

Italiaracing  
.net

n. 35 - 27 aprile 2009

# MAGAZINE

Porsche Panamera



## Ma questo chi lo ferma?

**GP Bahrain**

Per la terza volta sul gradino più alto del podio **Button** è sempre più l'uomo da battere. Trulli illude in prova Vettel si conferma al top

# La foto della settimana

## Il rally nella Pampa

I ragazzi aspettano i big del Mondiale,  
poco lontano l'Asado è già in cottura



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

*Dopo la vittoria-sorpresa  
ottenuta a Melbourne  
e il successo a metà dopo  
monsone malese,  
Jenson Button ha colto  
nel deserto del Bahrain  
una vittoria netta*





# Lo strano caso di Jenson Button

Ha dominato sul circuito cittadino di Melbourne. E' emerso vincitore nella pioggia dirompente di Sepang. Ha grintosamente conquistato il primo posto e il successo finale in mezzo all'afa di Al Sakhir. Jenson Button non teme nulla. Gli manca di vincere sul ghiaccio, in mezzo alla nebbia, su un circuito ovale, poi le ha provate tutte. E con lui la Brawn BGP001, una monoposto che si adatta con facilità ad ogni condizione climatica, ad ogni tipologia di pista. Non può essere solo merito del diffusore. La BGP001 è una gran monoposto e Button si sta rivelando un gran pilota. Si può vincere per caso un Gran Premio, come gli accadde a Budapest nel 2007, ma non questi ultimi tre. E in un solo mese, davanti a situazioni così diverse. Non va inoltre dimenticata anche la bella corsa di Shanghai, sotto l'acqua costante, nella quale Button ha usato molto il cervel- ▶

segue a pag 6

lo oltre che il piede raccogliendo un bellissimo terzo posto. Gli inglesi dicono che il rischio mai così concreto, vissuto lo scorso novembre, di rimanere definitivamente fuori dalla F.1, lo ha cambiato dentro. E che la nuova avventura della Brawn, lo ha come improvvisamente ringiovanito e rinvigorito. Prima quasi si trascinava, si accontentava, si concedeva delle pause. Con la Brawn si è sentito la punta di diamante di un nuovo progetto nel quale il suo contributo era determinante per la sopravvivenza di tutto il team. Stimoli nuovi insomma, che hanno fatto scattare qualcosa nella testa del ben Jenson. Aggiungiamoci una monoposto che è praticamente perfetta e il gioco è fatto. Che sia Button a fare la differenza ce lo dicono le prestazioni di Rubens Barrichello. Come accadeva in Ferrari, con il solo brasiliano e senza Michael Schumacher, il team del Cavallino sarebbe mai stato dominatore per cinque mondiali consecutivi? La McLaren avrebbe mai vinto i mondiali del 1998 e 1999 senza Mika Hakkinen e con il solo David Coulthard? La Renault sarebbe divenuta iridata nel 2005 e 2006 con Giancarlo Fisichella e senza Fernando Alonso? La risposta la conosciamo. Il pilota fa la differenza e Button la sta tracciando.

Come Sebastian Vettel in Red Bull, dove il confronto con il compagno di squadra (pur quotato) Mark Webber risulta impietoso. Non c'è storia insomma. Il tedesco, vincitore a Shanghai, anche in Bahrain ha saputo dare la sua impronta alla corsa. Forse Button non lo avrebbe mai raggiunto se non avesse perso tempo dietro a Trulli quando l'italiano remava con le gomme dure e lui scalpitava con le morbide, in ogni caso in questa fase del mondiale è Vettel il principale antagonista al titolo dell'inglese della Brawn. Adrian Newey era assente anche ad Al Sakhir, per preparare le modifiche alla RB5, un gioiellino vincente. Speriamo che a suon di novità non si finisca col peggiorarlo questo gioiellino... Ross Brawn e Button invece, sono preoccupati per il futuro. Sono consapevoli che gli altri stanno affilando le unghie, per graffiarli senza pietà. La Brawn non si può permettere sviluppi particolari, non ha il budget adeguato. Richard Branson, della Virgin, è salito sulla barca del vincitore al momento giusto e ne sta cogliendo tutta la visibilità possibile. Ma deve girare la chiave della cassaforte se vuole rimanere al vertice, Brawn glielo avrà spiegato. Poi c'è la Toyota. Nelle prime tre tappe aveva dimostrato di poter competere con il meglio che c'è, ma per vari motivi era sempre mancato qualcosa. Anche in Bahrain hanno raccolto meno del dovuto, per un errore strategico importante, ma un passo in avanti è stato compiuto, con la pole di Jarno Trulli e il secondo tempo di Timo Glock. Trulli è quarto nel mondiale e se in Toyota non inciamperano ancora, potrà inserirsi nel discorso per il titolo.





Vettel, Button e Trulli sul podio di Al Sakhir

# Dietro a Trulli, il vu



**“In Italia si cresce con il mito della Ferrari. Nella mia famiglia, invece, sono cresciuto a pane e motori. Si tifava Ferrari ma anche per i piloti: Lauda, Senna, Prost. Purtroppo, in generale, in Italia non accade”.**

**Jarno Trulli**

di Massimo Costa

Diciamo la verità: l'invidia è tanta. La Gran Bretagna ha un campione del mondo in carica (Lewis Hamilton) e un pilota che pareva sull'orlo del fallimento in testa al mondiale, Jenson Button. La Germania ha Sebastian Vettel che vince corse, Timo Glock e Nick Heidfeld che marcano spesso punti e podi. La Spagna ha pure sempre Alonso e dietro un movimento di giovani piloti che fa paura. La remota Finlandia sforna sempre campioni e campioncini. Anche la Svizzera ha due ragazzi di cui si parlerà parecchio, Sebastien Buemi e Romain Grosjean (anche se quest'ultimo è in panchina e se lo contendono con la

# foto



## Jarno Trulli

203 GP disputati

1 vittoria

4 pole position

10 podi

1 giro più veloce

Francia). E noi italiani? Noi ci consoliamo con l'inossidabile Jarno Trulli e con l'instancabile Giancarlo Fisichella. Che salvano un movimento tricolore da anni fallimentare. Gli ultimi tentativi di altri nostri piloti che hanno tentato la via della F.1 si sono risolti in un nulla di fatto: Vitantonio Liuzzi, Gianmaria Bruni, Giorgio Pantano sono gli ultimi esempi. Dietro a Liuzzi, rimasto in qualche maniera nel giro come tester della Force India, c'è il vuoto. Tanti bravi piloti li abbiamo, ma nessuno ha dei link importanti col mondo della F.1. O meglio, con i team che contano davvero. Gli unici ad essere inserito in programmi Junior di un grande costruttore sono Davide Valsecchi (GP2) e Andrea Caldarelli

che debutta quest'anno nella F.3 Euro Series. Ma dovremo aspettare almeno tre anni per vederlo all'opera in una serie maggiore come la GP2, sperando ovviamente che mantenga le promesse.

Così desta quasi commozione la pole e il terzo posto di Trulli ad Al Sakhir. Un pilota in F.1 dal 1997, con 203 Gran Premi disputati, una vittoria nel 2004, quattro pole totali ottenute. Dobbiamo dire grazie al quasi 35enne Jarno se il mondo si accorge che anche in Italia ci sono dei piloti validi. Trulli è un ragazzo che non molla mai, che ha sempre avuto la massima concentrazione per le corse, che non si è mai perso dietro a stupidaggini. Certo, anche lui avrà commesso errori nella sua carrie-

ra, ma il fatto che è in quell'ambiente da 13 anni è la dimostrazione di come si sia fatto apprezzare. Trulli, solitamente un po' troppo lamentoso, ha dato una lezione di comportamento, di come si fa squadra, quando al termine del Gran Premio, castrato dalla scelta Toyota di montare gomme dure nel secondo stint che gli ha impedito di lottare per la vittoria, non ha attaccato il team. Lo ha difeso con parole mature. Ecco, ormai "massacrati" dai nostri piloti italiani che non ammettono mai i propri errori, ma incolpano sempre il team e la macchina, occorrerebbe proiettare in continuazione la videocassetta con le dichiarazioni di Trulli nel dopo gara del Bahrain.



# Il bivio è B

Massimo Costa  
Photo 4

Lo zero non c'è più. Al suo posto un tre, che visto dalla parte degli ottimisti è un buon inizio, visto dalle parti dei pessimisti appare come una miseria. Ma si sa, la Ferrari F60 ad Al Sakhir non poteva concedere molto di più di quanto mostrato a Shanghai, essendo trascorsi solamente quattro giorni tra i due Gran Premi. Non c'erano novità tecniche, quelle le vedremo a Barcellona che, a sentire i responsabili del team italiano, rappresenta una sorta di bivio: o si prende la strada di una possibile rinascita o si prende la via che porta al nulla. Stefano

Domenicali non si sbilancia, conscio che l'introduzione del diffusore potrebbe non modificare nulla. Vedi Renault. Fosse così facile, sarebbero tutti dei geni. La visita del presidente Luca di Montezemolo ha fatto piacere, anche ai tifosi. E' piaciuto vedere il "capo" che incurante dei 38 e oltre gradi raggiunge la truppa disastrosa in mezzo al deserto, le da conforto, la segue amorevolmente in gara dal muretto box e le offre il suo conforto. A parole. Peccato poi, che Montezemolo si sia lasciato andare ai soliti discorsi di vittimismo, riguardo il diffusore e altro. Ma è evidente che la F60 non avrebbe comunque occupato le prime posizioni, essendo inferiore a

McLaren o Red Bull, per esempio. Ad Al Sakhir, si è comunque sfiorato il "disastro" quando Massa ha urtato la ruota posteriore destra di Raikkonen. Il brasiliano ci ha rimesso l'ala dovendo cancellarsi dalla corsa per sostituirlo. Il finlandese, per fortuna sua, non ha rimediato un taglio alla gomma ed ha proseguito con grinta disputando una corsa gagliarda che lo ha portato al 6° posto. E peccato per la seconda sosta troppo lunga, che gli ha impedito di duellare con la Brawn di Barrichello. Massa invece, si è trovato con problemi alla telemetria, dai box non sapevano praticamente nulla di lui... e il Kers funzionava col singhiozzo. L'affidabilità è molto lontana.

**“Considerare che il diffusore sia la medicina  
che fa guarire la macchina è sbagliato”**  
**Stefano Domenicali**

**“Appena uscito dai box per schierarmi sono  
rimasto senza telemetria, di conseguenza  
il Kers non ha funzionato bene.  
Alla prima curva ho rotto l'ala...”**  
**Felipe Massa**

# Barcellona



**A festeggiare i primi punti iridati  
della Rossa di Maranello  
in Bahrain era presente anche  
Luca di Montezemolo  
(nella foto assieme  
a Martin Whitmarsh, team principal  
della McLaren)**



**Bernie Ecclestone  
saluta Bourdais.  
Il preludio dell'addio  
del francese della  
Toro Rosso alla F.1?**

# Sostituiti cercansi

di Massimo Costa

Quattro gare possono bastare per giustificare un licenziamento di un pilota al debutto in F.1? No, sono troppo poche. Ma se stiamo parlando di un pilota che sta affrontando il secondo o il terzo anno nel mondiale, allora il discorso cambia radicalmente. In questa prima fase extra europea del campionato, sono tre i nomi che non stanno rispondendo alle aspettative: Sebastien Bourdais della Toro Rosso, Heikki Kovalainen della McLaren, Nelson Piquet della Renault. Il francese Bourdais era praticamente già stato sacrificato in inverno per far posto a Takuma Sato. Ma la perdita degli sponsor del pilota giapponese, hanno quasi costretto, a poche settimane dal via della stagione, la Toro Rosso a richiamare Bourdais. Lo scorso anno si era spesso lamentato di una disparità di trattamento rispetto a Sebastian Vettel. Ora Bourdais risulta essere spesso inferiore a Sebastien Buemi, che è un debuttante. Situazione spesso imbarazzante. Che farà la Toro Rosso? Helmut Marko difficilmente lancerà un pilota del programma Junior Red Bull. Con il divieto di test presente attual-

mente in F.1, rischierebbe seriamente di bruciare un proprio investimento. L'alternativa potrebbe essere un pilota sì debuttante, ma con già qualche esperienza e non Red Bull. Ecco allora spuntare il nome di Giorgio Pantano e anche quello di Bruno Senna, che con Toro Rosso era già in contatto ai tempi di Gerhard Berger. Alla McLaren non si è mai minimamente accennato a sostituire Kovalainen, ma di sicuro il suo rendimento è inferiore alle attese. Solo a Shanghai ha corso bene, per il resto ha sempre subito il compagno Lewis Hamilton. McLaren ha in casa il tester Pedro De La Rosa, buon passista, e Gary Paffett, che però sarebbe al debutto. Quindi tanto vale continuare a sperare in un risveglio di Kovalainen. Critica la posizione di Piquet in Renault. Flavio Briatore è stato magnanimo nei suoi confronti a confermarlo per il 2009, ma il brasiliano non gli sta dando ragione. Romain Grosjean, giovane della RDD, protagonista in GP2 Asia, scalpita, ma non offre parecchie garanzie. La realtà è che alle spalle degli attuali piloti in F.1 non sembra esserci un vero talento esplosivo in grado di modificare radicalmente le situazioni sopra indicate.

## Così nelle prime quattro gare a confronto con i compagni di team

### Bourdais

Melbourne: 17° qual (13°) – 8° (7°)

Sepang: 15° qual (20°) – 10° (Rit)

Shanghai: 15° qual (10°) – 11° (8°)

Al Sakhir: 20° qual (17°) – 13° (17°)

Tra parentesi i risultati di Buemi

### Kovalainen

Melbourne: 12° qual (18°) – Rit (Sq)

Sepang: 14° qual (12°) – Rit (7°)

Shanghai: 12° qual (9°) – 5° (6°)

Al Sakhir: 11° qual (5°) – 12° (4°)

Tra parentesi i risultati di Hamilton

### Piquet

Melbourne: 14° qual (10°) – Rit (5°)

Sepang: 17° qual (9°) – 13° (11°)

Shanghai: 16° qual (2°) – 16° (9°)

Al Sakhir: 15° qual (7°) – 10° (8°)

Tra parentesi i risultati di Alonso

# Le provocazioni della FIA

Che la FIA sia più che intenzionata a destabilizzare la FOTA, l'associazione che raggruppa tutti i team del mondiale F.1, è ormai cosa nota e risaputa. L'intento di creare scompiglio con la storiella del diffusore, accettato dalla Federazione, ma mai chiara al cento per cento nella sua interpretazione regolamentare, è riuscita in pieno. Ross Brawn, che è il responsabile tecnico della FOTA, ha ricevuto attacchi pesanti da alcuni dei componenti della associazione. Adam Parr, della Williams, ha lanciato pesanti accuse alla Ferrari, sostenendo che se il diffusore fosse stato bocciato in Corte d'Appello, allora anche i titoli vinti da Maranello sarebbero stati tutti in discussione. E via di questo passo. Ora che il tempo ha in parte smussato questi antipatici spigoli e pian piano si sta accettando il diffusore, Max Mosley è prontamente intervenuto per creare ulteriore scompiglio. Dapprima con una

lettera alle varie squadre nella quale ribadisce l'intento di tagliare pesantemente i costi, chiedendo poi un consiglio su quale può essere una cifra minima. La prima da lui indicata, di 33 milioni di euro, sembra non essere più di attualità. Troppo bassa. Questa lettera però, ha indispettito non poco i costruttori. Che hanno risposto a Mosley con una unica missiva, sotto la sigla FOTA. Bella mossa, un chiaro segnale alla FIA che i team si piegano a scompigli interni, ma non si spezzano e rimangono uniti. Perché a tutti, Ferrari in primis, non piace per nulla l'idea che le eventuali nuove squadre che entreranno in F.1, adeguandosi al budget minimo che sarà stabilito, possano poi godere di favoritismi tecnici. Che magari consentono loro di essere più veloci di chi, nel rispetto del regolamento, investe centinaia di milioni. Di fatto, si creerebbero due regolamenti: uno per i team debuttanti, uno

per quelli già presenti. Anche un bimbo può capire che siamo davanti a una sciocchezza vera e propria. Non pago, Mosley è andato oltre, tirando fuori nel weekend del Bahrain la carta del monomotore, già messa sul tavolo lo scorso inverno e che pareva già morta e sepolta dopo essere stata bocciata da tutti i team. Invece, Mosley insiste, e ha in mano uno studio commissionato alla inglese Ricardo. Va da sé che correre con un monomotore, magari Cosworth, a Ferrari, BMW, Mercedes, Renault, Toyota non interesserebbe per niente. Anche questo passaggio lo comprenderebbe un bambino... E' quindi chiaro l'intento della FIA di creare grandi tensioni. Per arrivare dove? A un punto di rottura? Perché all'orizzonte non vediamo nessun punto di arrivo in queste richieste. Veramente la FIA vuole ritrovarsi con un campionato alternativo lanciato dalla FOTA?



***Briatore (Renault), Horner (Red Bull)  
e Theissen (BMW) a spasso per il paddock.  
I contatti tra team manager sono sempre più fitti  
dopo le continue sparate dei "federali"...***

# Un solo ritiro: Nakajima

## VIA

Glock balza al comando al via del GP. Trulli più pesante di 5 kg (643 contro 648,5) si deve accodare. Massa si vede stracciare l'ala anteriore dalla ruota posteriore di Raikkonen mentre il musetto di Kubica si rompe per un contatto con Kovalainen. Hamilton attacca Trulli nel corso del 1° giro e sale secondo, ma il pilota italiano reagisce immediatamente ricacciando il campione del mondo al 3° posto. Hamilton cede anche a Button.

## 4° giro

Kubica e Nakajima che cambiano il musetto, in pit-lane anche Massa per cambiare l'ala.

## 5° giro

Ai box va pure Heidfeld, con l'ala danneggiata.

## 11° giro

Mentre Glock è il primo a fermarsi per rifornire. Il tedesco della Toyota rientra dietro a Rosberg ed è 10°.

## 12° giro

Trulli va ai box per il pit-stop e rientra con gomma dura (come Glock) davanti ad Alonso, Rosberg e Glock. Da rilevare che gli altri piloti utilizzano sempre gomme morbide.

## 13° giro

Button è primo, Hamilton a 8°, Vettel, Barrichello, Raikkonen. Alonso non ci sta a rimanere dietro alla Toyota di Trulli e l'attacca all'esterno della prima curva. La manovra del pilota Renault riesce non senza un leggero contatto con Trulli.

## 15° giro

Button e Hamilton vanno ai box. E' Vettel a condurre il GP con 13"1 su Raikkonen, 16"3 su Button, dunque leader virtuale. Duello per l'8° posto tra Piquet, ancora non fermatosi, e Barrichello che la sosta l'ha già fatta.

## 18° giro

Barrichello riesce finalmente a superare Piquet. Vettel, che ha 14"8 su Raikkonen e 18"7 su Button, va al pit-stop. Un po' di gloria per Raikkonen, primo con 3"8 su Button.

## 20° giro

Raikkonen va ai box per il primo pit-stop. Devono ancora fermarsi Piquet, Sutil e Buemi.

## 22° giro

Button conduce con sicurezza il GP, ottima la strategia della Brawn. Trulli che rema con le gomme dure è secondo a 7"5, ma dietro di lui vicini ci sono Vettel e Hamilton. Le

Brawn sono in questa fase le macchine più veloci, le uniche che girano sotto l'1'36".

## 25° giro

Button conduce solitario con 9"8 su Trulli, Vettel, Hamilton, Barrichello che ha raggiunto il terzetto davanti a lui. Sesto è Glock, poi Raikkonen, Alonso, Rosberg, Fisichella ottimo decimo, Piquet, Webber, Massa, Kovalainen, Bourdais, Sutil, Buemi, Kubica, Nakajima, Heidfeld.

## 31° giro

Piquet sopravanza Fisichella per il 10° posto. Raikkonen avvicina Glock, quinto.

## 33° giro

Glock anticipa il secondo pit-stop ed esce con pneumatici morbidi. Trulli resiste bene al 2° posto.

## 37° giro

Pit per Button, Trulli e Hamilton, che vanno con gomme dure. Trulli rimane davanti al pilota McLaren che in uscita box viene passato da Barrichello. Il brasiliano ha nel mirino Trulli, va all'attacco alla prima curva, ma arriva lungo e l'italiano gli rimane davanti.

## 40° giro

Vettel monta le "dure" e rientra davanti a Trulli. Button è primo al



Al via Glock brucia tutti

41° passaggio, Raikkonen (una sosta) lo segue a 10", Vettel a 13"4, Trulli a 14"7, Barrichello a 16"2, Hamilton a 18"7, Rosberg a 21"6, Piquet (una sosta) a 32"7. Poi Glock, Alonso, Massa, Webber, Kovalainen.

## 44° giro

Glock passa Raikkonen, in uscita dai box, alla prima curva, ma il finlandese reagisce prontamente e supera il tedesco.

## 48° giro

Primo ritiro del GP, a entrare nel box è Nakajima. Massa affianca Fisichella per il 14° posto, il romano chiude la porta e le due vetture si toccano, ma proseguono.



## L'ordine di arrivo, domenica 26 aprile 2009

- 1 - Jenson Button (Brawn BGP001-Mercedes) - 57 giri 1.31'48"182
- 2 - Sebastian Vettel (Red Bull RB5-Renault) - 7"187
- 3 - Jarno Trulli (Toyota TF109) - 9"170
- 4 - Lewis Hamilton (McLaren MP4/24-Mercedes) - 22"096
- 5 - Rubens Barrichello (Brawn BGP001-Mercedes) - 37"779
- 6 - Kimi Raikkonen (Ferrari F60) - 42"057
- 7 - Timo Glock (Toyota TF109) - 42"880
- 8 - Fernando Alonso (Renault R29) - 52"775
- 9 - Nico Rosberg (Williams FW31-Toyota) - 58"198
- 10 - Nelson Piquet (Renault R29) - 1'05"149
- 11 - Mark Webber (Red Bull RB5-Renault) - 1'07"641
- 12 - Heikki Kovalainen (McLaren MP4/24-Mercedes) - 1'17"824
- 13 - Sebastien Bourdais (Toro Rosso STR4-Ferrari) - 1'18"805
- 14 - Felipe Massa (Ferrari F60) - 1 giro
- 15 - Giancarlo Fisichella (Force India VJM02-Mercedes) - 1 giro
- 16 - Adrian Sutil (Force India VJM02-Mercedes) - 1 giro
- 17 - Sebastien Buemi (Toro Rosso STR4-Ferrari) - 1 giro
- 18 - Robert Kubica (BMW F1.09) - 1 giro
- 19 - Nick Heidfeld (BMW F1.09) - 1 giro

**Giro più veloce:** Jarno Trulli 1'34"556

### Ritirato

48° giro - Kazuki Nakajima

### Il campionato piloti

1.Button 31; 2.Barrichello 19; 3.Vettel 18; 4.Trulli 14,5; 5.Glock 12; 6.Webber 9,5; 7.Hamilton 9; 8.Alonso 5; 9.Heidfeld, Kovalainen 4; 11.Rosberg 3,5; 12.Buemi, Raikkonen 3; 14.Bourdais 1.

### Il campionato costruttori

1.Brawn-Mercedes 50; 2.Red Bull-Renault 27,5; 3.Toyota 26,5; 4.McLaren-Mercedes 13; 5.Renault 5; 6.Toro Rosso-Ferrari, BMW 4; 8.Williams-Toyota 3,5; 9.Ferrari 3.



La battaglia tra Trulli ed Alonso

## Jenson Button

All'attacco, come a Melbourne. Button ha corso come in Australia, benché laggiù fosse partito subito in testa. Questa volta ha fatto di più essendo partito in seconda fila. Ha superato nel 1° giro Vettel, nel 2° Hamilton, poi ha spinto come un pazzo trovando la testa dopo il rifornimento delle due Toyota. Semplicemente magico.

**10**  
con lode

## Jarno Trulli

Una pole superba il sabato, un avvio lento per via del motore (si nota un notevole sbuffo) che gli fa perdere pressione e scatto. Poi quella infelice scelta Toyota di montare le gomme dure nel secondo stint. Trulli è costretto ad acrobazie, sporca la sua gara e perde il contatto con Button. Ma fa molto meglio del suo compagno Glock, tanto per far capire la differenza tra i due. Infine, fa squadra, evitando di sbottare contro la scelta pneumatici della squadra. Bella prova di carattere Jarno, cancellata in un attimo la pessima gara di Shanghai.

**9**

## Sebastian Vettel

Ancora una corsa splendida, premiata con il secondo posto. La Red Bull questa volta non era veloce quanto la Brawn di Button. Partito dalla seconda fila a fianco dell'inglese, il leader del mondiale gli è scappato via con decisione, Vettel non è riuscito a seguirlo, poi ha perso tempo preziosissimo dietro a Trulli quando remava con le gomme dure.

**8**

## Lewis Hamilton

Nel primo giro attacca forte superando nelle prime curve Button, Trulli, Vettel, ritrovandosi secondo. Una furia, della serie: quando il pilota è più forte della macchina che guida. Non può durare a lungo, la MP4/24 lo costringe a rallentare (si fa per dire), fa qualche errorino, e sul traguardo, con una corsa intelligente, è quarto.

**7,5**

## Kimi Raikkonen

Che grinta. Quando la monoposto gli da la sicurezza lui non scherza. Bei sorpassi, una corsa tutta all'attacco, una bella partenza. Bravo. È lui che porta i primi punti alla Ferrari, fatto non trascurabile. Massa gli tocca la ruota posteriore destra nella curva iniziale, la fortuna lo aiuta e la gomma non si fora.

**7**

## Timo Glock

Brillante qualifica, ottimo avvio, l'emozione di condurre il Gran Premio nel primo stint. Ma con le gomme dure arretra più del compagno di squadra e strappa con i denti e il sudore il quinto posto.

**7**

## Fernando Alonso

Una corsa scialbina, ottavo senza onore e gloria. Probabilmente cede fisicamente, come accaduto al traguardo, perché non riesce a bere per tutta la distanza del GP.

**6**



# IL PAGELLONE



Riflettori puntati sul "fenomeno" di inizio stagione: Jenson Button

## Nelson Piquet

Ha fatto il suo dovere, questa volta gli diamo la sufficienza per simpatia, per come si è difeso da quell'isterico di Barrichello.

6

## Sebastien Bourdais

Un sei di incoraggiamento. Il francese questa volta si sbatte, arriva tredicesimo e davanti al compagno. E' già un passo avanti.

6

## Giancarlo Fisichella

Con l'arrivo del diffusore si sperava in qualcosa di più, ma non è stato così. Fuori già nel Q1, un giro di distacco dal vincitore, una chiusura a Massa che poteva costargli un ritiro. Nella prima parte si è messo in luce, ma niente di che.

5,5

## Adrian Sutil

Vale il discorso di Fisichella, le speranze del tedesco di ben figurare sono frenate dalla non competitività della Force India.

5,5

## Sebastian Buemi

Ha pur sempre la scusante di essere un debuttante, ma questo weekend non lo si è mai visto. L'aria di casa (vive in Bahrain nella casa dello zio, banchiere della UBS, e speriamo non sia uno di quelli che hanno contribuito al disastro economico mondiale) non deve avergli fatto bene.

5

## Nick Heidfeld

Naufragio totale (anzi no, questa era buona per Shanghai...). Disperso nel deserto (va meglio) del Bahrain, vaga assieme al compagno Kubica e ai componenti della BMW alla ricerca di un'oasi di salvezza, che non trova.

5

## Robert Kubica

Naufragio totale (anzi no, questa era buona per Shanghai...). Disperso nel deserto (va meglio) del Bahrain, vaga assieme al compagno Heidfeld e ai componenti della BMW alla ricerca di un'oasi di salvezza, che non trova. PS: non è un refuso, per entrambi i piloti BMW vale lo stesso commento.

5

## Nico Rosberg

Ormai la sua storia di queste prime quattro corse è questa: brilla nelle libere, perde un po' di spunto in qualifica, poi sul traguardo non è mai nelle posizioni che contano realmente. Sarà lui, sarà la Williams? Mistero.

5

## Felipe Massa

Nel caos della prima curva ci rimette l'ala anteriore, andando a colpire la ruota posteriore destra di Raikkonen (che per fortuna non si è forata). Subito ai box, è costretto a una corsa in salita, lontano dai punti, è quattordicesimo. Viene addirittura doppiato.

5



Piquet precede Barrichello



Briatore e Montezemolo

# IL PAGELLONE



## Mark Webber

In qualifica stecca nel Q1 ed ha la scusa Sutil da presentare. E va bene. Ma in gara? Undicesimo con questa Red Bull, dopo la seconda piazza di Shanghai, lascia perplessi. Certo, non è Vettel, ma un minimo di reazione doveva averla.

5

## Kazuki Nakajima

Ritirato per guasto tecnico, l'unico, si distingue per qualche esagerazione. Come al solito.

4,5

## Heikki Kovalainen

Se continua così non arriva a fine anno, De La Rosa o qualcun altro ne prenderà il posto. Ci aspettavamo un 2009 ben diverso da Kovalainen, invece a parte la bella parentesi di Shanghai, non riesce a imprimere il suo passo. In qualifica rimane anche fuori dalla Top Ten.

4

## Rubens Barrichello

Non ci si crede. Agitava la mano, scuoteva la testa, chissà quali bestemmie profereva, per fortuna coperte dal suono del motore Mercedes della sua Brawn. Barrichello, con un mezzo nettamente superiore, per un bel po' non è riuscito a superare la Renault di Piquet. Che onestamente e correttamente difendeva la sua posizione. Barrichello pretendeva che Piquet si facesse da parte, come un doppiato. Il sole di Al Sakhir può giocare brutti scherzi. La realtà ve la raccontiamo noi dal primo GP: Lamentino Barrichello non ha personalità, Brawn lo ha preso solo per non creare rivalità con Button, ben sapendo che il brasiliano è una seconda guida con tanto di certificato ONU. Ai microfoni dei giornalisti italiani, Barrichello ha dato dello stronzo a Piquet, ai giornalisti brasiliani ha detto ben peggio. E intanto Button gli ha fatto barba e capelli anche stavolta...

2



## Montezemolo e Briatore

Hanno stufato tutti. Non lo fanno gli inglesi, non lo fanno i tedeschi, non lo fanno i francesi... Ma gli italiani devono farsi riconoscere sempre. E così, ogni volta che qualcuno gli avvicina un microfono, prima ancora di osservare i dati disastrosi delle loro monoposto (Ferrari e Renault), Montezemolo e Briatore si sentono in dovere di tirare fango addosso alla Brawn. C'è stata una sentenza, favorevole al team inglese, punto e basta. Sentiamo sempre parlare della mancanza di cultura sportiva di chi in Italia abita il mondo del calcio, ci pare che gli italiani che frequentano la F.1 non siano per nulla diversi. Là si offende l'arbitro, si vedono complotti contro il tal giocatore o la tal squadra, qua si accusa la FIA (arbitro) e chi fa correre una macchina vincente offendendo pure i suoi piloti. Ma perché?

0

## RAI e Sky

Ad Al Sakhir è arrivato il presidente della Ferrari: Montezemolo. Gli inviati di RAI e Sky, che nelle prime tre prove del mondiale (assente Montezemolo) si erano distinti, rispetto a certa stampa italiana, per la onestà professionale mostrata sul caso dei diffusori adottati da Brawn, Toyota e Williams, domenica scorsa in Bahrain non perdevano un secondo per sottolineare le stranezze della decisione FIA, delle scelte del team Brawn e bla bla bla. Peccato. Perché per il resto meriterebbero un bel 9. Senza dubbio, il 2009 è l'anno di più alto livello mai offerto dagli inviati di RAI e Sky. La competizione, evidentemente, fa bene...

0

# Lola

## vuole riprovarci

di Massimo Costa  
Actualfoto

La volontà della FIA di aiutare con alcune libertà tecniche quelle nuove squadre che si vogliono affacciare alla F.1 con budget non superiori ai 30 milioni di euro, ha subito acceso l'interesse e la fantasia della Lola Cars. Un marchio storico nel mondo delle corse benché ultimamente abbia perso diverse commissioni nel mondo delle monoposto ed abbia spostato i propri interessi nel mondo delle gare Endurance. Ma il rapporto tra Lola e F.1 risale al 1962. Un bel giorno Reg Parnell titolare del team Bowmaker Yeoman, chiese ad Eric Broadley, fondatore della Lola, di progettare e costruire una monoposto di F.1. Con motore Coventry Climax, cambio Colotti, piloti come John Surtees e Roy Salvadori, la Lola MK4 vinse qualche gara extra mondiale, ma nelle prove del campionato vero non

convinse, neanche nel 1963 con Chris Amon e Mike Hailwood. Uscita dalla F.1, Lola vi rientrò nel 1967 realizzando il telaio T130 per conto della Honda. La collaborazione ebbe un certo successo, ma col ritiro dei giapponesi, Lola si trovò nuovamente fuori dal mondiale. Il terzo ingresso in F.1 avvenne nel 1974, per volontà di Graham Hill e il suo team Embassy. Una nuova avventura, difficile, con motori Ford Cosworth e telaio T370, durata un paio di stagioni: tutto crollò quando Hill, il pilota Tony Brise e alcuni componenti del team morirono tragicamente in un incidente aereo. Trascorse quasi un decennio per rivedere il nome Lola abbinato a un team di F.1. Questa volta la commissione arrivò dagli Stati Uniti, dal Force Team denominato Beatrice. Erano coinvolti grossi personaggi, come Carl Haas, Neil Oatley, Ross Brawn, John Baldwin. I propulsori scelti nel 1985 furono i turbo Hart per il telaio THL1,

poi si passò al Ford nel 1986 per il THL2. I piloti Alan Jones e Patrick Tambay ottennero poco o nulla, lo sponsor si ritirò e il progetto Force si dissolse nel nulla. Questa volta però, Lola non uscì dal giro della F.1 e prontamente nel 1987 legò il proprio nome a quello di Gerard Larrousse e Didier Calmels e nacque la LC87 Cosworth. Philippe Alliot e Yannick Dalmas ottennero qualche punto, non fu così nel 1988. Nel 1989, la LC88B venne equipaggiata con un motore Lamborghini (piloti Alliot, Dalmas, poi arrivarono Alboreto e Bernard), confermato anche nel 1990. Quest'ultima stagione fu segnata dal terzo posto di Aguri Suzuki nel GP del Giappone e da belle gare di Bernard. E' il miglior risultato mai ottenuto in F.1 da una Lola. Nel 1991, Larrousse tornò ai Cosworth, ma l'annata per Suzuki e Bernard andò male, Larrousse si ritirò e con lui Lola si trovò ancora senza F.1. Dopo un anno sabbatico, nacque un



*Badoer con la Lola della Scuderia Italia nel 1993*

nuovo progetto T93/30 con la Scuderia Italia e i motori Ferrari. Fu un disastro: Alboreto e Badoer erano costantemente gli ultimi. La delusione fu enorme e Lola decise di concentrarsi su altre categorie. Ma ecco che puntualmente il mal di F.1 si fece sentire e nel 1997 sul tavolo dei progettisti si disegnava nuovamente una monoposto per la massima serie. Per la prima volta, Lola scelse di entrare in F.1 senza legarsi a team esterni, ma facendo tutto da sola. Eric Broadley annunciò lo sponsor Mastercard, il tester McNish, i piloti Sospiri e Rosset. Ma lo sponsor si ritirò qualche mese prima dell'avvio del campionato, lo sviluppo rimase bloccato e a Melbourne, gara iniziale, la T97/30 si prese 13" dal più rapido. Senza soldi, con una monoposto nata vecchia e inadatta, Lola si ritirò dal mondiale immediatamente. Rimane questo uno dei fiaschi storici del costruttore inglese che con la F.1 non ha più avuto niente a che fare.

## La Lola in F.1

**1962/1963** Team Bowmaker Yeoman

**1967/1968** Honda

**1974/1975** Embassy Hill

**1985/1986** Force Beatrice

**1987/1991** Larrousse

**1993** Scuderia Italia

**1997** Lola Cars



# Gli sgambetti dei piccoli



**La Ligier  
di Olivier Panis  
nel Gp Monaco  
del 1986**

**di Carlo Baffi  
Actualfoto**

Qualcuno l'ha definita una vera e propria rivoluzione in F.1. Parliamo ovviamente delle vittorie di Brawn e Red Bull questa stagione o della Toro Rosso, prima a Monza nel 2008. Scuderie alle loro prime affermazioni. Il tutto per la gioia della FIA, che da tempo strizza l'occhio alle piccole realtà, coi "budget caps". Se un tempo le vittorie dei garage erano nella normalità,

con l'arrivo dei grandi costruttori, sono divenute più sporadiche. Imprese che hanno fatto la storia della F.1, come quella targata 1984 della Toleman a Monte Carlo. Sotto il diluvio, il debuttante Ayrton Senna, portò la monoposto inglese progettata da Rory Byrne, a ridosso della McLaren-Tag Porsche del battistrada Prost, salvata solo da un providenziale stop anticipato della gara. Nata dal Toleman Group, la scuderia d'oltre Manica, dopo F.2000 e F.2

decise di entrare nel Circus nel 1981. Dotata di mezzi limitati, conseguì i migliori risultati nell'84, con altri due terzi posti di Senna in Germania e Portogallo. Nell'85, la Benetton da iniziale sponsor, rilevò il team in toto, con i traguardi noti a tutti.

Altra impresa, sempre sulle stradine del Principato, fu la vittoria della Ligier nel '96. Olivier Panis firmò la sua prima e unica vittoria, riportando la Ligier al trionfo dopo 15 anni di digiuno. Fondato da Guy

Ligier (ex rugbysta della Francia ed ex pilota), il team "bleue" debuttò in F.1 nel 1976. La scuderia riuscì a beneficiare anche di aiuti politici, in particolare quando il presidente Mitterrand, ordinò al suo governo di acquistare Elf, Gitanes e Loto al fine di sponsorizzare il team dell'amico Guy, finito nei guai. Ne seguirono anni poco brillanti fino al 1992, quando Ligier cedette la maggioranza delle quote a Cyril de Rouvre, che a fronte di guai giudiziari vendette a sua volta a Flavio ▶

segue a pag 26



Johnny Herbert con la Stewart nel 1999



Damon Hill con la Jordan nel 1998

Briatore nel 1994. Nel '97, una cordata di imprenditori francesi guidata da Alain Prost, rilevò dal team boss della Benetton la scuderia, ribattezzandola Prost Grand Prix. Avventura che si concluse col provvedimento fallimentare del 2001. Tra i miracoli d'oltre Manica, spuntò la Jordan. Fondata nel 1980 dall'ex pilota irlandese Eddie Jordan, dopo F.3 e F.3000, fece il suo esordio in F.1 nel 1991. Il suo grande exploit arrivò a Spa nel '98, quando sotto un diluvio Damon Hill e Ralf Schumacher siglarono la doppietta. Nel '99, la Jordan tornò alla ribalta, col 3° posto nel mondiale e con due successi di Frenzen. Da lì in poi però, i costi sempre più alti portarono le gialle monoposto sul viale del tramonto, eccezion fatta per la vittoria di Fisichella in Brasile nel 2003. Jordan vendette così la maggioranza ad Alex Shnaider, titolare del Midland Group, da cui prese il nome la squadra. Nel 2006 però, la scuderia passò nelle mani dell'olandese Spyker's Cars, che nel 2007 fu rilevata, causa debiti, da Vijai Mallya, divenendo l'attuale Force India.

Avventura più breve, quella della Stewart Grand Prix. Sorta nel 1988 per volontà di Paul Stewart, figlio del grande Jackie, corse in F.3 e F.3000 per poi sbarcare poi in F.1 nel '97, grazie all'accordo con la Ford per la fornitura dei motori. Due anni nelle retrovie, poi nel 1999 con il progetto di Gary Anderson, arrivò la prima pole con Rubens Barrichello in Francia e la prima vittoria nel GP d'Europa con Johnny Herbert. Pochi giorni dopo, venne ufficializzato il passaggio di proprietà alla Ford, che schierò il team con lo storico marchio della Jaguar. Ma alla fine del 2004, i vertici USA abbandonarono il programma. Sull'orlo della chiusura, la squadra fu salvata da Dietrich Mateschitz, al secolo Mister Red Bull. Il magnate austriaco ne divenne proprietario per un dollaro, impegnandosi però ad investire oltre 400 milioni di dollari nel triennio seguente. Mai prima d'ora s'era visto che un colosso automobilistico venisse sostituito da un marchio di bevande. Mateschitz nel 2006 comprò pure la Minardi, trasformandola in Toro Rosso. Una "Cenerentola", che l'anno scorso s'è rivelata a tutti insieme al talento di Sebastian Vettel.

# 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

di Claudio Pilia

L'Argentina, si sa, è la terra del tango, oltre che della buona carne. Qui, con Daniel Elena, Sébastien Loeb ha trovato la sua cinquantaduesima affermazione iridata in carriera, divenendo il miglior francese di sempre nelle grandi serie a motore. Niente da fare per Alain Prost, fermo a 51 successi in Formula 1, eguagliati poche settimane or sono in Portogallo. Niente da fare nemmeno per il team Ford, che con Hirvonen e Latvala non riesce a trovare più il bandolo della matassa di una stagione che è iniziata male e potrebbe finire peggio. Vuoi per la sfortuna, vuoi per problemi meccanici, vuoi per errori dei piloti. Alla fine, quando si guarda a quello che conta davvero, i risultati latitano, come a voler sfuggire dal 41-bis. L'Ovale Blu rimedia tra le Pampas appena 3 punti, mentre i 'Rouges' capitanati da Olivier Quesnel ne arraffano ben 18, grazie alla seconda doppietta stagionale che significa (quasi) doppiaggio nel Mondiale Costruttori. Imbarazzante è dire poco. Eppure Mark Deans, gran

capo del braccio sportivo Ford, non vuole ancora gettare la spugna: "Questo non è stato un grande weekend sotto il profilo del campionato, ma la stagione è ancora nella sua prima parte e recupereremo, lotteremo e la sfida continuerà". Positivo anche Malcolm Wilson, che ha trovato spunti interessanti in un weekend non brillante: "Per noi è stato davvero un peccato," riflette, "soprattutto perché stavamo lottando per la vittoria ieri (sabato, ndr). Si è trattato del primo ritiro di Mikko dal 2006, concludendo i suoi 22 arrivi consecutivi a punti. Sono felice poi dei progressi di Jari-Matti. Era in corsa per il podio e, nonostante il ritiro, questo è stato un rally importante per la sua fiducia." La situazione è da allarme rosso. Rosso come la Citroen, rosso come il colore dei motori in Italia. E proprio nel Bel Paese, in Sardegna, tra poco meno di un mese, andrà in scena un rally chiave per il proseguo della stagione. Nel caso in cui vincessero nuovamente l'alsaziano, le speranze in casa Ford, già ridotte al lumicino, potrebbero spegnersi definitivamente.

**"È sempre bello vincere questo rally. Quest'anno era difficile fin dall'inizio e abbiamo dovuto spingere a fondo fino a sabato pomeriggio. Per noi è un inizio di stagione da sogno!"**

**Sébastien Loeb**



**Irrefrenabile**



## L'ordine di arrivo, domenica 26 aprile 2009

1. Loeb-Elena (Citroen C4) in 3'57'40"3
2. Sordo-Marti (Citroen C4) a 1'13"1
3. H.Solberg-Menkerud (Ford Focus) a 4'04"1
4. Villagra-Perez Companc (Ford Focus) a 5'59"7
5. Wilson-Martin (Ford Focus) a 6'10"9
6. Latvala-Anttila (Ford Focus) a 9'50"0
7. Ogier-Ingrassia (Citroen C4) a 20'55"1
8. Al Attiyah-Bernacchini (Subaru Impreza) a 23'11"6

### Mondiale Piloti

1. Loeb 50; 2. Sordo 31; 3. Hirvonen 30; 4. H. Solberg20; 5. P.Solberg 14.

### Mondiale Costruttori

1. Citroen 82; 2. Ford 43; 3. Stobart Ford 37; 4. Citroen Junior 13; 5. Munchi's Ford 12.

## IL CASO: Allarme bomba, anzi no

La polizia locale, a poche ore dall'inizio della Superspeciale, ha fermato quattro tifosi per un presunto allarme bomba. Secondo le forze dell'ordine, gli spettatori pianificavano di piazzare delle bombe nella prova speciale. Fortunatamente, la smentita è arrivata veloce, precisando che si trattava di soli fuochi artificiali...

## "Brynildsen, la sua macchina è in Brasile"

Al norvegese Eyvind Brynildsen la trasferta in Sudamerica non è andata nel migliore dei modi. La sua Mitsubishi Lancer Evo IX, infatti, dopo essere stata imbarcata dalla Nuova Zelanda dal team RalliArt locale, è stata scaricata in Brasile anziché in Argentina, quando ormai mancavano pochi giorni al quarto round del Mondiale Produzione. Così, nel giro di poche ore si è rimediato una Lancer Evo IX del VRS Rally Team, la squadra di Federico Villagra protagonista nella serie nazionale argentina.

# DI LOEB



## Il ritorno di Cunico

Gianfranco Cunico, affiancato dal fido Gigi Pirolo sulla Ford Focus Wrc dell'Errepi Racing, si è aggiudicato il Rally internazionale del Taro. Il pilota vicentino ha avuto un'iniziale testa a testa con "Pucci" Grossi nelle due speciali di sabato, ma, dopo l'abbandono del pilota riminese, fermo sulla terza speciale per la rottura della frizione della sua Subaru Impreza Wrc, ha praticamente ipotecato la gara. I principali favoriti, infatti, erano già usciti di scena, con Devid Oldrati, Mauro Zanchi e il già citato Grossi fermi per cause meccaniche e Roberto Botta che non era riuscito nemmeno a prendere il via della gara. A rincorrere Cunico ci ha provato Giampaolo Tosi, che stava aumentando il feeling con la nuova Subaru Impreza Wrc S14 ma è uscito rovinosamente di strada sulla settima speciale: a quel punto, la partita per il pluricampione italiano è stata ancor più facile.

Con Cunico già avviato verso la bandiera a scacchi, la bagarre

si è spostata fra le S2000, con Claudio Sora su Peugeot 207 (Roger Tuning) e Franco Leoni su Abarth Grande Punto (Bernini) che hanno ingaggiato un emozionante duello sul filo dei secondi fino all'ultima speciale. Nonostante abbia perso secondi preziosi per una partenza anticipata, Sora è riuscito a recuperare il gap e a conquistare il secondo gradino del podio, segnando il miglior tempo asso-

luto sull'ultima prova speciale. A ridosso del podio è giunto il pilota locale Fabio Federici, su Renault Clio S1600, costantemente leader fra le due ruote motrici, che ha regolato la Renault Clio S1600 di Stefano Capelli e la Fiat Punto S1600 di Andrea Zivian, rallentato da varie imperfezioni e dall'appannamento del parabrezza nella parte finale della gara. Settima posizione per Marco

Belli, che sulla Mitsubishi Lancer Evo IX ha dettato legge in Gruppo N per l'intera gara, regolando in classifica assoluta per un solo secondo Luca Ambrosoli, in costante crescita di affiatamento con la Peugeot 207 S2000. Completano la top ten Giuseppe Freguglia, alle prime esperienze sulla Peugeot 207 S2000, e il giovane Daniele Tabarelli, che sarà protagonista nell'Irc Trony sulla Mitsubishi Lancer Evo IX.

Nelle classi minori, si parla toscano nella R3C con il vincitore Gabriele Tognozzi, così come nella N3, dove Michele Rovatti aggiunge al successo di classe anche la vittoria nel trofeo "Corri con Clio" abbinato all'Irc Trony 2009.

### IRC TRONY, UN SUCCESSO CON BEN 58 ISCRITTI

Sono già 58 gli iscritti all'Irc Trony 2009: un successo che conferma l'ottimo stato di salute della serie e la attesta come la migliore realtà del panorama nazionale. Un 2009 iniziato nel segno della quantità e della qualità, con tante belle auto e piloti importanti al via. Con la vittoria odierna il primo leader di campionato è Gianfranco Cunico, seguito da Claudio Sora e Stefano Capelli. L'appuntamento è con il 27° Rally degli Abeti, in programma il 17 e 18 maggio a San Marcello Pistoiese (PT).

### ANCORA UN GRANDE SUCCESSO PER LA DIRETTA TV

Un pubblico assiepato nel paese di Bardi ha fatto da cornice alla diretta tv, trasmessa sabato pomeriggio su Play Tv (Sky 869), con la cronaca di Andrea Nicoli ed il commento tecnico di Alex Fiorio ad accompagnare le spettacolari immagini realizzate dall'equipe di Sx6. Un mix di riprese da bordo strada, dall'elicottero e dalle camera car delle auto, trasmesso anche in chiaro dall'emittente locale Rta Videotaro, che sanciscono il successo dell'iniziativa proposta dall'Irc Trony. Successo di pubblico anche per Miss Rally del Taro, eletta sabato sera nella speciale serata dedicata al concorso "Donne e Motori d'Italia", svoltasi al Palafungo di Albareto.

### L'ordine di arrivo, domenica 26 aprile 2009

1. Cunico-Pirolo (Ford Focus Wrc) in 1h20'09"7
2. Sora-Pressiani (Peugeot 207 S2000) a 2'30"2
3. Leoni-Bioletti (Abarth Grande Punto S2000) a 2'34"1
4. Federici-Bardini (Renault Clio 1600) a 3'24"2
5. Capelli-Pratesi (Renault Clio S1600) a 3'45"5
6. Zivian-Araspi (Fiat Punto S1600) a 3'47"6
7. Belli-Castiglioni (Mitsubishi EvoIX) a 4'14"5
8. Ambrosoli-Viviani (Peugeot 207 S2000) a 4'15"5
9. Freguglia-Falzone (Peugeot 207 S200) a 5'09"8
10. Tabarelli-Ciresa (Mitsubishi Evo IX) a 5'36"5.

### La classifica del trofeo

1. Cunico p.ti 60; 2. Sora p.ti 50; 3. Capelli p.ti 45; 4. Zivian p.ti 41; 5. Belli p.ti 38.

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



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

**207**



# La reazione

*Lorenzo precede  
Rossi e Pedrosa*

# della Yamaha



Antonio Caruccio

Jorge Lorenzo è il vincitore del Gran Premio del Giappone Moto GP. Lo spagnolo, del team Yamaha, è alla seconda affermazione in carriera dopo aver conquistato Estoril nel 2008, ed ha preceduto sul traguardo il compagno di squadra Valentino Rossi, ancora al secondo posto dopo quello ottenuto alle spalle di Casey Stoner in Qatar. Lorenzo ha costruito il suo successo sin dalle prove del venerdì, quando a testa bassa ha deciso di incentrare il suo lavoro in assetto da gara, con le gomme dure, al contrario di altri piloti come Stoner, che si era invece concentrato sui pneumatici morbidi. In gara, Lorenzo ha aspettato che Rossi manifestasse i problemi di usura alle gomme che hanno compromesso il set up ideale della Yamaha M1, per poi sferrare l'attacco decisivo dopo due tentativi ai quali l'italiano aveva replicato. Per Lorenzo, la vittoria giapponese vale la leadership di campionato. Poco male per Rossi, che rispetto al Qatar è ancora secondo in campionato, ma staccato di un solo punto dalla vetta e davanti a Stoner. Proprio l'australiano della Ducati ha accusato un problema ai freni nel giro di ricognizione, preferendo quindi iniziare la gara in modo molto cauto per evitare cadute, perdendo così il contatto dai primi. Una corsa in rimonta coronata al penultimo passaggio con un sorpasso sulla Honda di Andrea Dovizioso, che gli è valso il quarto posto, e una classifica che gli permette di rimanere a tre lunghezze di distacco da Lorenzo e a due da Rossi.

Ottima la prestazione di Dani Pedrosa, terzo al traguardo. Scattando dall'undicesima piazza, con una partenza a fionda si è ritrovato ad inseguire Rossi in seconda posizione. Seppur ancora un po' dolente per la ferita aperta al ginocchio, Pedrosa al diciottesimo giro ha superato l'italiano in staccata, salvo poi essere risucchiato dal pilota Yamaha, che è riuscito poi ad amministrare lo spagnolo. Il podio non giova solamente all'umore di Pedrosa, ma a quello di tutta la



Honda, che sulla pista di casa riesce a mettere due moto nei primi cinque posti. Marco Melandri è rinato rispetto allo scorso anno. Ha concluso con la Kawasaki semiufficiale del team Hayate al sesto posto, una prova di grande spessore perché arriva dopo aver lottato per un terzo di gara alla pari con Stoner, quando invece lo scorso anno sulla stessa moto dell'australiano sembrava essere dato per spacciato. In due gare, compresa quella del Qatar, Melandri è finito sempre davanti alle altre Ducati, quella di Nicky Hayden (caduto dopo una tamponata ricevuta da Takahashi) e quelle del team Pramac, dimostrando grande reattività e talento. Proprio in Ducati sembrano aver trovato in Mika Kallio un pilota che facilmente si

adatta alla Desmosedici, e in due sole gare ha surclassato il compagno di squadra Niccolò Canepa, pupillo del costruttore emiliano. Il finlandese aveva impressionato fin da subito Livio Suppo, direttore del progetto Ducati Moto GP, e si parla già di una sua promozione per il prossimo anno. Continua a convincere Andrea Dovizioso, quinto sotto la bandiera a scacchi. Il forlivese, in seno alla squadra ufficiale Honda, sta ottenendo la fiducia necessaria dagli uomini giapponesi grazie alla umiltà e al lavoro proficuo che sta svolgendo. Peccato però che il suo compagno Pedrosa continui ad assumere atteggiamenti poco consoni e infantili nei suoi confronti. Weekend da dimenticare per Alex De Angelis.





Lorenzo fa festa sul podio



Casey Stoner

## L'ordine di arrivo, domenica 26 aprile 2009

- 1 - Jorge Lorenzo (Yamaha) - Yamaha - 24 giri in 43'47"238
- 2 - Valentino Rossi (Yamaha) - Yamaha - 1"304
- 3 - Dani Pedrosa (Honda) - HRC - 3"763
- 4 - Casey Stoner (Ducati) - Ducati - 5"691
- 5 - Andrea Dovizioso (Honda) - HRC - 9"207
- 6 - Marco Melandri (Kawasaki) - Hayate - 30"555
- 7 - Loris Capirossi (Suzuki) - Suzuki - 32"756
- 8 - Mika Kallio (Ducati) - Pramac - 39"416
- 9 - James Toseland (Yamaha) - Tech 3 - 43"106
- 10 - Chris Vermeulen (Suzuki) - Suzuki - 43"245
- 11 - Randy De Puniet (Honda) - LCR - 44"834
- 12 - Colin Edwards (Yamaha) - Tech 3 - 46"540
- 13 - Alex De Angelis (Honda) - Gresini - 53"325
- 14 - Niccolò Canepa (Ducati) - Pramac - 1'21"804
- 15 - Toni Elias (Honda) - Gresini - 1 giro

### Ritirati

- 17 giri - Sete Gibernau (Ducati) - Hernando  
 0 giri - Nicky Hayden (Ducati) - Ducati  
 0 giri - Yuki Takahashi (Honda) - JIR

### Il campionato piloti

1. Lorenzo 41 punti; 2. Rossi 40; 3. Stoner 38; 4. Dovizioso 22; 5. Pedrosa 21; 6. Edwards 17; 7. Kallio 16; 8. Vermeulen 15; 9. De Angelis 13; 10. Melandri 12.

### Il campionato Costruttori

1. Yamaha 45; 2. Ducati 38; 3. Honda 27; 4. Suzuki 18; 5. Kawasaki 12.

## Questa Moto GP fa acqua da tutte le parti

È un avvio certamente difficile quello che sta vivendo il Motomondiale. In Qatar la corsa è stata posticipata di un giorno, evento decisamente unico, mentre in Giappone la pioggia ha costretto gli organizzatori a sospendere la qualifica. E la griglia di partenza è stata determinata dall'unica sessione di prove libere. Considerando che nel warm-up pioveva e che la corsa si è disputata sotto il sole, i piloti della Moto GP non di una gara club, si sono presentati sulla griglia di partenza con degli assetti pieni di punti interrogativi. In Giappone faceva molto freddo e non si capisce il motivo per cui la tappa di Motegi sia stata messa in calendario in un periodo dell'anno solitamente gelido da quelle parti. Inoltre, la soluzione dell'unica sessione di prove libere di 45 minuti non piace a nessuno. L'idea che così facendo si risparmia qualche euro è piuttosto ridicola perché anche se la mattina non si gira, il personale è ai box, i commissari di pista sono ai loro posti. Piloti e team preferiscono dunque un secondo turno o un allungamento della sessione unica a 60 minuti. È fondamentale che i piloti non arrivino al momento della corsa con una moto male assettata o con problemi non risolti. È anche una questione di sicurezza. Infine, è scoppiato il caso Bridgestone, fornitore unico. Ebbene, pare che il costruttore giapponese centellini le mescole scontentando tutti. A Motegi era freddo e la gomma non si scaldava facilmente mentre pare che per la pioggia sia stata costruita una gomma che regge alla pioggia battente, ma non a un asfalto umidiccio, con il rischio ben concreto che si sfaldi dopo sei-sette giri. Insomma, sembra di essere al cospetto di corse organizzate dagli amici del bar e non da chi nella interazione mette la parola Mondiale.

m.c.



**SPEEDWAY**



**Riappa**



### Marco Cortesi

Inizia dal Kansas Speedway la difesa del titolo 2008 da parte di Scott Dixon. Dopo le due delusioni di St. Petersburg e Long Beach, il neozelandese si è riscattato con un perentorio successo maturato già nelle fasi iniziali quando, nei primi 10 giri, si era velocemente sbarazzato di Robert Doornbos e Graham Rahal. Ad aiutarlo è stata la sfortuna di Ryan Briscoe che, andato a recuperare la testa, è stato penalizzato da una "caution" esposta pochi istanti prima che entrasse ai box. Con la pit-lane chiusa, Briscoe è stato costretto a tirare dritto, perdendo tre posizioni. Alle spalle del vincitore ha quindi chiuso Helio Castroneves che, coinvolto in un contatto iniziale con Vitor Meira, era stato costretto a sostituire il muso prima di prodursi in uno spettacolare recupero. In terza piazza, Tony Kanaan ha capitanato, oltre a Briscoe, Danica Patrick e Marco Andretti, già lontani dalle posizioni che contano in campionato. Deluso della giornata Dario Franchitti, suo malgrado causa dei problemi di Briscoe. Lo scozzese ha centrato le protezioni per evitare Graham Rahal che, in fase di rientro ai box, aveva bruscamente rallentato: le accuse reciproche evidenziano un probabile concorso di colpa. Contro le barriere è finito anche Raphael Matos, mentre Mike Conway ed Ernesto Viso sono stati costretti al ritiro da problemi alla trasmissione. Male Robert Doornbos: partito in prima fila, l'olandese è stato mandato a fondo gruppo per aver urtato una delle gomme di Rahal in pit-lane, senza poi più riuscire a recuperare. Grazie ai piazzamenti delle prime tre gare, Kanaan è il nuovo leader del campionato con una sola lunghezza di vantaggio su Briscoe. ▶

segue a pag 38



# are Dixon



Giornata sfortunata per Doornbos, qui in lotta con Rahal e Carpenter

## La cronaca Giro dopo giro

In partenza è subito velocissimo Scott Dixon che, passato Robert Doornbos si avventa su Graham Rahal al decimo giro. Tornato al setup delle libere, il neozelandese prende il largo, mentre alle spalle del trio di testa, Danica Patrick, Mario Moraes e Tony Kanaan ingaggiano una battaglia a tre. Quattro giri dopo arriva la prima bandiera gialla della gara. Vitor Meira rallenta improvvisamente, ed è colpito da Helio Castroneves. Paura per Ernesto Viso, che si vede piombare addosso un pezzo dell'alettone della Dallara Penske e riporta a sua volta danni. Per Meira è ritiro, per Castroneves c'è una lunga riparazione in più soluzioni (per evitare di perdere il giro). Con una sosta velocissima, Robert Doornbos prende la leadership. Per lanciarsi in uscita dalla piazzola però, il pilota olandese ha invaso la piazzola di Rahal, centrando una delle gomme appena smontate e causando una situazione di pericolo. I commissari lo retrocedono in fondo al gruppo. Terzo è Moraes, davanti a Ryan Briscoe. Al trentesimo giro, Tony Kanaan recupera fino al terzo posto, mentre Castroneves recupera rapidamente la top-10. Al giro 58, Kanaan passa Rahal, che è velocemente insidiato da Briscoe. In quinta posizione, Wheldon impressiona alla prima gara su ova-

le dal suo arrivo al team Panther. Ricominciano i pit-stop. Si ferma Ed Carpenter, rinato dopo le prove di St. Pete e Long Beach, mentre Rahal si difende con cattiveria da Briscoe. Le soste sono tutte in regime di bandiera verde, e l'australiano ne approfitta per issarsi al terzo posto.

Con l'approssimarsi della metà gara, Castroneves è ormai quinto, e Briscoe si porta all'attacco di Kanaan per la seconda piazza. Entrambi sono in attesa di una 'caution' che azzeri il vantaggio di Dixon (circa 3 secondi). La caution che arriva al 95esimo passaggio, quando Rafael Matos tocca le barriere SAFER piegando l'anteriore destra, ed è proprio Briscoe ad approfittarne, uscendo per primo dai box davanti a Kanaan, Dixon,

Castroneves e Franchitti. Mutoh è penalizzato per il passaggio su un tubo dell'aria compressa, Conway si ritira per un problema tecnico. Franchitti ha una pessima ripartenza, perdendo terreno su Danica Patrick. La gara continua in maniera abbastanza stabile, salvo per il sorpasso di Castroneves su Kanaan. Con 50 giri al termine, le preoccupazioni di tutti sono verso la pioggia, data a meno di 10 chilometri dal circuito. Il vero colpo di scena arriva però dal tracciato. Rahal rallenta per entrare ai box, seguito da Franchitti che però non rallenta abbastanza in fretta e per evitare il contatto finisce a muro. Il più danneggiato (a parte Franchitti) è Briscoe, che stava entrando in pit-lane. C'è polemica sul fatto che avesse passato o meno la

linea dei box prima che fossero chiusi, ma i commissari lo costringono a riferirsi. Fortunatamente perderà solo tre posizioni. Dixon riprende il comando davanti ad un arretrante Castroneves, e a Kanaan. Con quindici giri alla fine, la situazione non cambia. In quinta e sesta posizione si alternano Marco Andretti e Danica Patrick, ma davanti non c'è storia. Dixon conquista il successo con un margine record (vista la storia recente del tracciato) di oltre sette decimi...

## MOMENTO CLOU

**E' il 151° giro quando Franchitti va a sbattere contro il muro chiamando in pista la safety-car. In quel momento, il leader Briscoe sta entrando in pit-lane, ma le luci gialle accese lo costringono a non fermarsi per il rifornimento, dovrà percorrere un altro giro. In testa va così Dixon e vi rimarrà fino al termine**





## L'ordine di arrivo, domenica 26 aprile 2009

- 1 - Scott Dixon - Ganassi - 200 giri
- 2 - Helio Castroneves - Penske - 0.7104
- 3 - Tony Kanaan - Andretti-Green - 1.5022
- 4 - Ryan Briscoe - Penske - 1.8872
- 5 - Danica Patrick - Andretti-Green - 2.6502
- 6 - Marco Andretti - Andretti-Green - 3.8013
- 7 - Graham Rahal - Newman-Haas-Lanigan - 7.8233
- 8 - Hideki Mutoh - Andretti-Green - 8.5430
- 9 - Ed Carpenter - Vision - 8.9871
- 10 - Dan Wheldon - Panther - 9.7681
- 11 - Mario Moraes - KV - 20.9048
- 12 - Robert Doornbos - Newman-Haas-Lanigan - 1 giro
- 13 - Sarah Fisher - Fisher - 1 giro
- 14 - Justin Wilson - Coyne - 1 giro
- 15 - Ryan Hunter-Reay - Vision - 4 giri
- 16 - Milka Duno - Dreyer&Reinbold - 5 giri

### Ritirati

- 182° giro - Stanton Barrett
- 151° giro - Dario Franchitti
- 109° giro - Mike Conway
- 95° giro - Raphael Matos
- 37° giro - Ernesto Viso
- 14° giro - Vitor Meira

### Il campionato

- 1. Kanaan 100; 2. Briscoe 99; 3. Franchitti 96; 4. Dixon 81;
- 5. Hunter-Reay 74; 6. Patrick 74; 7. Andretti 73; 8. Rahal 72;
- 9. Power 69; 10. Castroneves 66.

Castroneves dopo il contatto con Meira, ma alla fine arriverà 2°



# Kobayashi, la speranza Toyota

di Massimo Costa  
Photo Pellegrini

Ha vinto più di tutti lontano dal suo Paese: il Giappone. Kamui Kobayashi, classe 1986, è il campione 2009 della GP2 Asia, una vittoria mai messa seriamente in discussione. Al secondo anno nella categoria, Kobayashi è atteso al definitivo salto di qualità che lo dovrebbe portare in F.1 nel 2010. Amorevolmente seguito dal Toyota Driver Program fin da quando ha compiuto i suoi primi passi in monoposto, il piccolo Kamui senza il supporto della Casa nipponica non avrebbe mai potuto raggiungere questi livelli, non disponendo delle forze economiche necessarie. Il sogno della Toyota è quello di poter portare nel proprio team di F.1 un pilota nazionale da lei scelto e allevato con cura. Campione della Formula Renault italiana ed europea nel 2005 con il team Prema, Kobayashi ha poi disputato due stagioni nella F.3 Euro Series (2006 e 2007) con la ART tenendosi però lontano dalla lotta per il titolo, ma navigando sempre nelle prime posizioni e concludendo all'ottavo e al quarto posto finale. E' stato poi portato in GP2 Asia e Main Series nel 2008 con il team Dams. In totale, tre vittorie di cui due nella serie asiatica. Nel 2009, stesso programma, stesso team. Da rilevare che già da una stagione Kobayashi è anche il collaudatore della Toyota F.1 con la quale ha percorso diverse migliaia di chilometri. Un cammino lungo, intelligente quello che il TDP ha programmato per il suo pilota di punta. Che ora si ritrova con tre titoli in tasca. Decisivo sarà l'anno che vivrà nella GP2 Main Series. Non deve steccare. Se sarà tra i protagonisti, Toyota gli troverà un posto in F.1. Scavalcato da Kazuki Nakajima, anch'egli del TDP e velocemente approdato alla Williams già sul finire del 2007, Kobayashi non si è scomposto, sapendo comunque di essere un privilegiato e pensando al diverso destino dell'amico Kohei Hirate, che ha vissuto lo stesso suo percorso, ma una stagione storta in GP2 lo ha estromesso dall'Europa, da ogni chance di arrivare in F.1, ed ora gareggia in casa tra Formula Nippon e Super GT.

## Chi è Kamui

**Nato il 13 settembre 1986**

- 2009 - Campione GP2 Asia**
- 2008 - 16° GP2 Main Series**
- 2008 - 6° GP2 Asia**
- 2007 - 4° F.3 Euro Series**
- 2006 - 8° F.3 Euro Series**
- 2005 - Campione Eurocup F.Renault**
- 2005 - Campione F.Renault Italia**
- 2004 - 7° F.Renault Italia**



di Massimo Costa  
Photo Pellegrini

Kamui Kobayashi festeggia la vittoria nella GP2 Asia, Diego Nunes il suo secondo successo nella categoria. Se il giapponese della Dams non è una sorpresa e il suo trionfo era già scritto da diverse settimane, a stupire è il cambio di passo del giovane brasiliano del Piquet GP. Il primo posto di Sepang non è dunque rimasto un caso isolato, Nunes ha saputo imprimere anche alla corsa principale di Al Sakhir il suo ritmo infernale dopo una partenza fantastica dalla seconda fila. Kobayashi, scattato male al via, ha corso con intelligenza. E si può dire che sabato 25 aprile è stato il giorno della liberazione per la Toyota. Un pilota in pole e due macchine in prima fila in F.1, il pilota del programma Junior campione. Più di questo non si poteva proprio. Roldan Rodriguez ha incassato un secondo posto importante, ma certo deve bruciargli un po' ritrovarsi battuto ancora una volta dal suo compagno di squadra meno esperto. Jerome D'Ambrosio ha dimostrato una volta di più che quando non si becca una bandiera nera, come a Sepang, è un pilota estremamente veloce e combattivo. Meritato il suo podio. Giedo Van der Garde, quinto, sta lentamente trovando il ritmo necessario in GP2, ma con una macchina targata iSport deve certamente fare di più. Impressionante la corsa di Sakon Yamamoto, sesto dopo una serie di sorpassi tremendi, ben supportato da una vettura che era nettamente superiore rispetto a quelle con cui lottava. Davide Valsecchi era il principale contendente al titolo di Kobayashi, ma nel weekend decisivo si è perso. Male in qualifica, aiutato da una serie di penalità agli avversari era salito dalla quarta alla terza fila. Ma nel via, ripetuto dopo lo spegnimento dei motori da parte di qualche pilota, il pilota della Durango è rimasto fermo sullo schieramento. E addio sogni di gloria. A cercare di salvare l'onore tricolore ci ha pensato Edoardo Mortara, con uno splendido avvio. Ma quando era in zona punti, Alvaro Parente gli ha rifilato una sciocca sportellata e dopo poco Mortara si è dovuto ritirare.

È allora stato il turno di Davide Rigon. Attento a conservare le gomme nella fase iniziale, inizialmente spaventato dalle temperature elevate, nel finale quando la vettura della Trident era ancora in buone condizioni, mentre gli altri andavano in crisi con gli pneumatici, Rigon ha iniziato ad attaccare fino



## Nunes lo rifà, Valsecchi peccato

a raggiungere il settimo posto. È stata la migliore corsa di Rigon da quando è approdato in GP2, condita di tanti sorpassi e duelli. Meritevole anche la gara di Giacomo Ricci, sempre chiamato all'ultimo minuto dalla DPR. L'undicesimo posto finale è un premio alla sua tenacia. Se solo il team lo appoggiasse come dovrebbe, da primo pilota, Ricci sarebbe sicuramente ancora più avanti. Un drive through ha impedito a Marco Bonanomi, che era stato tra i primissimi a effettuare il pit-stop, di finire in zona punti.

### MOMENTO CLOU

**Kobayashi dalla pole fa patinare troppo le gomme, Rodriguez al suo fianco si muove lentamente. Nunes dalla seconda fila scatta come una molla, si infila tra i due rivali lenti e balza in testa. Il brasiliano tiene la testa fino al traguardo**

Kamui Kobayashi





Diego Nunes

## L'ordine di arrivo di gara 1, sabato 25 aprile 2009

- 1 - Diego Nunes - Piquet GP - 33 giri 59'59"025
- 2 - Roldan Rodriguez - Piquet GP - 4"906
- 3 - Jerome D'Ambrosio - Dams - 7"905
- 4 - Kamui Kobayashi - Dams - 15"282
- 5 - Giedo Van der Garde - iSport - 20"774
- 6 - Sakon Yamamoto - ART - 31"624
- 7 - Davide Rigon - Trident - 48"010
- 8 - Luiz Razia - Arden - 50"923
- 9 - Karun Chandhok - Ocean - 55"684
- 10 - James Jakes - Super Nova - 55"853
- 11 - Giacomo Ricci - DPR - 57"571
- 12 - Sergio Perez - Campos - 57"875
- 13 - Michael Herck - DPR - 58"122
- 14 - Marco Bonanomi - Meritus - 1'05"328
- 15 - Javier Villa - Super Nova - 1'15"745
- 16 - Davide Valsecchi - Durango - 1'18"479
- 17 - Ricardo Teixeira - Trident - 1'28"508
- 18 - Fabrizio Crestani - Ocean - 1 giro
- 19 - Vitaly Petrov - Campos - 1 giro

**Giro più veloce:** Jerome D'Ambrosio 1'46"954

### Ritirati

- 16° giro - Rodolfo Gonzalez
- 12° giro - Edoardo Mortara
- 12° giro - Alvaro Parente
- 7° giro - Hamad Al Fardan
- 4° giro - Kevin Nai Chia Chen
- 0 giri - Pastor Maldonado
- 0 giri - Michael Dalle Stelle

## La cronaca Giro dopo giro

Rimangono col motore spento al via del giro di ricognizione Villa e Dalle Stelle. Tutto è pronto per la partenza, ma sventolano le bandiere gialle per un problema a una vettura delle prime file. L'operazione di start viene rinviata e i piloti affrontano un altro giro di ricognizione. Rimane però fermo sullo schieramento Teixeira, che raggiunge in pit-lane Villa e Dalle Stelle. Rimane bloccato lungo il circuito Maldonado e si ritira. Finalmente si parte, Valsecchi stalla, ma per fortuna viene evitato da tutti, Kobayashi non sfrutta la posizione del poleman. Dalla seconda fila, Nunes balza in testa davanti al compagno Rodriguez, Razia e Kobayashi. Herck alla prima curva fa volare Chen. Si beccano un drive through Villa e Dalle Stelle che partivano dai box. Al 3° giro Nunes conduce sempre su Rodriguez, più staccati Razia, Van der Garde e Kobayashi. Mortara, protagonista di un super avvio, è 9°, Bonanomi 12°, Rigon 16°, Ricci 17°, Crestani 19°. A Gonzalez (15°) viene comminato un drive through. Nunes trova un buon ritmo di gara e allunga su Rodriguez, Razia, Van der Garde, Kobayashi, Parente, D'Ambrosio, Chandhok, Mortara. Al 6° giro, Kobayashi supera alla prima curva Van der Garde, ma arriva lungo alla prima curva e l'olandese lo ripassa. Bonano-

mi sale 11° superando Yamamoto, Petrov si ferma al box per noie tecniche, ma riparte. Il primo a effettuare il pit-stop è Bonanomi. 8° giro: Kobayashi cambia gli pneumatici mentre D'Ambrosio infila Parente. Valsecchi intanto è nelle ultime posizioni. Drive through anche per Bonanomi che al 10° giro segna il giro più veloce. D'Ambrosio raggiunge velocemente Van der Garde e lo punta da tutte le parti. Davanti sempre Nunes, Rodriguez e Razia. All'11° giro Parente diventa quarto avendo la meglio sull'olandese dell'iSport. Pit-stop per Mortara che rimane davanti a Perez, fermatosi con lui. Mortara esce dalla corsia box e si avventa sulla prima curva mentre arriva Parente. Sono fianco a fianco, il portoghese chiude la traiettoria come se Mortara non esistesse e inevitabile è il contatto, doppio. Mortara prosegue, Parente dopo qualche curva deve rallentare. Al 13° giro, pit-stop per Rodriguez e Razia. Mortara non ce la fa e deve ritirarsi. 14° passaggio, Nunes ai box per cambiare le due ruote posteriori. Tale era il suo vantaggio che il brasiliano rientra davanti a Rodriguez, ma in seconda posizione dietro a Yamamoto, che però ancora deve fare il pit-stop. Valsecchi risale con grinta e supera Villa per il 12° posto. La situazione dopo 15 giri: Yamamoto, Nunes, Rodriguez, Kobayashi, Razia, D'Ambrosio, Van der Garde, Chandhok, Perez, Rigon ottimo 10°, Jakes, Ricci buon 12°, Valsecchi, Villa. Yamamoto al



16° passaggio fa il cambio gomme e rientra dietro a Rigon. Il giapponese non perde tempo e attacca il veneto della Trident che però reagisce con classe. Duello anche tra Razia e D'Ambrosio per il quarto posto. E' un confronto aspro, al 18° giro D'Ambrosio lo supera sul rettilineo di arrivo. Razia sembra in difficoltà con le gomme e viene raggiunto da Van der Garde. Prosegue la brillante gara di Rigon, nono, e di Ricci, dodicesimo. Valsecchi è tredicesimo, Bonanomi quindicesimo, Crestani diciassettesimo. Rigon è stretto tra Perez e Yamamoto. Nunes a 12 giri dalla fine ha 3" su Rodriguez, 8" su Kobayashi, 11" su D'Ambrosio e 15" su Van der Garde. Yamamoto dopo vari attacchi supera Rigon all'esterno della curva 4. Il giapponese della ART ha fretta e sul rettilineo di arrivo affianca Perez e passa il messicano all'esterno entrando così in zona punti, ottavo.

Yamamoto tiene viva la gara, che ormai per le prime posizioni non offre più emozioni, raggiungendo anche Chandhok. Yamamoto sembra avere un turbo e supera Chandhok su rettilineo di arrivo. D'Ambrosio si ritrova alle spalle di Kobayashi (3°), Valsecchi cambia le gomme, per ultimo. Yamamoto supera Razia, D'Ambrosio non ha problemi nel prendere il terzo posto sul compagno Kobayashi, attento a non fare errori in quanto sta per laurearsi campione della GP2 Asia.

A sei giri dall'arrivo: Nunes, Rodriguez, D'Ambrosio, Kobayashi, Van der Garde, Yamamoto, Razia, Chandhok, Perez, Rigon, Jakes, Ricci, Herck, Bonanomi, Villa, Teixeira, Valsecchi, Crestani, Petrov. Jakes mette il muso davanti a quello di Rigon, ma l'italiano subito replica e si riprende il decimo posto. Rigon è scatenato e si prende il nono posto da Perez poi va a prendere Chandhok. In ballo un punto e la posizione di poleman per gara 2. Al 30° giro, Rigon compie la sua personale impresa guadagnando l'ottavo posto su Chandhok. Rigon non è pago e punta anche Razia, settimo. Rigon, ancora una volta sul rettilineo dei box ha la meglio e scavalca Razia mentre Jakes fa lo stesso con Perez. Nunes va a vincere davanti al compagno di squadra Rodriguez, poi D'Ambrosio e Kobayashi che si laurea con una gara di anticipo campione GP2 Asia. Gran finale di Rigon, settimo e per la prima volta a punti, e per Ricci che infila Perez.

adi Massimo Costa  
Photo Pellegrini

È stato il weekend dei brasiliani. Sabato Diego Nunes, domenica Luiz Razia. Due ragazzi che stanno crescendo rapidamente. Razia, del team Arden, è partito dalla pole grazie all'ottavo posto di gara 1 e una volta imboccata per primo la curva iniziale, non ha avuto più problemi. Neanche nella fase di ripartenza dalla safety-car, entrata in pista al 1° giro. Una corsa attenta quella di Razia, a volte un po' sopra le righe, ma ad Al Sakhir semplicemente perfetto. Con l'ennesima gara di attacco, Jerome D'Ambrosio si è impossessato del secondo posto finale che gli sono valsi i punti per divenire il vice campione della GP2 Asia dietro al compagno Kamui Kobayashi. Un gran successo per il team Dams. Non ha potuto difendere la seconda posizione in campionato Roldan Rodriguez, eliminato dopo pochi metri da Karun Chandhok, e Davide Valsecchi è scivolato al quarto posto finale nella graduatoria generale, anche lui bloccato alla prima curva per un contatto del quale non ha colpe. Un weekend veramente negativo per il pilota della Durango. I colori italiani sono però stati salvati da Davide Rigon. Il veneto della Trident, gagliardo sabato in gara 1, è stato all'altezza della situazione nella corsa sprint. Ha tenuto saldamente il secondo posto per quasi tutta la durata della prova, ha resistito più volte a D'Ambrosio, finché a due giri dal termine il belga non ha sferrato l'attacco decisivo. Rigon ha allora pensato a conservare il terzo posto, comunque ottimo considerando che è alla sola terza tappa in GP2, guardandosi da Sakon Yamamoto e Kobayashi. Iniziata l'avventura in GP2 Asia a Losail, Rigon ha vissuto in Bahrain il suo migliore weekend. Fa piacere anche sottolineare il ritorno sul podio del team Trident, squadra di Maurizio Salvadori che ha vissuto mesi difficili. Ma con la serietà e il lavoro, anche i momenti bui prima o poi iniziano a far parte del passato. Altri due italiani sono stati protagonisti ad Al Sakhir: Marco Bonanomi e Giacomo Ricci hanno a lungo duellato per l'ottava piazza. Alla fine l'ha spuntata Bonanomi mentre Ricci, decimo, ha dovuto fare i conti con le gomme consumate.



Luis Razia

# Il nome nuovo è Razia Rigon sul podio



Davide Rigon

## La cronaca Giro dopo giro

Razia e Rigon sono in prima fila. Al via il brasiliano parte bene, Rigon è secondo. Chandhok alla prima curva arriva lungo e sperona Rodriguez. Nel caos, Teixeira danneggia il musetto urtando la vettura dello spagnolo e Valsecchi si ritrova stretto tra due monoposti. Si ritirano l'italiano, Rodriguez, Chandhok e Gonzalez. Ricci supera Bonanomi per il nono posto. Entra la safety car mentre in testa c'è Razia seguito da Rigon, Yamamoto, D'Ambrosio, Kobayashi, Van der Garde, Nunes, Ricci, Bonanomi, Crestani, Petrov, Perez, Herck, Villa, Parente, Mortara, Jakes, Chen, Fardan, Teixeira, Dalle Stelle. Al 3° giro riprende la corsa, Rigon non tiene la scia di Razia che così affronta tranquillo la prima curva. Nunes sbaglia la staccata e ne approfitta Ricci che passa settimo. Perez infila il compagno Petrov ed è 11°. Al 4° giro, D'Ambrosio si butta all'interno di Yamamoto alla prima staccata e guadagna

il terzo posto. Nunes ritorna settimo ai danni di Ricci che lotta con Bonanomi. Razia al 5° passaggio ha 9 decimi di vantaggio su Rigon. Perez incrocia la traiettoria di Crestani ed effettua un ottimo sorpasso. Crestani in poche curve cede anche a Petrov e Villa. Anche Parente supera Crestani, il quale rischia grosso cercando una inutile manovra intimidatoria. Crestani è al centro dell'attenzione attaccato da Jakes. Il duello è furibondo e l'inglese passa. Intanto, davanti, Rigon vede avvicinarsi sensibilmente D'Ambrosio mentre Razia allunga ancora portando il suo vantaggio sul pilota Trident a 1"2. Al 9° giro, Herck sconta un drive through. Ricci e Bonanomi lottano per la ottava posizione, seguiti dal duo Perez-Petrov. Al 10° giro, Razia ha 2"7 su Rigon pressato da D'Ambrosio, più staccati Yamamoto e Kobayashi, Nunes, Van der Garde. Non variano le posizioni e al 13° giro tutto è invariato. Teixeira rientra ai box. Al 15° passaggio, Razia è ormai imprevedibile, D'Ambrosio dopo un periodo di calma inizia a spingere, ma Rigon

resiste bene al belga. Yamamoto è solitario quarto, con Kobayashi che ha mollato. Parente supera Villa per il 12° posto. A 5 tornate dal termine si ritira Herck. Cresce di intensità il duello tra Ricci e Bonanomi con il pilota Meritus che mette forte pressione al connazionale della DPR. Razia vanta intanto un vantaggio di 8" su Rigon e D'Ambrosio. Al 19° giro, Bonanomi alla prima curva supera Ricci che viene sorpreso anche da Perez. Il messicano tenta subito l'attacco a Bonanomi, ma il lecchese lo respinge. La Dallara di Ricci non è più veloce come prima, ma il milanese è bravo a contenere al 20° passaggio Petrov, che perde la posizione a vantaggio di Parente. D'Ambrosio implacabile, alla prima staccata rompe gli indugi e si prende il secondo posto ai danni di Rigon a due giri dal termine. Il veneto non deve sbagliare nulla perché alle spalle incombono Yamamoto e Kobayashi. Vince Razia, per la prima volta in GP2 Asia, davanti a D'Ambrosio, Rigon, Yamamoto, Kobayashi e Nunes, questi i piloti a punti.



Giacomo Ricci

## MOMENTO CLOU

L'ottavo posto di gara 1. Luiz Razia ha costruito il suo primo successo in GP2 Asia il giorno precedente, garantendosi la piazzola del poleman. Dopo di che, partito bene, ha facilmente condotto la corsa per tutti i giri in programma.

## L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 26 aprile 2009

- 1 - Luiz Razia - Arden - 23 giri 43'47"690
- 2 - Jerome D'Ambrosio - Dams - 11"494
- 3 - Davide Rigon - Trident - 12"646
- 4 - Sakon Yamamoto - ART - 13"349
- 5 - Kamui Kobayashi - Dams - 13"892
- 6 - Diego Nunes - Piquet GP - 19"362
- 7 - Giedo Van der Garde - iSport - 23"183
- 8 - Marco Bonanomi - Meritus - 27"813
- 9 - Sergio Perez - Campos - 31"989
- 10 - Giacomo Ricci - DPR - 34"428
- 11 - Vitaly Petrov - Campos - 36"252
- 12 - Javier Villa - Super Nova - 36"666
- 13 - Alvaro Parente - Meritus - 37"230
- 14 - James Jakes - Super Nova - 39"122
- 15 - Fabrizio Crestani - Ocean - 41"122
- 16 - Edoardo Mortara - Arden - 42"111
- 17 - Hamad Al Fardan - iSport - 52"089
- 18 - Kevin Nai Chia Chen - FMSI - 1'05"417
- 19 - Michael Dalle Stelle - Durango - 1'10"175

**Giro più veloce:** Jerome D'Ambrosio 1'46"648

### Ritirati

- 16° giro - Michael Herck
- 13° giro - Ricardo Teixeira
- 0 giri - Roldan Rodriguez
- 0 giri - Karun Chandhok
- 0 giri - Davide Valsecchi
- 0 giri - Rodolfo Gonzalez
- 0 giri - Pastor Maldonado

### Il campionato finale

- 1. Kobayashi 56; 2. D'Ambrosio 36; 3. Rodriguez 35; 4. Valsecchi 34; 5. Petrov 28; 6. Hulkenberg 27; 7. Perez 26; 8. Nunes 24; 9. Yamamoto 13; 10. Villa 12.

# La magia di Pentus

di Massimo Costa

Dodici piloti, su un totale di ventitre partecipanti, hanno debuttato nella World Series Renault 3.5 nella tappa iniziale di Barcellona del 19 aprile. Un weekend intenso per i nuovi arrivati, alcuni di questi hanno trovato l'accordo solo poche ore prima di scendere in pista. Come Harald Schlegelmilch, che si è unito alla Comtec, o Mihai Marinescu, salito sulla Dallara della Interwetten. O Brendon Hartley, pilota Red Bull già impegnato nella F.3 Euro Series e parcheggiato alla Tech 1. Ma si sa già che la presenza del lettone e del rumeno nella seconda tappa di Spa è già in discussione. Marinescu sarà rimpiazzata da Tobias Hegewald mentre il destino di Schlegelmilch appare ancora sconosciuto. Più solide le posizioni degli altri rookie. Il migliore in assoluto, e con una certa sorpresa generale, è stato Sten Pentus. L'estone del team Fortec non è più un ragazzino con i suoi 27 anni e una carriera difficile, praticamente iniziata nel 2006 nella F.Renault 2.0, ma sul circuito spagnolo ha strabiato per il suo comportamento con pista bagnata. Se in gara 1 non aveva ottenuto granché, giungendo 18°, nella corsa principale, complice la strategia del suo team Fortec, Pentus si è trovato a montare le gomme da pioggia nel momento migliore. Ritrovandosi così con i primi.

Invece di scivolare nelle posizioni retrostanti, Pentus ha tenuto il ritmo dei leader, addirittura superando Marcos Martinez e percorrendo qualche chilometro al comando. Un piccolo errore ha poi permesso a Martinez di tornare in testa, ma Pentus non ha mollato tenendo testa a

to anche i piloti del team Carlin, Jaime Alguersuari e Oliver Turvey. Il campione inglese della F.3, quinto in gara 1, aveva un ritmo notevole nella corsa principale ed occupava la seconda piazza alle spalle del leader Charles Pic. Poi la pioggia ha ribaltato tutto. Alguersuari è sta-



*L'estone Sten Pentus dalla pioggia al podio a Barcellona, a destra*

Chris Van der Drift e Adrian Valles. E classificandosi al secondo posto finale tra il tripudio dei componenti del team Fortec. Un altro debuttante che è salito sul podio è stato Chris Van der Drift, terzo con la monoposto del team Epsilon. Campione 2008 della Formula Master, il neozelandese, settimo in gara 1, ha messo in evidenza le proprie doti risalendo bene la classifica. La fortuna è stata dalla sua parte nel finale. Un lungo lo aveva fatto precipitare al settimo posto, ma la bandiera rossa uscita nell'ultimo giro ha stabilito la classifica finale alla tornata precedente, quando Van der Drift era ancora terzo... Un buon debutto lo hanno firma-

to chiamato ai box in anticipo, quando ancora la pista non era bagnata, per il cambio gomme così è poi dovuto tornare in pitlane per montare le rain. Nonostante il ritardo accumulato, Alguersuari ha recuperato e accarezzato l'idea di salire sul podio, ma un problema alla pompa benzina lo ha fermato a pochi chilometri dal traguardo. Il suo compagno Turvey ha catturato il quarto posto in gara 1 e l'undicesimo nella seconda corsa. Più complicato il debutto per Brendon Hartley, che con la vettura Tech 1 ha piazzato un 9° e un 12° posto mentre Greg Mansell è parso piuttosto solido nel weekend del debutto classificandosi 13° e 10°.





La sfortuna ha tolto ad Alguersuari un podio sicuro in gara 2



Hartley e Turvey, due tra i migliori rookie

## ➔ Rookie da Top Ten

Gara 1

4° - Oliver Turvey

5° - Jaime Alguersuari

7° - Chris Van der Drift

Gara 2

2° - Sten Pentus

3° - Chris Van der Drift

9° - Brendon Hartley

10° - Greg Mansell

# Visconti **bissa e allunga**

Netta vittoria di Marco Visconti (**sotto**), nella seconda gara del 45° Trofeo Cadetti di F. Junior Monza 1.2 disputata sulla pista dell'Autodromo di Adria. Il pluricampione della categoria monzese, al volante di una monoposto Reggiani preparata da Stilo Corse, partito dalla pole position, ha dominato la corsa concludendo con un vantaggio di oltre 3 secondi su Giovanni Erba, in gara con una Covir preparata dal costruttore, che è stato protagonista del giro più veloce della gara. Dario Lugli, con la Cavallini preparata da

Lugli Corse, ha concluso al terzo posto davanti a Maurizio Giordano (Fadini - Fadini Corse), Riccardo Calegari (Silva - Diesse Corse), Simone Gatto (Reggiani - TS Corse), Paolo Coppi (Reggiani - Sarchio Racing), Giuliano Zecchetti (Reggiani - Zemires) e Matteo Torta (Reggiani - ARM Competition). Con questo successo, Marco Visconti ha bissato quello conquistato nella prima gara del campionato disputata all'Autodromo di Monza ed ha consolidato il primo posto nella classifica assoluta del

45° Trofeo Cadetti, che guida con 61 punti seguito dal campione in carica "over 25" Simone Gatto che finora ha ottenuto 44 punti. Seguono Maurizio Giordano (punti 38), Paolo Coppi (p. 34), Angelo Valentino (p. 32), Giovanni Erba (p. 28), Dario Lugli (p. 25), André Claude Benin (p. 24), Manuel Deodati (p. 22), Luca Del Missier (p. 21). La prossima gara del 45° Trofeo Cadetti di F. Junior Monza 1.2 è in programma il 24 maggio sulla pista dell'Autodromo Riccardo Paletti di Varano de' Melegari (PR).

## L'ordine di arrivo, domenica 26 aprile 2009

1. Visconti Mauro (Reggiani) in 29'56.532
2. Erba Giovanni (Covir) a 3"171
3. Lugli Dario (Cavallini) a 17"399
4. Giordano Maurizio (Fadini) a 17"618
5. Calegari Riccardo (Silva) a 23"544
6. Gatto Simone (Reggiani) a 29"442
7. Coppi Paolo (Reggiani) a 35"096
8. Zecchetti Giuliano (Reggiani) a 43"969
9. Torta Matteo (Reggiani) a 48"790
10. Benin André (Reggiani) a 57"447
11. Valentino Angelo (Reggiani) a 1'13"816
12. Galli Massimo (Reggiani) a 1'23"123
13. Capella Andrea (Reggiani) a 1'31.529
14. Terra Francesco (Reggiani) a 1 giro
15. Del Missier Luca (Covir) a 11 giri



INTERNATIONAL

# FORMULA MASTER

**LIVE** ON **EUROSPORT**

**WORLDWIDE TV COVERAGE  
IN 78 COUNTRIES**



## 2009 CALENDAR

**8 EVENTS - 16 RACES**

16-17 MAY  
**PAU (F)**

WITH **FIA WTCC™**

**LIVE**

30-31 MAY  
**VALENCIA (E)**

WITH **FIA WTCC™**

**LIVE**

20-21 JUNE  
**BRNO (CZ)**

WITH **FIA WTCC™**

**LIVE**

18-19 JULY  
**BRANDS HATCH (UK)**

WITH **FIA WTCC™**

**LIVE**

25-26 JULY  
**HUNGARORING (H)**

WITH **FORMULA 1™**

**LIVE**

29-30 AUGUST  
**SPA (B)**

WITH **FORMULA 1™**

**LIVE**

5-6 SEPTEMBER  
**OSCHERSLEBEN (D)**

WITH **FIA WTCC™**

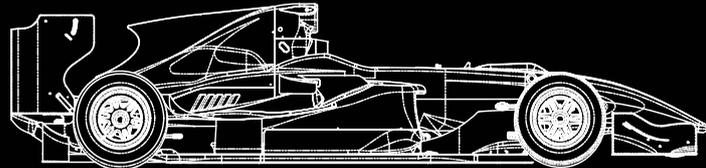
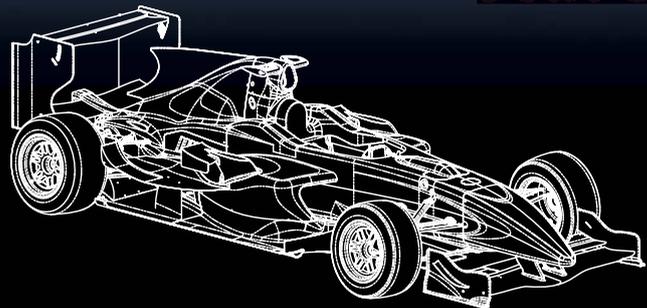
**LIVE**

19-20 SEPTEMBER  
**IMOLA (I)**

WITH **FIA WTCC™**

**LIVE**

## FORMULA TO SUCCESS, JOIN US!



### A UNIQUE COST-EFFECTIVE RACING PACKAGE:

- THE FASTEST 2.0 LITRE SINGLE-SEATER
- ALL EVENTS PARTNERING FORMULA 1 / FIA WTCC
- ALL LIVE ON EUROSPORT

IN PARTNERSHIP WITH:



CONTACTS:

[www.formulamaster.net](http://www.formulamaster.net)

[info@formulamaster.net](mailto:info@formulamaster.net)

# I pulcini della serie Tricolore



La prima prova del campionato italiano di F.Renault Italia, che si è disputata lo scorso 5 aprile a Monza, ha proposto una serie di nuovi volti tutti da scoprire. Per l'esattezza, dodici. Scopriamo come si sono comportati. Su tutti, Giovanni Venturini, lanciato dal CO2 Motorsport, che ha dimostrato di non avere timori e di adattarsi velocemente a ogni condizione: qualifica e gara. Quarto nelle prove cronometrate, il pilota vicentino in gara 1 era con i primissimi, ma ha sbattuto nel rail per evitare il violento contatto tra Genis Olive e Stefano Comini quando era entrata la safety-car. In gara 2 si è rifatto con gli interessi riuscendo addirittura a salire sul terzo gradino del podio. Una buona prova l'ha offerta un altro giovanissimo, Stefano Colombo. Lanciato dalla Cram, in prova ha incontrato qualche difficoltà risultando 19°, ma nella prima corsa, con saggezza, evitando gli incidenti, ha concluso al 5° posto. Al traguardo anche nella seconda prova, dove è giunto 11°. In gara 1 ha stupito anche Matteo Brugiotti, della Tomcat. Pur con pochissima esperienza, ha portato la sua monoposto al 6° posto finale in gara 1 risultando poi 16° nella successiva corsa, risultato condizionato da un errore. Sono piaciuti anche Martin Scuncio, giovane cileno che cerca di tracciare una carriera in Europa, il ceco Nikolas Kvasai e il portoghese Bernardo Arnaut. Ha lotto Romain Vozniak, interessante francese ritiratosi in gara 1. Piuttosto sfortunato Federico Scionti, al quale ne sono capitate di tutti i colori, ma nella seconda corsa ha recuperato fino al 9° posto dopo essere partito dai box.



## Rookie da Top Ten

Gara 1

5° - Colombo

6° - Brugiotti

7° - Kvasai

9° - Arnaut

Gara 2

3° - Venturini

7° - Scuncio

8° - Vozniak

9° - Scionti

10° - Arnaut



*Piccoli giovani crescono.  
Nella foto grande Matteo Brugiotti  
sotto il titolo Giovanni Venturini*

# Incredibile Keselowski

di Marco Cortesi  
Photo 4

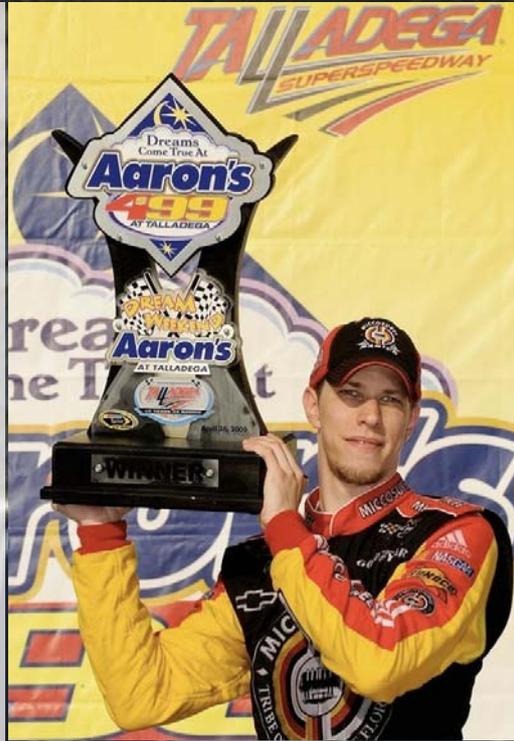
Incredibile vittoria per Brad Keselowski alla Aarons 499 di Talladega. Il venticinquenne pilota della scuderia Hendrick, schierato attraverso una joint venture con il Phoenix Racing, ha dapprima spinto Carl Edwards in testa al gruppo, poi cercato l'attacco decisivo. Nel tentativo di resistere, Edwards ha chiuso verso l'interno quando Keselowski era già entrato, arrivando al contatto e finendo in testacoda. In un momento di instabilità, la sua vettura è stata poi centrata da quella di Newman, prendendo letteralmente il volo e finendo nelle reti di protezione. Per Edwards, che ha tagliato il traguardo pochi istanti dopo (a piedi) nessuna conseguenza fisica. Per Keselowski, alla quinta apparizione in Sprint Cup, un successo epico, su una vettura che fino a quel momento aveva visto solo le retrovie.

In seconda posizione ha concluso Dale Earnhardt Jr, raggiante per il successo del proprio pupillo, davanti a Newman e all'australiano Marcos Ambrose. Miglior risultato in carriera per Scott Speed, quinto e andato a precedere il nuo-

vo leader Kurt Busch, Greg Biffle, Brian Vickers e Joey Logano. Da sottolineare le ottime prestazioni di Joe Nemecheck, Regan Smith e Max Papis, tutti e tre nella top-20. Sfortunati nelle fasi finali Juan Pablo Montoya e Kyle Busch, che avevano condotto la gara a lungo prima di essere, loro malgrado, messi in difficoltà da due contatti.

Da citare i big one della giornata, andati pesantemente ad incidere sulla classifica di campionato sin dall'ottavo giro. Nel primo, un contatto da troppa irruenza tra Matt Kenseth e Jeff Gordon ha tolto di mezzo quest'ultimo, insieme ad un'altra decina di vetture tra cui quelle di Martin, McMurray, Riggs, Gilliland, Bowyer, Harvick, Kahne e Allmendinger. Il secondo contatto multiplo ha visto Montoya, spedito in testacoda da Hamlin, coinvolgere Hornish, Truex, Mayfield, Stremme insieme al campione in carica Johnson e Robby Gordon, finito frontalmente contro il muro interno.

A seguito dell'arrivo di Talladega, Kurt Busch comanda Jeff Gordon e Jimmie Johnson in classifica, davanti a Tony Stewart (problema tecnico all'ultimo restart) e Denny Hamlin.



## L'ordine di arrivo, domenica 26 aprile 2009

- 1 - Brad Keselowski (Chevy) - Phoenix - 188
- 2 - Dale Earnhardt Jr. (Chevy) - Hendrick - 188
- 3 - Ryan Newman (Chevy) - Stewart/Haas - 188
- 4 - Marcos Ambrose (Toyota) - JTG/Waltrip - 188
- 5 - Scott Speed (Toyota) - Red Bull - 188
- 6 - Kurt Busch (Dodge) - Penske - 188
- 7 - Greg Biffle (Ford) - Roush - 188
- 8 - Brian Vickers (Toyota) - Red Bull - 188
- 9 - Joey Logano (Toyota) - Gibbs - 188
- 10 - Jeff Burton (Chevy) - Childress - 188
- 11 - Reed Sorenson (Dodge) - RPM - 188
- 12 - David Ragan (Ford) - Roush - 188
- 13 - Joe Nemecheck (Toyota) - Nemo - 188
- 14 - Paul Menard (Ford) - Yates - 188
- 15 - Regan Smith (Chevy) - Furniture Row - 188
- 16 - Casey Mears (Chevy) - Childress - 188
- 17 - Matt Kenseth (Ford) - Roush - 188
- 18 - Max Papis (Toyota) - Germain/Waltrip - 188
- 19 - Elliott Sadler (Dodge) - RPM - 188
- 20 - Juan Montoya (Chevy) - Ganassi/DEI - 188
- 21 - Denny Hamlin (Toyota) - Gibbs - 188
- 22 - Michael Waltrip (Toyota) - Waltrip - 188
- 23 - Tony Stewart (Chevy) - Stewart/Haas - 188
- 24 - Carl Edwards (Ford) - Roush - 188
- 25 - Kyle Busch (Toyota) - Gibbs - 188
- 26 - David Reutimann (Toyota) - Waltrip - 188
- 27 - John Andretti (Chevy) - FrontRow - 188
- 28 - Bobby Labonte (Ford) - HOF - 179
- 29 - Robby Gordon (Toyota) - Gordon - 179
- 30 - Jimmie Johnson (Chevy) - Hendrick - 179
- 31 - David Stremme (Dodge) - Penske - 179
- 32 - Jeremy Mayfield (Toyota) - Mayfield - 179
- 33 - Martin Truex Jr. (Chevy) - Ganassi/DEI - 179
- 34 - Sam Hornish Jr. (Dodge) - Penske - 179
- 35 - A.J. Allmendinger (Dodge) - RPM - 164
- 36 - Kasey Kahne (Dodge) - RPM - 133
- 37 - Jeff Gordon (Chevy) - Hendrick - 128
- 38 - Kevin Harvick (Chevy) - Childress - 127
- 39 - Clint Bowyer (Chevy) - Childress - 8
- 40 - David Gilliland (Chevy) - TRG - 6
- 41 - Scott Riggs (Toyota) - Baldwin - 6
- 42 - Jamie McMurray (Ford) - Roush - 6
- 43 - Mark Martin (Chevy) - Hendrick - 6

### Il campionato

1. Kurt Busch 1299; 2. Jeff Gordon 1294; 3. Johnson 1235; 4. Stewart 1232; 5. Hamlin 1190; 6. Kyle Busch 1124; 7. Edwards 1119; 8. Bowyer 1098; 9. Burton 1092; 10. Biffle 1081.

# MOMENTO CLOU

Edwards e Keselowski si toccano e la Ford del vicecampione 2008 vola contro le barriere



*Atterrato senza conseguenze sulle quattro ruote dopo il pauroso botto dell'ultimo giro (vedi sequenza), Carl Edwards corre verso la linea d'arrivo imitando le gesta di Ricky Bobby in "Talladega Nights"*

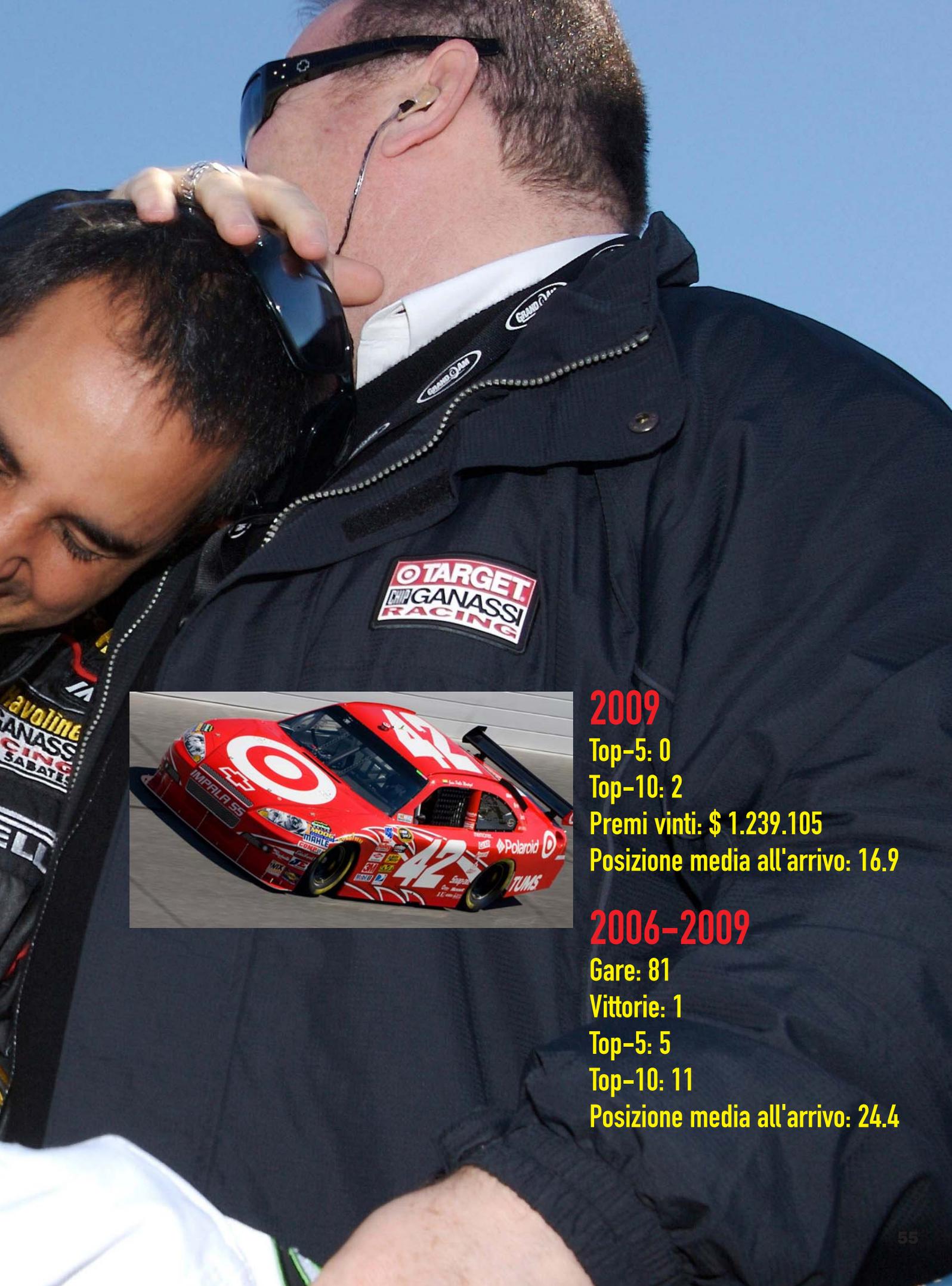
# Montoya sposa Ganassi

di Marco Cortesi  
Photo 4

Amore eterno tra Juan Pablo Montoya e Chip Ganassi. Il pilota colombiano ha firmato la scorsa settimana il proprio rinnovo contrattuale con il Ganassi Racing per la disputa della NASCAR Sprint Cup nelle prossime stagioni. Quante? "Un po'", risponde Montoya, "forse due, tre o quattro". Nonostante la crisi e la fusione con il Dale Earnhardt Incorporated, Ganassi continua ad avere grande fiducia in Montoya. Fortunato, dicono i maliziosi, ad avere qualcuno così innamorato delle sue capacità, anche se a guardare i risultati, si direbbe che il fortunato sia Ganassi: dopo i primi successi con l'era d'oro di Sterling Marlin, la squadra si era infatti arenata, incapace di produrre vittorie, e diventando una delle compagnie di secondo piano utili a riempire la griglia e poco altro. Unico pilota della squadra in grado di arrivare al successo negli ultimi 5 anni, Montoya rappresenta una delle ultime ancore di salvezza per Ganassi, anche nel post-fusione. Con la crisi ed i problemi di budget, Martin Truex, uomo di punta di casa Earnhardt, sembra infatti destinato

verso altri lidi. Una situazione che lascerebbe Montoya unico titolare in grado, al momento, di puntare alla top-5 ed unica guida tecnica a disposizione. Se è vero che, con ogni probabilità, la componente ingaggio abbia avuto un certo peso nella scelta, rimane l'originalità di una situazione che trascende le logiche del puro risultato. Improbabile, considerando i buoni risultati ottenuti nella stagione d'esordio, primo posto a Sonoma, che Montoya non abbia avuto altre offerte da squadre di livello più alto. Ma il colombiano vuole stare con Ganassi, e... Ganassi vuole stare con lui. Una volontà reciproca, anche se non è ancora chiaro quali possano essere i margini di manovra di un pilota che, nonostante i 34 anni di età e l'indiscutibile talento, ha a conti fatti solo 3 anni e mezzo di esperienza. Ancora di salvezza è sicuramente stata la nuova Car Of Tomorrow, che ha rimesso tutti quasi allo stesso punto di partenza, mentre ha giocato un po' contro il quasi totale divieto di test introdotto all'inizio della stagione. Il 2010, senza Truex e senza l'arrivo di un veterano, magari il Mark Martin della situazione, sarà duro per tutti. E molto molto complicato...





## 2009

Top-5: 0

Top-10: 2

Premi vinti: \$ 1.239.105

Posizione media all'arrivo: 16.9

## 2006-2009

Gare: 81

Vittorie: 1

Top-5: 5

Top-10: 11

Posizione media all'arrivo: 24.4

# Morbidelli vince

di Massimo Costa  
Photo Pellegrini

Gianni Morbidelli è il campione 2009 della Speedcar. Un successo meritato, ma sudato fin sul traguardo dell'ultimissima gara. Il pilota italiano, che con questo successo intasca un assegno di 500.000 dollari messo in palio dall'organizzazione, si è piazzato quinto e il suo principale avversario, Johnny Herbert, gli fiatava sul collo. Grande tensione quindi, ma Morbidelli ha corso con grande intelligenza e freddezza conquistando il titolo.

## Gara 1

Il via lanciato non ha intimidito Herbert che dalla pole ha tenuto la prima posizione. In seconda piazza è salito Alesi che però presto ha rotto il motore (4° giro). Liuzzi ha infilato alla prima curva Frenzen dopo un avvincente porta a porta, ma il tedesco è rimasto secondo. Dietro, Terrien si è dovuto fermare ai box, Pasini si è girato al giro otto. Herbert conduceva in tranquillità con 10" su Frenzen, poi Liuzzi, Zochling, Morbidelli. La corsa non ha più subito variazioni e grazie all'ottavo posto finale, Biagi è partito dalla pole in gara 2. Undicesimo Marco Cioci, ritirato Gianni Giudici.

A fine corsa, Liuzzi ha dichiarato: *"In qualifica avremmo potuto anche puntare più in alto del quarto posto, ma abbiamo avuto molti problemi a livello di frenata, in particolare alle staccate più violente, che ci hanno costretto a sostituire l'intero impianto. In gara sono riuscito a riguadagnare una posizione finendo sul podio. Johnny Herbert, davanti, aveva un passo nettamente superiore, men-*

*tre me la sono giocata con Heinz Harald per il secondo posto. Ci siamo anche passati un paio di volte, poi ho però patito problemi di trazione in uscita dalle curve più lente, chiudendo al terzo posto. Purtroppo la possibilità di lottare per il titolo era già svanita nelle gare passate per una lunga serie di problemi tecnici".*

## Gara 2

Tripudio italiano ad Al Sakhir nella seconda corsa, ultima del campionato, della Speedcar. Gianni Morbidelli è il campione 2009 della categoria, Vitantonio Liuzzi ha vinto la gara davanti a Thomas Biagi. Morbidelli ha dovuto sudare freddo fino all'ultima curva per poter sorridere e vedersi consegnare l'assegno da 500.000 dollari che spetta al campione. Il suo avversario principale era Johnny Herbert, staccato di un solo punto, e l'inglese ha terminato la gara a un soffio da lui, a tre decimi. Tutto ha girato al meglio per Morbidelli, fin dalla prima curva quando proprio Herbert è stato colpito da dietro dal rookie Ramez Azzam, contatto che ha fatto perdere parecchio tempo al campione 2008.

Herbert è però risalito fino al 6° posto, proprio alle spalle di Morbidelli, che ha dovuto penare parecchio con un mezzo che questo fine settimana non era competitivo come in altre occasioni.

# 500.000 \$

Ma tutto è finito al meglio per "Morbido" che così ha potuto festeggiare da leader. Al pari di Liuzzi. Un contatto alla prima curva con non lo ha destabilizzato, ha proseguito forte gettandosi alla caccia di Biagi. Il ferrarese guidava il gruppo praticamente fin dal via, grazie alla partenza dalla pole (per l'ottavo posto in gara 1). Liuzzi al 14° giro ha superato Biagi andando a vincere la terza gara in Speedcar e facendo suo il terzo posto in campionato. Senza qualche disavventura nelle precedenti prove, anche il tester della Force India F.1 poteva inserirsi nel discorso finale per il titolo. Incredibile Alesi: il francese partiva dal fondo dopo la rottura del motore in gara 1. Nonostante ciò, non capendo bene il sistema delle luci di partenza, ha superato tutti quanti quando non doveva e si beccato un giusto drive through.

Liuzzi ha poi raccontato: "La gara di oggi è andata molto bene, è stata divertente e tirata. Ho iniziato facendo una bella par-

tenza e sfilando quarto dopo essere partito in sesta piazza. Dopodiché ho cercato di recuperare pian piano gestendo il degrado delle gomme. Alla fine il passo gara si è rivelato ottimo, consentendomi di realizzare anche il giro più veloce. Anche se sono dispiaciuto per non aver potuto lottare per il titolo piloti a causa dei numerosi guai meccanici, il terzo posto è un buon risultato. Inoltre, siamo riusciti a conquistare la vittoria nella classifica riservata ai team. Nonostante la gioia per il successo, rimane la preoccupazione per chi ha sofferto e continua a soffrire dopo il terribile terremoto che ha colpito la mia regione. Anche questo successo è dedicato a loro...".

## L'ordine di arrivo, sabato 25 aprile 2009

- 1 - Johnny Herbert - JMB - 19 - 40:59.350
- 2 - Heinz Harald Frenzen - Continental Circus - 19 - 10.339
- 3 - Vitantonio Liuzzi - UP Team - 19 - 12.545
- 4 - Christopher Zochling - Continental Circus - 19 - 20.396
- 5 - Gianni Morbidelli - Palm Racing - 19 - 23.398
- 6 - Hasher Al Maktoum - UP Team - 19 - 25.168
- 7 - Damien Pasini - JMB - 19 - 26.539
- 8 - Thomas Biagi - Palm Racing - 19 - 34.563
- 9 - Nicolas Navarro - Durango - 19 - 39.483
- 10 - Ramez Azzam - Scuderia Giudici - 19 - 46.854
- 11 - Marco Cioci - Durango - 19 - 61.776
- 12 - Marchy Lee - HPR - 19 - 1 giro

Giro più veloce: Vitantonio Liuzzi 2:07.791

## L'ordine di arrivo, domenica 26 aprile 2009

- 1 - Vitantonio Liuzzi - UP Team - 19 giri 41'02"174
- 2 - Thomas Biagi - Palm Racing - 3"453
- 3 - Al Maktoum - UP Team - 4"936
- 4 - Nicolas Navarro - Durango - 10"277
- 5 - Gianni Morbidelli - Palm Racing - 12"117
- 6 - Johnny Herbert - JMB - 12"464
- 7 - Chris Buncombe - West Tec - 19"899
- 8 - Christopher Zochling - Continental - 22"644
- 9 - Marchy Lee - HPR - 29"194
- 10 - Jean Alesi - HPR - 35"642
- 11 - Marco Cioci - Durango - 44"595
- 12 - Heinz Harald Frenzen - Continental - 52"811

Giro più veloce: Vitantonio Liuzzi 2'07"487

### Il campionato finale

1. Morbidelli 55; 2. Herbert 53; 3. Liuzzi 45; 4. Frenzen 44; 5. Alesi 38.



Liuzzi vincitore in gara 2



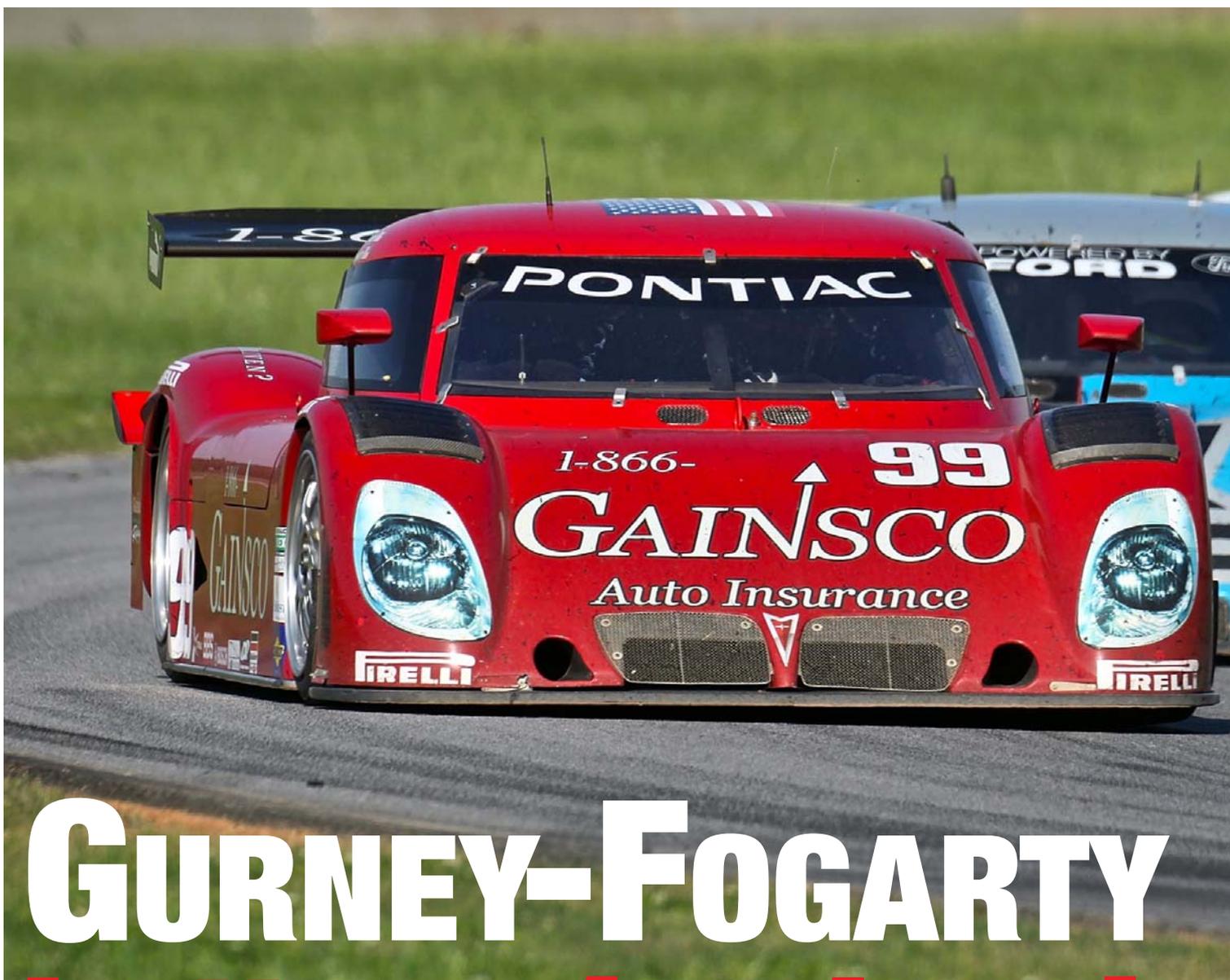
Gianni Morbidelli esulta per la vittoria del campionato



Thomas Biagi



Marco Cioci



# GURNEY-FOGARTY battono i colossi

Quattro diverse motorizzazioni ai primi quattro posti: Pontiac, Ford, Porsche, BMW. E' con questo biglietto da visita che la Grand Am ritorna sul palcoscenico del motorsport americano dopo ben tre mesi di silenzio sul circuito di Alton, per la seconda prova stagionale. La prima, si era disputata alla fine del mese di gennaio, la mitica 24 Ore di Daytona. Poi, 90 giorni, o quasi, di riposo. Un periodo che è servito ai responsabili dei team ed ai piloti per reperire i fondi necessari per affron-

tare tutto il campionato. Un periodo non facile quello che si sta vivendo negli Stati Uniti, dove le sponsorizzazioni non si trovano più facilmente. Ma il lavoro compiuto dai team manager è stato eccellente perché sullo schieramento di partenza di Alton c'erano 34 vetture: 15 Daytona Prototype e 19 vetture Gran Turismo. Belli carichi, sul circuito della Virginia Memo Rojas ha ottenuto una strepitosa pole con la Riley-Lexus del team Ganassi, lasciando a sei decimi la Riley-

Porsche del team Penske di Timo Bernhard. Ganassi contro Penske, un duello tra colossi che si estende ormai in tutte le serie americane. Ma la gara è andata diversamente e sotto la bandiera a scacchi, dopo due ore e quarantacinque minuti è transitata per prima la Riley-Pontiac del piccolo team Stallings che si affida a due grandi esperti della Grand Am: Alex Gurney e Jon Fogarty. Dopo un iniziale dominio di Rojas, finché non ha ceduto il volante a Pruett, e Michael

Valiante, è stato Gurney a segnare la svolta della corsa. Al 65° giro ha infilato Valiante, con la Riley-Ford del team Shank, prendendosi la prima posizione. Mancavano una quindicina di giri alla fine, quando Andy Wallace è uscito di pista chiamando la safety-car. Il gruppo si è ricompattato e tutto poteva accadere. Il restart c'è stato a tre giri dal termine. Gurney non ha avuto esitazioni nel ripartire con decisione contenendo Valiante, mentre dietro si è scatenata la



## L'ordine di arrivo, sabato 25 aprile 2009

- 1 - Fogarty-Gurney (Pontiac Riley) - Stallings - 81 giri 2:45:25.005
- 2 - Pew-Valiante (Ford Riley) - Shank - 0.705
- 3 - Donohue-Law (Porsche Riley) - Brumos - 5.071
- 4 - Bouchut-Tucker (BMW Riley) - Level5 - 5.237
- 5 - Gidley-Jaeger (Ford Dallara) - Doran - 14.926
- 6 - Negri-Patterson (Ford Riley) - Shank - 15.047
- 7 - Dumas-Bernhard (Porsche Riley) - Penske - 16.382
- 8 - Barbosa-France (Porsche Riley) - Brumos - 16.798
- 9 - Lester-Manning (BMW Riley) - Orbit - 1 giro
- 10 - Cosmo-Russell (Porsche Coyote) - Spirit Of Daytona - 2 giri
- 11 - Frisselle-Wilkins (Ford Riley) - AIM - 2 giri
- 12 - Pruett-Rojas (Lexus Riley) - Ganassi - 3 giri
- 13 - Angelelli-Frisselle (Ford Dallara) - SunTrust - 3 giri
- 14 - Davis-Liddell (Pontiac GXP.R) - Stevenson - 3 giri
- 15 - Collins-Edwards (Pontiac GXP.R) - Banner - 3 giri
- 16 - Ham-Tremblay (Mazda RX-8) - SpeedSource - 3 giri
- 17 - Keen-Werner (Porsche GT3) - Farnbacher - 3 giri
- 18 - Lux-Henzler (Porsche GT3) - Farnbacher - 3 giri
- 19 - Ballou-Pumpelly (Porsche GT3) - TRG - 3 giri
- 20 - Dempsey-Foster (Mazda RX-8) - Dempsey - 3 giri



**Sopra, Fogarty precede  
la Ford-Riley di Valiante.  
A destra, la Porsche  
di Donohue**

bagarre tra Donohue, Pruett, Angelelli, con la più veloce delle due Dallara in mezzo a tante Riley. Ma tra questi si è verificato un contatto che ha costretto al ritiro Pruett e Angelelli mentre Donohue ha conservato il terzo posto. Quarto si è ritrovato Christophe Bouchut mentre la prima Dallara è risultata quella di Doran con Gidley-Jaeger al volante, buon quinta. Mai in lizza per la vittoria la Riley-Porsche di Penske per Bernhard-Dumas.



# Parte la gran

di Leopoldo Canetoli

Dieci berlinette in classe GT1 (più tre in configurazione 2010 che non prenderanno punti), undici vetture in GT2. Anche se l'assoluto, per forza di cose, andrà a una vettura della classe superiore, è indiscutibile che invece la lotta più avvincente sarà anche quest'anno nella GT2, con la sfida all'ultimo sangue tra Ferrari e Porsche. Se la Maserati MC12 alla sua ultima stagio-

ne dovrà difendersi dagli attacchi di Corvette (anche lei in odore di pensione) e vecchie Saleen, è certo che la Ferrari F430 campione in carica, presente con sette equipaggi, dovrà difendersi dagli attacchi delle rinnovate Porsche, che a vedere come sono andate nelle prime gare americane, sembrano sempre più temibili. Grazie al nuovo motore quattro litri, a una nuova soluzione del cambio che fa finalmente lavorare i semiassi in maniera accettabile,

alla nuova aerodinamica con radiatore anteriore, le 911 GT3 RS hanno mostrato una velocità di punta impressionante già dalla 12 Ore di Sebring, dove si sono scontrate per la prima volta quest'anno con la Ferrari F430 di Pecom Racing forte, oltre che dell'equipaggio argentino, anche del campione in carica Gimmi Bruni.

Anche le Ferrari F430 sono state aggiornate e quest'anno sono passate allo step 5 che riguarda soprattutto un migliora-



# nde sfida

mento di motore, visto che proprio quest'ultimo era stato penalizzato con la restrizione della flangia da 28,1 mm a 27,4 (perdendo una quindicina di cavalli) e con l'innalzamento del peso minimo da 1100 a 1145 kg per uniformarsi alle regole tecniche della ACO (e quindi poter gareggiare a Le Mans e nelle Le Mans Series). Per migliorare il motore, i tecnici di Maranello hanno applicato un sensore antidetonazione per poter avere un

maggior anticipo, e la soglia dei 445 CV è rimasta più o meno la stessa. Nuova la elettronica con un diverso sistema di "traction control" più efficace tipo quello della Maserati MC12, diversi i triangoli delle sospensioni per abbassare il centro di rollio, avere un miglioramento nel "caster" anteriore e nell'antisquad posteriore. Dal punto di vista estetico, poche le modifiche dopo i test gestiti da Michelotto: un diverso paraurti anteriore con un

inedito splitter. Inoltre, squadra per squadra, ognuno ha cercato di apportare migliorie. Alla AF Corse ad esempio hanno deciso di montare diverse pinze dei freni Brembo, più robuste e monolitiche, e migliorare la ventilazione forzata per raffreddare i dischi. Per quel che riguarda i pneumatici Michelin per tutti, due soluzioni di slick e una gomma rain per le prime gare. Poi, andando avanti nella stagione, si vedrà se aumentare la dotazione.



### **FERRARI F430 GT2**

**Nuovo sensore antidenotazione  
Nuova elettronica e traction control  
Nuovi triangoli delle sospensioni**



### **PORSCHE 997 GT2**

**Nuovo motore quattro litri  
Nuova soluzione del cambio che fa finalmente  
lavorare i semiassi in maniera corretta  
Nuova aerodinamica con radiatore anteriore**





## Il calendario 2009

- 3 maggio – Silverstone
- 16 maggio – Adrian
- 21 giugno – Oschersleben
- 26 luglio – Spa
- 9 agosto – Bucarest
- 20 settembre – Portimao
- 4 ottobre – Le Castellet
- 25 ottobre – Zolder

## Gli iscritti alla stagione 2009

### GT1

1	Vitaphone Racing	Bertolini-Bartels	Maserati MC 12
2	Vitaphone Racing	Ramos-A.Muller	Maserati MC 12
3	Selleslagh Racing	Longin-Biagi	Corvette Z06
4	Peka Racing	Kumpen-Hezemans	Corvette Z06
9	DKR Engineering	Panis-Debard	Corvette Z06
11	Full Speed Racing	Lemeret- Monfardini	Saleen S7
13	Full Speed Racing	Orts- Walchofer	Saleen S7
14	K Plus K Motorsport	Wendlinger-Sharp	Saleen S 7
18	K Plus K Motorsport	Lacko - X	Saleen S7
19	Luc Alphand Adv.	Maassen-Moreau	Corvette Z06
35	Nissan Motorsports	Krumm-Turner	Nissan GT-R
40	VDS Racing Team	Leinders-Kuppens	Ford GT
44	Matech GT Racing	Mutsch- X	Ford GT

### GT2

50	AF Corse	Bruni-Vilander	Ferrari F 430
51	AF Corse	Barba-Cadei	Ferrari F 430
55	CRS Racing	Niarchos-Mullen	Ferrari F 430
56	CRS Racing	Kirkaldy-Bell	Ferrari F 430
59	Trackspeed	Sugden-Ashburn	Porsche 997
61	Prospeed	Collard-Westbrook	Porsche 997
77	BMS Scuderia Italia	Heyer-Romanini	Ferrari F 430
78	BMS Scuderia Italia	Malucelli-Ruberti	Ferrari F 430
88	Reiter Engineering	Thurn und Taxis-Rich	Lamborghini Gallardo
95	Pecom Racing	Russo-Companc	Ferrari F 430
97	Brixia Racing	Lucchini- X	Porsche 997

# Gli imbatt



## ANDREA BERTOLINI – GT1

Andrea Bertolini, classe 1973, è leggermente più grande di età, ed ha cominciato solo nel 2001 a correre in Gran Turismo. Prima tante stagioni di kart (che continua a praticare con passione...), poi a 27 anni il debutto con una Porsche, per passare l'anno dopo sulla Ferrari 360 del team JMB. Col-

laudatore giovanissimo in Ferrari (a soli 19 anni) è passato alla Maserati per "allevare" la neonata MC12 dal 2004, e si può ben dire che, in coppia con Giorgio Ascanelli, ingegnere ora passato alla Toro Rosso F.1, hanno portato questa berlinetta a livelli eccelsi, visto che da tre anni a questa parte è la vettura da battere. In coppia con il veterano Michael Bartels, Andrea ha vinto

due titoli, nel 2006 e 2008, lasciando l'anno intermedio a Thomas Biagi. Sposato con la bionda Angela, orgoglioso papà di Alessandro, Andrea salta in continuazione tra Ferrari e Maserati, da Fiorano al simulatore di Torino, dalla Maserati coupé futura GT4 alle Ferrari clienti, passando anche per le F.1. A Silverstone vinse nel 2006: lontani ricordi, che cercherà di rinfrescare...

# tibili

di Leopoldo Canetoli

Il promoter è francese, la lingua ufficiale l'inglese... ma nel paddock del FIA GT si parla molto italiano! Italiane sono le Maserati MC12, anche se iscritte da una squadra tedesca, italiane le Ferrari F 430, italiane diverse squadre, da AF Corse a BMS

Scuderia Italia. E vogliamo parlare di uomini? Italiani sono i due campioni in carica, Andrea Bertolini in GT1 e Gianmaria Bruni in GT2! Ecco quindi i piloti di riferimento, gli specialisti in queste gare a ruote coperte. Entrambi fini collaudatori, il primo di mestiere, il secondo il preferito dalla Michelin e dal clan Ferrari.



## GIANMARIA BRUNI – GT2

Gianmaria Bruni, Gimmi per gli amici, classe 1981, romano, fisico da gladiatore (è fortissimo nelle maratone almeno quanto in bicicletta...) è stato addirittura ribattezzato lo "Schumacher" delle F430. Certo lui questa berlinetta la conosce bene: è lui che fa tutti i test, prova i pneumatici, delibera le modifiche. È l'uomo di riferimento per questa vettura che conosce

come le sue tasche. La sua carriera è cominciata nel '97 con le monoposto di F.Campus, per poi passare alla F3 inglese e alla Euro 3000 Series. E' stato anche in F.1 con la Minardi per una stagione intera, nel 2004, ha corso in GP2 nel 2005 e 2006, ed è al volante delle Ferrari F430 da un paio di anni, nei quali si è classificato secondo nel 2007 ed ha vinto il titolo nel 2008. Conosce alla perfezione in tracciato di Silverstone, dove ha vinto lo scorso anno.

# Ruote nel



## Michele Alboreto

### Il campione dall'animo gentile

di Carlo Baffi  
foto Actualfoto

Sono da poco passate le ore 19 del 25 aprile 2001, quando le agenzie battono la notizia della scomparsa di Michele Alboreto in un incidente al Lausitzring nell'ex-Germania Est, dove l'ex ferrarista sta svolgendo i test Audi in vista della 24 Ore di Le Mans. Secondo alcune testimonianze, verso le 17.30, mentre è lanciata su uno dei lunghi rettilinei, la R8 sbanda improvvisamente, si impenna sulla destra, supera la barriera e capotta più volte distruggendosi al suolo. Il pilota muore sul colpo. Circa le cause dello schianto, si sospetta subito un afflosciamento della gomma posteriore sinistra. Ipotesi che viene confermata una settimana più tardi dall'inchiesta dei periti, secondo cui una foratura avrebbe danneggiato il battistrada, provocando una lenta perdita di pressione fino a causare l'esplosione della copertura, mentre la vettura procedeva ad una velocità di circa 320 km/h. Dunque nessun errore umano, o problema tecnico, ma solo una tragica fatalità.



Tre le vittorie di Alboreto con la Rossa di Maranello: GP Belgio 1984 e GP Canada e Germania 1985

# tempo



Alboreto precede Berger nel Gp d'Australia del 1987

tà, che in un istante ha fatto calare il sipario su un personaggio di grande spessore umano, che poteva dare ancora tanto al nostro automobilismo. Animato da una passione che l'ha catturato sin da bambino e che non l'ha mai abbandonato. Milanese, nato il 23 dicembre del 1956, Alboreto fa la sua conoscenza con la pista grazie al padre, che lo porta all'Autodromo di Monza. E' il classico colpo di fulmine che spinge Michele a seguire l'automobilismo su tv e giornali. Con gli anni frequenta sempre più assiduamente l'ambiente della Formula Monza, in particolare quello che orbita intorno alla Scuderia Salvati, dove coltiva insieme ai suoi coetanei l'eterno sogno di diventare pilota, magari della Ferrari.

I giovedì sera trascorrono solitamente sulla pista brianzola, per le sfide notturne sul tracciato "junior": tanto agonismo, molti sacrifici e mezzi scarsi. Qualcuno gli mette a disposizione la propria Formula Italia per un test, dove malgrado il motore e le gomme vecchie, realizza dei tempi interessanti. Cominciano così ad arrivare i primi aiuti che portano Michele a correre in F.Monza negli anni '76 e '77. I risultati arrivano costantemente, portandolo nel 1978 in F.Italia e all'esordio in F.3, in occasione dell'ultimo round in calendario. L'anno seguente è ancora targato F.3: nel Campionato Italiano dove si piazza 3° ed in quello Europeo dove trionfa con 4 vittorie. Un trend che induce la Lancia ad affidargli la Beta-

Montecarlo nelle gare Endurance. Un rapporto che prosegue anche nel 1980, anno in cui Alboreto fa pure il suo esordio in F.2 a seguito di un'offerta di Giancarlo Minardi, con cui sigla una pole in Francia e vince la gara di Misano. Grazie alla mediazione di alcuni amici entra in contatto col Conte Zanon, ricco magnate e appassionato di motori. E' la svolta, che a breve porta la giovane promessa al grande salto in F.1. Il 3 maggio 1981, disputa il Gran Premio di San Marino a Imola. Guida una Tyrrell-Ford, con cui partito 17° compie una trentina di giri in gara, dopo essere fermato da un incidente. La sua stagione alla corte del "boscaiolo" inglese, prosegue senza grandi acuti, ma facendo

quella esperienza che viene capitalizzata nel 1982. E' il 25 settembre quando a Las Vegas, ultimo GP della stagione, Alboreto coglie il suo primo trionfo. Sul percorso del "Caesar's Palace", partito 4°, non commette sbagli e appena le due Renault finiscono ko, mette a segno il colpaccio. Un sogno americano che si ripete anche l'anno dopo, nel GP Usa Est a Detroit, quando il milanese porta la sua Tyrrell ad un nuovo successo. Ormai alla ribalta, Alboreto vede concretizzarsi il sogno della faticosa chiamata di Enzo Ferrari, colui al quale aveva scritto in gioventù. Per la verità, il Drake ne segue le mosse da quando lo ha visto girare sulla pista di Fiorano con la Minardi F.2. Il primo vero incontro avviene nel-

# Ruote nel



L'ultima gioia è datata 17 marzo 2001. Michele Alboreto, gioisce a braccia alzate per il successo nella 12 Ore di Sebring. Con lui sul podio

# tempo



Dindo Capello (con la coppa) e Laurent Aiello. Un mese dopo la tragedia al Lausitzring

l'estate dell'81, in cui Commendatore gli promette un futuro in Rosso. Ma per questioni legate a sponsor e contratti con altri piloti, il tutto si concretizza solo il 26 settembre 1983, giorno in cui si ritorna a vedere un pilota italiano a Maranello. Fin dai primi giorni Alboreto è entusiasta di un'atmosfera che definisce carica di storia. Nel primo GP dell'84, in Brasile, scatta bene, infilando la Lotus del poleman De Angelis, ma dopo 11 tornate in testa, abbandona per noie ai freni. Delusione che viene ripagata ampiamente a Zolder, quando Michele s'impone davanti a Warwick (Renault) e al compagno Arnoux. Finalmente 18 anni dopo Scarfiotti, un altro italiano torna a vincere sulla rossa.

Purtroppo però la stagione è alquanto travagliata, causa il passaggio dall'iniezione meccanica a quell'elettronica e contro lo strapotere della McLaren di Prost, c'è ben poco da fare. Alboreto chiude al 4° posto, fiducioso del futuro. Il 1985 infatti, vede il lombardo lottare per il titolo; vince due volte in Canada e in Germania, è leader in classifica e pare avviato alla conquista dell'iride, quando l'incantesimo svanisce. Una serie di turbine difettose causa ripetuti ritiri, mentre Prost forte di una McLaren più affidabile macina punti costantemente. La classifica laurea il "Professore" campione con 73 punti, contro i 53 del ferrarista. La delusione è grande, per un titolo buttato al vento. Alboreto però, non si perde d'animo e guarda avanti. Purtroppo l'anno dopo, la Ferrari non è competitiva complice qualche problema di telaio e Michele deve accontentarsi solo di qualche piazzamento, chiudendo la stagione 8°, addirittura dietro al compagno Stefan Johansson, 5°. Nel 1987 a Maranello giunge Gerhard Berger, con cui nasce un ottimo rapporto. I problemi sorgono inve-

ce col nuovo responsabile tecnico, "il mago" John Barnard. Proveniente dai trionfi targati McLaren, l'inglese porta dei metodi innovativi, che entrano in rotta di collisione con Alboreto. L'atmosfera a Maranello è cambiata, il Drake ormai vecchio e malato è sempre meno presente e Michele intuisce che il rapporto col Cavallino è giunto al capolinea. L'ultima soddisfazione è targata 11 settembre 1988, quando arriva secondo a Monza alle spalle di Berger, firmando una storica doppietta dedicata al Commendatore scomparso da poche settimane.

Lasciata la Ferrari, Alboreto affronta la prima parte del 1989 sulla Tyrrell con cui si piazza 3° nel GP del Messico e la seconda sulla Lola-Lamborghini. Affronta gli anni 1990-1993 con la Arrows, che poi diviene Footwork, prima di salire sulla poco competitiva Lola-Ferrari. Arriviamo così al 1994, quando chiude la sua carriera in F.1 al volante della Minardi. Con la scuderia che lo aveva lanciato in F.2, Michele è 6° a Monte Carlo, agguantando un preziosissimo punto iridato. Gli anni seguenti, lo vedono impegnato nel DTM con l'Alfa 155, nella serie IMSA con la Ferrari 333 SP e nella americana Indy Racing League. Grandi soddisfazioni lo attendono però tra i prototipi nel 1997, quando vince la 24 Ore di Le Mans con una Porsche e nel '98 è 2° nella Road Atlanta. Imprese, che gli fruttano l'ingaggio dell'Audi come pilota ufficiale, con la quale corre altre due volte a Le Mans, finendo prima 4° e poi 3°. L'ultimo suo grande successo è targato marzo 2001 nella 12 Ore di Sebring. Entusiasta dei risultati, pensa anche ad un suo futuro ruolo politico nell'ambito motoristico, promuovendo la crescita delle giovani leve. Forse un sogno troppo bello per essere vero.

# Dalla Cina con stupore



dall'inviato Marco Marelli

Il barometro segna bello stabile ma il cielo è grigio. E non per le nuvole. L'inquinamento in Cina è sempre alto, così come l'economia, sia quella legata all'edilizia sia quella legata all'automobile come conferma la 13° edizione del Salone dell'automobile di Shanghai. Il mercato è infatti in continua crescita, supererà i 10 milioni; tantissimi sono i cambiamenti; più di 30 le novità sia made in china sia made in europa. A Shanghai si scopre che i cinesi non copiano più. Non paghi, i "mandarini" presentano tantissime automobili ibride ed elettriche quindi si propongono anche come innovatori. La Cina è vicina. Molto di più di quanto si possa pensare. La Cina è vicina per come si sta omologando al modo di vivere occidentale. È vicina perché sta prendendo una sua chiara identità. Basta osservare questa incredibile edizione del Salone dell'auto-

bile. L'industria automobilistica cinese inizia già a proporsi come innovatrice, tra l'altro facendo anche chiarezza su pregi e difetti di alcune soluzioni tecniche di cui tanti parlano e molti promettono a breve come le automobili elettriche. Alcuni esempi? La BYD, secondo produttore al mondo di batterie, e Casa automobilistica ben affermata se si considera che a marzo è diventata la prima Casa indipendente cinese sul proprio mercato, propone un veicolo a trazione totalmente elettrico con cinque posti e carrozzeria crossover, come moda impone ma soprattutto con autonomia di 300 chilometri! Questa vettura non ha le tanto decantate batterie agli ioni di litio perché, dicono quelli della BYD, non sono stabili. Cioè per l'uso automobilistico c'è la possibilità che esplodano. Questo fatto chiarisce in modo inequivocabile i limiti degli accumulatori agli ioni di litio nell'uso automobilistico. Certo, si possono usare per potenze ridotte come sulle ibride, ma per sostituire

l'energia da dare a un motore elettrico che sia all'altezza di quello termico è "mission impossibile". E non per niente tante Case anche occidentali continuano ad annunciare veicoli elettrici per poi posticipare la loro introduzione sul mercato. I cinesi invece parlano subito chiaro, non vendono sogni. Proprio per questo motivo la Cina appare interessante perché ovunque la si guardi è assolutamente concreta. Shanghai, ad esempio, che ospiterà l'anno prossimo l'Expo è una città da più di dieci milioni di abitanti con più grattacieli di New York. Di giorno e di notte i cinesi lavorano senza conoscere la parola fatica per costruirne di nuovi e in tempi davvero ridotti hanno realizzato un fantastico museo della tecnica con giochi d'acqua e giardini fantascientifici tra strutture a forme tonde di acciaio e vetro. Così come incredibilmente funzionale e pulita è la metropolitana e il treno tedesco magnetico che va ben oltre la i 300 km/h della nostra Freccia Rossa. In un quadro da



futurismo spinto si inserisce la 13 edizione del Salone dell'automobile con proposte altrettanto intriganti. Tutti ad esempio propongono ora modelli ibridi e nessuno presenta più copie. La Great Wall, la FAW, la Chery... sui loro stand hanno vetture piccole, medie e grandi con forme delle lamiere decisamente accattivanti. Se si pensa che solo due anni fa copiavano la Smart, la Panda...si comprende al meglio con quante velocità questi "piccoli" uomini reagiscono. E anche aprendo alcune loro automobili è da rimanere a bocca aperta. La CHC011, ad esempio, oltre al volante tagliato nella parte alta tipo volantino d'aereo, colpisce per un tunnel enorme con tecnologia touch screen per i comandi, simile a quella dell'iPhone ma anche simile a quelle della future Volkswagen che si vedranno non prima di un anno. Di fronte a tanto attivismo e con un mercato dell'automobile sempre in crescita, quest'anno supererà abbondantemente i 10 milioni, anche l'industria dell'au-

tomobile occidentale vuole partecipare a questo banchetto. Così Volkswagen che è leader del mercato con un milione di veicoli presenta una Passat pensata specificatamente per i cinesi (è il vecchio modello) ma anche la Golf 6, soprattutto perché i "mandarini" oggi non vogliono più avere le "seconde scelte". I cinesi sognano e vogliono marchi affermati e l'ultimo prodotto disponibile. Sempre il Gruppo Volkswagen ha presentato il restyling della Audi Q7, altra automobile d'élite. Per Ferrari la Cina è diventato il secondo mercato dopo gli USA e per noi può essere cosa curiosa che il 25% dei clienti sia donna. Tanto per dare un'idea delle potenzialità di questo mercato, la sera precedente all'apertura del Salone, la Casa di Maranello ha presentato a 200 VIP cinesi la nuova California. Il risultato? Il numero di California che arriverà nel 2010 è già stato tutto venduto. Così anche Porsche ha presentato in Cina la Panamera, la sua prima quattro porte, e anche per

questa vettura hanno fatto pazzie. Per non dire di Mercedes che da sempre in Cina ha una posizione forte oltre a un impianto produttivo per la Classe E. La Casa tedesca ha deciso di distribuire 10 mila Smart e ha presentato il restyling della Classe S con migliorie ai motori e allo sterzo oltre alla gamma AMG. E proprio il marchio sportivo è stato acclamato non poco soprattutto nella versione più esclusiva con motore dodici cilindri. La Classe S restyling arriverà nelle concessionarie italiane a giugno. Non fosse per il cielo grigio con tanto smog Shanghai e la Cina sarebbe l'oasi felice ma anche in questo il governo sta provvedendo. E' infatti partito un piano di incentivazione anche sull'automobile per ridurre le emissioni. A questo punto non rimane che far partire il cronometro e contare quanto tempo passerà prima che torni il sereno da un punto di vista climatico. Perché per quanto riguarda l'economia il barometro indica sempre bello stabile.

# Il mito si fa in

di Marco Marelli  
e Nicola Desiderio

È arrivata l'ora della Porsche Panamera, il quinto modello della Casa di Zuffenhausen che viene presentato in questi giorni al Salone di Shanghai e da settembre vedremo sulle nostre strade. Lo stile? Un po' 911 e un po' Carrera GT la cui eredità si vede ancora di più nell'impostazione estetica ed ergonomica dell'abitacolo che è rigorosamente per quattro, ma con i sedili posteriori abbattibili per una capacità di carico che va da 445 a 1263 litri. Lunga 4,97 metri e con un passo di 2,92 metri, la Panamera è alta 1,42 ed è larga 1,92 metri.

La scocca è completamente nuova e costituita al 75% da acciaio, per la maggior parte ad alta resistenza e il 22% di alluminio, usato per portiere, parafranghi anteriori e cofani e unito alle parti di acciaio con l'interposizione di una speciale resina perché il contatto tra i due metalli non crei ossidazione. C'è anche una minima parte di materie plastiche (1%) e un 2% di magnesio, sfruttato per la sua leggerezza e malleabilità in due componenti: la piastra che regge il radiatore e le cornici dei finestrini che dall'esterno appaiono senza sbalzi sigillando i

fianchi della vettura con un effetto estetico davvero straordinario. L'obiettivo è non solo limitare le masse abbassando il baricentro, ma concentrarlo all'interno delle ruote per ridurre i momenti polari, proprio come si fa con una vettura sportiva.

Anche le sospensioni sono tutte in alluminio. Quelle posteriori sono multi-link con molle non coassiali mentre quelle anteriori a doppio braccio oscillante hanno un particolare attacco a forchetta per il montante così che il semiassale può passarvi in mezzo e le forze ven-

gono esercitate da un punto più basso e vicino alla superficie di contatto della ruota con il terreno. Gli ammortizzatori sono Bilstein a smorzamento controllato e, a richiesta, si possono avere le molle pneumatiche Continental che regolano automaticamente l'altezza della vettura e le barre di torsione attive. Lo sterzo è a cremagliera a rapporto variabile (da 17,11:1 a 13,76:1) per essere più morbido nella risposta al centro e più pronto nelle correzioni, inoltre la servoassistenza è elettroidraulica a portata variabile per diminuire i consumi e le emissioni.



# quattro

A questo proposito, i tecnici Porsche hanno lavorato persino agli attriti passivi creati dalle pastiglie con i dischi freno diminuendoli del 50% per un impianto che prevede dischi autoventilanti anteriori da 360 mm (390 per la Turbo) e pinze a 6 pistoncini e posteriori da 330 mm (350 per la Turbo) con pinze a 4 pistoncini. Naturalmente c'è la possibilità di avere l'impianto con dischi **carboceramici** anteriori da 390 mm (410 per la Turbo) e posteriori da 350 mm capaci di sviluppare una potenza frenante fino a 1700 kg. Curata anche l'aerodinamica con un cx di 0,29 (0,30 per la Turbo) con fondo scocca liscio e un classico per tutte le Porsche: lo **spoiler** a estrazione automatica che qui è ancora più sofisticato visto che è in tre pez-

zi con quelli laterali che si aprono per renderlo più largo della base del lunotto da cui fuoriesce.

I motori sono due **V8 4.8** a iniezione diretta: uno aspirato da **400 CV** a 6.500 giri/min e 500 Nm tra 3.500 e 6.500 giri/min, l'altro biturbo con 500 CV a 6.000 giri/min e 700 Nm tra 2.250 e 4.500 giri/min. Si tratta delle unità giù utilizzate sulla Cayenne, ma ulteriormente migliorate. La distribuzione è a doppio albero a camme con variatori di fase e alzata dotati di attuatori in alluminio e coperchio in magnesio, inoltre è stato fatto un lavoro sulle masse rotanti alleggerite del 16,5% e sul manovellismo (-2,3 kg) per ridurre non solo il peso, ma anche i tempi di risposta. Lavoro di fino è stato fatto anche per

segue a pag 74



la parte termica e degli accessori. Il termostato è a controllo elettronico per raggiungere e mantenere al meglio la temperatura d'esercizio, anche la pompa dell'olio e il **servosterzo** sono auto-regolanti per limitare l'assorbimento di energia inoltre le versioni dotate del **cambio PDK** a doppia frizione con 7 rapporti hanno anche il sistema stop/start che riavvia il motore quando si è fermi e si solleva il piede dal freno per ripartire. Anche nel caso del PDK, si tratta dello stesso cambio della ZF già montato su 911, Boxster e Cayman, ma qui resiste fino a 750 Nm e nella scatola integra il giunto con frizione elettroidraulica multidisco a controllo elettronico che ripartisce continuamente e progressivamente la coppia tra avantreno e retrotreno fino ad assegnarne il 100% su un solo assale. Si tratta dunque di un sistema completamente nuovo, molto simile concettualmente all'xDrive di BMW e diverso sia da quello a giunto viscoso della Cayenne, sia da quello a giunto elettromagnetico della 911. A richiesta c'è anche il **differenziale** posteriore a controllo elettronico che ripartisce in modo attivo la coppia tra ruota interna ed esterna, altra novità assoluta per una Porsche. Grazie all'interconnessione di tutte le centraline elettroniche che sovrintendono al motore e all'autotelaio, la dinamica della vettura può essere regolata attraverso i pulsanti Normal, Sport e Sport Plus che provvede persino ad abbassare la vettura di **25 mm**. L'altra faccia della Panamera, quella efficiente, non è tuttavia meno sviluppata visto che solo l'adozione del PDK riduce i consumi di 0,8 litri/100 km, ma complessivamente il guadagno ottenuto anche sulle emissioni di CO2 è stato del 23%. La Panamera S con cambio manuale a 6 rapporti e trazione posteriore raggiunge 285 km/h e accelera da 0 a 100 km/h in 5,6 secondi; la 4S a trazione integrale con cambio PDK raggiunge 282 km/h, ma chiude lo "0-100" in 5 secondi; la Turbo da 500 CV raggiunge 303 km/h e accelera da 0 a 100 km/h in 4,2 secondi pur con consumi di 12,2 litri/100 km ed emissioni di 286 g/km di CO2. Per gli incontentabili, c'è anche il pacchetto **Sport Chrono Plus** che include il launch control e permette di limare altri due decimi di secondo nello "0-100". Pronti anche i prezzi: si va dai **96.569** euro della Panamera S fino ai 104.309 euro della 4S per arrivare ai 137.489 della Turbo con un listino di 90 pagine pieno di costose e inevitabili tentazioni, compresi i corsi di guida e la possibilità di ritirare la propria Panamera direttamente in fabbrica.

## Il giudizio finale

La linea non appaga molto l'occhio, ma questa è una questione di gusti. I dati oggettivi sono invece questi: pur essendo molto grande fuori, è proprio piccola dentro. La plancia è molto invisibile e non presentando curve porta via spazio a chi sta seduto davanti. Addirittura aprire il cassetto portaoggetti davanti al passeggero può risultare difficile. Il tunnel centrale che divide sia i posti anteriori sia quelli posteriori è largo, troppo largo. In più ci sono ben 50 pulsanti che possono distrarre alla guida. I brancardi sono pronunciati per cui non è nemmeno comodo e facile salire a bordo. Ma quello che lascia più stupiti è la posizione del motore. Non è molto arretrato rispetto all'asse anteriore e questo colpisce in quanto tutte le sportive a motore anteriore di ultima generazione hanno il motore molto arretrato per meglio bilanciare la distribuzione dei pesi e rendere quindi l'inserimento in curva più rapido possibile. I motori sono di generosa cubatura e quindi le emissioni non sono tra le più contenute.



# Porsche Panamera



### 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  
LMS a Le Mans  
Speedcar a Dubai  
Grand Am a Alton  
Nascar a Talladega  
Mondiale Rally – Argentina  
MotoGP a Motegi

### 3 maggio

A1 Grand Prix a Brands Hatch  
World Series a Spa  
Eurocup F.Renault a Spa  
Megane Trophy a Spa  
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  
F.3 inglese 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**

**“Dedico questa pole all’Abruzzo, oltre che al mio team. Con i soldi delle mie donazioni e dei miei colleghi mi piacerebbe costruire un asilo per i bambini”**

**Jarno Trulli**

**“La aspetto come un cane da punta, la seconda vittoria”**

**Jarno Trulli**

**“Voglio pilotare nello spazio”**

**Niki Lauda**

**“Niki ha già comprato il biglietto, e farà il corso per pilotare sia la nave madre sia la**

**navicella”**

**Richard Branson**

**“Raikkonen ha talento ma è un po’ pigro con gli ingegneri”**

**David Coulthard**

**“Mai visto un pilota che disegna la macchina.**

**E poi mi diverte sentire certi commenti da chi ha vinto così poco”**

**Raikkonen (su Coulthard...)**

**“Non c’è niente da sorridere. Non è questo che vogliamo”**

**Kimi Raikkonen**



**“Vettel? È veloce e il più intelligente di tutti. Fossi Montezemolo, ci farei un pensierino”**

**Niki Lauda**

**“Mi danno fastidio le esternazioni di Niki Lauda sugli italiani e sulla cultura degli spaghetti.**



Stefano Domenicali con Fravio Briatore e Christian Horner

**Lo faremo ricredere”.**  
Stefano Domenicali

**“Abbiamo commesso errori in tutte le aree. Nella progettazione, nell’affidabilità, nelle procedure attuate per la costruzione della macchina”**  
Stefano Domenicali

**“I punti? Un brodino caldo. Anzi, visto il clima, una bibita fresca”**  
Luca di Montezemolo

**“Mosley deve sapere che la nostra pazienza è tanta, ma ha un limite”**  
Luca di Montezemolo

**“Dobbiamo svecchiare. Queste F.1 diventano obsolete in fretta”**  
Jenson Button

**“In Spagna vedremo la verità”**  
Jean Alesi

**“Ancora non ho capito come ho fatto a farmi scappare Vettel”**  
Frank Williams

# Il graffio di Baffi

**BAHRAIN:  
IL PENSIONATO BARRICHELLO  
SI SCAGLIA CONTRO PIQUET JR.**

Ma 'sto stronzo non sa,  
che agli anziani va sempre  
ceduto il posto?



BAFFI