

Ferrari non ci servi

Battaglia FIA-FOTA

Formula 1 in subbuglio
per l'attacco di Max Mosley
alla Scuderia di Maranello.
Ed Ecclestone si indigna



La foto della settimana

Marrakech Express

Franz Engstler vincitore nella categoria Indipendenti, vola con la BMW 320i sui cordoli del circuito cittadino di Marrakech



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



L'affondo di Mosley

di Leopoldo Canetoli
Photo 4
Actualfoto

Incredibile! Il Press Release della FIA inizia proprio così: "Si è tenuta una riunione straordinaria del World Motor Sport Council che ha preso le seguenti decisioni" ...Decisamente straordinaria, in tutti i sensi...Il Presidente Max Mosley non ha guardato in faccia a nessuno, e con votazione unanime (solo un voto contrario, quello dell'italiano Macaluso) ha ►

segue a pag 6



F
FIA Formula 1
WORLD CHAMPIONSHIP



varato una serie di norme incredibili che, nel nome del contenimento dei costi, verrebbero a spaccare la F.1 in due campionati. Queste in sintesi le nuove Regole per il contenimento dei costi. Dal 2010 tutte le squadre di F.1 potranno competere con un budget non superiore ai 40 milioni di sterline (44 milioni di euro) e questo budget non comprenderà le spese di marketing, le remunerazioni per i piloti, i costi dei motori (solo per il 2010) eccetera eccetera...

E' stata costituita una speciale commissione-costi che controllerà queste spese. E chi aderirà a questa proposta potrà utilizzare ali mobili anteriori e posteriori, un motore non soggetto a limitatore, potenza doppia del Kers, illimitate sessioni di prove libere in pista, libero utilizzo della galleria del vento. Insomma, se si accetteranno queste regole del contenimento dei costi si potranno sviluppare monoposto di F.1 "diverse", con molte libertà tecniche, che di fatto metterebbero auto e squadre su un diverso piano. Questa la "sparata" di Mosley, che vorrebbe aprire a 26 il numero massimo delle monoposto in pista, facendo l'occhiolino a certe squadre che,

a prezzi calmierati sarebbero forse intenzionate a entrare. E lo farebbero magari utilizzando un motore Cosworth uguale per tutti, come era stato una volta, fino agli anni Ottanta.

Resta da vedere la reazione dei Grandi Costruttori, Ferrari, Renault, Mercedes, Toyota e BMW che non hanno certo la voglia di mescolare le loro vetture con altre che godono di un più favorevole regolamento tecnico. E che hanno tutto l'interesse a mantenere la libertà di progettazione che è la linfa da riportare sulla produzione di serie. Fissata per il 6 maggio la riunione della FOTA, che riunisce appunto tutti i team per prendere decisioni sul caso. Cosa potrebbe uscirne? Forse un rilancio sulla cifra del contenimento dei costi, da 44 a 100 milioni di euro? Sarebbero sempre molti meno di quelli che le grandi squadre spendono attualmente...Ma ci sarà la voglia di trattare, o si passerà direttamente a un Mondiale alternativo? E quale sarà la posizione di Ecclestone, che ha fatto sì la fortuna economica della F.1 attuale, ma non sarà certo dell'idea di commercializzare un Mondiale privo delle squadre che hanno fatto la storia della F.1...

Il precedente

Nel 1982 la rottura FIA-FOCA e il GP di Imola dimezzato

Una rottura analoga, tra la FIA e la FOCA di allora, avvenne nel 1982, sempre nel mese di aprile, poco prima del GP di San Marino. All'epoca, la ragione della rottura fu il famoso serbatoio dell'acqua supplementare che aveva causato la squalifica in Brasile di Piquet e Rosberg (padri, ovviamente...). In pratica, i team inglesi, che montavano tutti il Ford Cosworth, volevano che l'uso di questo "fittizio" serbatoio dell'acqua (che veniva riempito e svuotato al momento opportuno) fosse ammesso perché di fatto questo comportava un minor peso e di conseguenza una maggiore competitività. Così ci fu questo braccio di ferro e a Imola gli inglesi boicottarono la gara. Lo schieramento di "legalisti" fu di sole 14 monoposto, e la gara finì a staccate "proibite" tra Villeneuve e Pironi, che causarono la rottura tra i due ferraristi. Ma dal GP successivo tutte le monoposto tornarono a schierarsi per quel terribile GP del Belgio. Ma questa è un'altra storia...

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



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

207



Maranello



addio?



di Massimo Costa

Due domande. La prima: può sopravvivere, esistere, attirare l'attenzione degli appassionati e degli organi di informazione una F.1 senza Ferrari? La seconda: è proprio necessario, obbligatorio, dover spendere 300-400 milioni di euro per correre in F.1? Nel suo attacco ai potenti, Max Mosley, presidente FIA, usa il martello togliendosi gli abiti del fine politico, ma c'è una frase che dovrebbe far riflettere. Mosley dice: "Sono curioso di sapere quale risposta riceverà Montezemolo quando agli amministratori delegati del suo Gruppo proporrà un investimento di centinaia di milioni di euro per correre in F.1 mentre invece noi dimostriamo che si può gareggiare anche con 44 milioni". Viene in mente un episodio che sentenziò la morte dell'International Touring Car nel 1996. La eccessiva ricerca tec-

nologica aveva spinto i bellissimi "mostri" Alfa 155, Opel Calibra, Mercedes C Klasse a richiedere investimenti notevoli, cifre che non giustificavano il ritorno in termini di marketing. I consigli di amministrazione delle rispettive Case automobilistiche un bel giorno chiusero la cassaforte e il campionato morì. Ma cosa sarebbe una F.1 senza Ferrari e senza gli altri costruttori? Mosley è andato giù pesante dicendo che la F.1 potrebbe vivere tranquillamente senza il Cavallino. Che non manca dal 1950, il primo anno di nascita del Mondiale. Certo, non abbiamo contro indicazioni, il fenomeno Ferrari è cresciuto notevolmente negli ultimi 20 anni. Divenendo il marchio di tutti, non più solamente l'orgoglio nazionale di un Paese. Mosley non ha afferrato bene questo concetto. Le televisioni investirebbero ancora milioni e milioni per un menù senza Ferrari? Siamo nel campo delle ipo-

tesi, il presidente della FIA vuol fare passare la regola che nessuno è indispensabile, che a lui interessa solo la sopravvivenza del motorsport, della F.1, e non di chi pensa solo ai propri interessi. Una crociata, anche comprensibile e coraggiosa. Ma molto pericolosa. Bernie Ecclestone ha sentito il dovere di intervenire affermando che la Ferrari non si tocca.

A dar forza alle parole di Mosley, e qui passiamo alla seconda domanda, sono anche le vittorie di Brawn e Red Bull nelle prime quattro gare del mondiale, ovvero team che non appartengono alla schiera dei costruttori, ma che stanno dimostrando che con budget bassi si può comunque stare davanti a tutti. Uno shock. Mosley in questi giorni si sta muovendo da solo, Bernie Ecclestone sulla questione budget questa volta non ha voluto sbilanciarsi. Si annuncia un clamoroso distacco dei team Ferrari, BMW,

Il graffio di Baffi

MOSLEY SNOBBA LA FERRARI.

**Una F.1 senza rosse ?
Pazienza, ci sono le more
e le bionde.**





Toyota, McLaren-Mercedes, Renault dalla FIA, mai come ora la possibilità di vedere nascere un campionato alternativo alla F.1 della Federazione è così palpabile. Succederà quanto avvenuto in America, con la creazione della Champ Car e della Indycar. Che poi, a conti fatti, ha creato solo confusione tra gli appassionati e crisi nelle due categorie, tanto che una delle due (Champ Car) è fallita dopo pochi anni? Oppure si troverà un punto di incontro? La FOTA troverà l'appoggio di Brawn, Red Bull, Williams, Toro Rosso, Force India, ovvero le squadre private che sopravvivono con poco budget? Già Frank Williams, sempre con la calcolatrice in mano, si è detto possibilista per quanto riguarda la proposta di Mosley e anche Vijay Mallya della Force India potrebbe guardare con favore alla rivoluzionaria idea FIA. Non si hanno dichiarazioni recenti di Ross Brawn e Dieter Mateschitz (Red Bull e Toro Rosso). Ma intanto, nuove

realtà si stanno scatenando. Prodrive, Lola, US F1, iSport che corre in GP2, Epsilon Euskadi che è in World Series Renault ed è capitanata da Joan Villadelprat (ex McLaren, Benetton) sono pronti a fare il salto in F.1 se passa la proposta Mosley. Per esempio, la Epsilon Euskadi ha una nuova struttura enorme, con tanto di galleria del vento, ha già dimostrato di essere un costruttore realizzando il Prototipo LMP1 che ha corso nella Le Mans Series 2008, si era già offerta ad ospitare la US F1, ma ora farebbero volentieri da soli. Anche perché, dice il braccio destro di Villadelprat, Jordi Caton: "Saremmo il primo team spagnolo di F.1 e credetemi, penso che sarebbe molto facile trovare un budget di 44 milioni di euro". E quando gli si fa notare che però il progetto LMP1 è saltato, la risposta è: "Vero, ma la F.1 è un'altra cosa. Non si trovano 500mila euro per Le Mans, ma 50 milioni per la F.1 sì".

Luca di Montezemolo sorridente non sembra prendere troppo sul serio le esternazioni del Presidente della FIA Mosley. In attesa della riunione FOTA del 6 maggio a Maranello hanno fatto sapere in maniera un po' sibillina che il 13 giugno Montezemolo sarà, assieme a Domenicali, alla 24 Ore di Le Mans in qualità di starter



Scendere per sempre dalla McLaren. Lewis Hamilton è stato davvero vicino dal compiere il clamoroso gesto

Se ne volev

di Massimo Costa

Era tutto vero. Non si trattava di una invenzione, una balla giornalistica. Una mossa artificiosamente creata per metterlo in cattiva luce, per destabilizzare il campione del mondo. Lewis Hamilton aveva seriamente deciso di abbandonare, di punto in bianco, il mondo della F.1. A fargli scattare in testa questa pazzia idea, la convinzione che il mestiere che tanto amava e per il quale aveva sommato sacrifici su sacrifici, suoi e della famiglia, gli stava impedendo sempre più di avere una vita propria, normale. Di poter fare gli errori di un qualsiasi giovanotto senza ritrovarsi sbattuto in prima pagina. Di non permettersi di esprimere un giudizio e subito vederlo stravolto, ribaltato, interpretato da chi ama scatenare le polemiche. E così Hamilton, il ragazzo dal bel sorriso, che tutto ciò che toccava diventava oro, che aveva sempre una buona parola per tutti, era stato cancellato. Per lasciar spazio all'Hamilton bugiardo, che davanti ai commissari sportivi della FIA raccontava balze, antipatico per i suoi atteggiamenti generosi ritenuti costruiti, arrogante in pista (qualche volta è capitato). L'Hamilton che aveva lasciato

la sua ragazza bruttina, asiatica, per una starlet della musica hip hop (e come dargli torto...), si sentiva profondamente a disagio. Si guardava allo specchio e si domandava se tutto questo fosse giusto, a chi desse fastidio l'essere bello e vincente. Non solo le cose negative lo stavano affossando. Anche quelle positive derivanti dalla popolarità. I fans dunque e il fatto di essere riconosciuto ovunque fosse e quindi acclamato, inseguito per una foto, per una richiesta di un autografo. L'impossibilità di poter sedersi in un bar, in un cinema, su una panchina di un viale. Voglio tutto questo, si è chiesto a un certo punto Hamilton, vacillando. Per qualche giorno la risposta è stata no. Aggiungiamoci una McLaren che non gli dà più la possibilità di poter vincere, ed ecco che gli è scattato in testa il pensiero di ritirarsi dalle corse. Dopo due soli anni di F.1 e un mondiale vinto. Qualche giorno di riflessione, l'aiuto dell'onnipresente papà e di chissà quale altro confidente, infine il ritorno sui propri passi, il non volerla dare vinta a chi si diverte a lanciargli fango. E così si è regolarmente presentato ad Al Sakhir. Ma ad Hamilton, il pensiero di mollare tutto e magari di darsi alla musica, era proprio venuto.



va andare





Rossi torna in vetta

di Antonio Caruccio

Prima vittoria della stagione 2009 per Valentino Rossi sulla tracciato spagnolo di Jerez de la Frontera. Il pilota italiano della Yamaha con questo successo si porta in vetta alla classifica di campionato sopravanzando il compagno Jorge Lorenzo, vincitore dell'ultima gara di Motegi e scattato dalla pole a Jerez, ma caduto nelle battute finali della corsa senza raccogliere punti. Per Rossi è il novantottesimo successo in carriera, arrivato al termine di un week-end che lo ha visto prima nascondersi nelle qualifiche e poi umiliare gli avversari in gara. Sul secondo gradino del podio, ha concluso Dani Pedrosa, comunque bravo a portare sul podio una Honda in crisi. La RC212V ha dei problemi di ciclistica, come dimostra la scelta di tornare al telaio del 2008, ed in questa gara sono emersi anche dei problemi di

usura gomme. Ne sa qualcosa Andrea Dovizioso, che ha finito per il compiere un errore proprio per questo inconveniente. Pedrosa, spinto anche dal pubblico di casa, è riuscito a scattare bene dalla seconda posizione in griglia, mantenendo il comando della corsa per due terzi di gara, prima su Casey Stoner, poi su Rossi, a cui si è dovuto arrendere, senza combattere, al diciottesimo passaggio. Bene la Ducati. Con il solo Casey Stoner in zona punti, terzo, per la prima volta sul podio spagnolo, il costruttore bolognese torna in buona posizione su una pista che li vide vincitori l'ultima volta con Loris Capirossi nel 2006. L'australiano lamenta ugualmente dei problemi nella gestione della gomma anteriore, motivo per cui si è ritrovato a dover subire la rimonta di Lorenzo, sino all'errore ed alla conseguente caduta dello spagnolo.

segue a pag 16



Difficile da interpretare la performance di Lorenzo. Il pilota Yamaha era arrivato dopo la gara di Motegi leader di campionato in patria, e si è forse fatto sovrastare dalla pressione che i suoi tifosi e i media spagnoli gli hanno messo addosso. Il problema maggiore indicato dallo spagnolo è invece il consumo anomalo della gomma posteriore riscontrato sin dal warm-up della domenica mattina, visto l'aumento di temperatura in pista rispetto al sabato per l'assenza di vento che raffreddava anche la pista. Ottima prestazione del nuovo "playboy" della Moto GP, Randy De Puniet, che oltre ad essere uno dei piloti più quotati tra il pubblico femminile, porta sulla carena della Honda del team Cecchinello lo sponsor della nota rivista per uomini, Playboy, che da questa gara spagnola invia in pista due conigliette, per la gioia non solo del francese e del team LCR, ma di tutto il paddock e degli spettatori televisivi. De Puniet, operazioni di marketing a parte, è riuscito a ritrovare grazie al monogomma della Bridgestone una competitività che mancava oramai dal 2007, quando ai tempi della Kawasaki occupava stabilmente la prime sette posizioni della classifica. Il quarto posto arriva come premio per un lavoro importante di messa a punto da parte del team, con una moto non facile come dimostrano le difficoltà incontrate dal team Gresini con la stessa RC212V. Cento gare per Marco Melandri a Jerez, che festeggia con un meritato quinto posto giunto dopo un acceso duello con la Yamaha di Colin Edwards e Loris Capirossi, che accusa però dei problemi di grip alla sua Suzuki, ancora acerba per le aspettative dei suoi piloti. Ben oltre le aspettative invece il ravennate di casa Hayate, che dopo un 2008 difficile ed un inverno che lo dava quasi per spacciato, continua a stupire e a stupirsi dei risultati della sua Kawasaki semiufficiale. Prossimo appuntamento della Moto GP il 17 maggio a Le Mans in Francia, dove la FIM e la Dorna hanno accolto le richieste dei piloti ampliando le sessioni di prove libere di un quarto d'ora al venerdì e al sabato, portandole da 45 minuti ad un'ora.



"The Doctor" scherza con Pedrosa sul podio





Casey Stoner

L'ordine di arrivo, domenica 3 maggio 2009

- 1 - Valentino Rossi (Yamaha) – Yamaha – 27 giri in 45'18"557
- 2 - Dani Pedrosa (Honda) – HRC – 2"700
- 3 - Casey Stoner (Ducati) – Ducati – 10"507
- 4 - Randy De Puniet (Honda) – LCR – 31"893
- 5 - Marco Melandri (Kawasaki) – Hayate – 33"128
- 6 - Loris Capirossi (Suzuki) – Suzuki – 34"128
- 7 - Colin Edwards (Yamaha) – Tech 3 – 34"421
- 8 - Andrea Dovizioso (Honda) – HRC – 34"625
- 9 - Toni Elias (Honda) – Gresini – 42"689
- 10 - Chris Vermeulen (Suzuki) – Suzuki – 45"183
- 11 - Sete Gibernau (Ducati) – Hernando – 48"192
- 12 - Yuki Takahashi (Honda) – JIR – 51"875
- 13 - James Toseland (Yamaha) – Tech 3 – 53"683
- 14 - Alex De Angelis (Honda) – Gresini – 53"941
- 15 - Nicky Hayden (Ducati) – Ducati – 1'01"237
- 16 - Niccolò Canepa (Ducati) – Pramac – 1'10"896

Ritirati

- 23 giri - Jorge Lorenzo (Yamaha) – Yamaha
 12 giri - Mika Kallio (Ducati) – Pramac

Giro veloce: Valentino Rossi (Yamaha) – Yamaha – 1'39"818

Il campionato piloti

1. Rossi 65 punti; 2. Stoner 54; 3. Lorenzo & Pedrosa 41; 5. Dovizioso 30; 6. Edwards 26; 7. De Puniet 24; 8. Melandri 23; 9. Vermeulen 21; 10. Capirossi 19.

Il campionato Costruttori

1. Yamaha 70 punti; 2. Ducati 54; 3. Honda 47; 4. Suzuki 28; 5. Kawasaki 23.



Rossi e Pedrosa in lotta

di Marco Cortesi

A più di 20 giorni dallo start della 93esima edizione della 500 Miglia di Indianapolis, sembra ormai assicurata la presenza di almeno 34 vetture sin dalla prima settimana di test collettivi. A dare battaglia al team Ganassi, forte tra le sue fila di Dario Franchitti e Scott Dixon, vincitori nel 2007 e 2008, oltre che della promessa Alex Lloyd, ci sarà in primis il tridente Penske, con il ritorno in pista di Will Power accanto ad Helio Castroneves e Ryan Briscoe. In casa Andretti-Green, il consueto quartetto di Dallara vedrà nuovamente Tony Kanaan come leader: pur essendo nettamente il più veloce della pattuglia, il brasiliano si vedrà con ogni probabilità ancora "dimezzato" dalla presenza ingombrante di Marco Andretti e Danica Patrick. Per quanto riguarda le partecipazioni spot, novità importanti arrivano dal ritorno dei prodi Scott Sharp, fuggito in ALMS alla fine del 2007 e Paul Tracy, assente dalla controversa edizione 2002. La presenza femminile verrà rinsaldata dalla conferma di Sarah Fisher e Milka Duno, mentre sempre in casa Dreyer&Reinbold si conterà sui veterani John Andretti e Davey Hamilton. Storie completamente diverse che si incontrano sull'Indianapolis Motor Speedway saranno quelle di Buddy Lazier, fedelissimo dell'Indy Racing League e vincitore della prima edizione del post-scisma, e di Nelson Philippe, incarnazione della ChampCar ultima evoluzione. In lizza per un posto al via ci sono anche il miliardario canadese Marty Roth, in fase di riconciliazione dopo il divorzio dalla serie di fine anno, Bruno Junqueira, Townsend Bell ed Oriol Servià, mentre altre vetture potrebbero calcare la pista con programmi a budget ridotto nella seconda settimana di attività.

Si comincia il 5 maggio col Rookie Test

L'azione ad Indy inizierà nella giornata di martedì 5, con la prima serie di rookie test (che potranno essere richiesti anche in momenti successivi in seguito ad accordi dell'ultimo minuto). Il mercoledì prenderanno il via le sessioni libere, una al giorno fino a domenica 10 maggio. Sabato e domenica saranno anche le giornate dedicate alle qualifiche. Il 9 maggio verrà assegnata la pole position, insieme alle prime 11 posizioni, mentre il giorno successivo si potrà conquistare un piazzamento nei top-22. Le libere ricominceranno giovedì 14, per quattro giornate, inoltre sabato 16 e domenica 17 andranno di scena le ultime qualifiche. Prima le posizioni della ventitreesima alla trentatreesima, poi il bump day, in cui i più lenti in classifica potranno essere "scalzati" all'ultimo momento. Il Carb Day, previsto venerdì 22, sarà l'ultima occasione di mettere in moto le vetture prima della gara, in programma alle 13:00 locali (le 19:00 italiane) di domenica 24.



Venti giorni di

Il programma di Indy 2009

- 5 maggio – Rookie test
- 6 maggio – Rookie test, libere
- 7 maggio – Libere
- 8 maggio – Libere
- 9 maggio – Libere, Pole Day (pos. 1-11)
- 10 maggio – Libere, Qualifica (pos. 12-22)
- 14 maggio – Libere
- 15 maggio – Libere
- 16 maggio – Libere, Qualifica (pos. 23-33)
- 17 maggio – Libere, Bump Day
- 22 maggio – Carb Day (warm-up)
- 24 maggio – Gara

Gli iscritti

- 2 – Raphael Matos – Luczo Dragon
- 3 – Helio Castroneves – Penske
- 4 – Dan Wheldon – Panther
- 5 – Mario Moraes – KV
- 6 – Ryan Briscoe – Penske
- 7 – Danica Patrick – Andretti-Green
- 9 – Scott Dixon – Ganassi
- 10 – Dario Franchitti – Ganassi
- 11 – Tony Kanaan – Andretti-Green
- 12 – Will Power – Penske
- 13 – E.J. Viso – HVM
- 14 – Vitor Meira – Foyt
- 15 – Paul Tracy – KV
- 16 – Scott Sharp – Panther
- 18 – Justin Wilson – Coyne
- 20 – Ed Carpenter – Vision
- 21 – Ryan Hunter-Reay – Vision
- 23 – Milka Duno – Dreyer&Reinbold
- 24 – Mike Conway – Dreyer&Reinbold
- 26 – Marco Andretti – Andretti-Green
- 27 – Hideki Mutoh – Andretti-Green
- 31 – Nelson Philippe – HVM
- 34 – Alex Tagliani – Conquest
- 41 – A.J. Foyt – Foyt
- 43 – John Andretti – Dreyer&Reinbold
- 44 – Davey Hamilton – Dreyer&Reinbold
- 67 – Sarah Fisher – Fisher
- 91 – Buddy Lazier – Hemelgran
- 98 – Stanton Barrett – 3G/Beck
- 99 – Alex Lloyd – Ganassi/Schmidt
- 2 – Graham Rahal – Newman-Haas-Lanigan
- 6 – Robert Doornbos – Newman-Haas-Lanigan

In trattativa

- 8 – Oriol Servia, Townsend Bell? – KV
- 25 – Marty Roth? – Roth Racing
- 19 – Bruno Junqueira? – Coyne

passione

Filippi e Valsecchi tocca a vo



di Massimo Costa

Luca Filippi e Davide Valsecchi. Saranno loro le punte di diamante italiane nel quinto campionato della storia della GP2 Main Series che scatterà sabato 9 maggio sul circuito Catalunya di Barcellona. Filippi è al quarto anno nella categoria, Valsecchi al secondo. Entrambi contano una vittoria nel loro curriculum. Filippi è tornato alla Super Nova dopo la disillusione ART, Valsecchi ha preferito rimanere alla Durango, per crescere assieme alla squadra di Ivone Pinton. Carriere diverse, ma entrambi vantano una lunga militanza nelle monoposto. Filippi ha iniziato con la F.Renault Italia nel team Euronova di Vincenzo Sospiri (diventato il suo manager), ha proseguito e vinto la Euroseries 3000 poi si è buttato, come ha sempre ammesso lui, troppo precipitosamente in GP2. Con FMSI è andata male e allora ha concluso il 2006 con BCN per abbracciare nel 2007 la Super Nova. Team inglese nel quale ha vissuto il punto più alto del suo percorso, il 2008 doveva essere la consacrazione con la francese ART e l'ingresso nella Honda F.1 come secondo tester, ma non è andata come si sperava. Con ART ha rotto a metà anno deluso per il trattamento ricevuto e nelle ultime corse ha guidato per la Arden, mentre il sogno Honda si spegneva con la decisione dei vertici della Casa giapponese di abbandonare la F.1. Ora, il ritorno in Super Nova. Anche Valsecchi ha iniziato con la F.Renault mettendoci in mezzo qualche corsa nella F.3 italiana e tedesca con Corbetta. Poi il salto nella World Series Renault con la spagnola Epsilon Euskadi. Due anni di alti e bassi, infine il passaggio naturale in GP2 con Durango. Un inizio normale, da rookie, una crescita costante fino all'incidente di Istanbul che ha pregiudicato il proseguimento del campionato. Il ritorno, il recupero veloce, la vittoria nella gara finale di Monza, il bel campionato di GP2 Asia. Filippi è un pilota solido, sia in qualifica sia in gara, ma a volte troppo sensibile a ciò che lo circonda. Valsecchi è ancora debole in qualifica però in gara sa attaccare come pochi.

L'Albo d'Oro

- 2005 – Nico Rosberg
- 2006 – Lewis Hamilton
- 2007 – Timo Glock
- 2008 – Giorgio Pantano

chi oi

*Valsecchi (a sinistra)
e Filippi (a destra).
Speranze azzurre
nel campionato che inizia
questo fine settimana
a Barcellona*



Mortara rookie di lusso Ricci e Rigon a gettone

Edoardo Mortara, vice campione della F3 Euro Series, è il debuttante di lusso, ambito da diversi team. La firma l'ha messa sul contratto presentatogli dalla Arden. Le sue qualità sono enormi, nella categoria cadetta ha fatto veri miracoli con il motore Volkswagen. In GP2 si è subito ben inserito nella serie asiatica anche se ha avuto una flessione nelle ultime gare. Non deve strafare, tutto gli verrà naturale. Con la Dallara della Main Series, più potente di 120 cavalli della vettura utilizzata in Asia, nei test non ha brillato particolarmente, a dimostrazione della durezza della categoria. Giacomo Ricci avrà l'opportunità di correre la prima prova in Spagna con il team DPR, la squadra di André Herck (Dave Price è definitivamente uscito) che stravede per il milanese. E che finché non trova un pilota con il budget giusto gli concede il privilegio di affiancare il figlio Michael. Lo ha fatto nella GP2 Asia e anche nella prima corsa del 2008 della Main Series. Se DPR lo appoggerà come merita, potrà dire la sua. Davide Rigon arriva da una magica annata nella Superleague, vinta col team Zakspeed. Le grandi potenze quindi non lo impressionano, per questo potrebbe fare bene con la Dallara della Main Series con il team Trident. Già nel campionato asiatico, dove i cavalli sono 500 e non 620, si è distinto nella prova finale di Al Sakhir conquistando nelle ultime due gare un 7° e un 3° posto con due gare accorte e intelligenti. Ma anche per Rigon, come Ricci, il proseguimento del campionato è appeso ad un filo e dopo le prime due prove, Spagna e Monaco, dovrebbe lasciare il posto ad Hamad Al Fardan.



Edoardo Mortara

Gli iscritti

Arden: Sergio Perez - Edoardo Mortara

ART: Pastor Maldonado - Nico Hulkenberg

Barwa Addax: Vitaly Petrov - Romain Grosjean

Dams: Kamui Kobayashi - Jerome D'Ambrosio

DPR: Michael Herck - Giacomo Ricci

Durango: Davide Valsecchi - Nelson Panciatici

FMSI: Andreas Zuber - Luiz Razia

iSport: Giedo Van der Garde - Diego Nunes

Ocean: Alvaro Parente - Karun Chandhok

Piquet GP: Roldan Rodriguez - Alberto Valerio

Racing Engineering: Lucas Di Grassi - Dani Clos

Super Nova: Luca Filippi - Javier Villa

Trident: Davide Rigon - Ricardo Teixeira

Davide Rigon





Il calendario 2009

- 10 maggio – Barcellona
- 23 maggio – Monte Carlo
- 7 giugno – Istanbul
- 21 giugno – Silverstone
- 12 luglio – Nurburgring
- 26 luglio – Budapest
- 23 agosto – Valencia
- 30 agosto – Spa
- 13 settembre – Monza
- 20 settembre – Portimao *

* Unica prova che non si disputa nei weekend F1

L'esperienza e le gomme faranno la differenza

Sarà un campionato di altissimo livello quello che la GP2 mette nel piatto del 2009. Tanti piloti di esperienza, giovani in ascesa decisamente capaci. Un mix che non potrà che offrire un cocktail spumeggiante. Sulla carta, i favoriti sono numerosi. Da Pastor Maldonado, che sarà al via con il team ART, a Romain Grosjean, passato nelle file del Barwa Addax (ex Campos). Da Lucas Di Grassi, che ha colmato il vuoto lasciato da Giorgio Pantano nella Racing Engineering, a Kamui Kobayashi, fresco vincitore della GP2 Asia col team Dams. Poi, Jerome D'Ambrosio e Alvaro Parente, due piloti che si stanno facendo largo con decisione. E ancora Andreas Zuber, Javier Villa e Vitaly Petrov, tre piloti che conosciamo come altalenanti, ma che se azzeccano il periodo di forma giusto, possono risultare imbattibili. Attenzione la merita Nico Hulkenberg, debuttante sì, ma già con esperienze importanti in A1 Grand Prix (campionato vinto per la Germania nel 2006/2007), un titolo vinto nella F3 Euro Series, e tanti tanti chilometri percorsi come collaudatore con la Williams F.1. Un pilota che non si farà quindi impressionare dai 620 cavalli della Dallara GP2. Un fattore decisivo ai fini dell'esito finale del campionato 2009 sarà dettato dalle gomme. Le coperture Bridgestone saranno, per volere degli organizzatori, super soft e quindi emergerà il pilota che le saprà meglio gestire nell'arco della qualifica e della gara. Un fattore nuovo, che premierà i più sensibili nella guida e nella preparazione della vettura.



Giacomo Ricci





di Marco Cortesi

Che sia l'anno dell'Irlanda? Capace di vincere "unita" nel Sei Nazioni di rugby dopo 24 anni, in corsa per la qualificazione ai Mondiali di calcio (versione Eire) sotto le mani di Giovanni Trapattoni l'Isola verde si è messa a vincere anche nel motorsport.

A ventisei anni, Adam Carroll è il primo campione irlandese del motorsport ad alto livello, dopo Eddie Irvine. Nato in Ulster proprio come Eddie, quindi suddito del Regno Unito, residente in Gran Bretagna, Carroll deve essere considerato l'uomo del momento. Per la semplicità con cui ha conquistato il successo nel finale di stagione A1 Grand Prix a Brands Hatch e per la fretta con cui era stato accantonato dalla canonica scala che porta (portava vista l'esperienza di Giorgio Pantano) alla Formula Uno. Come molti di coloro che, in assenza di appoggi o capitali importanti alle spalle, necessitano di essere veri professionisti per riuscire ad entrare in pista, ma che una volta in macchina fanno sempre la differenza. Proprio come il collega italiano, Carroll ha cercato di restare il più possibile a bordo del treno della GP2, trovando nella Racing Engineering di Alfonso D'Orleans un solido appoggio quando, nonostante una stagione d'esordio di altissimo livello coronata da tre vittorie (la prima delle quali ottenuta al debutto), l'assenza di budget aveva messo in crisi le speranze di gloria.

Dopo l'approdo in casa FMSI, con altri due successi ed una bella serie di risultati nel 2007, ed il tentativo in DTM, l'assenza di sponsor ci aveva messo ancora lo zampino, costringendolo a ripiegare in A1GP. Una delle poche serie di stampo europeo che permette il professionismo, proponendosi come realtà al top non necessariamente subordinata o sottomessa al Circus, e neppure fondata con l'unico obiettivo di servire la F.1. Alla prima stagione arriva la prima vittoria, al termine di una lunga marcia di avvicinamento con risultati mai raggiunti in precedenza. Quest'inverno, il salto di qualità, puntando sempre al successo e assestando alla concorrenza, inclusa quella dei campioni in carica, un colpo da knock-out dopo l'altro.

Adam in Paradiso



Difficoltà per Neel Jani, penalizzato anche da un errore nelle prime fasi di corsa

La Svizzera si arrende

Vittoria e passo in avanti in classifica per Adam Carroll e l'Irlanda nella sprint race di Brands Hatch, ultimo evento stagionale. Il leader di campionato ha rimontato Salvador Duran, balzato in prima posizione al primo giro, conquistando la posizione al cambio gomme, per poi chiudere in tranquillità con un vantaggio di oltre sette secondi. In seconda posizione ha concluso Narain Karthikeyan, riuscito a scavalcare a sua volta il messicano nella fase di pit-stop, mentre in quarta posizione si è confermato l'americano JR Hildebrand, vincitore di una battaglia arrivata anche al contatto diretto con Filipe Albuquerque. Solo ottavo è alla fine Neel Jani (Svizzera), che ha terminato alle spalle di Bleekemolen (Olanda) e Martin (Australia) per via di un errore alla Paddock, e si trova ora a 8 punti dalla vetta. Oltre a vedere la difesa del titolo in pericolo, la svizzera dove guardarsi anche dal ritorno del Portogallo, distanziato ora di sole 3 lunghezze.

Clivio Piccione, autore di una bella prova, è stato fermato da un problema tecnico





L'ordine di arrivo di gara 1, domenica 3 maggio 2009

- 1 - Irlanda - Adam Carroll - 18 giri 22:32.704
- 2 - India - Narain Karthikeyan - 7.230
- 3 - Messico - Salvador Duran - 12.340
- 4 - Stati Uniti d'America - JR Hildebrand - 12.689
- 5 - Portogallo - Filipe Albuquerque - 13.018
- 6 - Olanda - Jeroen Bleekemolen - 13.784
- 7 - Australia - John Martin - 15.208
- 8 - Svizzera - Neel Jani - 22.220
- 9 - Francia - Nicolas Prost - 22.945
- 10 - Italia - Vitantonio Liuzzi - 27.062
- 11 - Germania - Michael Ammermuller - 31.947
- 12 - Indonesia - Satrio Hermanto - 33.159
- 13 - Regno Unito - Dan Clarke - 33.541
- 14 - Cina - Cheng Cong Fu - 34.963
- 15 - Sudafrica - Alan Van Der Merwe - 40.488
- 16 - Malesia - Aaron Lim - 41.528

Giro più veloce: Adam Carroll - 1:12.276

Ritirati

- 16° giro - Libano - Daniel Morad
- 16° giro - Nuova Zelanda - Earl Bamber
- 8° giro - Monaco - Clivio Piccione

Non Partito

Brasile - Felipe Guimaraes



La cronaca Giro dopo giro

In partenza attacca subito Salvador Duran, che si porta al comando e prende il comando scavalcando Carroll all'ingresso della Paddock Hill. Nella stessa curva, contatto tra Albuquerque ed Hildebrand. Sia la vettura portoghese che quella statunitense continuano senza apparenti problemi, mentre Bleekemolen ha un cattivo spunto, e scivola indietro. Carroll sembra attendere alle spalle di Duran, conducendo senza problemi su Hildebrand, Albuquerque, Karthikeyan e Bleekemolen. Jani è ottavo, dietro ad Earl Bamber. Lo svizzero sbaglia però al terzo giro, andando largo alla Paddock Hill e facendosi infilare da John Martin. L'australiano rischia di guadagnare un'altra posizione quando Bamber finisce largo alla Surtees, mentre la davanti Duran non riesce ad andarsene.

Al quarto passaggio iniziano i primi pit-stop. Anticipano la sosta India, Italian, Germania e Malesia, mentre i leader aspettano un giro. Come se fosse nell'aria, Carroll passa a condurre grazie ad una sosta lenta in casa Messico. Duran è passato anche da Karthikeyan ed Hildebrand, mentre Vitantonio Liuzzi continua in una bella rimonta. Clivio Piccione, uno degli ultimi a fermarsi all'ottavo passaggio, non riesce a ripartire ed è costretto al ritiro in una nuvola di fumo.

Al decimo passaggio, Duran si riprende la terza posizione dopo un errore di Hildebrand alla Clark. Carroll intanto continua a spingere, e aumenta il progressivamente il proprio vantaggio segnando i giri più veloci della gara. L'ultima emozione arriva al quindicesimo passaggio, ancora alla Paddock Hill. Daniel Morad per il Libano si gira e finisce in sabbia, coinvolgendo Earl Bamber. Il ritiro di entrambi favorisce tra gli altri Liuzzi, che si riporta nella top-10. Carroll conclude in tranquillità mettendo un'importante ipoteca sulla conquista del titolo.



Le concitate fasi della partenza, dopo il difficile passaggio alla Paddock Hill

MOMENTO CLOU

La leadership di Salvador Duran finisce in occasione del cambio gomme. Il team irlandese è velocissimo, e Carroll bravo a dare il tutto per tutto con gomme fredde

Carroll domina

E' disarmante la superiorità di Adam Carroll a Brands Hatch. L'irlandese, partito nuovamente in pole position, ha regalato al proprio paese il successo nell'A1GP 2008/2009 con una corsa perfetta, rimediando anche ad un errore della squadra in occasione del secondo pit-stop. In seconda posizione ha concluso Jeroen Bleekemolen, davanti ad un Neel Jani mai apparso, per tutto l'arco del weekend in grado di contendere il successo finale. In quarta posizione ha chiuso Clivio Piccione dopo aver perso la piazza d'onore a casa di un pit-stop lento. Lo stesso problema ha riguarda-

to Filipe Albuquerque, che ha mancato l'aggancio al secondo posto in classifica nonostante una partenza stellare, terminando quinto. Buona prova di Salvador Duran in recupero per il Messico, e di Daniel Clarke, a tratti molto veloce e riuscito a battere l'Australia di John Martin per il settimo posto. Nona posizione per Vitantonio Liuzzi, fulmineo allo start e abile nel recuperare posizioni nella prima metà della corsa. Da segnalare un contatto iniziale tra Cina e USA che ha coinvolto anche la vettura di Narain Karthikeyan, partito nelle retrovie per problemi in qualifica.



Adam Carroll

L'errore di allineamento di Van Der Merwe ha costretto a ripetere la procedura di formazione

La cronaca Giro dopo giro

Aaron Lim finisce in pista nel giro di schieramento. Il team interviene, ma il team malese dovrà partire dai box. Problemi anche per Van Der Merwe, che sbaglia il posizionamento in griglia costringendo tutti ad un secondo giro di ricognizione. Al via Carroll non si fa beffare stavolta, mentre un contatto a tre tra Karthikeyan, Hildebrand e Cheng causa l'uscita della Safety Car: ad innescare l'incidente è la toccata tra la vettura cinese e quella americana, che al contrario delle altre due riesce a continuare pur con una

sosta forzata per il cambio del musetto. Ottima partenza di Albuquerque, che si porta al quinto posto, ma soprattutto di Liuzzi, che balza in avanti di otto posizioni. La corsa riprende al quinto giro: Carroll mantiene la leadership su Piccione, mentre Duran recupera velocemente dopo un inizio difficile. Un problema tecnico rallenta Prost e la Francia al passaggio successivo. Dopo sette giri, la battaglia infinita tra Nuova Zelanda e Australia si risolve subito a vantaggio di John Martin quando Bamber finisce nella sabbia alla Westfield. Era sesto dietro a Irlanda, Monaco, Olanda, Svizzera e Portogallo. Al giro numero 9 si apre la fine-

stra per il primo pitstop: Carroll è il primo ad infilare l'ingresso box, seguito da Albuquerque. Piccione resta in pista più di tutti, e paga la scelta precipitando dal secondo al quinto posto. Carroll ha 6 secondi su Bleekemolen, che mantiene alle spalle Neel Jani, che ha un problema ad uno scarico. La sosta ritardata aiuta invece Duran che si porta al sesto posto, scavalcando Martin. Dan Clarke fa però segnare il giro più veloce, e passa entrambi per il Regno Unito del giro di tre passaggi. Con 33 passaggi alla conclusione Carroll ha quasi otto secondi di vantaggio. Liuzzi è nono. Tutto resta tranquillo fino al ventisettesimo giro, quando

Ammermuller, a sua volta colpito da problemi ad uno scarico, viene fermato dall'elettronica della sua vettura. Poco dopo, Lim esce nuovamente di pista alla Druids, mentre si riapre la finestra per i pit-stop. Carroll rientra ancora per primo, seguito da Jani. Il cambio del team irlandese è lento facendo perdere al leader circa tre secondi. Il Portogallo perde una posizione a vantaggio di Monaco: Piccione è quarto dietro a Carroll, Bleekemolen e Jani. Non cambia nulla fino alla fine. Il vantaggio in vetta si ricostituisce. L'Irlanda è campione, oltre che il primo team a conquistare una doppietta nella stagione 2008/2009.



Dopo i guai di sabato, Vitantonio Liuzzi ha chiuso a punti

MOMENTO CLOU

Nonostante un problema sull'anteriore sinistra al secondo pit, Carroll rientra in prima posizione, ricostituendo velocemente il proprio vantaggio. Per Jani e Albuquerque le speranze finiscono...

L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 3 maggio 2009

- 1 - Irlanda - Adam Carroll - 49 giri 1:04:14.970
- 2 - Olanda - Jeroen Bleekemolen - 10.156
- 3 - Svizzera - Neel Jani - 13.564
- 4 - Monaco - Clivio Piccione - 14.293
- 5 - Portogallo - Filipe Albuquerque - 16.484
- 6 - Messico - Salvador Duran - 21.810
- 7 - Regno Unito - Dan Clarke - 23.409
- 8 - Australia - John Martin - 24.493
- 9 - Italia - Vitantonio Liuzzi - 46.014
- 10 - Francia - Nicolas Prost - 49.094
- 11 - Sudafrica - Alan Van Der Merwe - 1:13.905
- 12 - Libano - Daniel Morad - 1:16.257
- 13 - Indonesia - Satrio Hermanto - 1 giro
- 14 - Stati Uniti D'America - JR Hildebrand - 1 giro

Giro più veloce: Adam Carroll - 1:12.276

Ritirati

- 1° giro - India - Narain Karthikeyan
- 1° giro - Cina - Congfu Chen
- 7° giro - Nuova Zelanda - Earl Bamber
- 26° giro - Germania - Michael Amermuller
- 28° giro - Malesia - Aaron Lim

Non partito

Brasile - Felipe Guimaraes

Il campionato finale

1. Irlanda 112; 2. Svizzera 95; 3. Portogallo 92; 4. Olanda 75; 5. Francia 47; 6. Malesia 42; 7. Australia, Nuova Zelanda 36; 9. Monaco 35; 10. Regno Unito 28.

di Massimo Costa

Nessuno come Marcos Martinez riesce a trasformare in oro ogni situazione nella quale si ritrova. Le due vittorie di Barcellona sono state il primo esempio, ma a Spa Martinez si è ripetuto. Settimo in qualifica, il pilota spagnolo del team Pons è quindi partito dalla prima fila (i primi otto della Superpole partono a posizioni invertite in gara 1) e nuovamente ha ottenuto il miglior risultato possibile: il primo posto! Subito rapace al via, Martinez ha lasciato sul posto Marco Barba e si è involato verso una facile vittoria. Era talmente tranquillo Martinez che ad un certo punto si è dovuto risvegliare improvvisamente quando Bertrand Baguette, favolosa la sua rimonta dalla ottava alla seconda piazza, sembrava poterlo raggiungere. Per un paio di tornate, il belga sospinto a gran voce dal pubblico, gli ha rosicchiato 7-8 decimi, ma a quel punto Martinez si è portato sugli stessi tempi di Baguette e la corsa è praticamente finita. Il passo del belga del team Draco è stato impressionante e in gara 2, che lo vedrà partire dalla pole, sarà molto complicato per i rivali tenere il suo passo. Bel terzo posto di Miguel Molina, che dopo un prolungato duello con Daniil Move ha avuto la meglio. Grintoso Charles Pic, che ha preso il quarto posto all'ultima curva dell'ultimo giro mentre Move, veloce nelle prime tornate tanto da occupare il secondo posto, ha chiuso quinto. Buona la rimonta di Oliver Turvey, sesto davanti a Barba, solo settimo. Festa alla RC Motorsport per l'ottavo posto conquistato da Pasquale Di Sabatino. Il pescarese ha fatto una corsa tutta d'attacco partendo dodicesimo ed ha contenuto con bravura Chris Van der Drift. Non è stata giornata per i "redbullini" Jaime Alguersuari e Brendon Hartley. Al traguardo Frankie Provenzano e Federico Leo.



Marcos Martinez

Martinez ordina un tris



Baguette esulta dopo la superpole



Di Sabatino precede Van der Drift ed è 8°

Il rookie Leo cresce in qualifica, ma ha commesso qualche errore





La cronaca Giro dopo giro

Valles si ferma nel giro di ricognizione e non riesce a ripartire. Martinez scatta meglio di Barba che occupa la posizione del poleman. Nel corso del primo giro, Move supera Barba. Leo scatta male dalla settima fila e si ritrova penultimo. Esce di pista Marsoin e si ritira, in difficoltà anche Nebilitskiy. Al 1° giro, Martinez precede Move, Barba, Pic, Baguette, Molina, Walker, Hartley, Di Sabatino, Van der Drift. Al 4° giro, Baguette infila Pic alla Bus Stop all'esterno e subito anche Molina approfitta del momento di "stallo" del francese. Martinez al 4° giro conduce con 2"2 su Move, poi Barba, Baguette, Molina, Pic, Walker, Hartley, Di Sabatino che lotta con Van der Drift. Baguette è scatenato e agguanta il terzo posto ai danni del compagno di team Barba. Di Sabatino tiene la nona piazza, Provenzano la quindicesima, Leo è diciottesimo. Baguette è incontenibile e in due tornate

annulla il divario da Move, secondo. Al 7° giro lo raggiunge e inizia a mettergli pressione. Move non cede di un millimetro. Molina diventa quarto superando Barba mentre Hartley scivola 11° da 8° che era. Alla Bus Stop, alla conclusione del 9° giro, Baguette porta a termine il suo attacco a Move superandolo all'interno con una manovra pulita. Il divario tra Martinez e Baguette è di 3"2. La situazione al 10° giro: Martinez, Baguette, Move, Molina, Barba, Pic, Walker, Di Sabatino, Turvey che ha superato Van der Drift per il 10° posto. Provenzano cede due posizioni a Mansell e Fauzy, Leo è sempre 18°. All'11° giro, Martinez segna il tempo di 2'07"4, Baguette 2'06"6. Il vantaggio dello spagnolo scende a 2"6. Intanto, Barba perde anche il quinto posto a vantaggio di Pic. Martinez intuito l'allarme migliora i propri tempi sul giro e tiene a 2"3 Baguette al 13° giro. A 5", Move che deve guardarsi da Molina. A 8" Pic, a 10" Barba e Walker, a 12" Di Sabatino e Turvey, a 15" Van der Drift. Per il 17° posto, Leo raggiunge Provenzano, lo affian-

ca alla staccata della Bus Stop, ma poi commette un errore e si gira perdendo una decina di secondi. La corsa di Walker (6°) finisce nella ghiaia. Al 16° passaggio, Martinez ha 2"2 su Baguette, poi Move, Molina, Pic, Barba, Turvey che ha passato Di Sabatino, Van der Drift, Alguersuari. La reazione di Martinez è notevole e al 17° giro realizza il suo giro più veloce in 2'06"778 mentre Baguette risponde con 2'07"002. Move zigzaga mentre Molina lo attacca per il terzo posto e gli viene esposta la bandiera bianconera. Turvey si mette dietro Barba per la sesta posizione. Move sbaglia la variante dopo il Radillion, perde velocità e Molina sale al terzo posto. al 19° giro. Ultima tornata. Move ha perso il ritmo e viene preso da Pic che tenta di trovare un varco. Ma il francese si ritrova con Turvey alle spalle. Martinez vince la terza gara consecutiva, terzo è Molina. Pic alla ultima staccata brucia Move e fa suo il quarto posto. Quinto Move, poi Turvey, Barba, Di Sabatino, Van der Drift e Alguersuari. Provenzano è 16°, Leo 17°.



MOMENTO CLOU

La prima staccata ha visto Martinez battere Barba e conquistare così la prima posizione. Martinez ha subito allungato vincendo così la terza gara stagionale su tre disputate

L'ordine di arrivo di gara 1, sabato 2 maggio 2009

- 1 - Marcos Martinez - Pons - 22 giri 46'36"943
- 2 - Bertrand Baguette - Draco - 3"816
- 3 - Miguel Molina - Ultimate - 11"052
- 4 - Charles Pic - Tech 1 - 14"668
- 5 - Daniil Move - P1 - 14"887
- 6 - Oliver Turvey - Carlin - 15"262
- 7 - Marco Barba - Draco - 19"257
- 8 - Pasquale Di Sabatino - RC - 19"775
- 9 - Chris Van der Drift - Epsilon Euskadi - 20"051
- 10 - Jaime Alguersuari - Carlin - 30"837
- 11 - Brendon Hartley - Tech 1 - 36"491
- 12 - Adrian Zaugg - Interwetten - 37"383
- 13 - Greg Mansell - Ultimate - 38"213
- 14 - Tobias Hegewald - Interwetten - 38"466
- 15 - Fairuz Fauzy - Fortec - 52"416
- 16 - Frankie Provenzano - Prema - 1'04"325
- 17 - Federico Leo - Pons - 1'09"708
- 18 - Sten Pentus - Fortec - 1'17"802
- 19 - Julian Leal - Prema - 1'20"170
- 20 - Anton Nebilitskiy - Comtec - 1'43"028

Giro più veloce: Bertrand Baguette 2'06"518

Ritirati

- 14° giro - James Walker
- 0 giri - Alexandre Marsoin

Non Partito

Adrian Valles

Un Walker d'annata



di Massimo Costa

Voleva cancellare l'errore di gara 1 James Walker. Un'uscita di pista sciocca quando era sesto. E ci è riuscito in pieno vincendo la sua prima corsa stagionale, la seconda in World Series Renault dopo quella ottenuta nel 2007. Walker, del P1 Motorsport, era partito male, scivolando al quarto posto dalla prima fila (secondo tempo in Superpole). Baguette davanti spingeva forte e sembrava irraggiungibile.

Al 7° giro, Walker ha completato il pit-stop, Baguette all'11° passaggio, ma quando è tornato in pista, l'inglese gli era davanti. Merito di una serie di giri velocissimi e di un sottosterzo che ha impedito a Baguette di tirare al massimo. A differenza degli altri piloti, il belga della Draco, per una scelta fatta in qualifica, ha dovuto cambiare le ruote posteriori e si è trovato a dover lottare con un forte sottosterzo: "Le gomme anteriori erano praticamente finite", ha commentato Baguette, impossibilitato nel dare la caccia a Walker. Ma il secondo posto, come in gara 1, gli permette di avvicinare Marcos Martinez. Lo spagnolo di Pons ha comunque concluso al quinto posto rimanendo al comando della classifica generale. Bel terzo posto di Miguel Molina, il secondo consecutivo, mentre Daniil



Vincini (P1) guarda Walker

Move ha retto fino al termine al quarto posto. Buona gara di Jaime Alguersuari, orfano del suo ingegnere di pista impegnato in A1 Grand Prix con il team Svizzera. Il pilota del team Carlin ha pagato caro l'errore del set-up modificato in Superpole, che non gli ha permesso di rendere al meglio: "Per questa gara avevo un ingegnere del team Carlin che corre nella F.3 Euro Series. Non conosceva la

macchina, ma è stato comunque bravo. L'unico errore nella Superpole, con una modifica che non mi ha permesso di progredire nei tempi. Ma il weekend è andato bene, due volte a punti con una macchina che per noi rookie è molto difficile, soprattutto per noi (si riferisce a Hartley e Turvey, ndr) che arriviamo dalla F.3 inglese, nella gestione delle gomme". A punti anche Adrian Zaugg, Greg Mansell e Brendon Hartley. Pasquale Di Sabatino ha disputato l'ennesima ottima gara e per la terza volta si è piazzato ottavo. Frankie Provenzano ha visto nuovamente l'arrivo, al 14° posto. Un weekend decisamente positivo dopo quello difficile di Barcellona. Da segnalare un piccolo errore nel pit-stop quando si è fermato nella piazzola della... Comtec. Federico Leo ha corso con la febbre e dopo aver sbagliato ancora una volta la partenza, ha terminato diciassettesimo.

Martinez, Alguersuari e Turvey



L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 3 maggio 2009

- 1 - James Walker - P1 - 21 giri 47'45"056
- 2 - Bertrand Baguette - Draco - 6"421
- 3 - Miguel Molina - Ultimate - 11"983
- 4 - Daniil Move - P1 - 18"066
- 5 - Marcos Martinez - Pons - 18"982
- 6 - Jaime Alguersuari - Carlin - 19"008
- 7 - Adrian Zaugg - Interwetten - 22"645
- 8 - Pasquale Di Sabatino - RC - 23"839
- 9 - Greg Mansell - Ultimate - 24"362
- 10 - Brendon Hartley - Tech 1 - 26"984
- 11 - Sten Pentus - Fortec - 28"785
- 12 - Marco Barba - Draco - 42"898
- 13 - Frankie Provenzano - Prema - 43"563
- 14 - Oliver Turvey - Carlin - 43"745 *
- 15 - Fairuz Fauzy - Fortec - 48"144 *
- 16 - Tobias Hegewald - Interwetten - 48"874
- 17 - Federico Leo - Pons - 57"682
- 18 - Julian Leal - Prema - 1'07"675

* Penalizzati di 25"

Giro più veloce: James Walker 2'04"030

Ritirati

- 10° giro - Charles Pic
- 10° giro - Anton Nebilitskiy
- 1° giro - Adrian Valles
- 1° giro - Chris Van der Drift

Il campionato

- 1. Martinez 45; 2. Baguette 37; 3. Walker 24; 4. Molina 21; 5. Valles, Van der Drift, Pic 16; 8. Move 15; 9. Pentus 14; 10. Turvey, Alguersuari, Zaugg 12; 13. Di Sabatino 9; 14. Fauzy 7; 15. Barba 4; 16. Hartley, Mansell 3.



La battaglia per il terzo posto tra Molina e Pic

La cronaca Giro dopo giro

Baguette è una molla al via, non Walker che viene superato da Molina e Pic. Molina all'Eau Rouge tenta l'attacco al belga della Draco, ma desiste. Al 1° giro, Baguette, Molina, Pic, Walker, Move, Martinez, Barba, Valles, Van der Drift. Pic a Le Combes affianca all'esterno Molina, lo spagnolo è leggermente lungo ed entrambi tagliano la variante passando sull'erba. Walker ne approfitta e balza secondo davanti a Molina, Move e Pic. Poche curve dopo, Van der Drift finisce nella pancia della Dallara del suo compagno di squadra Valles. Entrambi sbattono contro le gomme. Entra per due giri la safety-car. Al restart, Martinez, settimo, arriva lungo a La Source e viene infilato dal duo Carlin Alguersuari-Turvey. Baguette tiene con autorità la testa della corsa, poi Walker, Molina, Move, Pic, Barba, Turvey, Alguersuari, Di Sabatino, Fauzy, Vanno al cambio gomme Martinez, Zaugg, Hartley, Mansell. Provenzano è 12°, Leo 17°. Al 7° giro pit-stop per Walker e Pic che però perde molti secondi per la difficoltà nel montare la ruota anteriore destra. Baguette ha un vantaggio di 2"7 su Molina e 4"3 su Move. Pic, questa volta da solo, taglia la variante di Les Combes. 8° giro: pit-stop per Barba e Alguersuari. L'ultima tornata disponibile per il cambio gomme è la dodicesima. Si fermano per il pit

Turvey e Move. Barba al 9° giro va lungo a Les Combes nel tentativo di sorpasso a Move, appena uscito dai box. Al 10° giro, Baguette ha 3"6 su Molina, 11"7 su Di Sabatino attaccato da Fauzy, poi Hegewald, Pentus, Leo, Leal: tutti questi piloti ancora devono effettuare la sostituzione degli pneumatici. Problemi ai box per Nebilitskiy. Molina e Di Sabatino all'11° giro cambiano le gomme. Baguette aspetta l'ultimo momento disponibile per imboccare la pitlane. Pic si ritira. Il belga rientra in pista alle spalle di Walker che si era fermato al 7° passaggio. Fauzy del team Fortec è in testa ma ancora non si è fermato al 13° giro: la finestra per il pit-stop chiudeva al 12° giro. Quando finalmente al 14° passag-

gio Fauzy si ferma, Walker è in testa con 2"2 su Baguette, terzo è Molina o Move, Martinez, Alguersuari, Turvey, Barba, Zaugg, Di Sabatino. Provenzano 16°, Leo 17°. Walker è determinatissimo e gira mediamente 3 decimi più veloce di Baguette. Turvey supera Alguersuari a Les Combes, Barba che li segue alla curva 10 perde aderenza e va in testacoda. Walker vince battendo Baguette e Molina. Poi Move, Turvey che supera all'ultima curva Martinez il quale respinge l'assalto di Alguersuari. Poi Zaugg, Di Sabatino ancora a punti col 9° posto e Mansell. Provenzano è 15°, Leo 17°. Turvey subirà 25" di penalità per avere utilizzato una parte di pista non permessa (oltre il cordolo) per passare Martinez.

MOMENTO CLOU

Baguette è primo quando entra ai box per il cambio gomme all'11° giro, ma quando torna in pista si ritrova alle spalle di Walker, fermatosi al 7° giro



Tutti in... Campos

La F.3 Italia si appresta a vivere la seconda annata del periodo Fiat. Una crescita graduale, ma importante, sta accompagnando la categoria che ormai, si può dire con certezza, è uscita dal pantano nel quale era precipitata dalla fine degli anni Novanta fino al 2007. Una ricostruzione vera e propria che ha convinto team storici per la categoria, come Prema e RC Motorsport, a riconsiderare un ritorno nella serie tricolore. La conferma della possibilità che i primi tre classificati del campionato 2009 potranno guidare la Ferrari F60 alla fine della stagione, tiene alto l'interesse generale. Anche se l'attesa invasione di piloti europei non c'è stata. La prima prova del campionato si svolgerà sul circuito di Adria, dove sono attesi una ventina di piloti. Un numero da sogno per la F.3

italiana. Chi sono i favoriti? I numerosi test invernali indicano che Daniel Campos-Hull, pilota spagnolo del team Prema, è senza dubbio l'uomo da battere. Vice campione della F.BMW tedesca, protagonista della F.3 Euro Series nel 2008, Campos darà del filo da torcere a tutti, a partire dal suo compagno di squadra Francesco Castellacci, alla terza stagione nella categoria dopo l'esperienza inglese nel 2007 e quella italiana nel 2008 con Lucidi. Il team campione in carica con Mirko Bortolotti (ora in F.2) presenta i già navigati Giovanni Nava e Francesco Prandi e il rookie Sergio Campana, voglioso di lottare subito per la vittoria. BVM Target porta al debutto i veloci Daniel Zampieri, in arrivo dalla F.Renault, e il campione della F.Azzurra Edoardo Liberati. RC

Motorsport ci prova con il greco Stefanos Katsimis, rivelazione della Azzurra. I fratelli Glorioso correranno sotto le insegne della famiglia, Corbetta si avvarrà del bravo Salvatore Ciatelli, atteso al salto di qualità, e di Michele Faccin, debuttante vice campione della F.Renault Italia che si dividerà con la European F.3 Open. Europa Corse ha Michael Dalle Stelle, già in F.3 e recentemente nella GP2 Asia, e Matteo Meneghello, che a 27 anni ritorna nelle formule dopo esperienze con le vetture GT. Alan Racing coraggiosamente porterà in pista le Mygale e per farlo avrà un pilota di esperienza come Pablo Sanchez, nel 2008 in World Series Renault, e Angelo Comi. Ghinzani ha perso all'ultimo minuto Edoardo Piscopo e dovrebbe accordarsi con Marco Zipoli.



Gli iscritti

Lucidi: Giovanni Nava - Francesco Prandi - Sergio Campana

Prema: Francesco Castellacci - Daniel Campos

BVM Target: Daniel Zampieri - Edoardo Liberati

Gloria: Giulio Glorioso - Federico Glorioso

RC Motorsport: Stefanos Kamitsakis

RP Motorsport: Kevin Ceccon

Corbetta: Salvatore Ciatelli - Michele Faccin

Alan Racing: Angelo Comi - Pablo Sanchez

Ghinzani: Alessandro Cicognani - Marco Zipoli

Europa Corse: Matteo Meneghello - Michael Dalle Stelle

Il calendario 2009

10 maggio - Adria

7 giugno - Mugello

21 giugno - Mugello

19 luglio - Misano

2 agosto - Varano

6 settembre - Imola

20 settembre - Vallelunga

18 ottobre - Monza





Ricciardo mette

Renger Van der Zande e Daniel Ricciardo sono stati i vincitori delle due gare della F.3 britannica a Silverstone. Per l'olandese, un successo incredibile se si considera che ha raggiunto l'accordo con Hitech solamente poche ore prima di partire per Silverstone. E che ha conosciuto la monoposto della squadra di Hayle solamente nelle prove libere percorrendo 29 giri prima di entrare in qualifica. Ricciardo invece, non ha fatto altro che confermare la propria superiorità in classifica generale, pur essendo un rookie.

In gara 1, Van der Zande, che ricordiamo arriva da due stagioni nella F.3 Euro Series, è scattato meglio del poleman Max Chilton portandosi in prima posizione. L'in-

glese del team Carlin ha cercato di tenere sotto pressione Van der Zande, ma questi si è difeso molto bene non commettendo alcun errore. Primo podio nella F.3 per il brasiliano Adriano Buzaid che nella prima parte della corsa è riuscito a tenere il passo dei duellanti Van der Zande-Chilton, ma poi ha perso progressivamente metri. Ma ha tenuto lontano Riki Christodoulou, quarto al traguardo. Il pilota del team Fortec ha tenuto a freno Daniel Ricciardo, buon quinto dopo essere partito dalla undicesima posizione. Alle sue spalle, Daisuke Nakajima, Walter Grubmuller e Nick Tandy, con la Mygale, il quale dopo una qualifica negativa è ben risalito fino all'ottava piazza.

La seconda corsa non è sfuggita a Ricciardo che così ha portato a tre i successi nella F.3 inglese su quattro gare disputate. Al via è stato Chilton ad affrontare per primo la prima curva, ma Ricciardo con una coraggiosa manovra nella veloce Stowe lo ha superato quando al termine della corsa mancavano tre giri. Chilton si è trovato in difficoltà con il cambio ed ha perso anche la seconda posizione a vantaggio di Christodoulou. A Chilton non è rimasto altro che cercare di conservare almeno il terzo gradino del podio tenendo a bada Daisuke Nakajima, quarto. Una perdita di potenza al motore ha relegato Van der Zande al dodicesimo posto finale.



L'ordine di arrivo di gara 1, domenica 3 maggio 2008

- 1 - Renger Van der Zande (Dallara 308-Mercedes) - Hitech - 30'52"430
- 2 - Max Chilton (Dallara 308-Volkswagen) - Carlin - 0"453
- 3 - Adriano Buzaid (Dallara 308-Volkswagen) - T Sport - 1"721
- 4 - Riki Christodoulou (Dallara 308-Mercedes) - Fortec - 4"283
- 5 - Daniel Ricciardo (Dallara 308-Volkswagen) - Carlin - 4"809
- 6 - Daisuke Nakajima (Dallara 308-Mercedes) - Raikkonen - 6"299
- 7 - Walter Grubmuller (Dallara 308-Mercedes) - Hitech - 8"493
- 8 - Nick Tandy (Mygale M09-Mercedes) - JTR - 9"047
- 9 - Henry Arundel (Dallara 308-Volkswagen) - Carlin - 16"416
- 10 - Carlos Huertas (Dallara 308-Mercedes) - Raikkonen - 16"489
- 11 - Oliver Oakes (Dallara 308-Volkswagen) - Carlin - 23"146
- 12 - Wayne Boyd (Dallara 308-Volkswagen) - T Sport - 23"685
- 13 - Gabriel Dias (Dallara 307-Mugen) - T Sport - 33"156
- 14 - Victor Garcia (Dallara 308-Mercedes) - Fortec - 33"541
- 15 - Daniel McKenzie (Dallara 307-Mercedes) - Fortec - 35"647
- 16 - Hywel Lloyd (Dallara 308-Mugen) - CF - 36"355
- 17 - Stephane Richelmi (Dallara 308-Mercedes) - Barazi/Epsilon - 40"827
- 18 - Victor Correa (SLC-Mugen) - Litespeed - 52"512
- 19 - Max Snegirev (Dallara 307-Mugen) - West Tec - 1'20"724

L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 3 maggio 2008

- 1 - Daniel Ricciardo (Dallara 308-Volkswagen) - Carlin - 30'46"091
- 2 - Riki Christodoulou (Dallara 308-Mercedes) - Fortec - 1"963
- 3 - Max Chilton (Dallara 308-Volkswagen) - Carlin - 4"755
- 4 - Daisuke Nakajima (Dallara 308-Mercedes) - Raikkonen - 5"046
- 5 - Nick Tandy (Mygale M09-Mercedes) - JTR - 13"029
- 6 - Henry Arundel (Dallara 308-Volkswagen) - Carlin - 22"007
- 7 - Walter Grubmuller (Dallara 308-Mercedes) - Hitech - 23"770
- 8 - Carlos Huertas (Dallara 308-Mercedes) - Raikkonen - 25"434
- 9 - Oliver Oakes (Dallara 308-Volkswagen) - Carlin - 26"781
- 10 - Adriano Buzaid (Dallara 308-Volkswagen) - T Sport - 27"439
- 11 - Wayne Boyd (Dallara 308-Volkswagen) - T Sport - 27"875
- 12 - Renger Van der Zande (Dallara 308-Mercedes) - Hitech - 29"287
- 13 - Hywel Lloyd (Dallara 308-Mugen) - CF - 29"869
- 14 - Gabriel Dias (Dallara 307-Mugen) - T Sport - 32"553
- 15 - Daniel McKenzie (Dallara 307-Mugen) - Fortec - 33"269
- 16 - Victor Garcia (Dallara 308-Mercedes) - Fortec - 33"539
- 17 - Stephane Richelmi (Dallara 308-Mercedes) - Barazi/Epsilon - 50"656
- 18 - Victor Correa (SLC-Mugen) - 52"572

Il campionato

1. Ricciardo 68; 2. Tandy 40; 3. Christodoulou 39; 4. Chilton 37; 5. Grubmuller 36.



**A sinistra,
Van der Zande
vincitore in gara 1.
Nella foto grande,
il poleman Chilton
al via di gara 2
precede Ricciardo**

Mendez leader senza vittorie



Adrian Campos e Celso Miguez sono i vincitori della prima tappa della European F.3 Open, che non è altro che la ex F.3 spagnola in quanto a organizzazione (GT Sport) e team. Anche i piloti sono praticamente gli stessi, vanno aggiunti alcuni italiani come Michele Faccin o Samuele Buttarelli.

Il pilota valenciano Adrian Campos si è imposto con autorità nella prima prova che si è corsa sabato 2 maggio sul circuito di Valencia. Al via, Campos non ha avuto remore e si è portato al comando della corsa aumentando giro dopo giro il vantaggio sul gruppo, capitanato inizialmente da Jesse Krohn. Ma il finlandese della RP Motorsport è poi stato superato dal compagno di squadra Stefano Bizzarri che ha così visto il traguardo al secondo posto. Il migliore risultato da quando il giovane pilota italiano corre nella F.3. Bravo Krohn che è stato il migliore tra coloro che utilizzano le Dallara 306. Campos ha vinto in tranquillità segnando anche il giro più veloce della gara. Che ha trovato in Bruno Mendez il grande "agitatore". Partito diciannovesimo, lo spagnolo di Campos ha saputo rimontare fino al quarto posto finale. Per quanto riguarda gli altri italiani, Samuele Buttarelli si è dovuto ritirare, Michele Faccin ha concluso ottavo, David Fumanelli tredicesimo, Kevin Cecon quindicesimo.

La seconda gara della European F.3 Open a Valencia ha segnato la vittoria di Celso Miguez del team Drivex. Partito dalla posizione del poleman grazie al 6° posto acquisito in gara (griglia invertita) il pilota spagnolo si è immediatamente portato in prima posizione mentre dietro Adrian Campos, vincitore di gara 1, è entrato in contatto con Jesse Krohn ed entrambi si sono ritirati. Miguez ha dovuto guardarsi dal ritorno di Bruno Mendez, che in più di una occasione ha tentato di conquistare la leadership della gara. Ma Miguez ha tenuto duro tagliando per primo il traguardo e per il team Drivex, al debutto nella categoria, non poteva esserci migliore inizio. Terzo, solitario, Jonathan Legris mentre al quarto posto ha concluso Michele Faccin, primo degli italiani. Stefano Bizzarri ha terminato settimo. Con il secondo posto di gara 2, Mendez guida il campionato.





Bruno Mendez
leader del nuovo campionato
European F.3 Open.
In basso, Adrian Campos
vincitore di gara 1



L'ordine di arrivo di gara 1, sabato 2 maggio 2008

- 1 - Adrian Campos (Dallara 308) - Campos - 17 giri 26'25"006
- 2 - Stefano Bizzarri (Dallara 308) - RP - 7"980
- 3 - Jesse Krohn (Dallara 306) - RP - 8"934
- 4 - Bruno Mendez (Dallara 308) - Campos - 10"832
- 5 - Jonathan Legris (Dallara 306) - De Villota - 12"566
- 6 - Celso Miguez (Dallara 308) - Drivex - 14"858
- 7 - Callum MacLeod (Dallara 306) - West Tec - 18"216
- 8 - Michele Faccin (Dallara 306) - Hache - 19"655
- 9 - Cristian Ebbesvik (Dallara 308) - West Tec - 22"065
- 10 - Augusto Scalbi (Dallara 308) - GTA - 24"803
- 11 - Carmen Jorda (Dallara 306) - GTA - 25"365
- 12 - Sergio Canamasas (Dallara 308) - De Villota - 27"625
- 13 - David Fumanelli (Dallara 308) - RP - 28"753
- 14 - Luis Villalba (Dallara 306) - Drivex - 30"501
- 15 - Kevin Ceccon (Dallara 308) - RP - 30"556
- 16 - Edgar Fernandez (Dallara 306) - Hache - 31"178
- 17 - Tonio Fernandez (Dallara 306) - Hache - 39"527
- 18 - Bruno Palli (Dallara 306) - Campos - 45"427
- 19 - Borja Signes (Dallara 306) - Llusia - 57"390
- 20 - Kristjan Einar (Dallara 306) - West Tec - 58"096

Giro più veloce: Adrian Campos 1'32"285

Ritirati

- 11° giro - Jorge Clara
- 10° giro - Samuele Buttarelli

L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 3 maggio 2008

- 1 - Celso Miguez (Dallara 308) - Drivex - 16 giri 24'48"066
- 2 - Bruno Mendez (Dallara 308) - Campos - 0"260
- 3 - Jonathan Legris (Dallara 306) - De Villota - 8"371
- 4 - Michele Faccin (Dallara 306) - Hache - 14"213
- 5 - Augusto Scalbi (Dallara 308) - GTA - 14"742
- 6 - Callum MacLeod (Dallara 306) - West Tec - 21"582
- 7 - Stefano Bizzarri (Dallara 308) - RP - 22"689
- 8 - Tonio Fernandez (Dallara 306) - Hache - 23"457
- 9 - Edgar Fernandez (Dallara 306) - Hache - 24"057
- 10 - Cristian Ebbesvik (Dallara 308) - West Tec - 25"310
- 11 - Sergio Canamasas (Dallara 308) - De Villota - 29"954
- 12 - Kevin Ceccon (Dallara 308) - RP - 35"662
- 13 - David Fumanelli (Dallara 308) - RP - 37"958
- 14 - Bruno Palli (Dallara 306) - Campos - 40"601
- 15 - Luis Villalba (Dallara 306) - Drivex - 44"039
- 16 - Kristjan Einar (Dallara 306) - West Tec - 57"440
- 17 - Jorge Clara (Dallara 306) - Campos - 1'08"944
- 18 - Samuele Buttarelli (Dallara 308) - De Villota - 1 giro

Giro più veloce: Bruno Mendez 1'32"135

Ritirati

- 3° giro - Adrian Campos
- 4° giro - Jesse Krohn
- 5° giro - Carmen Jorda
- 9° giro - Borja Signes

Il campionato

- 1. Mendez 19; 2. Miguez 17; 3. Campos 16; 4. Bizzarri 15; 5. Legris 14.

Tutti con motore Toyota

Costa mette all'angolo Da Costa



di Massimo Costa
Photo Pellegrini

Incontenibile. Albert Costa a Spa ha vissuto un weekend da favola: pole e due vittorie ed ora anche la leadership in campionato. Lo spagnolo, assistito da una monoposto perfetta preparatagli dalla Epsilon Euskadi, avrebbe praticamente fatto l'en-plein se in gara 1 a Barcellona non fosse stato squalificato.

In Gara 1, Costa non è velocissimo nell'avvio dalla pole, ma gli basta per tenere la prima posizione davanti a Magnussen, che taglia la pista mettendosi davanti a Da Costa. Il danese del Motopark va subito all'attacco di Costa che si difende bene alla prima staccata dopo il Radillion. Arriva però un pelo lungo alla variante, mette due ruote sulla terra, ma compie un vero miracolo non permettendo a Magnussen di scavalcarlo. Costa transita al comando al 1° giro davanti a Magnussen, Da Costa, Vergne, Quaife-Hobbs, Berthon, Monras. Mancinelli è 15°. Da Costa rompe gli indugi e supera Magnussen, Monras ci rimette la sospensione anteriore su un cordolo e si ritira. Al 4° giro, Magnussen perde due posizioni, passato da Vergne e Quaife-Hobbs. Costa prende il largo ed ha un vantaggio di

3" al 5° passaggio. 9° giro: Costa, Da Costa, Vergne, Quaife-Hobbs, Magnussen, Melker, Berthon, Munoz, Sorensen, Pic. Mancinelli è 13°, Scionti si divincola nelle retrovie. E' bagarre tra Melker e Berthon, con quest'ultimo che "spinge" l'olandese, ma non guadagna la posizione. Calado supera Kronenberger per l'11° posto e il tedesco è nel mirino di Mancinelli. Ultimo giro: Costa ha 3"6 su Da Costa, Vergne è terzo ma ha incollato alle spalle Quaife-Hobbs. Più staccato Magnussen. Vergne si difende dal pilota inglese guidando con sicurezza, vuole il terzo gradino del podio. Costa vince, confermandosi l'uomo da battere e precede Da Costa, Vergne, Quaife-Hobbs e Magnussen. Mancinelli termina al 13° posto, sfortunato al via quando ha perso tempo per evitare Derani fermo davanti a lui col motore spento. Scionti è 31° a 1 giro dopo aver sostituito il musetto danneggiato al primo giro, chiuso a sandwich alla bus stop.

Costa, come nella corsa del sabato, ha azzeccato la partenza di **Gara 2** e nel corso del primo giro ha tenuto la prima posizione nonostante gli attacchi duri del suo principale rivale in questa stagione: Antonio Felix Da Costa del team Motopark. Poi, dopo la sfuriata iniziale del portoghese, Costa ha guadagnato

metri su metri. L'ingresso in pista della safety-car per l'incidente in pieno rettilo tra Carlos Munoz e Nigel Melker, non lo ha scalfito; Costa alla ripartenza, con gomme fredde, ha dato una ulteriore dimostrazione della sua classe mettendo subito 1"2 su Quaife-Hobbs, che nel frattempo aveva passato Da Costa. Il portoghese però, si è ripreso il 2° posto con un sorpasso deciso sull'inglese compagno di team. Niente da fare per i piloti SG Formula, in particolare Jean Eric Vergne e Miki Monras, che stanno subendo la superiorità di Costa, punta di diamante della Epsilon Euskadi, e dei ragazzi Motopark. Ancora una bella dimostrazione di forza di Kevin Magnussen, in assoluto il miglior rookie del weekend, e quarto in gara 2. Nella bagarre si vede che ancora deve arrendersi alla maggiore esperienza di Costa e Da Costa, ma il fatto che comunque riesce a tenere il loro passo è straordinario. Buona prova di Monras che ha recuperato il quinto posto superando il compagno Vergne, che poi è stato passato anche da Nathanael Berthon e James Calado. Daniel Mancinelli lottava per entrare nella top ten quando è finito nella ghiaia. Da ultimo ha concluso ventesimo. Federico Scionti viaggiava attorno alla ventesima piazza quando si è ritirato per uscita di pista.



Alkbert Costa si gode il doppio successo ottenuto a Spa con la monoposto del team Euskadi



L'ordine di arrivo, sabato 2 maggio 2009

- 1 - Albert Costa - Epsilon Euskadi - 12 giri 28'00"641
- 2 - Antonio Felix Da Costa - Motopark - 3'025
- 3 - Jean Eric Vergne - SG - 5'973
- 4 - Adrian Quaife Hobbs - Motopark - 6"309
- 5 - Kevin Magnussen - Motopark - 7"815
- 6 - Nigel Melker - MP - 14"553
- 7 - Nathanael Berthon - Epsilon Euskadi - 14"604
- 8 - Carlos Munoz - Epsilon Euskadi - 15"918
- 9 - Marco Sorensen - Motopark - 16"277
- 10 - Arthur Pic - SG - 18"142
- 11 - James Calado - Fortec - 20"917
- 12 - Patrick Kronenberger - Iquick - 22"799
- 13 - Daniel Mancinelli - One - 23"932
- 14 - Johan Jokinen - Iquick - 27"093
- 15 - Luciano Bacheta - Epsilon Sport - 28"299
- 16 - Genis Olive - Jenzer - 28"874
- 17 - Nico Muller - Jenzer - 29"244
- 18 - Daniel De Jong - MP - 30"062
- 19 - Adam Kout - Krenek - 30"717
- 20 - Luis Derani - Motopark - 31"639
- 21 - Juan Jacobo - Motopark - 34"472
- 22 - Dominic Storey - SG - 38"366
- 23 - Arno Santamato - Epsilon Sport - 39"904
- 24 - Will Stevens - Fortec - 40"135
- 25 - Adam Christodoulou - MP - 40"795
- 26 - Fabien Thuner - Jenzer - 42"539
- 27 - Fredrik Blomstedt - Fortec - 43"130
- 28 - Hugo Valente - SG - 46"474
- 29 - Kevin Kleveros - Fortec - 49"141
- 30 - Jakub Knoll - Krenek - 58"128
- 31 - Federico Scionti - One - 1 giro

Giro più veloce: Albert Costa 2'20"081

Ritirati

2° giro - Miki Monras

L'ordine di arrivo, domenica 3 maggio 2009

- 1 - Albert Costa - Epsilon Euskadi - 11 giri 27'31"983
- 2 - Antonio Felix Da Costa - Motopark - 1"249
- 3 - Adrian Quaife Hobbs - Motopark - 1"989
- 4 - Kevin Magnussen - Motopark - 4"548
- 5 - Miki Monras - SG - 6"756
- 6 - Nathanael Berthon - Epsilon Euskadi - 8"008
- 7 - James Calado - Fortec - 9"976
- 8 - Jean Eric Vergne - SG - 10"310
- 9 - Arthur Pic - SG - 10"490
- 10 - Nico Muller - Jenzer - 11"969
- 11 - Patrick Kronenberger - Iquick - 16"104
- 12 - Luciano Bacheta - Epsilon Sport - 17"221
- 13 - Genis Olive - Jenzer - 17"642
- 14 - Johan Jokinen - Iquick - 17"914
- 15 - Marco Sorensen - Motopark - 18"557
- 16 - Dominic Storey - SG - 19"583
- 17 - Juan Jacobo - Motopark - 22"889
- 18 - Adam Christodoulou - MP - 24"227
- 19 - Daniel De Jong - MP - 25"977
- 20 - Daniel Mancinelli - One - 27"104
- 21 - Hugo Valente - SG - 33"886
- 22 - Will Stevens - Fortec - 33"952
- 23 - Fredrik Blomstedt - Fortec - 35"265
- 24 - Arno Santamato - Epsilon Sport - 35"440
- 25 - Fabien Thuner - Jenzer - 37"149
- 26 - Jakub Knoll - Krenek - 42"269
- 27 - Kevin Kleveros - Fortec - 43"905

Giro più veloce: Albert Costa 2'19"610

Ritirati

1° giro - Carlos Munoz

1° giro - Nigel Melker

1° giro - Luis Derani

6° giro - Adam Kout

8° giro - Federico Scionti

Il campionato

1. Costa 47; 2. Da Costa 46; 3. Berthon 24; 4. Monras 22; 5. Quaife-Hobbs 21; 6. Magnussen 14; 7. Muller, Vergne 13; 9. Calado 10; 10. Mancinelli, Kronenberger 9.



Il rookie da



top five

di Antonio Caruccio

Giovanni Venturini, nato a Vicenza il 9 novembre del 1991 è al suo primo anno di gare in monoposto, dopo una breve carriera in kart. Chiamato Raikkonen dagli amici, per la loquacità simile al campione finlandese e la propensione per ottenere fin da subito risultati importanti, Venturini è reduce da un buon esordio nel Campionato Italiano Formula Renault 2000. Sulla pista di Monza, lo scorso 5 aprile ha conquistato il podio in gara 2 piazzandosi terzo.

- Raccontaci come è andato il tuo esordio nella gara di Monza.

“È stata una gara molto intensa. Nella prima manche sono purtroppo stato coinvolto nell'incidente della prima curva che ha messo fine anticipatamente ad una corsa in cui avevo delle buone potenzialità. Scattavo dalla quarta piazza in griglia e pensavo di poter provare a mantenere quella posizione sino alla bandiera a scacchi. Così purtroppo non è stato, ma mi ritengo molto soddisfatto del risultato ottenuto nella seconda manche, dove ho potuto raccogliere un terzo posto. Era per me il primo podio nella serie tricolore ed è stata un'emozione molto forte. Sono partito bene, ma vincere non sarebbe stato realistico, in quanto il mio compagno di squadra Stefano Comini era veramente in forma nella sua pista preferita”.

- Quali aspettative per il prosieguo della stagione 2009 nel Renault Italia?

“Spero di poter correre sempre al massimo delle mie potenzialità e raccogliere anche qualche podio nell'arco della stagione. Il mio target sarebbe quello di poter stare nei primi cinque, ma c'è da considerare che ci sono tanti piloti che possono lottare per il vertice. C'è Daniel Mancinelli che è al terzo anno nella categoria ed è senza dubbio un ragazzo di grande esperienza. Ci sono i miei stessi compagni di squadra che sono molto veloci e con cui devo sempre confrontarmi per tirare fuori il meglio di me”

- Come ti sei trovato al debutto con la Tatuus?

“La Formula Renault è una monoposto molto particolare da guidare. A volte, se la messa a punto non è ottimale, devi riuscire a sovrastare quelli che possono essere alcuni imprevisti derivanti dal comportamento della vettura. Sono ancora molto giovane ed inesperto con questa macchina, devo fare dei chilometri per riuscire ad adattarmi in fretta allo stile di guida necessario. D'altronde nella mia carriera sino ad ora ho guidato per qualche anno il kart, dove dopo aver disputato la WSK con CRG sono approdato alla corte CO2 Motorsport di Ezio Cosmai. Ora sono loro che mi stanno aiutando ad adattarmi in fretta a questa monoposto, e i risultati per ora raccolti ripagano gli sforzi compiuti, ma non mi voglio fermare qui”.

Hirschi va in fuga

Bella vittoria di Jonathan Hirschi nella prima gara belga di Spa-Francorchamps, del Megane Trophy 2009. Il pilota elvetico del team TDS si è dimostrato essere il più competitivo della serie a ruote coperte del costruttore francese, perché è riuscito a vincere nonostante una penalità di dieci secondi inflittagli per partenza anticipata dai commissari di gara. Hirschi ha lasciato il comando della gara solo al settimo giro, in occasione del pit-stop, quando al comando è transitato Mike Verschuur, che non è riuscito ad arginare sul passo di gara lo strapotere di Hirschi. Sul terzo gradino del podio ha chiuso Matthieu Cheruy con la Megane del team Tech 1 con un ritardo però di ben 16 secondi. Al quarto posto Jean-Philippe Madonia conquista la vittoria tra i piloti gentleman. Buona prestazione per i colori italiani. Undicesima posizione per Lorenzo Bontempelli, primo pilota tricolore nella graduatoria, con la vettura del team Oregon, con anche Pierre Hirschi tredicesimo. Sedicesimo posto invece per Giovanni Seminara, mentre l'alfiere del team Brixia, Angelo Baiguera, si è ritirato al quinto giro di corsa.

Jonathan Hirschi si ripete poi in gara 2. Lo svizzero coglie il successo in una corsa che ha visto per ben due volte l'ingresso in pista della safety car, superando il compagno di squadra Pierre Thiriet all'ultimo giro. Successo importantissimo in previsione del campionato dato che il rivale diretto dell'alfiere del team TDS, Mike Verschuur non ha nemmeno preso il via della gara, dopo aver conquistato la seconda piazzola di partenza in

qualifica. Incidente di gruppo nel corso della prima tornata che coinvolge le Megane di Jean-Philippe Madonia, Hoevert Vos, Giovanni Seminara e Harrie Kolen, costringendo la direzione gara a mandare in pista la vettura di sicurezza. Al restart, Hirschi mantiene il comando su Thiriet, Nick Catsburg, David Dermont, Lorenzo Bontempelli e Michaël Rossi, che era scattato dall'ultima fila dopo la cancellazione dei suoi tempi in qualifica. Intanto la battaglia tra Thiriet, Catsburg e Rossi favorisce la fuga di Hirschi. Mentre i leader della gara sono ai box per il pit stop obbligatorio, una foratura ferma Delhez al Radillon. Con la Safety, in vetta alla classifica si ritrova Thiriet, seguito da Catsburg ed in terza posizione l'italiano Bontempelli alla guida della vettura del team Oregon. Bandiera verde e si riparte. Thiriet riparte agevolmente mentre problemi tecnici bloccano Catsburg. Rossi si proietta poi in seconda posizione superando Hirschi e Ten Brinke. Rossi si porta all'attacco di Thiriet alla Bus Stop, ma il francese del team TDS tiene testa. Alla tornata successiva, Rossi prova la stessa manovra finendo in testacoda, rientrando quarto. Decisivo l'ultimo giro per l'esito della corsa, con Hirschi che a Les Combes super il compagno di squadra portandosi in vetta alla gara. Rossi si consola col podio conquistato su Ten Brinke nelle ultime curve. Ottima performance di Lorenzo Bontempelli, che conclude la corsa in ottava posizione assoluta, ma vince la classifica riservata ai gentlemen.

L'ordine di arrivo di gara 1, sabato 2 maggio 2008

- 1 - Jonathan Hirschi - TDS - 15 giri in 38'12"865
- 2 - Mike Verschuur - Verschuur - 5"364
- 3 - Matthieu Cheruy - Tech 1 - 15"961
- 4 - Jean-Philippe Madonia - TDS - 23"101
- 5 - Pierre Thiriet - TDS - 24"019
- 6 - Fabrice Walfisch - Lompech - 29"208
- 7 - Bernhard Ten Brinke - Verschuur - 29"387
- 8 - Antony Tardieu - Tech 1 - 36"468
- 9 - Hoevert Vos - Verschuur - 44"380
- 10 - David Dermont - Boutsen - 50"648
- 11 - Lorenzo Bontempelli - Oregon - 1'14"502
- 12 - Bernard Delhez - Lompech - 1'23"896
- 13 - Pierre Hirschi - Oregon - 1'40"770
- 14 - Jean-Charlier Miginiac - Lompech - 1'42"887
- 15 - Jeroen Schothorst - Verschuur - 1'58"632
- 16 - Giovanni Seminara - Oregon - 2'12"729
- 17 - Rafael Unzurrunzaga - Jumeirah - 1 giro
- 18 - Marlene Broggi - Boutsen - 2 giri

Ritirati

- 5 giri - Angelo Baiguera - Brixia
- 4 giri - Nick Catsburg - Tech 1
- 3 giri - Michael Rossi - Boutsen
- 1 giro - Harrie Kolen - Verschuur
- 0 giri - Wim Beelen - Verschuur

Giro veloce: Jonathan Hirschi - TDS - 2'26"879

L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 3 maggio 2008

- 1 - Jonathan Hirschi - TDS - 15 giri in 38'12"865
- 2 - Mike Verschuur - Verschuur - 5"364
- 3 - Matthieu Cheruy - Tech 1 - 15"961
- 4 - Jean-Philippe Madonia - TDS - 23"101
- 5 - Pierre Thiriet - TDS - 24"019
- 6 - Fabrice Walfisch - Lompech - 29"208
- 7 - Bernhard Ten Brinke - Verschuur - 29"387
- 8 - Antony Tardieu - Tech 1 - 36"468
- 9 - Hoevert Vos - Verschuur - 44"380
- 10 - David Dermont - Boutsen - 50"648
- 11 - Lorenzo Bontempelli - Oregon - 1'14"502
- 12 - Bernard Delhez - Lompech - 1'23"896
- 13 - Pierre Hirschi - Oregon - 1'40"770
- 14 - Jean-Charlier Miginiac - Lompech - 1'42"887
- 15 - Jeroen Schothorst - Verschuur - 1'58"632
- 16 - Giovanni Seminara - Oregon - 2'12"729
- 17 - Rafael Unzurrunzaga - Jumeirah - 1 giro
- 18 - Marlene Broggi - Boutsen - 2 giri

Ritirati

- 5 giri - Angelo Baiguera - Brixia
- 4 giri - Nick Catsburg - Tech 1
- 3 giri - Michael Rossi - Boutsen
- 1 giro - Harrie Kolen - Verschuur
- 0 giri - Wim Beelen - Verschuur

Giro veloce: Jonathan Hirschi - TDS - 2'26"879

Jonathan Hirschi





Motoyama e Treluyer dalla pole alla vittoria

Prima vittoria stagionale per la Nissan GT-R del team Nismo guidata da Satoshi Motoyama e Benoit Treluyer. Dopo la pole position nelle qualifiche di domenica, seconda consecutiva dopo l'evento di Suzuka, Motoyama e Treluyer hanno ottenuto il primo successo dell'anno, che li proietta al sesto posto del campionato con 20 punti. Con la seconda piazza in voltata, solo 219 millesimi dopo 88 giri di gara, Andre Lotterer e Yuichi Wakasaka hanno rafforzato la loro seconda posizione in classifica al volante della Lexus SC430 del team Tom's, portandosi ad un punto

dalla Nissan di Ara e De Oliveira, leader in classifica.

Ha completato il podio la Honda Nsx del team Aguri affidata alle mani di Ralph Firman, ex pilota Formula 1, e Takuya Izawa, staccata di diciannove secondi. Dietro alle coppie Ishiura-Oshima e Ito Wirdheim, Ronnie Quintarelli ha ottenuto i primi punti della stagione 2009 transitando sotto la bandiera a scacchi in settima posizione, in coppia con Hironobu Yasuda. Prossimo appuntamento del Super GT Giapponese il 21 giugno sul tracciato malese di Sepang.

L'ordine di arrivo, lunedì 4 maggio 2009

- 1 - Motoyama-Treluyer (Nissan GT-R) - Nismo
88 giri in 2:26'09"788
- 2 - Lotterer-Wakisaka (Lexus SC430) - Tom's - 0"219
- 3 - Firman-Izawa (Honda Nsx) - Team Aguri - 18"997
- 4 - De Oliveira-Ara (Nissan GT-R) - Kondo - 39"195
- 5 - Ishiura-Oshima (Lexus SC430) - Kraft - 45"975
- 6 - Ito-Wirdheim (Lexus SC430) - Le Mans - 47"407
- 7 - Quintarelli-Yasuda (Nissan GT-R) - Hasemi - 1'13"285
- 8 - Duval-Nakayama (Honda Nsx) - Nakajima - 1'13"515
- 9 - Tachikawa-Lyons (Lexus SC430) - Cerumo - 1'34"186
- 10 - Couto-Hirate (Lexus SC430) - Sard - 1'38"599
- 11 - Ide-Matsuura (Honda Nsx) - Kunimitsu - 1 giro
- 12 - Kaneishi-Tsakakoshi (Honda Nsx) - Keihin Real - 1 giro
- 13 - Kogure-Michigami (Honda Nsx) - Dome - 1 giro
- 14 - Tsuzuki-Tsuchiya (Aston Martin DBR9) - Akasaka - 5 giri

Ritirati

64° giro - Matsuda-Philippe (Nissan GT-R) - Impul

Il campionato

1. De Oliveria-Ara 31 punti; 2. Wakisaka-Lotterer 30; 3. Tachikawa-Lyons 20; 4. Firman-Izawa 22; 5. Michigami-Kogure 21; 6. Motoyama-Treluyer 20; 7. Tsugio-Philippe 19; 8. Ito-Wirdheim 14; 9. Ishiura-Oshima 12; 10. Kaneishi-Tsakakoshi 11.



Fulmine S



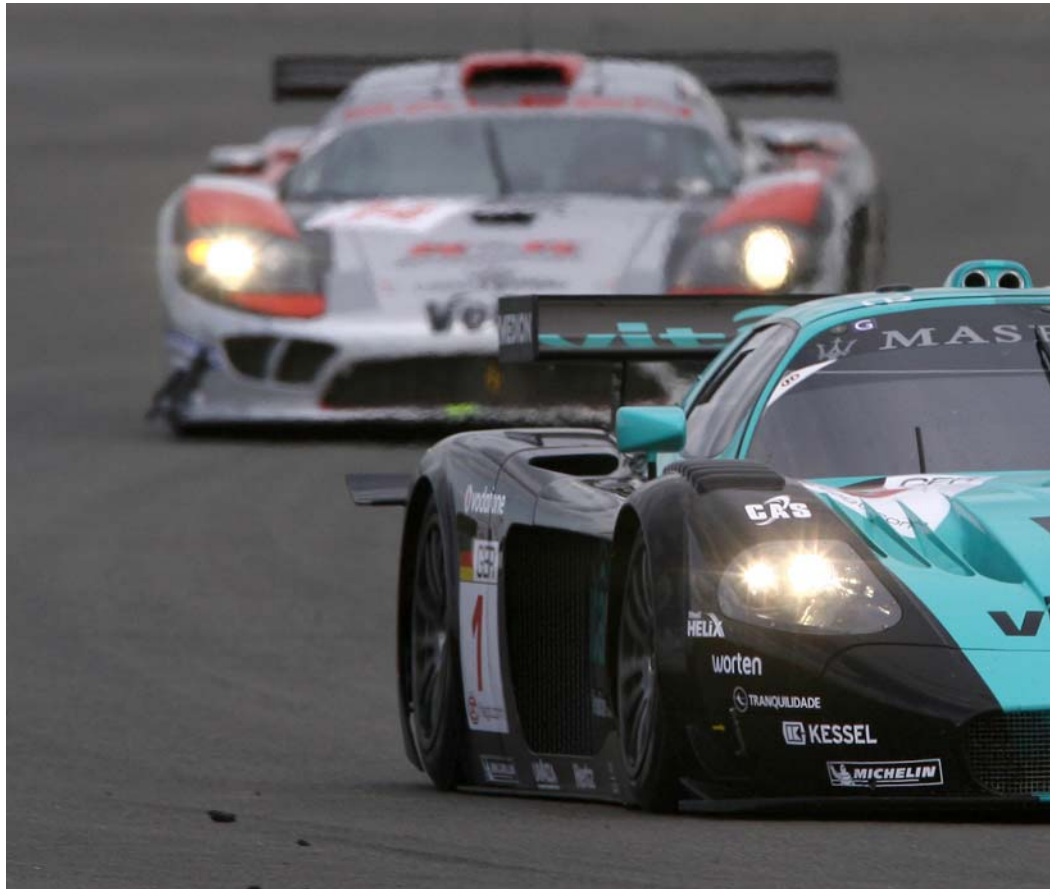
Saleen



Il via della gara con la Saleen di Wendlinger-Sharp subito davanti a tutti

di Francesco Satta

Con una prestazione dominante Wendlinger-Sharp aprono la stagione FIA GT, trionfando sul circuito di Silverstone. I piloti del team K plus K hanno dettato il ritmo per tutta la corsa, staccando nettamente le Maserati fin dai primi metri, tanto da poter vantare sui rivali Bertolini-Bartels un vantaggio che, dopo i primi 10 giri superava i 10 secondi. La corsa sembrava già chiusa dopo il primo cambio pilota fino a quando, a metà gara, la Maserati numero 2 di Muller-Ramos, col portoghese appena salito in vettura, non si è fermata in mezzo alla pista con una sospensione fuori posto, che ha costretto la vettura del team Vitaphone al ritiro. Il conseguente ingresso della safety car ha avvantaggiato la coppia di punta della formazione tedesca, Bertolini-Bartels, che a differenza dei rivali della Saleen non avevano ancora effettuato il primo pit stop. Approfittando del rallentamento generale, la Maserati ha quindi potuto effettuare la sosta e rimanere in testa, con la Saleen intruppata in un gruppo di GT2. Alla ripartenza Ryan Sharp non ha però tardato a liberarsi delle vetture più lente, andando nel giro di poche tornate all'attacco di Bartels. Sfruttando una differenza di velocità quasi esagerata tra le due vetture lo scozzese ha preso brillantemente la testa, cedendo poi la vettura a Wendlinger per il segmento di corsa finale. La Maserati, approfittando del maggior quantitativo di carburante dovuto alla prima sosta ritardata, ha potuto posticipare ulteriormente l'ultimo cambio pilota. Rientrato in pista al comando, Bertolini ha resistito agli attacchi di Wendlinger per diversi giri, perdendo però la leadership in un maldestro doppiaggio ai danni di una poco cooperativa Ferrari. Wendlinger non si è fatto sfuggire l'occasione riprendendo subito la prima posizione e staccando prontamente Bertolini, che difficilmente avrebbe potuto contenere l'austriaco nei 25 minuti di gara rimanenti, considerando la differenza di passo tra Saleen e Maserati, che superava abbondantemente il secondo. Wendlinger e Sharp regalano quindi al team ceco K plus K la vittoria all'esordio nel FIA GT, riportando in alto una vettura, la Saleen S7, che ha mostrato sulla concorrenza una superiorità quasi eccessiva, mitigata nel prossimo appuntamento dai 40 chili di zavorra che spettano ai vincitori della classe GT1. A chiudere il podio la Corvette del team Alphand della coppia Moreau-Maassen, che dopo un lungo duello ha prevalso sulla vettura gemella del team PK Carsport, condotta dagli esperti Hezemans-Kumpfen.



Sharp e Wendlinger sul podio



La Maserati di Bertolini-Bartels

L'ordine di arrivo, domenica 3 maggio 2009

- 1 – Wendlinger/Sharp (Saleen S7R) – K plus K – 65 giri 2.00'10"556
- 2 – Bertolini/Bartels (Maserati MC12) – Vitaphone – 5"499
- 3 – Moreau/X.Maassen (Corvette C6R) – Alphand – 25"956
- 4 – Hezemans/Kumpen (Corvette C6R) – PK Carsport – 30"564
- 5 – Lacko/Dominguez (Saleen S7R) – K plus K – 59"628
- 6 – Longin/Ruffier (Corvette C6R) – Selleslagh – 1'43"824
- 7 – Menten/Palttala (Corvette C6R) – DKR – 1 giro
- 8 – Mutsch/Biagi (Ford GT) – Matech – 1 giro
- 9 – Lemeret/Hines (Saleen S7R) – Full Speed – 1 giro
- 10 – Leinders/Kuppens (Ford GT) – Marc VDS – 2 giri
- 11 – Collard/Westbrook (Porsche 997 RSR) – Prospeed – 3 giri
- 12 – Russo/Perez Companc (Ferrari F430) – Pecom – 3 giri
- 13 – Kirkaldy/Bell (Ferrari F430) – CR Scuderia – 3 giri
- 14 – Malucelli/Ruberti (Ferrari F430) – BMS – 3 giri
- 15 – Cadei/Barba (Ferrari F430) – AF Corse
- 16 – O'Young/Holzer (Porsche 997 RSR) – Prospeed
- 17 – Makowiecki/Mucke (Aston Martin Vantage) – Hexis
- 18 – Lucchini/Ragginger (Porsche 997 RSR) – Brixia
- 19 – Mullen/Niarchos (Ferrari F430) – CR Scuderia
- 20 – Romanini/Heyer (Ferrari F430) – BMS
- 21 – Alexander/Lagniez (Corvette Z06 Gt3) – Lagniez

Ritirati

Bruni/Vilander
Monfardini/Orts
Muller/Ramos
Krumm/Turner
Sugden/Ashburn

Campionato Piloti GT1

1. Wendlinger/Sharp 10 punti; 2. Bertolini/Bartels 8; 3. Moreau/Massen 6; 4. Hezemans/Kumpen 5; 5. Lacko/Dominguez 4 6. Longin/Ruffier 3; 7. Menten/Palttala 2; 8. Mutsch/Biagi 1.

Campionato Piloti GT2

1. Westbrook/Collard 10 punti; 2. Russo/Perez Companc 8; 3. Kirkaldy/Bell 6; 4. Malucelli/Ruberti 5; 5. Cadei/Barba 4; 6. O'Young/Holzer 3; 7. Makowiecki/Mucke 2; 8. Lucchini/Ragginger 1.



La Porsche festeggia Bruni-Vilander KO

In GT2 grande è stata la battaglia tra gli equipaggi di punta di Ferrari e Porsche. Bruni-Vilander, partiti in pole, hanno condotto in testa gran parte della corsa, subendo la rimonta della 997 di Westbrook-Collard (sopra). Ottimo il primo turno di guida dell'inglese, con numerosi sorpassi spettacolari. Il recupero della Porsche, agevolato dalla safety-car, si è trasformato in un corpo a corpo tra Vilander e Collard, con il francese che è arri-

vato addirittura a bussare sulla Ferrari, nella disperata ricerca di un varco. Dopo l'ultimo pit-stop, quando la corsa sembrava volgere definitivamente a favore dell'equipaggio AF Corse, Bruni ha però dovuto parcheggiare la sua 430 nell'erba, per la probabile rottura del propulsore. Prosegue quindi il fortunato inizio di stagione della Porsche, che continua la seria vincente iniziata nell'ALMS e nella Le Mans Series. Secondo posto di classe per la

coppia argentina Russo-Perez Companc, che ha preceduto le Ferrari di Kirkaldy-Bell e Malucelli-Ruberti. Dopo l'ottima prestazione del sabato, l'Aston Martin Vantage ha visto annullarsi i tempi di qualifica a causa di alcune irregolarità, riscontrate durante le verifiche tecniche. La Saleen di Monfardini-Orts ha invece preso il via dai box, dopo la sostituzione del motore effettuata ieri, che aveva impedito ai due di disputare le qualifiche.



Cruze in

di Dario Sala

Alla fine tutto il paddock alla spicciolata si è recato nel box della Chevrolet. C'erano da fare dei complimenti doverosi ad un marca (del gruppo GM) che sta vivendo un periodo difficile, ma soprattutto c'era da onorare la prima vittoria di Nicola Larini nel WTCC. Fa un po' effetto dire "prima vittoria" perché conoscendo bene la professionalità del pilota, quanto si è sacrificato per questa squadra, la sua velocità in pista e il suo palmares, si dovrebbe festeggiare qualcosa di più. Invece in questi cinque anni di digiuno (era da Estoril 2004 che non

vinceva), Nicola ha vissuto tutto quanto la sfortuna ti può dare nelle corse. Il momento giusto per lui non c'era mai e, colmo dei colmi, ha persino dovuto vedere un compagno di squadra occasionale non rispettare gli ordini di scuderia e rubargli una vittoria di fatto già archiviata. Insomma, ne sono capitate di ogni. Certo in mezzo c'è stata la vittoria al Motor Show, ma quella in pista tardava ad arrivare. L'Africa e il Marocco hanno invece cambiato tutto. Il primo posto è arrivato in maniera netta, perentorio, grazie ad una Cruze capace di fare una doppietta dopo solo due gare dal debutto. Diciamolo è stato quasi commovente

festeggiare un vecchio leone come Nicola Larini. Uno che ci ha sempre messo la faccia e l'anima in tutte le cose. Era doveroso che il periodo nero finisse altrimenti una lunga ingiustizia avrebbe continuato a perpetrarsi.

CHEVROLET. Nicola e la sua vittoria non ha nascosto la supremazia mostrata a Marrakech dalla Chevrolet. Nelle due gare precedenti la nuova vettura Blu si era messa in mostra solo per una cronica mancanza di velocità di punta e tanto lavoro ancora da fare. Dopo le trasferte extra europee alla RML hanno lavorato molto. Messo il fondo piatto, tolti venti chili per regolamento e



n fiore

guadagnato ancora qualcosa con l'adozione dei finestrini in plastica anziché in vetro. Tutte cose piccole che hanno aiutato, ma la vera forza della Cruze è stato il bilanciamento e l'agilità messa in mostra fra i muretti marocchini. Ottima nelle chicane, dove usciva più veloce di tutte le altre in modo da potersi poi difendere sul dritto. La vittoria di Huff lo ha dimostrato al punto che le Seat non sono mai state un vero pericolo. Adesso arriverà un altro circuito cittadino dove la Chevy ha una bella tradizione. Bisognerà vedere se con i tempi fatti registrare fra prove e gare, la Cruze tornerà a riprendere quei

chili persi per regolamento. Vedremo.

SEAT. I gialli alla fine possono dirsi soddisfatti. Non sono arrivate vittorie, ma ottimi piazzamenti che fanno volare Yvan Muller in classifica seguito ora da Tarquini, Rydell e da Genè per un poker tutto siglato Leon Tdi. Nonostante il peso, la vettura spagnola si è difesa alla grande dimostrando il suo altissimo potenziale. E' ancora la macchina da battere non ci sono dubbi e farlo durante l'anno sarà realmente molto difficile.

BMW. Ai di là dei piazzamenti in gara due, la BMW è uscita malconcia dal Marocco. Dopo le orride prove messicane, si è arri-

vati su un circuito che non si adattava alla 320si. Il poco grip ha mandato in tilt la trazione posteriore. In qualifica, i piloti non hanno ottenuto posizioni di rilievo anche a causa di molti errori e così, su di un circuito dove passare era un rischio troppo alto, si sono dovuti accontentare. Jorg Muller ha poi buttato alle ortiche un ottimo risultato in gara due, ma per tenere dietro Larini ha dovuto forzare tutte le staccate fino all'errore. Tempo per riprendersi ne resta ancora ed ad oggi è difficile credere ad un BMW che si arrende. La riscossa infatti potrebbe arrivare già a Pau pista tradizionalmente favorevole.

Huff... la Cruze ce l'ha fatta



Dario Sala

Robert Huff ha regalato la prima vittoria alla Chevrolet Cruze al termine di una gara decisamente diversa dagli standard spettacolari del WTCC. L'inglese è partito bene dalla pole position, resistendo al prevedibile attacco delle Seat Leon Tdi capitanate da Gabriele Tarquini. E' stato questo, assieme alla ripartenza dalla safety-car entrata al primo giro per rimuovere la vettura di Rickard Rydell, l'unico vero momento di difficoltà. Per il resto, la sua è stata una passeggiata condotta badando a controllare che Tarquini non si avvicinasse troppo. L'abruzzese lo ha fatto un paio di volte, ma senza mai entrare davvero in scia alla Chevrolet e così Huff ha potuto portare a termine le dodici tornate in tutta tranquillità. Dal canto suo l'abruzzese ci ha provato, ma la sua Leon non era così veloce e tentare di passare avrebbe significato prendersi troppi rischi visti anche dei problemi ai freni nei primi giri di gara. Meglio allora un secondo posto che regala punti e raddrizza la classifica. Dietro di lui è arrivato Jordi Genè capace di passare Yvan Muller al penultimo giro e raggiungere così il podio. Il Campione del Mondo dal canto suo non è stato al solito livello ed ha portato la sua Leon Tdi ad un comunque ottimo quarto posto. Quinto Tiago

Monteiro, che finalmente ha smosso la classifica che fino ad ora era terribilmente bloccata punti sullo zero. Sesto posto per Nicola Larini, autore di una buona gara condotta sempre davanti al compagno di squadra Alain Menu, rimasto coinvolto nelle prime fasi in qualche tamponata di troppo ricevuta da Jorg Muller, che poi ha concluso all'ottavo posto e che quindi partirà in pole. E' l'unica BMW affacciata alla zona punti visto che Augusto Farfus e Andy Priaulx hanno concluso dietro senza possibilità di progredire. L'eroe della giornata è stato invece il marocchino Mehdi Bennani capace di vincere la classifica degli Indipendenti davanti a gente del calibro di Tom Coronel (ritirato per incidente), Franz Engstler e Felix Porteiro. Partito bene, Bennani, si è installato al nono posto e lo ha mantenuto fino alla fine, sfiorando i punti mondiali e la partenza in pole per gara due. Peccato davvero che non ci sia riuscito per un soffio. Male Rydell che ha distrutto la sua Leon alla prima variante (forse non è tutta sua la responsabilità) e che difficilmente sarà al via di gara due visti i danni e la pista che non ha permesso nessun sorpasso. La sede stradale stretta e i muri vicini forse hanno consigliato i piloti a conservare la macchina per la seconda frazione, ma la processione vista è stata davvero noiosa.





L'ordine di arrivo di gara 1, domenica 3 maggio 2009

- 1 - Robert Huff (Chevrolet Cruze) – RML
12 giri 24'04"240
- 2 - Gabriele Tarquini (Seat Leon Tdi) – Seat – 1"729
- 3 - Jordi Genè (Seat Leon Tdi) – Seat – 5"583
- 4 - Yvan Muller (Seat Leon Tdi) – Seat – 7"044
- 5 - Tiago Monteiro (Seat Leon Tdi) – Seat- 7"410
- 6 - Nicola Larini (Chevrolet Cruze) – RML – 8"577
- 7 - Alain Menu (Chevrolet Cruze) – RML – 9"043
- 8 - Jorg Muller (Bmw 320si) – Schnitzer – 9"839
- 9 - Mehdi Bennani (Seat Leon) – Exagon – 10"388
- 10 - Andy Priaulx (Bmw 320si) – RBM – 11"011
- 11 - Franz Engstler (Bmw 320si) – Engstler – 12"857
- 12 - Augusto Farfus (Bmw 320si) – Schnitzer – 17"033
- 13 - Felix Porteiro (Bmw 320si) – Proteam – 27"755
- 14 - Sergio Hernandez (Bmw 320si) – Roal – 28"287
- 15 - Marin Colak (Seat Leon) – Colak- 31"487
- 16 - Stefano D'Aste (Bmw320si) – Wiechers – 34"793
- 17 - Kirill Ladygin (Lada 110) – Lada – 34"929
- 18 - Vito Postiglione (Bmw 320si) – Proteam – 42"413
- 19 - George Tanev (Bmw 320si) - Proteam – 43"944
- 20 - Jaap Van Lagen (Lada 110) – Lada – 55"021
- 21 - Tom Coronel (Seat Leon) – Sunred – 1'01"896
- 22 - Viktor Shapovalov (Lada 110) – Lada – 1 giro

Giro più veloce: Robert Huff 1'50"833

MOMENTO CLOU

Alla ripartenza dalla Safety Car , Huff è scattato bene impedendo alla Leon Tdi di Tarquini che poteva contare su una velocità di punta maggiore, di affiancarsi e tentare il sorpasso. La stessa manovra l'inglese l'aveva fatta al via



Il pilota locale Mehdi Bennani con la Seat Leon, 9° al traguardo



L'impresa di Larini

di Dario Sala

Il lungo digiuno è finalmente terminato. Nicola Larini è tornato alla vittoria, la prima nel WTCC, dopo tanti sacrifici, delusioni, errori e sfortuna. Ora tutto questo è alle spalle e ora Nicola può guardare tutti dal gradino più alto del podio. Una vittoria meritata la sua, costruita nelle prime fasi di gara dove in partenza ha badato al concreto mantenendo la terza posizione. Quando il compagno Alain Menu è arrivato lungo nel tentativo di sorpassare il leader Jorg Muller, Nicola si è incollato al tedesco. Il toscano ha poi dovuto resistere al ritorno dello svizzero. C'è scappata anche una toccata ma Menu, nel frangente, ha rovinato la macchina dovendo per forza tornare ai box. Larini si è di nuovo tuffato all'inseguimento del tedesco fino a raggiungerlo di nuovo. Da quel momento è iniziato un pressing tremendo anche se Jorg chiudeva perfettamente tutte le traiettorie

nonostante una macchina decisamente più lenta. All'ottavo passaggio però, Muller è arrivato largo nella curva di ritorno e Nicola ne ha approfittato riuscendo a passare al comando. Le ultime tornate sono state le più dure. Da un lato, un circuito insidioso che non perdona, dall'altro, un occhio agli avversari che potevano recuperare. Non è stato così. Nicola è rimasto concentrato fino alla bandiera a scacchi dove in un sol colpo si è tolto un peso che durava da cinque anni. "Incredibile. Adesso il campionato diventa un sogno e non più un incubo", ha dichiarato alla fine e c'è da credergli visto tutto quello che ha passato. Larini ha portato alla seconda vittoria consecutiva la Cruze che da Cenerentola, di colpo, si è ritrovata come la vettura più veloce almeno in Marocco e sicuramente grazie al minor peso voluto dal regolamento. Questo ma non solo perché fra i muretti marocchini la neonata di casa Chevy si è rivelata agile e veloce segno di un

ottimo telaio e di una meccanica che lavora molto bene in queste situazioni così come fu per la Lacetti. Archiviata la vittoria di Larini, l'altro pilota che può sorridere è Yvan Muller che se ne va dal Marocco sempre più leader del campionato. Il francese è arrivato secondo con la solita grinta e tenendo a bada (non si sa come abbia fatto) un Robert Huff che ha tentato di tutto pur di passare. Non ci è riuscito, ma alla fine il terzo posto incornicia un ottimo fine settimana per l'inglese. Quarto posto finale per Jorg Muller decisamente deluso per aver gettato una possibile vittoria. Un buon piazzamento per lui, ma un brodino per la Bmw che esce con le ossa rotte dal Marocco. Quinto un ottimo Tarquini poi Farfus e Monteiro. Ritirato Priaulx. Gli Indipendenti sono andati a Franz Engstler autore di un ottimo week end e vincitore meritato di una gara che lo ha visto sempre davanti.



Nicola Larini in trionfo dopo il successo di gara 2



MOMENTO CLOU

Dopo un pressing forsennato, Larini all'ottavo giro è stato ricompensato. Jorg Muller alla curva 15 ha allargato troppo in accelerazione sbattendo il posteriore contro il muro e lasciando così via libera al toscano

L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 3 maggio 2009

- 1 - Nicola Larini (Chevrolet Cruze) - RML
13 giri 27'29"960
- 2 - Yvan Muller (Seat Leon Tdi) - Seat - 1"399
- 3 - Robert Huff (Chevrolet Cruze) - RML - 1"778
- 4 - Jorg Muller (Bmw 320si) - Schnitzer - 2"728
- 5 - Gabriele Tarquini (Seat Leon Tdi) - Seat - 3"068
- 6 - Augusto Farfus (Bmw 320si) - Schnitzer - 3"991
- 7 - Tiago Monteiro (Seat Leon Tdi) - Seat - 4"907
- 8 - Franz Engstler (Bmw 320si) - Engstler - 6"779
- 9 - Tom Coronel (Seat Leon) - Sunred - 11"084
- 10 - Mehdi Bennani (Seat Leon) - Exagon - 15"644
- 11 - Felix Porteiro (Bmw 320si) - Proteam - 31"913
- 12 - Kirill Ladygin (Lada 110) - Lada - 33"688
- 13 - Marin Colak (Seat Leon) - Colak - 39"038
- 14 - Stefano D'Aste (Bmw 320si) - Wiechers - 1 giro
- 15 - Jaap Van Lagen (Lada 110) - Lada - 1 giro
- 16 - Andy Priaulx (Bmw 320si) - RBM - 2 giri
- 17 - Alain Menu (Chevrolet Cruze) - RML - 3 giri
- 18 - Viktor Shapovalov (Lada 110) - Lada - 4 giri

Giro più veloce: Alain Menu 1'51"017 media 147,22 Km/h

Il campionato piloti

1. Yvan Muller 43 punti; 2. Tarquini 31; 3. Rydell 30; 4. Genè 24; 5. Farfus 23; 6. Priaulx e Huff 16; 8. J. Muller e Larini 14; 10. Hernandez 7; 11. Monteiro 6; 12. Porteiro e Zanardi 3; 14. Menu 2; 15. Coronel e Engstler 1.

Il campionato Case

Seat 93 punti; 2. Bmw 64; 3. Chevrolet 51; 4. Lada 24

Il campionato Indipendenti

1. Porteiro 64 punti; 2. Engstler 48; 3. Coronel 39; 4. D'Aste 25; 5. Bennani e Boardman 17; 7. Colak 13; 8. Tanev 12; 9. Poulsen 7; 10. Postiglione 3





Busch si fa un regalo

di Marco Cortesi
Photo 4

Arriva al successo nel giorno del proprio ventiquattresimo compleanno Kyle Busch al Richmond International Raceway. La quindicesima vittoria in carriera è arrivata di rimonta per il pilota Gibbs, che ha azzeccato la giusta strategia con una sosta supplementare che gli ha regalato quattro gomme nuove e azzerato le preoccupazioni sul consumo del carburante. Busch ha così sopravanzato gli avversari uno dopo l'altro, guar-

dandosi dal ritorno di Tony Stewart, che aveva optato per una tattica simile e terminando con relativa tranquillità sotto la bandiera a scacchi. L'ultimo sorpasso, quello decisivo, è avvenuto nei confronti di Jeff Gordon al giro 352.

Per Stewart, ancora alla ricerca del primo successo da pilota e team manager, il secondo posto è la conferma di un livello di competitività mai raggiunto dalla squadra prima del suo arrivo. In terza piazza ha concluso, sempre grazie alle gomme più fresche, Jeff Burton, ini-

zialmente spedito a muro da Dale Earnhardt Jr, ancora in crisi nera. Stesso discorso per Mark Martin, quinto dietro a Ryan Newman nonostante un contatto iniziale proprio con l'ex pilota Penske. In casa del Capitano, il migliore è Sam Hornish, sesto davanti a Jamie McMurray, Jeff Gordon (precipitato negli ultimi giri a causa del degrado degli pneumatici), Casey Mears e Juan Pablo Montoya. Solo quattordicesimo Denny Hamlin, mattatore di buona parte della corsa ma tradito in corsia box da un dado

difettoso.

Con il dodicesimo posto, Kurt Busch perde la leadership in campionato, mentre Jimmie Johnson sconta i gravi problemi patiti: prima una rottura ai freni, poi diverse penalità, infine un incidente a tre con Kahne e Stremme hanno spedito il campione in carica al trentaseiesimo posto in gara e al sesto in campionato. Da registrare note positive per diversi piloti. Ottimo Marcos Ambrose, undicesimo, così come Joey Logano, diciannovesimo ma apparso in costante miglioramento.

HMO

MOMENTO CLOU

All'ultimo pit-stop, Kyle Busch si affida a quattro gomme nuove per la scommessa decisiva, vinta

Kyle Busch festeggia il successo nel giorno del suo 24.mo compleanno. In basso, Tony Stewart, in attesa della vittoria, ha conquistato un altro ottimo secondo posto

L'ordine di arrivo, sabato 2 maggio 2009

- 1 - Kyle Busch (Toyota) - Gibbs - 400 giri
- 2 - Tony Stewart (Chevrolet) - Stewart-Haas - 400
- 3 - Jeff Burton (Chevrolet) - Childress - 400
- 4 - Ryan Newman (Chevrolet) - Stewart-Haas - 400
- 5 - Mark Martin (Chevrolet) - Hendrick - 400
- 6 - Sam Hornish Jr. (Dodge) - Penske - 400
- 7 - Jamie McMurray (Ford) - Roush - 400
- 8 - Jeff Gordon (Chevrolet) - Hendrick - 400
- 9 - Casey Mears (Chevrolet) - Childress - 400
- 10 - Juan Montoya (Chevrolet) - DEI/Ganassi - 400
- 11 - Marcos Ambrose (Toyota) - JTG/Waltrip - 400
- 12 - Kurt Busch (Dodge) - Penske - 400
- 13 - Matt Kenseth (Ford) - Roush - 400
- 14 - Denny Hamlin (Toyota) - Gibbs - 400
- 15 - Brian Vickers (Toyota) - Red Bull - 400
- 16 - Robby Gordon (Toyota) - Gordon - 400
- 17 - Greg Biffle (Ford) - Roush - 400
- 18 - Clint Bowyer (Chevrolet) - Childress - 400
- 19 - Joey Logano (Toyota) - Gibbs - 400
- 20 - Reed Sorenson (Dodge) - RPM - 400
- 21 - A.J. Allmendinger (Dodge) - RPM - 400
- 22 - Martin Truex Jr. (Chevrolet) - DEI/Ganassi - 400
- 23 - David Ragan (Ford) - Roush - 400
- 24 - Michael Waltrip (Toyota) - Waltrip - 400
- 25 - Elliott Sadler (Dodge) - RPM - 400
- 26 - Carl Edwards (Ford) - Roush - 400
- 27 - Dale Earnhardt Jr. (Chevrolet) - Hendrick - 399
- 28 - David Reutimann (Toyota) - Waltrip - 399
- 29 - Kasey Kahne (Dodge) - RPM - 399
- 30 - Paul Menard (Ford) - Yates - 398
- 31 - Bobby Labonte (Ford) - HOF - 398
- 32 - John Andretti (Chevrolet) - Front Row - 397
- 33 - Scott Speed (Toyota) - Red Bull - 396
- 34 - Kevin Harvick (Chevrolet) - Childress - 394
- 35 - Jeremy Mayfield (Toyota) - Mayfield - 371
- 36 - Jimmie Johnson (Chevrolet) - Hendrick - 368
- 37 - Mike Bliss (Dodge) - Phoenix - 368
- 38 - David Stremme (Dodge) - Penske - 324
- 39 - David Gilliland (Chevrolet) - TRG - 92
- 40 - Joe Nemecek (Toyota) - Nemco - 90
- 41 - Tony Raines (Chevrolet) - M&J - 74
- 42 - Scott Riggs (Toyota) - Baldwin - 54
- 43 - Dave Blaney (Toyota) - Prism - 8

Il campionato

1. Jeff Gordon 1441; 2. Kurt Busch 1431; 3. Stewart 1402; 4. Hemlin 1321; 5. Kyle Busch 1314; 6. Johnson 1290; 7. Burton 1257; 8. Bowyer 1212; 9. Edwards 1204; 10. Newman 1198.





Non è mai tropp

di Marco Cortesi

Tempo di prime volte, a Millville. Sotto ad una pioggia torrenziale, Ricardo Zonta ha conquistato la prima vittoria in Grand-Am in coppia con Nic Jonsson. Ma ad entrare negli annali è il successo del telaio Lola. Al termine di una lenta ascesa verso il livello prestazionale della concorrenza,

lo chassis britannico, motorizzato Ford e gestito dal Krohn Racing, si è affermato di prepotenza al New Jersey Motorsports Park. Merito di uno stint finale perfetto del brasiliano che, sopravanzato Max Angelelli, ha iniziato una cavalcata che l'ha portato a chiudere con oltre 40 secondi di vantaggio nonostante l'assenza di comunicazioni

radio coi box. Il campione italiano ha poi chiuso in seconda piazza davanti ai polesitter Bernhard e Dumas, approfittando delle situazioni di neutralizzazione per effettuare una sosta ai box in meno. Rimasti imbottigliati nelle retrovie per via di due soste molto anticipate, i due di casa Penske hanno invece ben recuperato in ogni occasione,

arrivando a conquistare nelle fasi finali il podio nonostante le infiltrazioni d'acqua nell'abitacolo. Autore del sorpasso decisivo, Timo Bernhard, che ha attaccato David Donohue approfittando di un doppiaggio.

L'equipaggio vincitore di Daytona ha comunque mantenuto la leadership in classifica, anche grazie alla contempora-

MOMENTO CLOU

57° giro: Ricardo Zonta rimonta dopo il pit-stop, passa Max Angelelli e si invola verso la vittoria



L'ordine di arrivo, domenica 3 maggio 2009

- 1 - Zonta-Jonsson (Lola-Ford) - Krohn - 87 giri in 1:56.117
- 2 - Angelelli-Frisselle (Dallara-Ford) - Taylor - 44.752
- 3 - Bernhard-Dumas (Riley-Porsche) - Penske - 49.824
- 4 - Donohue-Law (Riley-Porsche) - Brumos - 54.833
- 5 - Wilkins-Frisselle (Riley-Ford) - AIM - 1:07.933
- 6 - Gurney-Fogarty (Riley-Pontiac - Stallings - 1:11.578
- 7 - Gidley-Jaeger (Dallara-Ford) - Doran - 1 giro
- 8 - Werner-Keen (Porsche 997) - Farnbacher - 1 giro
- 9 - Ballou-Pumpelly (Porsche 997) - TRG - 2 giri
- 10 - Lux-Sellers (Porsche 997) - Farnbacher - 2 giri
- 11 - Pew-Valiante (Riley-Ford) - Shank - 2 giri
- 12 - Lally-Marks (Porsche 997) - TRG - 2 giri
- 13 - Davis-Liddell (Pontiac GXP.R) - Stevenson - 3 giri
- 14 - Groenewald-Von Moltke (Porsche 997) - Connolly - 3 giri
- 15 - Dempsey-Foster (Mazda RX-8) - Dempsey - 4 giri
- 16 - Potter-Stanton (Porsche 997) - Magnus - 4 giri
- 17 - Miller-Cameron (Mazda RX-8) - Racers Edge - 4 giri
- 18 - Valentine-George (Porsche 997) - TRG - 4 giri
- 19 - Ham-Tremblay (Mazda RX-8) - Speedsource - 4 giri
- 20 - Aschenbach-Forest (Pontiac GXP.R) - PR1 - 4 giri

Il campionato

1. Donahue-Law 88; 2. Fogarty-Gurney 84; 3. Bernhard-Dumas 79.



nea sfortuna di Fogarty e Gurney: i vincitori della Virginia si sono infatti trovati sotto di un giro dopo il secondo pit. Nonostante la visibilità praticamente nulla, che ha costretto a fare intervenire lungamente la safety-car, pochi incidenti sono da registrare, primo tra tutti quello che al via ha coinvolto Michael Valiante, andato a tamponare Ricky Tay-

lor. I problemi più grossi li hanno però avuti Memo Rojas e Scott Pruett, alle prese con un guasto al tergicristallo che gli ha fatto perdere parecchi giri.

Tra le gran turismo, Werner e Keen hanno comandato un plotone di Porsche 997: in crisi, con il clima avverso, le estreme (ai fatti prototipi) Mazda RX-8 e Pontiac GXP.



La gioia di Zonta e Jonsson per il primo successo con la Lola, a sinistra. Sopra Max Angelelli secondo con la Dallara

Chentre

profeta in patria

Si è concluso con una vera e propria standing ovation, il 39. Rally Valle d'Aosta-Saint Vincent, grazie alla vittoria di un driver locale dopo ben ventuno anni dall'ultimo successo assoluto di un aostano nella gara di casa (quello di Remo Celesia nel 1988). Il successo è andato nelle mani di Elwis Chentre, al debutto con una datata ma efficace Peugeot 206 WRC e con Igor D'Herin alle note. Una vittoria conquistata con il cuore e con la forza, quella dell'ex Campione Italiano di Trial, che dopo aver preso le misure con la vettura durante le prime tre prove speciali di ieri sera con il primo impegno cronometrato odierno ha compiuto un attacco deciso al sino ad allora leader Felice Re (il Campione in carica 2008, su Citroen Xsara WRC) per poi resistere più volte agli attacchi decisi di quest'ultimo oltre che di altri driver che hanno formato una concorrenza assai qualificata. Questa prima prova del Trofeo Rally Asfalto 2009, organizzata da ACVA Sport ha rispettato la tradizione sia proponendo un percorso di alto livello che un confronto sportivo entusiasmante, seguitissimo in tutte le dieci prove speciali disputate da molti appassionati confortati da due bellissime giornate di sole deciso tipicamente primaverili.

Esente da errori e deciso a centrare il risultato che vale una stagione intera perché acquisito davanti al pubblico amico (sei i successi parziali ottenuti), Chentre (che quest'anno partecipa al Campionato Europeo con una Citroen C2 Max) sotto la bandiera a scacchi ha staccato di 32"7 Re, con Mara Bariani alle note. Il pilota comasco per tutta la gara ha cercato di contrastare il futuro vincitore dovendo poi cedere alla sua forza senza cercarsi rischi che potessero compromettere il risultato finale. Completa il podio un

altro pilota lariano, Paolo Porro, con la vettura più recente del lotto, una Ford Focus WRC versione '06. Una gara regolare, quella di Porro, portata a termine con merito nonostante un testacoda nella penultima prova di Fenis. Fuori dal podio i distacchi si sono rivelati pesanti, ben oltre il minuto: la quarta posizione l'ha fatta sua Luca Pedersoli (Peugeot 206 WRC), affiancato da Romano. Tornato allo sport attivo dopo alcune stagioni di pausa, il bresciano si è impegnato soprattutto a capire la vettura, con cui correvva per la seconda occasione mentre la top five è completata da Silva-Pina, al via anche loro con una Peugeot 207 WRC. Problemi prima di gomme e poi di trasmissione non hanno permesso all'ennesima accoppiata comasca di esprimersi per quanto il suo potenziale indica. Fermo invece nelle prime battute di stamani Devid Oldrati, con la ruota posteriore sinistra danneggiata da una "toccata" sulla quarta prova.

Il caldo pubblico aostano ha salutato con soddisfazione un'altra prestazione di spessore di un proprio idolo, Marco Blanc, che alla seconda uscita con la Peugeot 207 S2000 ha sopraffatto la concorrenza di categoria con una gara incisiva chiudendo l'impegno in sesta posizione finale. Sempre in S2000 si è assistito allo spettacolare duello tra le Abarth Grande Punto Abarth S2000 del ligure Alessio Pisi e del reggiano Marco Bernardelli: ha prevalso all'ultimo tuffo il primo per l'inezia di sei decimi.

Il gruppo N è stato appannaggio della Mitsubishi Lancer EVO IX di Vedelago-Canova, vittoria arrivata dopo le difficoltà palesate da Laganà-Guzzardi (Mitsubishi Lancer Evolution). Al comando sino alla penultima prova, Laganà ha perso tutto il vantaggio acquisito in conseguenza ad una "toc-

cata" posteriore, prima di alzare bandiera bianca sulla prova finale per incidente.

Le vetture a due ruote motrici sono state dominate dalle Renault New Clio Sport dell'omonimo trofeo monomarca, dove ha vinto il toscano Stefano Bizzarri sul trentino Ferrari con Alberini terzo proprio nelle ultime battute. Nuova gioia per i locali grazie alla vittoria di Roberto Sordi nella gara di esordio della Suzuki Rallye Cup sul giovane Crugnola; nella serie "Corri con Clio" ha prevalso il friulano Martinis (Renault Clio RS) e nella C2 R2 Rally Cup il successo l'ha fatto suo Cesa.





L'ordine di arrivo, sabato 2 maggio 2009

1. Chentre-D'Herin (Peugeot 206 Wrc) in 1.32'53"7
2. Re-Bariani (Citroen Xsara Wrc) a 32"7
3. Porro-Cargnelutti (Ford Focus Wrc) a 1'05"6
4. Pedersoli-Romano (Peugeot 206 Wrc) a 2'09"5
5. Silva-Pina (Peugeot 206 Wrc) a 4'36"1
6. Blanc-D'Herin (Peugeot 207 Super2000) a 4'59"6
7. Gulfi-Gilardi (Peugeot 206 Wrc) a 5'06"7
8. Pisi-Floean (Abarth Grande Punto Super2000) a 5'42"3
9. Bernardelli-Milanesi (Abarth Grande Punto Super2000) a 5'42"9
10. Borsa-Berra (Peugeot 207 Super2000) a 7'00"0

Sopra, Pedersoli quarto all'arrivo, preceduto da Porro (a destra). Sotto, i vincitori Chentre D'Herin



Ruote nel



Ken Tyrrell

L'ultimo dei veri talent scout

di Carlo Baffi
foto Actualfoto

Per tutti era e resterà "il boscaiolo". Parliamo di Ken Tyrrell. Inglese, di West Horsley nel Surrey, dove è nato il 3 maggio del '24, Tyrrell vanta un passato da commerciante di legname (da qui il soprannome). Appassionato di cricket e calcio, Ken comincia a seguire le gare minori, finchè nei primi anni '50 acquista una Cooper-Norton di F.3, ed inizia a correre. Vince il titolo irlandese per poi passare nel 1958 in F.2. Insieme a degli amici piloti crea poi un team di F.2 e nel 1960 da vita al Tyrrell Racing Team. Nel '63, John Cooper è vittima di un grave incidente d'auto e Tyrrell diviene il team manager della omonima squadra. Nel 1964, nasce il sodalizio con Stewart con il trionfo dello scozzese in F.3. Trapianto che lo proietta in F.1 su una BRM. Una separazione momentanea, perchè nel '68, Ken sbarca in F.1 con la Matra. Quando il boscaiolo raggiunge un accordo con Keith Duckworth per la fornitura dei motori Cosworth e trova il supporto



Il "boscaiolo" con Jody Scheckter

tempo



Ken Tyrrell e la famosa P34 a sei ruote

di Elf e Dunlop, il gioco è fatto. Nel '68 chiude 3° tra i costruttori e 2° (con Stewart) tra i piloti. Preludio al 1969, quando vince entrambi i titoli, regalando a Jackie il primo mondiale. Nel 1970 però l'unione con la Matra si rompe. I francesi vogliono che si utilizzi un V12 prodotto da loro, Tyrrell invece crede di più nel V8 Cosworth e per il 1970 ripiega con i telai della March 701. La scelta si rivela infelice e Tyrrell si trasforma in costruttore, affidandosi al progettista Derek Gardner, che sfodera il modello 001 giusto in tempo per disputare gli ultimi 3 GP in calendario. Un rodaggio utilissimo per l'affidabilità della monoposto, che nel mondiale successivo centra 7 vittorie, laureando Stewart per

la seconda volta Campione del Mondo e s'impone tra i costruttori. Nel 1972 però la nuova 004 non si dimostra all'altezza e viene rimpiazzata dalla 005 pilotata da Stewart nelle ultime 4 gare, a cui si aggiunge la 006 affidata al compagno François Cevert, giovane talento transalpino in forza al team dall'anno prima. Forse meno performante della 001, ma affidabile al punto di riportare la scuderia al vertice e dare a Jackie il terzo alloro iridato. Purtroppo è il crepuscolo degli dei. Lo scozzese appagato, si ritira dalle corse, mentre Cevert, divenuto prima guida perde tragicamente la vinta in prova a Watkins Glen. Ma Tyrrell tiene duro e riparte schierando Scheckter e Depailler, sulla 007-Cosworth. Un

biennio '74-'75 sotto tono in cui si registrano solo 3 successi, ma in cui nasce la rivoluzionaria P34. Gardner progetta la famosa monoposto a sei ruote, la cui parte anteriore ridotta ha lo scopo di rendere più aerodinamica la vettura in rettilineo. Alla fine il bilancio è parco: solo una vittoria. Da qui l'abbandono del progetto, con la conseguente dipartita di Gardner, sostituito da Maurice Phillippe padre della 008. Malgrado la vittoria a Monaco di Depailler nel '78, la Tyrrell vive anni di declino, causato pure da problemi finanziari. Sarà Alboreto sulla 011, a risollevarne in parte le sorti, con la doppia vittoria a Las Vegas e Detroit, nel 1982 e nell'83. L'ennesima giovane promessa lanciata nel

Circus, come Pironi, Bellof e Alesi. Le stagioni seguenti sono ancora negative, per la di un propulsore capace di reggere la concorrenza dei potenti turbo. Nel 1987 arriva Postlethwaite, ma se ne va dopo poco; tornerà qualche anno più tardi, assumendo le redini del team. Il 1997 segna l'epilogo. Sempre più a corto di budget, anche un inarrendevole come Tyrrell, deve segnare il passo. Per circa 30 milioni di dollari, cede l'azienda alla British American Racing, la BAR. Il G.P. del Giappone del 1 novembre 1998, è l'ultima gara della Tyrrell in F1. Ormai 74enne, Ken si ritira a vita privata fino all'agosto 2005, quando un male incurabile ne provoca la scomparsa.

La sfida di Sergio



di Marco Marelli

Ama le sfide, Sergio Marchionne. Quando prese la Fiat, la Casa italiana era data per morta, da molti. Oggi è tornata protagonista del mondo automotive, grazie al matrimonio con Chrysler, da Marchionne auspicato e poi concretizzato. Ama le sfide impossibili Sergio Marchionne. E fino ad oggi è riuscito a vincerle tutte. Addirittura, per la prima volta nella storia, è riuscito ad ottenere l'avallo, di un matrimonio industriale, niente di meno che dal presidente degli Stati Uniti! Impresa mai riuscita a nessuno. Dove vuole arrivare Sergio Marchionne non si sa. Si può immaginare invece quale percorso stia seguendo, senza dimenticare che vuole vincere dove molti hanno già fallito. Non va dimenticato che la grande Mercedes aveva acquistato Chrysler e ora se ne è disfatta in un modo simile a quanto fece BMW con Rover, perdendo tantissimo pur di divorziare. Come non si può dimenticare che il Gruppo Fiat Chrysler ha un buon portafoglio di marchi (Jeep, Alfa Romeo...) dal blasone illustre ma anche altrettanti (Lancia, Dodge...) in forte soffre-

renza. Impossibile pensare che Marchionne non ne sia consapevole e oggi è certo che quest'uomo, che preferisce il maglione alla giacca e cravatta, ha un piano a lungo termine. E che questo piano parta dal presupposto di unire le forze di questi due Gruppi automobilistici, perché da soli non sono niente, mentre uniti potrebbero diventare un mito, basandosi semplicemente su tre assi. Cuore, ragione e dote. Il cuore è Marchionne che lavora come un matto e per cento manager; la ragione sono i motori del Gruppo Fiat e i suoi pianali a partire da quello della Panda; la dote i soldi che il governo USA metterà per dare a Chrysler quella tecnologia che oggi è di Fiat ma che, con il matrimonio, diventerà comune e permetterà di far lavorare gli impianti americani ma anche i cervelli italiani. Per la serie tutti per uno, uno per tutti. Una storia nota, di invincibili, e che Marchionne impersona alla grande.

L'affaire Fiat-Chrysler crea un Gruppo con un potenziale produttivo di circa 5 milioni di automobili e questa soglia dovrebbe garantire un futuro più che sereno. La Fiat porta in dote i piccoli motori con tecnologia Mul-

tiair e anche i fortunati moduli meccanici che servono la Panda, la 500 e la Grande Punto. Attraverso questi si possono costruire molte nuove piccole anche per il marchio Jeep. L'importanza di questo accordo dovrebbe fare del bene anche al marchio Alfa Romeo che dovrebbe tornare presto negli Stati Uniti con una compatta spider sviluppata sul pianale della futura 147 che nella linea dovrebbe ricordare l'indimenticato Duetto. Il ventaglio di possibilità nello sviluppo prodotti è praticamente sconfinato grazie alle notevoli sinergie possibili e quindi se tutto va come dovrebbe andare questo Gruppo potrebbe diventare a breve uno tra i maggiori player al mondo. In questi giorni Marchionne è anche impegnato con il fronte Opel. In questo ha due assi nella manica: il primo è che la decisione finale sul marchio tedesco verrà presa dalla stessa squadra di manager che gestisce la crisi Chrysler e quindi che già lo consocino; il secondo che Fiat avendo già lavorato con GM e quindi con Opel sa esattamente cosa può dare, ricevere e costruire. Si ricorda che la Opel Corsa ha piattaforma comune con la Grande Punto.

**L'AD di Fiat
Sergio Marchionne**

Quando il metano

di Marco Marelli

Piace il metano agli italiani, e ciò è chiarissimo se si considera che l'incremento di vendite delle Fiat con gas naturale è cresciuto del 137% rispetto allo stesso periodo dello scorso anno. Ma è altrettanto lampante che Cupido ha trovato terreno fertile negli incentivi, nel basso costo alla pompa e nella maggiore attenzione all'ambiente da parte dei consumatori. Ma chi è Cupido, se non Lorenzo Sistino, amministratore delegato di Fiat Automobiles? L'uomo che nel metano ci crede, ci investe e non poco. "Effettivamente - dice Sistino- gli italiani stanno riconoscendo a questo tipo di alimentazione grandi meriti. Innanzitutto hanno scoperto che è a basso impatto ambientale, poi che incide in modo importante sul contenimento dei costi e infine, grazie agli incentivi statali, è molto conveniente

se si considera che il prezzo di questa tecnologia praticamente si annulla. Di fronte a tanti benefici sono naturali questi exploit anche se si può fare sempre meglio". Così tra italiani e automobili a metano sono fiori d'arancio, soprattutto se sono automobili made in Fiat. Una delle pochissime Case automobilistiche, la Fiat, che segue tutta la filiera della trasformazione e che quindi garantisce queste automobili come quelle a benzina o a gasolio. A fronte di questa importante richiesta da parte del mercato, la Casa italiana quindi non si fa trovare impreparata aumentan-

do l'offerta e proprio in questi giorni arriva nelle concessionarie la Panda Panda Cross, un'automobile a ridotto impatto ambientale con emissioni di CO2 pari a 113 g/km ma va ben ricordato che è un valore uguale a quello della Panda con motore Diesel. Quindi da qui si evince ancora una volta quanto i nuovi motori a gasolio siano efficienti e puliti se ottengono gli stessi risultati di quelli a metano ma con prestazioni nettamente superiori. La carrozzeria della Panda Panda Cross a metano, riprende gli orpelli stilistici (fascioni protettivi, fari tondi...) della versione più sofisticata a trazione integrale, e conserva la maggiore altezza di 3,6 centimetri. L'autonomia con 12 kg di metano è pari a circa 270 chilometri. Il motore è il noto 1.2, un quattro cilindri generoso ed affidabile. Il cambio è a cinque marce. Interessante lo sconto:

con i bassi valori di emissione si può arrivare a ben 5 mila euro rottamando un'automobile con dieci anni di vita. Sfatati i falsi miti della pericolosità ma sempre consci che comunque la rete distributiva non è capillare e che come emissioni tra diesel e gas naturale la partita è da calci di rigore, gli italiani viaggiano sempre di più con automobili alimentate a metano, quel gas che Enrico Mattei scoprì tanto anni fa nella pianura padana e che portò alla nascita anche dell'Eni. Un matrimonio quello tra Italiani e metano che ha radici profonde e che non trova simili in altre parti del mondo.



Lorenzo Sistino



Fiat ed ecologia

no dà una mano



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
 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

“Sono orgoglioso della mia vittoria, e anche di aver ripetuto la gag del cesso... ma ci pensate? Sono già passati dieci anni. Ormai punto sulle cover”.

Valentino Rossi dopo la vittoria a Jerez

“Siamo pronti ad essere soci più piccoli di una Fiat più grande”

John Elkann

“Abbiamo avuto contatti con Fiat, e

l'argomento era la Saab”.

Hakan Lind, portavoce del ministero dell'industria svedese

“Da quando abbiamo spostato l'orario delle gare in Oriente tutti gli ascolti tv sono cresciuti del 300 per cento”.

Bernie Ecclestone

“Il nome Brawn non mi piace, non significa niente per il grande pubblico. Sarebbe meglio che la



scuderia si chiamasse Honda. Non Brawn”.

Bernie Ecclestone

“Abbiamo iniziato bene, ma ora vogliamo di più”.

Jarno Trulli



Valentino Rossi sul podio di Jerez con Casey Stoner

“Abbiamo lavorato duro per sviluppare la macchina in vista di Barcellona. I risultati si vedranno in pista”
Ross Brawn

“Non è vero che la

Renault mi sta mettendo sotto pressione. Semmai sono io a farlo con me stesso”.
Nelsinho Piquet

“Il kers non sarà

mai montato sulle macchine di serie, perché non comporta benefici per la dinamica di guida”.
Ingegnere (anonimo) della Mercedes alla rivista Autocar

Miss Italia racing

