. Armetta (BMW M5) a 35.540; 4. Ascani (BMW M3 E90) a 42.190; 5. Gabellini (BMW 550i) a 1'01.493; 6. Cesari (BMW M5) a 1'16.740; 7. Del Castello (Cadillac CTS-V) a 1'36.713; 8. Alcidi (BMW M5) a 2'05.409; 9. Arloti (BMW M5) a 2'06.776; 10. Ghedina (BMW 550i) a 1 giro; 11. Russo (BMW M3 E92) a 3 giri.

**Giro più veloce:** Pierluigi Martini 2'14.832



La Mercedes di Pigoli davanti a tutti

## L'ordine di arrivo gara 2, domenica 19 aprile 2009

1. Martini (Chrysler 300C SRT8) 12 giri in 27'48.114; 2. Pigoli (Mercedes C63 AMG) a 0.134; 3. Armetta (BMW M5) a 2.821; 4. Papini (BMW M5) a 3.805; 5. Gabellini (BMW 550i) a 5.300; 6. Dionisio (Jaguar S-Type R) a 36.272; 7. Cesari (BMW M5) a 57.484; 8. Ascani (BMW 550i) a 1'04.499; 9. Ghedina (BMW 550i) a 1'19.113; 10. Del Castello (Cadillac CTS-V) a 1'58.496; 11. Benvenuti (Jaguar S-Type R) a 2'14.820.

**Giro più veloce:** Gianni Morbidelli 1'58.529

### Il campionato

1. Pigoli 35; 2. Armetta 24; 3. Martini 21; 4. Gabellini 17; 5. Morbidelli 16.





# Lezioni europee

di Massimiliano Ruffini

Dopo due tappe intense e più di 200 km di prove speciali, a salire sul gradino più alto del podio del 33° Rally 1000 Miglia sono Giandomenico Basso e Mitia Dotta. I due sono l'equipaggio di punta dell'Abarth nell'IRC e, sfruttando le gare concomitanti tra questa serie ed il Campionato Europeo, punteranno anche alla serie continentale. A partire appunto da questo 1000 Miglia, dove Basso ha vinto, con una Punto privata del team D'Ambra, nonostante durante la gara abbia dovuto far fronte a diverse insidie.

Andando per ordine: una foratura sulla seconda p.s., un problema alla barra stabilizzatrice sulla sesta. Poi, a tre speciali dal termine, quando tutto sembrava andare per il meglio, la rottura del cavo dell'acceleratore: 30" persi, ma una riparazione in trasferimento ha permesso al veloce equipaggio veneto di concludere la gara e di farlo nel migliore dei modi. Ora Basso, al terzo successo al 1000 Miglia, è leader nell'Europeo e ben piazzato anche nel Tricolore, ma sulle strade italiane non lo rivedremo fino al Sanremo.

segue a pag 50

*Tra scenari mozzafiato Giandomenico Basso ha vinto per la terza volta sulle strade del 1000 Miglia prendendo la testa nella classifica continentale*



Travaglia-Granai (Peugeot 207)



Cavallini-Farnocchia (Peugeot 207)

## L'ordine di arrivo, domenica sabato 18 aprile 2009

1. Basso-Dotta (Abarth Grande Punto S2000) in 2h32'39"6
2. Travaglia-Granai (Peugeot 207 S2000) a 33"0
3. Cavallini-Farnocchia (Peugeot 207 S2000) a 56"5
4. Perico-Carrara (Peugeot 207 S2000) a 1'12"9
5. Michelini-Perna (Peugeot 207 S2000) a 2'07"7
6. Signor-Barone (Abarth Grande Punto S2000) a 2'16"8
7. Antonelli-Botticini (Peugeot 207 S2000) a 3'04"1
8. Solowow-Baran (Peugeot 207 S2000) a 4'57"5
9. Betti-Bernacchini (Peugeot 207 S2000) a 5'25"5
10. Fontana-Cassina (Peugeot 207 S2000) a 6'07"9

### Le classifiche di campionato

#### Campionato Italiano Conduuttori dopo 3 prove:

Travaglia 22; Cavallini 14; Andreucci, Basso e Michelini 10; Rossetti e Signor 8; Navarra e Trentin 6; Perico 5.

#### Campionato Italiano Costruttori dopo 3 prove:

Peugeot 43; Fiat 40; Mitsubishi 7; Subaru 6.

#### Campionato Europeo Conduuttori dopo 1 prova:

Basso 15; Travaglia 13; Solowow e Betti 6; Fontana 5; Donchev 3; Iliev 2; Di Benedetto 1.

Secondo posto finale per Travaglia e Granai. Il pilota trentino, al debutto sulla Peugeot 207 Super2000, non ci ha messo molto a prendere le misure della nuova vettura. I problemi sono venuti semmai a causa di scelte errate di gomme sia nella prima, sia nella seconda tappa. 'Renauto' è stato forse troppo prudente, temendo l'umido e la pioggia e montando in un paio di occasioni delle gomme intermedie quando servivano gomme da asciutto. Con i punti del secondo posto Travaglia consolida la leadership nel Campionato Italiano, mentre è secondo nell'Europeo. Vedremo quindi come deciderà di proseguire la stagione.

A chiudere il terzetto a podio l'equipaggio toscano Cavallini-Farnocchia. I due, al rientro dopo il secondo posto al Ciocco, sono stati autori di un'altra prestazione convincente, dovendo abbandonare la lotta per il primato solo in seguito ad una foratura nel finale della prima tappa. Cinque le prove speciali vinte da Cavallini, tante quante il vincitore Basso. Anche per il toscano ci sono dubbi sul prosieguo di stagione, dovuti soprattutto al budget necessario per continuare a competere nella serie Tricolore.

Quarto posto finale per Perico, dopo una seconda tappa in rimonta, dove ha superato sia Michelini, sia Signor che hanno chiuso alle sue spalle. Per tutti loro punti utili per la stagione nel Campionato Italiano. Settimo il primo dei bresciani: Antonelli, mentre ottavo ha chiuso il primo degli stranieri: Solowow. Il polacco è terzo tra i partecipanti all'Europeo, precedendo Betti e Fontana.

Nel Trofeo Renault "Top", infine, si è imposto Bizzarri, rientrando dopo una stagione di stop. L'esperto driver toscano, undicesimo assoluto e primo tra le 2 ruote motrici, ha preceduto, tra le Clio R3, i giovani Torlasco ed Albertini.

Il prossimo appuntamento per il Campionato Italiano sarà il Targa Florio a maggio, mentre nel Campionato Europeo si correrà in Turchia sulle strade dell'Istanbul Rally.

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



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

**207**



# Ruote nel



## Ayrton Senna

### Quella prima vittoria sotto la pioggia

di Carlo Baffi  
foto Actualfoto



*“Non volevo particolarmente che piovessse, perché sapevo che le condizioni sarebbero state troppo pericolose e questa è una cosa non buona per nessuno. Però alla fine ha piovuto ed è andata bene per noi”.* Sono le parole, pronunciate in italiano, con un inconfondibile accento portoghese, da Ayrton Senna appena terminato il GP del Portogallo del 1985. Per la precisione è il 21 aprile, una data da ricordare, perché segna la prima vittoria in F.1 del fenomeno paulista. Un'affermazione sfiorata poco meno di un anno prima a Monte Carlo, quando Ayrton mostra a tutti il suo talento sotto un diluvio quasi universale. All'Estoril le condizioni sono pressoché simili: ancora pioggia battente, ancora Senna e Alain Prost, come nel Principato. Il francese è sempre al volante di una McLaren, mentre Ayrton è al volante della mitica Lotus nera e oro. Scuderia nobilissima, ma decaduta, lontana dai fasti del 1978 e con un'ultima vittoria targata 1982, grazie

# tempo



Ayrton Senna in testa al GP del Portogallo 1985

allo sprint di Elio De Angelis in Austria. Alla scomparsa di Colin Chapman, avvenuta tre anni prima, il timone viene preso da Peter Warr da tempo a Ketteringham Hall. Con l'obiettivo di rilanciare il team, si affida al gran bagaglio tecnico del francese Gerard Ducarouge, mentre sul fronte piloti, non si lascia sfuggire la giovane perla brasiliana. Dopo i primi contatti presi nei primi mesi dell'84, il contratto viene firmato in agosto, vincendo la concorrenza di McLaren e Ferrari. In pochi mesi, Senna impressiona tutti per il suo perfezionismo e la costanza. Perfetta anche l'intesa con Ducarouge, grazie alla capacità di trasmettere ai tecnici le sensazioni di guida. "Ci mettevamo in un angolo - ricorda il transalpino - e davanti alla

*pianta del circuito, mi indicava ad ogni curva il comportamento della monoposto e gli eventuali errori commessi.*" I frutti dei briefing non tardano ad arrivare e la 97Ts cresce. Nata dalla 95T, è spinta dal motore Renault Turbo V6 progettato da Bernard Dudot, che si rivela alquanto positivo sotto il profilo del compromesso potenza e consumi. Prezioso anche qui il contributo di Ayrton: "Con lui - dirà il motorista francese - avevamo la sensazione di progredire costantemente. Lui, era la telemetria."

A Estoril la monoposto inglese è competitiva sin dalle prove libere del venerdì con Senna che ferma il cronometro su 1'21"7, mentre il compagno De Angelis si piazza provvisoriamente in seconda fila. Al saba-

to pomeriggio, il brasiliano scende a 1'21"007, siglando la sua prima pole in carriera, dopo appena 16 GP disputati. A fianco del poleman c'è Prost, davanti a Rosberg sulla Williams-Honda, De Angelis, Alboreto e Warwick, rispettivamente su Ferrari e Renault. Nel giorno della gara, fin dalla mattina, il cielo dell'autodromo lusitano è coperto da nuvole minacciose. La pioggia comincia a cadere fitta, tanto che ai piloti viene concesso di effettuare dieci minuti di prove supplementari, oltre al warm-up. Lo stesso Senna, le cui doti sul bagnato sono note, si dice preoccupato: "Sull'asciutto la macchina andava bene, ma con tutta quest'acqua, non ho idea di quello che può accadere." Ma Ayrton si conferma "mago della pioggia". Parte alla grande,

seguito da De Angelis il cui spunto vincente lo porta davanti a Prost. Sin dalle prime battute le Louts dettano il ritmo, col brasiliano che allunga sempre più. Dietro accade di tutto, complice una visibilità sempre più scarsa, Patrese e il neo ferrarista Johansson si urtano e finiscono in testacoda. Poi è la volta di Rosberg che vola fuori, con la sua Williams che resta per qualche tornata pericolosamente ferma in traiettoria, coi commissari che non riescono a rimuoverla. Nel frattempo Prost s'è rifatto sotto e insidia il secondo posto a De Angelis. Il professore però è vittima dell'aquaplaning, finendo così la sua gara contro le barriere. Con la pista ormai divenuta un fiume, vanno in crisi anche Mansell e Piquet. Senna invece procede concentratissimo in solitario, senza alcuna sbavatura. Le ultime fasi della gara vedono emergere Alboreto, che soffia la seconda piazza a De Angelis. Al 67° dei 69 giri previsti, dopo due ore di gara, il GP viene sospeso e Ayrton realizza il suo sogno. Sul podio è festa grande con Alboreto, Tambay e naturalmente Warr. È un tripudio anche per la Renault, con Tambay e De Angelis, terzi e quarti, piazza tre motori nei primi quattro posti. Ma Senna nel dopo gara confessa di aver commesso qualche sbaglio, che la sua vettura non è ancora in grado di vincere su tutti i circuiti e che il lavoro da fare è colossale, perché la concorrenza è forte. Umiltà e senso critico, che insieme al talento saranno le basi per la costruzione dei suoi tre titoli mondiali, delle sue 41 vittorie e 65 pole position. In poche parole, un mito.

# B come buone per tutto

**B come buone per tutto e come il segmento che da sempre in Italia la fa da padrone, quello della Fiat Grande Punto, ma di tante altre concorrenti, come la Peugeot 207, leader in Europa a tratti anche a livello assoluto. Eppure questa fascia di mercato dà segni di sofferenza forse perché proprio tutto oramai non riescono a farlo, incalzate dalle citycar più compatte e facili da parcheggiare e dai piccoli monovolume che in dimensioni praticamente analoghe offrono più spazio per passeggeri e bagagli. Per far capire il salto dimensionale nel tempo basta accostare la Uno del 1983 lunga 3,64 metri con l'attuale Grande Punto del 2006 giunta a 4,03 metri. Quasi quaranta centimetri che pesano circa 3 quintali in più per il comfort, gli accessori di serie che 25 anni fa non aveva neppure un'ammiraglia, la sicurezza. Tutto senza offrire vantaggi paragonabili in termini di spazio interno. Eppure non è detto che le vetture di questo segmento debbano crescere ancora in peso e dimensioni, lo dimostrano la Toyota Yaris lunga 3,75 metri con abitabilità pari alle concorrenti da 4 metri e 5 stelle EuroNcap o le nuove Mazda2 e Fiesta, più leggere di un quintale rispetto al passato. Proprio la piccola Ford è la protagonista degli ultimi mesi mentre si attende la discesa in campo della nuova Polo che non vorrà certo recitare il ruolo di comprimaria.**

di Marco Marelli  
e Nicola Desiderio



**Buone per tutto**



# Fiat Grande Punto

**Prezzo da 11.750 euro**

Top seller di casa Fiat, la Grande Punto sta rivivendo un grande successo grazie alle nuove motorizzazioni e offre la gamma di alimentazioni più ampia del mercato con motori a benzina (1.2 da 65 CV, 1.4 da 77 CV anche con cambio Dualogic, 1.4 turbo da 120 CV), a gasolio (1.3 da 75 e 90 CV con cambio a 6 rapporti, 1.6 da 120 CV), GPL e Metano (Euro 5), queste ultime due con 1,4 litri da 77 CV che permettono di accedere al massimo degli incentivi. Ci sono anche le Abarth con motore 1.4 turbo da

155 CV che salgono a 180 sulla SS. Lunga 4,03 metri, ha una linea molto italiana, non è la più abitabile tra le concorrenti nel segmento e ha un vano bagagli ampio (275-1030 litri), ma scomodo. La Grande Punto ha un ottimo comportamento stradale, ma non è proprio silenziosa. Quattro gli allestimenti (Active, Dynamic con ESP, Fun con climatizzatore, e Sport) con carrozzeria 3 e 5 porte per un totale di 45 versioni e prezzi a partire da 11.750 euro.



# Renault Clio

**Prezzo da 11.000 euro**

È pronta per rilanciarsi con un restyling che ne ha modificato soprattutto il frontale e i paraurti, la Renault Clio con carrozzeria 3 e 5 porte e anche SporTour giardinetta lunga 4,23 metri, 20 cm più della berlina. Nel primo caso il vano bagagli varia da 288 a 1038 litri, nel secondo da 439 a 1277 litri. Per i motori a benzina ci sono l'1.2 aspirato da 65 CV, 75 CV (anche con cambio robotizzato) e turbo TCE da 101, entrambi anche bi-fuel GPL, in arrivo anche l'1.4 TCE da 130 CV per la versione GT e

la cattivissima RS 2 litri da 203 CV. Per i Diesel un solo motore, con diverse declinazioni da 70, 85 e 110 CV con le versioni più potenti dotate di DPF e cambio a 6 rapporti, anche automatico. La Clio piace soprattutto per i suoi freni e per il comfort di viaggio da vettura di classe superiore non per lo stile che anche con questo restyling non convince. Non ancora definita l'articolazione della gamma, ma i prezzi dovrebbero partire da 11mila euro.





# Peugeot 207

**Prezzo da 12.475 euro**

Se la batte con la Golf per lo scettro di vettura più venduta in Europa, sicuramente nessuna ha una gamma di carrozzerie come lei (berlina 3 e 5 porte, station wagon e coupé-cabriolet con tetto retrattile in metallo) e persino due frontali, con motori per tutti i gusti: dall'immortale 1.4 8 valvole da 75 CV anche bi-fuel GPL, ai moderni 1.4 da 95 CV (anche con cambio robotizzato) e 1.6 da 120 CV (anche con cambio automatico), 150 CV (solo per la CC) e da 175 CV per la GTi 3 porte capace di

raggiungere 220 km/h e i 100 km/h da fermo in 7,1 s. Poi ci sono i Diesel 1.4 da 68 CV e 1.6 da 90 CV e 110 CV con FAP. Molto curata nelle finiture, è anche ben abitabile, abbina comfort con qualità stradali e ha un buon vano bagagli sia sulla berlina (270-923 litri) lunga 4,03 metri, ma ancora di più sulla station wagon (337-1258 litri) lunga 13 cm in più. La 207 è soprattutto una vettura confortevole, equilibrata e molto curata nelle finiture. Da 12.475 euro con ESP di serie.



# Ford Fiesta

**Prezzo da 11.500 euro**

È la protagonista del mercato: da sola è il quinto marchio in Italia e si prepara a invadere anche Cina e Nordamerica. Lunga 3,95 metri, la Ford Fiesta è parente stretta della Mazda2 e grazie alla scocca con oltre il 70% di acciai speciali riesce a essere un quintale più leggera che in passato e fare ancora una discreta figura con motori tutt'altro che nuovi e prestazionali: due unità a benzina (1.2 da 82 CV e 1.4 da 96 CV con cambio automatico) e due Diesel (1.4 da 68 CV e 1.6 da 90 con DPF). In arrivo una versione bi-

fuel GPL e nuovi moderni motori a iniezione diretta di benzina anche con cambio a doppia frizione. E se già per i concorrenti sono dolori così... La Fiesta è dinamica nello stile inoltre ha un abitacolo gradevole e un bagagliaio capace (295-979 litri). Su strada è davvero gradevole da guidare, ma meriterebbe motori dalle prestazioni più brillanti. Semplice anche la gamma con due versioni (Plus e Titanium) con prezzi a partire da 11.500 euro. Il rapporto qualità-prezzo è davvero molto interessante.



# Volkswagen Polo

**In arrivo da luglio 2009**

Ha tutta l'intenzione di riprendersi tutto quello che ha lasciato negli anni ai concorrenti la nuova Volkswagen Polo già presentata e in arrivo a breve sul mercato italiano. Lunga 3,95 metri, è una piccola Golf che promette di pesare meno, una scocca più rigida e sicura e un abitacolo degno della sorella maggiore per finiture, con più spazio per i passeggeri e i bagagli (280-952 litri). Molto interessanti i motori tra i quali, accanto al noto 1.4 da 85 CV, spicca il nuovo 1,2 litri a benzina da 60

CV, 70 CV e 105 CV nella versione con turbo e iniezione diretta che raggiunge 190 km/h con consumi ed emissioni ridotte (5,5 l/100 km, 129 g/km di CO<sub>2</sub>). Nuovo anche il Diesel 1,6 litri con potenze da 75 CV a 105 CV e anche una versione Bluemotion con 90 CV da primato con consumi di 3,8 l/100 km ed emissioni di CO<sub>2</sub> di 96 g/km. I motori più potenti potranno montare anche il cambio DSG a 7 rapporti. In arrivo da luglio ad un prezzo indicativo di 12.500 euro.

### 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  
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 giapponese a Okayama  
NEC F.Renault a Hockenheim  
F.Renault inglese a Thruxton  
BTCC a Thruxton  
2000 Light a Magione  
Trofeo Cadetti a Adria  
ETCS a Brno  
Test LMS a Le Mans  
Speedcar a Al Sakhir  
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  
European F.3 Open a Valencia  
FIA GT a Silverstone  
F.3 a Silverstone  
Super GT giapponese a Fuji  
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 Vallelunga  
 F.Nippon a Suzuka  
 F.3 giapponese a Suzuka  
 F.3 SudAm a Curitiba  
 F.Renault inglese a Donington  
 BTCC a Donington  
 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  
 World Series Renault a Montecarlo  
 A1 Grand Prix a Mexico City  
 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  
 F.Renault inglese a Oulton Park  
 BTCC a Oulton Park  
 WEC F.Renault a Magny-Cours  
 Nascar a Dover  
 F.Azzurra a Vallelunga  
 GT Italiano a Vallelunga  
 CITE a Vallelunga  
 Porsche Carrera Cup a Vallelunga  
 MotoGP a Mugello

## 7 giugno

F.1 a Istanbul  
 GP2 a Istanbul  
 Indycar a Fort Worth  
 F.3 inglese a Hockenheim  
 European F.3 Open 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  
 F.Renault inglese a Croft  
 BTCC a Croft  
 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  
 European F.3 Open 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.Renault inglese a Silverstone  
 European F.3 Open 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  
F.Renault inglese a Snetterton  
BTCC a Snetterton  
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  
BTCC a Knockhill  
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  
F.Renault a Silverstone  
BTCC a Silverstone  
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 Carrera Cup a Imola  
Challenge Ferrari a Brno  
Mondiale Rally – Australia

## 13 settembre

F.1 a Monza  
GP2 a Monza  
Super GT giapponese a Fuji  
F.3 inglese a Portimao  
F.Renault Italia a Mugello  
ETCS a Mugello  
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 Varelungna  
 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  
 European F.3 Open a Magny-Cours  
 F.3 inglese a Brands Hatch  
 F.3 tedesca a Sachsenring  
 NEC F.Renault a Sachsenring  
 F.Renault a Rockingham  
 BTCC a Rockingham  
 F.3 italiana a Varelungna  
 F.Azzurra a Varelungna  
 Superstars a Varelungna  
 CITE a Varelungna  
 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

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

## 11 ottobre

F.1 a Fuji  
 Indycar a Miami  
 Nascar a Fontana  
 DTM a Digione  
 F.3 Euro Series a Digione  
 F.Renault Italia a Imola  
 ETCS a Imola  
 ALMS a Laguna Seca  
 Grand Am a Miami  
 Challenge Ferrari a Varelungna

## 18 ottobre

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

## 25 ottobre

World Series Renault a Alcaniz  
 Eurocup F.Renault a Alcaniz  
 F.Renault svizzera a Alcaniz  
 Megane Trophy a Alcaniz  
 F.3 Euro Series a Hockenheim  
 FIA GT a Zolder  
 DTM a Hockenheim  
 WTCC a Okayama  
 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  
 European F.3 Open a Barcellona  
 GT Open 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 Varelungna  
 IRC – Scozia

## 29 novembre

F.3 SudAm a San Paolo

\* non valevole per il campionato

# **Ipse dixit**

**“Il nostro limite adesso è il cielo”  
Christian Horner**

**“La mia prima vettura si chiamava Kate, ma poi e' rimasta distrutta nella gara dell'Australia. Quindi chiamiamo questa qui la Sorella Sporca di Kate perché e' piu' aggressiva e veloce”.  
Sebastian Vettel**

**“Chiunque sarebbe meglio di Brawn (come responsabile tecnico FOTA, ndr), anche il primo tassista cinese che trovi per la strada.”  
Flavio Briatore**

**“Incredibile come la mia macchina abbia resistito all'urto. È come un camion, purtroppo in tutto”  
Robert Kubica**

**“Le regole sulle gomme sono le peggiori dei tempi moderni”  
Fernando Alonso**

**“Siamo in Cina, abbiamo realizzato una buona imitazione”  
Briatore sulla Renault modificata**

**“In Bahrein daremo lo scivolo anche a Piquet”  
Flavio Briatore**



**“Nella prossima riunione proporrò che ogni squadra si tenga quello che doveva dare alla Brawn Gp”  
Flavio Briatore**

**“La decisione di ritirarmi è solo mia. Anche se credo non dispiacerà a Ecclestone e Mosley”  
Ron Dennis**





Vettel in trionfo, per la gioia dei meccanici Red Bull

**“Problemi seri per la Ferrari: all’ottavo giro del Gp di Cina Raikkonen è stato superato da due cinesi che tiravano un riscìò”.**  
Gene Gnocchi

**“Tifosi, non abbandonate la Ferrari, è una grande squadra”**  
Felipe Massa

**“Non è una questione di motivazioni quando la macchina non va”**  
Kimi Raikkonen

**“Non esistono solo i diffusori...”**  
Sebastian Vettel

**“Per me Vettel è più forte di Hamilton”**  
Bernie Ecclestone

# Il graffio di Baffi

**VETTEL PROF. SULL'ACQUA.**

**Red Bull mette le  
.... pinne !**



**BAFF.1**