

Italiaracing
.net

n. 37 - 11 maggio 2009

MAGAZINE

Impresa di Mortara in GP2



Terminator

GP Spagna

JENSON BUTTON vince la quarta gara su cinque, distruggendo avversari e compagno di squadra. Il Mondiale è già finito a Barcellona?

IMPERDIBILE!

Si intitola "Dindo Capello: Il mestiere di vincere" la biografia del grande pilota piemontese scritta da Carlo Coscia e Stefano Semeraro e illustrata dalle più belle immagini della carriera del driver Audi tre volte vittorioso a Le Mans. Il volume è edito da Pendragon-InPagina e per acquistarlo prenotatelo presso le principali librerie italiane o direttamente all'editore all'indirizzo che trovate in basso

Carlo Coscia
Stefano Semeraro

Dindo Capello

Il mestiere di vincere

Dindo Capello. Il mestiere di vincere

Coscia - Semeraro

Pendragon
INPAGINA



Un tipo normale dentro gare eccezionali, un pilota straordinario dentro un uomo che non si sente speciale. Rinaldo Capello, detto Dindo, è così. Storia, passioni ed emozioni del driver italiano che ha vinto per tre volte la 24 Ore di Le Mans



Il libro sarà presentato,
alla presenza di Dindo Capello
e degli autori,
giovedì 14 maggio 2009 alle 21
alla FIERA DEL LIBRO di TORINO
(In Via Nizza 280, padiglione 1,
Stand D42-E41: piazza Italia)
VI ASPETTIAMO!



Prenotatelo ora
<http://www.pendragon.it>

Italiaracing MAGAZINE .net

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

La foto della settimana

Spagnoli... calienti

Alonso non vince, ma "infiamma" con un bel quinto posto, e tifosi di Montmelò si scaldano







È Vettel l'anti B

Massimo Costa

Il GP di Spagna rappresentava una sorta di valico decisivo per la Brawn. Dal primo appuntamento stagionale, Ross Brawn e Jenson Button, dopo l'ubriacatura inattesa di Melbourne, si erano affannati a dire che con l'arrivo delle gare europee la musica sarebbe cambiata e loro si sarebbero ritrovati a dover rincorrere i soliti top team. Che nel frattempo, avrebbero trovato le contro misure per arginare lo svantaggio accumulato da quella impertinente macchina bianca. Non è stato così. La Brawn quel valico lo ha superato in scioltezza e

non le è servito inventarsi particolari innovazioni tecniche per riuscirci. Un telaio un po' più leggero del precedente ha fatto la sua apparizione a Montmelò unitamente a scarichi carenati. Tutto qua. E le BGP001 a motore Mercedes hanno fatto la parte del leone. Con Jenson Button splendido in qualifica nello strappare la pole alla Red Bull-Renault di Sebastian Vettel e poi implacabile in gara. Ormai rischiamo di ripeterci, è infatti impossibile trovare nuovi aggettivi per definire quello che sta realizzando il pilota inglese. Avviato a conquistare il campionato del mondo. Soltanto un mese fa sembrava un'ipotesi folle, ora

è una cosa quanto mai concreta. Chi può fermare Button? Non certo il suo compagno Rubens Barrichello, che per viaggiare costantemente su tempi accettabili in gara, pur dopo un ottimo avvio, ha dovuto essere spronato più volte dal suo box. Alzata bandiera bianca BMW, Ferrari, McLaren e Renault, constatata la lunaticità della Toyota, non rimane che la Red Bull. Adrian Newey ha voluto installare già in Spagna, sulle RB5, quelle migliorie tecniche che aveva preparato nelle scorse settimane per Monte Carlo: nuove ali posteriori ed anteriori oltre che a inediti specchietti retrovisori. Una cura nei particolari di alto



Button

spessore. Non c'è tempo da perdere. In Red Bull hanno capito che mai come quest'anno possono puntare al titolo iridato. E allora si lavora e, soprattutto, si ragiona, come un top team. Cosa alla quale non erano abituati, ma Newey sì e quindi sta registrando sulle frequenze giuste i suoi collaboratori. La strategia adottata in gara per Vettel non si è rivelata esatta, troppo il tempo perso dietro a Massa, occorre inventarsi qualcosa. Come è stato fatto per Mark Webber, magicamente salito terzo. Ma a Monte Carlo, il talento di Vettel potrà fare la differenza e riaprire la rincorsa a Button.

Una vita da Zerbinho

di Stefano Semeraro

Povero Rubinho, protagonista di un film denro il film, di un documentario crudele all'interno del GP di Spagna. Il GP che per qualche giro ha creduto di poter vincere, e che qualcuno – il caso? La squadra? Una strategia sbagliata? – gli ha soffiato sotto il naso. Se avete visto il dopo-GP su Sky sapete di cosa parliamo. Le due Brawn che arrivano nel parco chiuso, Button che sale in piedi sulla macchina ed esulta. E Zerbinho – pardon, Rubinho...- che si complimenta. Button con il suo sorriso da spice boy, bello e selvaggio, il suo pizzetto biondo e la fidanzata glamour adriante nel sottopalco. Una rock star. E Rubens con il suo testone da fumetto Manga, i suoi occhi malinconici e buoni, la mascella un po' storta. Sorrisi, abbracci, pacche sulle spalle. Bravo Rubinho, great job. Grazie di essere arrivato secondo.

Mentre i due, insieme con Webber, si rilassavano nella saletta e poi uscivano sul podio, il sorriso di Barrichello diventava sempre più opaco, sempre più spento. Sempre più triste e di circostanza, mentre partiva God save the Queen e Jenson, bello come il sole, lo inaffiava di champagne. Bravo Rubens, continua così. Continua a perdere. La malinconia, il sospetto atroce che la Brawn non sia, in fondo, per il brasiliero, niente altro che una Ferrari bis, lo si era avuto fin dal primo GP. Ma dopo Barcellona lo si è visto, lo si è capito. Negli sguardi, negli atti. Nelle parole. Nelle fregature.

Button, sorridente, fraterno, prima della gara aveva ammesso di aver copiato gli assetti del compagno di squadra: "Rubens è andato forte subito, noi faticavamo, così per fortuna abbiamo deciso di copiare i suoi assetti: è andata benissimo". Per Button, naturalemmete. Anche in qualifica: pole all'ultimo secondo, in faccia al compagno che si era già illuso. E in gara, con la storia del-

la strategia cambiata in corsa, da tre pit-stop a due, dopo che Rubens allo start era partito alla grande, seccando il compagno alla prima curva, mettendosi in testa. Illudendosi. Sceso dal podio il sorriso di circostanza, il ghigno mesto di Zerbinho si è mutato in grugno, in muso lungo. L'espressione inacidita e delusa di chi non capisce fino in fondo, ma intuisce anche troppo bene il finale della storia. "Sono partito bene e veloce, avevo la gara in mano", ha mugugnato. "Al mattino c'era stata una riunione serena, Brawn era presente e allegro. Tre soste per tutti, si era deciso. Vado a mangiare, inizia la corsa e mi dicono alla radio che Jenson di soste ne farà solo due. Voglio capire". Ma come cantava De Gregori, caro Rubinho, non c'è niente da capire. E molto da subire. Questo è l'anno degli inglesi, di Brawn & Button, il resto è contorno. Ross, lo scaltro orsacchiottone, alla fine si è schermato, ha chiarito, spiegato tutto con educatissima crudeltà: "La strategia dei tre pit stop era la più veloce, Rubens è arrivato secondo solo perché è andato troppo lento dopo il secondo stop. Ma io voglio che lui vinca una gara, e mi fa piacere che sia arrabbiato di aver perso, perché non sarebbe naturale il contrario". Concordia, armonia, felicità. Per tutti tranne per Rubens, che alla Ferrari si era rassegnato a perdere, a fare da vassallo a Schumi, ma che alla Brawn, maledizione, a fine carriera, aveva sognato di prendersi tante rivincite, di togliersi tanti sassolini. Magari anche di vincere. Invece è sempre la stessa storia: Rubinho è il pilota destinato a perdere, sulla macchina destinata a vincere. Il Poulidor della F.1. "No, vi sbagliate", predica lui. "Qui alla Brawn l'atmosfera è diversa, possiamo confrontarci, mica come a Maranello. E poi io sono stato chiaro: non accetterò ordini di squadra. Se dovesse succedere, sono pronto a lasciare la F.1". Peccato che gli credano solo in Brasile.





La strana coppia della F.1 2009:
Terminator-Button
e... Zerbinator-Barrichello

Vuoto a perdere

di Massimo Costa

E' risorta la Ferrari? Dal punto di vista prestazionale sì. Nettamente. Il doppio diffusore, la cui installazione aveva costretto i tecnici di Maranello a riprogettare parte del sistema idraulico ed elettronico per collocarlo in una nuova sede, ha proiettato la F60 nelle posizioni da podio. Se da una parte è stata trovata con tanti sforzi e sacrifici la giusta via per ritrovare la possibilità di salire sul podio, dall'altra non è stata debellata la mancanza di affidabilità. Che imperterrita continua a tartassare team e piloti. A questo, si aggiunge l'ennesimo errore strategico in

qualifica, che questa volta ha affondato Kimi Raikkonen, a sua volta complice della scelta di non entrare in pista nei minuti finali del primo segmento, pensando di avere segnato il crono necessario per avanzare nel Q2. Così il finlandese è uscito subito, nel Q1, guadagnando la ottava fila. Potevano esserci due Ferrari nelle prime due file con un po' più di attenzione, ma questa è una parola che non sembra più abitare dalle parti della Scuderia. Luca Colajanni, l'addetto stampa della Ferrari che si era reso famoso per l'acuta antipatia, da questa stagione ha cambiato modus operandi ed è notevolmente più "umano". Addirittura si lascia andare a frasi come "Sbagliare è umano, ma perseverare è diabolico", che ai tempi di Jean Todt gli sarebbero costate carissimo. Ma la linea di Stefano Domenicali

è quella corretta, massima trasparenza, dialogo con i riva-

li storici, come la McLaren. Se l'operazione simpatia è stata recuperata dopo il periodo di regno del permaloso e tignoso Todt, è però necessario mantenere sempre alta la concentrazione. La Ferrari di Raikkonen si è fermata lungo la pista dopo 18 giri con l'acceleratore che non trovava più il motore per un guasto idraulico. Massa invece, si è trovato a gestire una situazione insolita, come se si trovasse in mezzo al deserto con poco carburante a bordo e nessun distributore all'orizzonte. Colpa di un problema nella fase del rifornimento, non è entrata nel serbatoio la benzina necessaria. E così Massa ha dovuto proseguire a passo di lumaca perdendo il 4° posto dopo essere stato a lungo 3° e concludendo 6°. Tre punti, i primi del suo mondiale 2009, gli stessi recuperati da Raikkonen in Bahrain. Addio mondiale, quindi. Domenicali è arrabbiato. Dice che è inutile produrre sforzi per riportare in alto la F60 se poi ci si ritira per dei particolari: "Occorre rivedere il sistema dei controlli e di metodologia del lavoro che ora non è all'altezza della nostra tradizione".



*Bella prova di Massa a Barcellona,
qui davanti a Vettel e Rosberg*

Massimo Costa
Photo 4

Volto sereno, apparentemente rilassato, come avesse conquistato un bel risultato. Lewis Hamilton beve dalla borraccia, non per dimenticare anche se lo farebbe volentieri, ma per recuperare i liquidi persi nel corso del Gran Premio. Il campione del mondo è deluso e non ha peli sulla lingua per definire l'esito della gara: ridicolo. Sì, ha detto proprio così. Senza addetti stampa attorno, senza quel Dave Ryan che lo trattava come uno scolarettino dettandogli le parole giuste (sbagliatissime) da dire davanti ai commissari sportivi a Melbourne, Hamilton è sbottato. Sì, si è rotto. Ed è stato un brusco risveglio perché la MP4/24 aveva mostrato gara dopo gara continui segnali di crescita. Ma a Montmelò, dove sono stati pre-

sentati il doppio diffusore e una nuova ala anteriore, la McLaren si è trovata a fare un netto balzo all'indietro. Inatteso. Hamilton non è entrato nella top ten della qualifica, e in gara non è mai stato seriamente in lizza per concluderla in zona punti. Si è pure dovuto fare da parte per lasciarsi doppiare da Jenson Button, un'umiliazione difficile da digerire. Solo pochi mesi fa era lui che doppiava il connazionale sull'orlo del tramonto... Il problema della MP4/24 era la mancanza di grip delle gomme posteriori. Non scaldavano e non aderivano all'asfalto. Più che sul circuito di Catalunya gli pareva di essere impegnato in una prova speciale dell'omonimo rally. Ancora peggio è andata a Heikki Kovalainen, un'ombra in qualifica, ritirato dopo pochi chilometri in gara per la rottura del cambio. Un disastro non annunciato.



Hamilton sbotta

“La McLaren
è fatta così male
che è semplicemente
senza speranza”
Lewis Hamilton



a: gara ridicola

Bel podio per Webber

VIA

Barrichello parte meglio di Button dalla seconda fila e va in testa alla prima curva mentre Massa si mette dietro Vettel che non sfrutta la prima fila. Alonso costringe Rosberg a tagliare la prima variante, il tedesco perde la corda, va largo e spinge nella sabbia Trulli il quale cerca di controllare la sua Toyota, rientra in pista intraversandosi e viene colpito da Sutil, Bourdais e Buemi. Tutti si ritirano. Entra la safety-car.

5° giro

Restart, Alonso va all'attacco di Webber sul rettilineo, lo passa, ma alla prima staccata l'australiano replica alla grande. Kovalainen (12°) rallenta improvvisamente per noie al cambio mentre Hamilton supera Piquet davanti ai box per il 12° posto.

14° giro

Barrichello e Button sono separati da 1"5, Massa è a 5"5, Vettel a 6"7. Raikkonen attacca Heidfeld per il 9° posto, ma il tedesco rintuzza i suoi tentativi.

17° giro

Glock (8°) apre la serie dei pit-stop. La tornata successiva è Button a

imboccare la pit-lane seguito da Alonso. Intanto Raikkonen rallenta improvvisamente e parcheggia la sua Ferrari lungo la pista con l'acceleratore che non risponde.

19° giro

Va ai box Barrichello che imbarca meno benzina rispetto a Button. Al 20° giro, pit-stop per Massa e Vettel col brasiliano che rimane davanti al tedesco. La situazione: Barrichello, Rosberg (senza pit), Button a 6"1, Massa, Vettel, Heidfeld, Kubica, Hamilton, Webber, Alonso, Piquet, Fisichella, Nakajima, Glock.

32° giro

Button, Massa, Vettel, Barrichello, Webber, Alonso, Rosberg, Heidfeld, Nakajima, Hamilton, Glock, Kubica, Piquet, Fisichella. Massa perde un copricerchio della ruota, Barrichello dopo il pit non è più incisivo e perde decimi importanti nel confronto a distanza con Button. Dal box Brawn continuano a invitare Barrichello a spingere forte dopo la sosta anticipata rispetto ai calcoli di Massa e Vettel.

48° giro

Pit-stop per Button che monta

gomme dure come fatto da Massa. Barrichello è nuovamente al comando con 3"7 su Webber (una sola fermata), Button a 15"4 e ancora più lontani Massa, Vettel. A 16 tornate dal traguardo, Barrichello va in pit-lane per il terzo e ultimo pit-stop e mette gomme dure. Ai box anche Webber (pneumatico con miscela dura) che si ritrova davanti a Massa e Vettel.

51° giro

Button, Barrichello, Webber, Massa, Vettel, Heidfeld, Alonso, Rosberg. Notevole la strategia Red Bull per Webber che ha beffato il duo Massa-Vettel. Dal muretto Ferrari comunicano a Massa che con quel ritmo rischia di rimanere senza benzina per un riflusso avvenuto durante il rifornimento.

62° giro

Vettel conquista il quarto posto, Massa rallenta drasticamente per preservare il carburante. Alonso, sesto, è a 16"7. Massa procede 6-7 secondi più piano e viene raggiunto e superato da Alonso. Vince Button davanti a Barrichello, Webber, Vettel, Alonso, Massa, Heidfeld, Rosberg.



Scatto bruciante di Barrichello al via





L'ordine di arrivo, domenica 10 maggio 2009

- 1 - Jenson Button (Brawn BGP001-Mercedes) - 64 giri 1.37'19"202
- 2 - Rubens Barrichello (Brawn BGP001-Mercedes) - 13"056
- 3 - Mark Webber (Red Bull RB5-Renault) - 13"924
- 4 - Sebastian Vettel (Red Bull RB5-Renault) - 18"941
- 5 - Fernando Alonso (Renault R29) - 43"166
- 6 - Felipe Massa (Ferrari F60) - 50"827
- 7 - Nick Heidfeld (BMW F1.09) - 52"312
- 8 - Nico Rosberg (Williams FW31-Toyota) - 1'05"211
- 9 - Lewis Hamilton (McLaren MP4/24-Mercedes) - 1 giro
- 10 - Timo Glock (Toyota TF109) - 1 giro
- 11 - Robert Kubica (BMW F1.09) - 1 giro
- 12 - Nelson Piquet (Renault R29) - 1 giro
- 13 - Kazuki Nakajima (Williams FW31-Toyota) - 1 giro
- 14 - Giancarlo Fisichella (Force India VJM02-Mercedes) - 1 giro

Giro più veloce: Rubens Barrichello 1'22"762

Ritirati

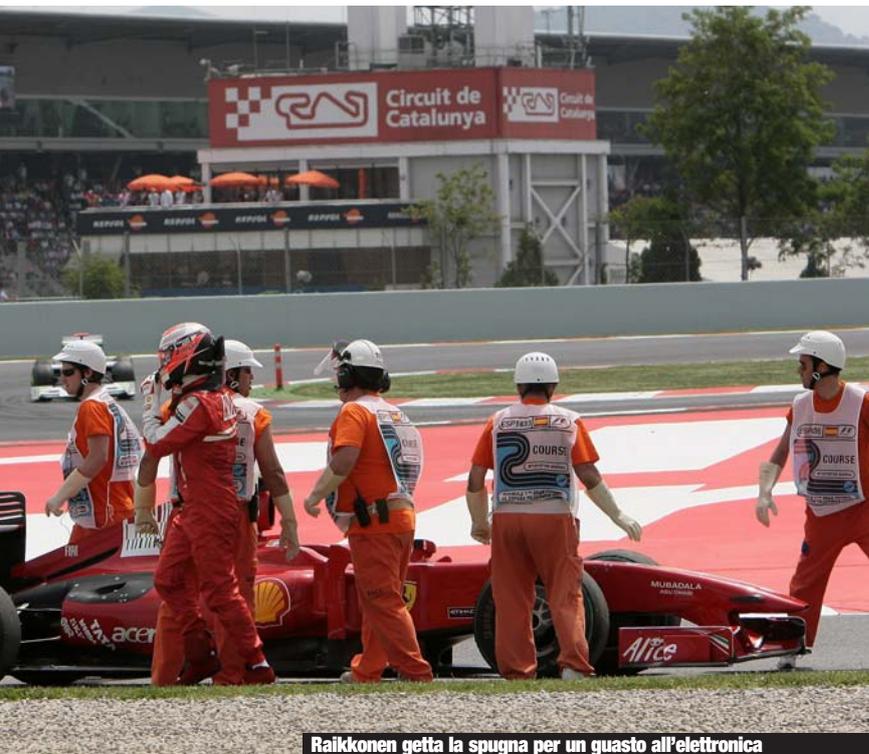
- 0 giri - Adrian Sutil
- 0 giri - Sebastien Bourdais
- 0 giri - Sebastien Buemi
- 0 giri - Jarno Trulli
- 7° giro - Heikki Kovalainen
- 18° giro - Kimi Raikkonen

Il campionato piloti

- 1.Button 41; 2.Barrichello 27; 3.Vettel 23; 4.Webber 15,5; 5.Trulli 14,5; 6.Glock 12; 7.Hamilton, Alonso 9; 9.Heidfeld 6; 10.Rosberg 4,5; 11.Kovalainen 4; 12.Buemi, Raikkonen, Massa 3; 15.Bourdais 1.

Il campionato costruttori

- 1.Brawn-Mercedes 68; 2.Red Bull-Renault 38,5; 3.Toyota 26,5; 4.McLaren-Mercedes 13; 5.Renault 9; 6.Ferrari, BMW 6; 7.Williams-Toyota 4,5; 8.Toro Rosso-Ferrari 4.



Raikkonen getta la spugna per un guasto all'elettronica

Jenson Button

Questa volta non merita il 10 perché in partenza non è stato perfetto, ma una volta preso il ritmo di gara era nettamente il più veloce in pista. Ancora una volta non ha commesso errori, è stato pulito e deciso negli affondi ai doppiati e non ha mancato di avvertire il team che Barrichello, quando era davanti a lui, non stava spingendo a dovere...

9,5

Mark Webber

Una super gara per l'australiano che soffre Vettel, ma che questa volta lo ha messo dietro riuscendo addirittura a salire sul terzo gradino del podio. La strategia scelta per lui dal team si è rivelata vincente e all'improvviso lo abbiamo ritrovato davanti a Massa e Vettel.

8,5

Felipe Massa

Che bel weekend per il brasiliano. Bravo in qualifica, eccellente in partenza, il terzo posto poteva essere suo se un problema in fase di rifornimento non lo avesse costretto a percorrere gli ultimi giri come fosse al volante di una Cinquecento. Ha tenuto dietro di sé per tutta la corsa un mastino come Vettel.

8

Sebastian Vettel

Una gara giudiziaria dopo un pessimo avvio dalla prima fila. Al 1° giro era infatti quarto e per il 98 per cento del GP si è trovato dietro alla Ferrari di Massa, impossibilitato ad avere la meglio. Non delle più felici la strategia adottata dal muretto box Red Bull, di seguire anche nei rifornimenti Massa. Sarebbe stato meglio fermare Vettel prima, o dopo, il ferrarista per tentare di fargli guadagnare con pista libera quei decimi che potevano permettergli di portarsi davanti alla Rossa.

8

Fernando Alonso

La Renault non cresce e lui ne soffre, ma non si arrende, non commette gli errori del 2008. Del resto un campione non ripete le cose brutte. Alonso non ha mai mollato, ogni curva l'ha affrontata come fosse in testa, fondamentale l'aver tenuto giù in uscita box quando arrivava Hamilton. Se si fosse trovato dietro alla McLaren, forse non avrebbe acchiappato per i capelli il 5° posto finale.

8

Rubens Barrichello

Una partenza da manuale dalla seconda fila che lo ha portato in testa, poi si è seduto. E' stato umiliato in mondo visione da Button che ha chiesto al team di comunicargli di spingere di più. Sempre in mondovisione, per due volte nel corso del GP l'ingegnere lo ha invitato ad aumentare il ritmo. E puntualmente i suoi tempi scendevano. Barrichello tende ad addormentarsi...

7

Nick Heidfeld

Lui la mette sempre dentro quando meno te l'aspetti. E così ecco che un altro weekend in cui pareva perduto, il tedesco ha saputo trasformarlo in una domenica in cui ha conquistato punti. Non molla mai Heidfeld.

7



IL PAGELLONE



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

Nico Rosberg

Ha ammesso che la sua Williams non può competere con i big del campionato. Una dichiarazione forte, di resa, considerando che a inizio stagione aveva annunciato che se quest'anno non gli davano una vettura all'altezza della situazione avrebbe cambiato aria. In gara fa il possibile e racimola un punto.

6,5

Kimi Raikkonen

Pare che un po' di colpa ce l'abbia anche lui per quanto riguarda la disastrosa scelta strategica in qualifica. Partito dalla ottava fila, ha in fretta recuperato entrando nella top ten, ma poi la macchina lo ha tradito. La zona punti era possibile.

6

Lewis Hamilton

Una corsa sofferta, mancanza di grip totale come ha più volte comunicato via radio con rassegnazione. Una prova avilente per il campione del mondo.

6

Heikki Kovalainen

Subito fuori dai giochi, l'insufficienza è per la poca incisività mostrata in qualifica dove non ha superato il primo segmento. Kovalainen è una vera delusione.

5

Timo Glock

Come si possa passare dalla prima fila di Al Sakhir ad una prova anonima la Toyota ce lo dovrà spiegare un giorno. Nella bufera ci è finito il pilota tedesco, e anche Trulli, mai protagonisti in qualifica.

5

Robert Kubica

Corsa strana, certamente condizionata dalla sua BMW, ma è un dato di fatto che Heidfeld gli finisce davanti ancora una volta.

5

Giancarlo Fisichella

Sembrano senza speranza in Force India. Le aspettative, alte, che derivavano dall'accordo con la Mercedes non sono supportate dai fatti.

5

Nelson Piquet

Non male in qualifica dove non entra nella top ten, ma è poco distante da Alonso. Anche se sarebbe ora di finirla di perdonargli tutto perché ha come compagno un campione come lo spagnolo. Piquet se fosse il nuovo fenomeno del motorsport, Alonso se lo dovrebbe mettere dietro, come faceva Hamilton in McLaren nell'anno del debutto. E Piquet è al secondo anno. In gara il brasiliano è pressoché inesistente e si adegua al rendimento non felice della R29. Senza palle.

4

Kazuki Nakajima

Forse dovremmo inserire anche lui nella lista di coloro prossimi al taglio... Il fatto che sia un pilota Toyota e che questi diano i motori alla Williams lo aiutano a non perdere il posto. Ma non lo merita più. Sta deludendo parecchio, pensavamo potesse essere un pilota giapponese dagli altri, con qualcosa in più, ma Takuma Sato rimane inarrivabile...

4



Alonso costringe Rosberg a tagliare la prima variante, il tedesco perde la corda, va largo e spinge nella sabbia Trulli il quale cerca di controllare la sua Toyota, rientra in pista intraversandosi e viene colpito da Sutil, Bourdais e Buemi



IL PAGELLONE

Jarno Trulli
Adrian Sutil
Sebastien Bourdais
Sebastien Buemi

n.g.

**Il botto del
primo giro**



*Branson e Horner sono vicini,
ma in realtà divisi, come vuole Ecclestone...*

*La Brawn vede positivamente
le scelte della FIA,
non la Red Bull*

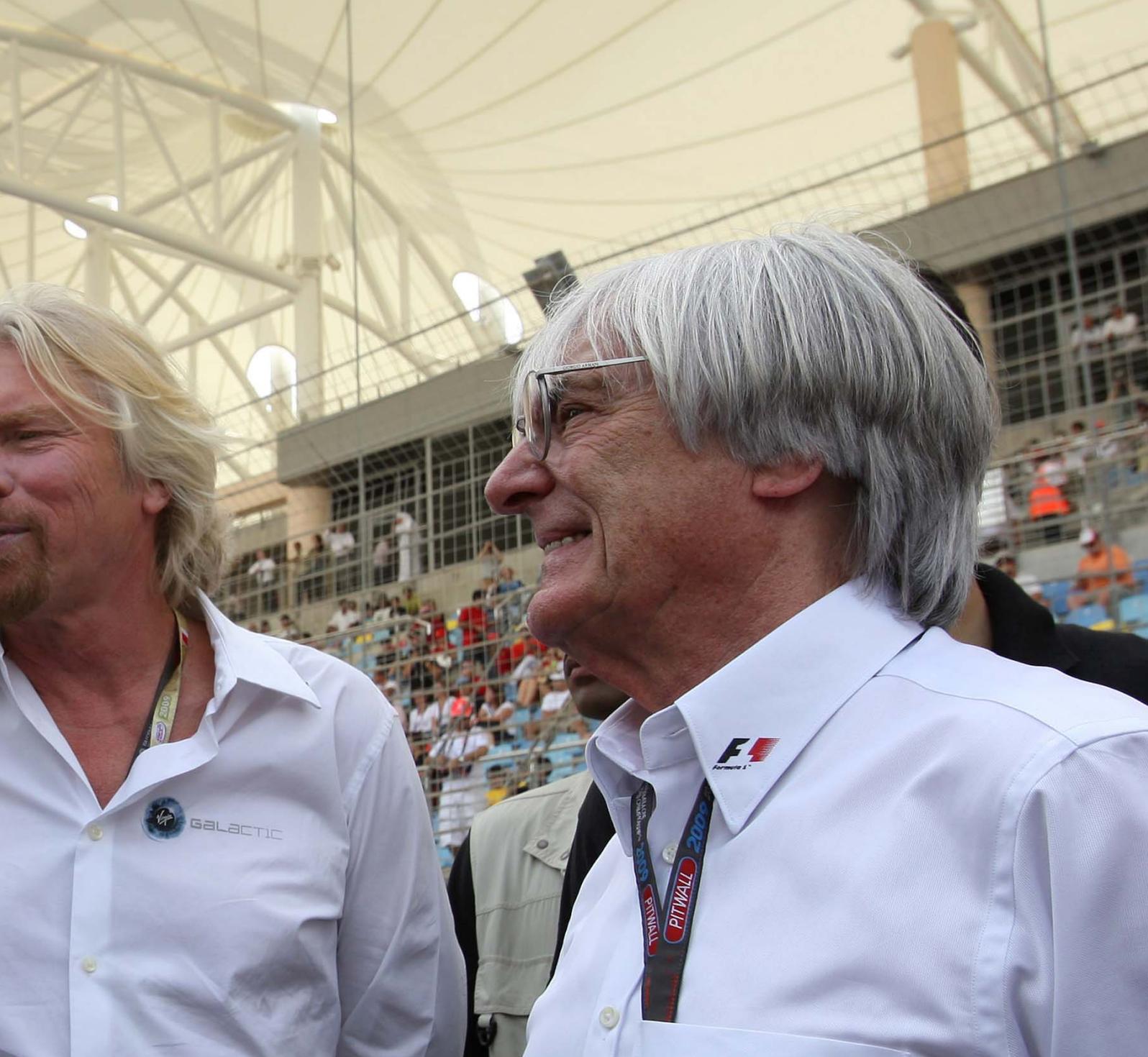


Prove di divorzio

Toyota, Red Bull e Toro Rosso lo hanno già annunciato. Se la FIA continuerà a non ascoltare la FOTA e a proseguire nel suo intento di creare in un unico campionato due realtà (quella dei team che aderiscono al budget cap e che quindi godranno di una serie infinta di benefici tecnici, e quella dei costruttori che intendono investire le cifre necessarie), il boss Toyota Tadashi Yamashi-

na ha dichiarato che potranno fare tranquillamente a meno di un campionato di F.1 organizzato dalla FIA. Yamashina è d'accordo sul taglio dei costi, ma non nella maniera imposta da Max Mosley. Sulla stessa linea si è unito con una certa sorpresa Dieter Mateschitz, della Red Bull. Il team principal austriaco, che è proprietario delle squadre Red Bull e Toro Rosso, ha ritenuto

inaccettabile la via intrapresa dalla FIA e senza mezzi termini ha annunciato che se la FIA non ascolterà la FOTA, allora il marchio Red Bull uscirà dalla F.1. D'altro canto in Spagna si è saputo che la FIA accetterà le proposte di iscrizione al prossimo mondiale dal 22 al 29 maggio. In base alle richieste pervenute, effettuerà una scelta entro il 12 giugno, data in cui si saprà chi correrà nel 2010.



**Chi c'è nella F1
che vuole la FIA**

**Brawn
Force India
Williams
USF1
Epsilon Euskadi
Prodrive
Lola
iSport**

**Chi c'è nella F1
che vuole la FOTA**

**Ferrari
McLaren-Mercedes
BMW
Toyota
Renault
Red Bull
Toro Rosso**

Mosk



ey, un destino nero

di Stefano Semeraro

Il potere e la gloria, ma anche lo scandalo e il dolore. La vita non fa sconti a Max Mosley. Era impegnato in una battaglia, feroce, acida, contro i team di F.1, un braccio di ferro per decidere chi comanda nel Circus, e la sorte lo ha colpito alle spalle. Nel modo più atroce. Suo figlio maggiore Alexander, 39 anni, laureato ad Oxford, genietto della matematica applicata alla finanza che ha lavorato in maniera marginale anche per la Formula 1, legatissimo al padre, è morto martedì scorso a Londra, nella sua casa di Notting Hill, quasi sicuramente per una overdose. Alexander, che ultimamente aveva aperto un ristorante nella zona, era stato visto entrare in casa in compagnia di un uomo dai vicini di casa, un'ora prima prima del decesso. Poi le ambulanze, il ritrovamento, il riconoscimento, proprio nel giorno - sono le befe crudeli del destino - in cui i rappresentanti dei team si erano riuniti a Heathrow per respingere il pacchetto-Mosley, le nuove e molto discusse sulla riduzione dei budget.

Quando l'anno scorso era finito nel tritacarne dei media, sbertucciato in mondovisione dal filmato rubato e sbattuto su YouTube da quelli di News of The World, il domenicale tutto tette e scandali del Sun, che lo riprendeva nel mezzo di un'orgia

sadomaso con presunte venature nazi in compagnia di cinque prostitute (fra le quali, è stato scritto, anche la moglie di uno 007 inglese), Mr President aveva pensato proprio ai figli, Alexander e Patrick. "Non credo che ci sia niente di più umiliante - aveva dichiarato in tribunale - che vedere foto di quel genere stampate sui giornali. Se mi metto nei panni dei miei figli, lo trovo devastante".

Mosley parlava con sensibilità e cognizione di causa, visto che suo padre, Oswald Mosley, è stato una delle figure più controverse del Novecento inglese. Nato sesto baronetto dello Staffordshire, sposato in prime nozze a Cynthia Curzon, figlia del vicerè delle Indie, prima parlamentare laburista, poi leader del partito fascista britannico, il BUF, rinchiuso a lungo in carcere durante la Seconda Guerra Mondiale - Oswald Mosley negli anni '30 si era invaghito di Mussolini e della camicia nera. Morta la prima moglie si era risposato con Diana Mitford, futura madre di Max, una delle sei, glamourosissime Mitford sisters. Luogo della cerimonia, il gabinetto privato di Joseph Goebbels, ministro della propaganda nazista. Invitato di spicco: Adolf Hitler. Vestito della blackshirt, l'orbace d'oltreManica, attorniato dai "Biff Boys", i suoi pretoriani reclutati nelle palestre del campione dei pesi medi Ted Lewis, aveva tentato anche una mini-marcia su Londra,

la "guerra di Cabbie Street", finita malissimo per Mosley e i suoi avanguardisti. Per uscire dal cono d'ombra di Oswald, per far dimenticare la fama del suo cognome, Max dopo la laurea in legge si era dato al motorismo: prima come modesto pilota di Formula 2 per Frank Williams, poi come proprietario di scuderie, March e Simtek. Nel 1974, insieme con Bernie Ecclestone, ha fondato la FOCA, la prima associazione dei costruttori di Formula 1, nel 1993 è passato dall'altra parte come Presidente della FIA. Dal padre Mosley ha ereditato la capacità oratoria, la determinazione, il fascino arrogante. Dallo scandalo sessuale si era risollevato a suo modo, attaccando: vincendo la causa con News of The World, ricavandone anche 76 mila euro, facendosi confermare a capo della FIA in barba a tutti i nemici, e lanciandosi poi negli ultimi mesi in una guerra contro i team di Formula 1, in particolare la Ferrari. Il destino nero dei Mosley stavolta lo ha colpito a freddo, con cattiveria. "Alexander era un ragazzo brillante, con un grande talento per il computer", ha detto Eddie Jordan, l'ex team manager di quella che oggi è la Force India, e amico di famiglia dei Mosley. "Max negli ultimi anni ha passato parecchi guai, sono devastato per lui". Un sentimento condiviso da tutti e che, per un attimo, ha cancellato divisioni, odi e rancori.

Meeke, da



Il'inizio alla fine

Kris Meeke (**nella foto**), si è aggiudicato da vero padrone il quarto appuntamento della serie IRC alle Azzorre, rifilando quasi un minuto al più diretto inseguitore. Vincitore di quattro prove speciali anche nella giornata conclusiva, Meeke non ha lasciato scampo alla concorrenza dopo aver preso il pallino in mano già al secondo impegno della prima tappa. Ora il ventinovenne pilota nord-irlandese, si è anche installato al comando della classifica di campionato davanti a Freddy Loix e Nicolas Vouilloz, finiti rispettivamente quarto e terzo sull'isola atlantica di San Miguel.

Dietro i tre leader, il giovane finlandese Anton Alen ha coraggiosamente lottato fin che ha potuto per tenere vive le speranze della squadra Abarth, dopo che Giandomenico Basso è stato costretto a gettare la spugna con una sospensione danneggiata sulla seconda speciale del giorno. Alen ha battagliato per tutta la giornata con il belga Freddy Loix, ma è poi stato penalizzato da una defaillance meccanica che gli ha fatto perdere ben 12 minuti.

"Viste le condizioni meteo decisamente avverse, credo abbia contato molto la mia esperienza nei rally britannici"

Kris Meeke

L'ordine di arrivo, sabato 9 maggio 2009

1. Meeke-Nagle (Peugeot 207 S2000) in 2.36'48"3
2. Kopecky-Stary (Skoda Fabia S2000) a 53"1
3. Vouilloz-Klinger (Peugeot 207 S2000) a 1'4"8
4. Loix-Miclotte (Peugeot 207 S2000) a 2'15"2
5. Peres-Silva (Mitsubishi Lancer Evo 9) a 4'45"2
6. Wittmann-Ettel (Mitsubishi Lancer Evo 9) a 5'33"2
7. Rautenbach-Barritt (Peugeot 207 S2000) a 5'35"8
8. Moura-Eeiro Mitsubishi (Lancer Evo 9) a 5'41"3
9. Magalhaes-Magalhaes (Peugeot 207 S2000) a 7'03"5
10. Sousa-Carvalho (Abarth Grande Punto S2000) a 8'13"8

Le classifiche di campionato

Piloti

1. Meeke 20; 2. Loix 18; 3. Vouilloz 14; 4. Kopecky 13; 5. Ogier 10; 6. Basso 10.

Costruttori

1. Peugeot 52; 2. Ralliart 33; 3. Abarth 14; 4. Skoda 13.



"All'inizio ero nervoso perché correre sulla terra allentata non è proprio il mio forte. Un risultato del genere è molto importante perché dimostra che la Fabia è competitiva in qualsiasi tipo di rally"

Jan Kopecky



"È il rally più difficile di tutto l'IRC, e io non sono riuscito proprio a essere veloce come Meeke. Però ora arriva l'asfalto del Belgio, e so che lì saremo forti..."

Nicolas Vouilloz

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



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

207



Rossetti va a Punto



Passato dalla Peugeot all'Abarth il pordenonese Luca Rossetti ha bissato con il fido Matteo Chiarocossi il successo ottenuto in Sicilia nel 2008, conquistando anche la 93° Targa Florio, quarto appuntamento del Campionato Italiano Rally. La Grande Punto Abarth di Rossetti ha avuto ragione per 6"1 della Peugeot 207 del toscano Paolo Andreucci, già vincitore di 5 edizioni della corsa più antica del mondo, al termine di una tappa giocata sul filo dei secondi per tutte le nove speciali in programma. Alla fine Rossetti ne ha vinte 5 ed Andreucci 4, ma decisivo è stato il secondo passaggio sulla "Lascari" dove il pilota dell'Abarth ha guadagnato ben 10".

I due sono risultati inavvicinabili per gli avversari, che hanno dato vita ad una bella lotta per il terzo gradino del podio, alla fine andato un pò a sorpresa alla Skoda Fabia condotta al debutto nel CIR da un bravissimo Renato Travaglia. Il pilota trentino, dopo aver rischiato di non essere al via a causa dei danni occorsi in un incidente alla vigilia della gara, grazie ad una grande rimonta torna dalla Sicilia con in mano altri 6 punti che gli consentono di rimanere al comando del CIR con 28 punti, 10 in più della coppia Rossetti-Andreucci. Un testacoda a tre prove dal termine ha invece penalizzato la bella gara del locale Riolo (Abarth), che ha perso sia il terzo posto a favore di Travaglia che il quar-

to, conquistato da un'altra Peugeot, quella del reggiano Davide Medici. Poco fortunati anche gli altri equipaggi siciliani: fuori gara sia Runfola quando era quarto assoluto che Vara, settimo a due prove dalla fine, il nono posto ha comunque premiato Di Benedetto (Peugeot 207). Al sesto posto l'altro alfiere ufficiale Abarth, il giovane veronese Scandola, poco a suo agio sui veloci e scivolosi asfalti delle Madonie, così come il toscano Michelini, settimo dopo un brillante avvio di stagione. Contro tante S2000 poco ha potuto fare la Subaru Impreza ufficiale di Navarra, giunta dodicesima su un fondo che non le si addiceva.

Nelle altre categorie successi del sammarinese Raschi (Renault New Clio) e della Sciascia (Peugeot 207 S2000), mentre il nuovo Trofeo Peugeot 207 R3T è stato tenuto a battesimo da Strambi. In contemporanea alla gara CIR si sono disputati anche la terza prova del Challenge 8ª Zona, vinta dal nisseno Alessi (Punto S1600) dopo il ritorno di Vintaloro, e la seconda edizione del Rally A.C. Palermo Autostoriche, nella quale ha prevalso la Bmw 2002 di Diana davanti a cinque Porsche.

Al termine di uno straordinario duello Rossetti (foto grande), ha battuto Paolo Andreucci (in basso) di soli 6"1. Terzo posto per il leader di campionato Travaglia al debutto con la Skoda Fabia (sotto)



L'ordine di arrivo, sabato 9 maggio 2009

1. Rossetti-Chiarocossi (Abarth Grande Punto S2000) in 1.20'05"5
2. Andreucci-Andreucci (Peugeot 207 S2000) a 6"1
3. Travaglia-Granai (Skoda Fabia S2000) a 1'31"0
4. Medici-De Luis (Peugeot 207 S2000) a 1'36"
5. Riolo-Marin (Abarth Grande Punto S2000) a 1'45"1
6. Scandola-D'Amore (Abarth Grande Punto S2000) a 1'54"6
7. Michelini-Perna (Peugeot 207 S2000) a 2'20"7
8. Perico-Carrara (Peugeot 207 S2000) a 2'43"5
9. Di Benedetto-Michelet (Peugeot 207 S2000) a 2'47"6
10. Signor-Barone (Abarth Grande Punto S2000) a 3'15"4

Classifica Campionato italiano

1. Travaglia p. 28, 2. Rossetti e Andreucci p. 18, 4. Cavallini 14, 5. Michelini 12.

Marco Cortesi

Giri veloci ed incidenti. Questo il mix classico delle giornate di qualifica per la Indy 500, con l'alternarsi di giri cronometrati e pause in cui è possibile girare sul tracciato in condizioni di prova libera. A pochi giorni dalla fine dell'incubo che lo vide difendersi da pesanti accuse di evasione fiscale, Helio Castroneves si è preso una decisa rivincita, conquistando la propria terza pole posi-

tion ad Indianapolis, al termine di un duello all'ultimo battito con il compagno di squadra Ryan Briscoe. Nelle fasi finali, entrambi i piloti sono andati a rinunciare al rispettivo miglior tempo personale (cosa necessaria per effettuare un nuovo tentativo) alla ricerca della pole. L'ultimo tentativo per l'australiano non ha portato però i risultati sperati, costringendolo in seconda posizione davanti a Dario Franchitti e Graham Rahal, lasciato senza compagni di squadra

da un botto di Doornbos. In quinta piazza ha concluso Scott Dixon, mentre l'ultima posizione della seconda fila si è rivelata appannaggio di Tony Kanaan. Il brasiliano ha incontrato una serie di difficoltà che l'hanno costretto a passare al muletto, tra l'altro vedendo il suo iniziale miglior tempo cancellato per aver girato sottopeso. Qualifica acquisita il primo giorno anche per Mario Moraes, con la Dallara di Kalkhoven e Vasser seguita da Marco Andretti, Will

La favola di Castroneves



Power e Danica Patrick. L'ultima posizione assegnabile (l'undicesima) è andata ad Alex Lloyd, che ha battuto in extremis la prestazione di Hideki Mutoh. Gli altri due incidenti della giornata hanno coinvolto Dan Wheldon, che non è riuscito a rientrare in pista prima del termine, e Nelson Philippe, violentemente a muro in una sessione intermedia di libere.

Il secondo giorno, riservato alle posizioni dalla dodicesima alla ventiduesima ha

visto Raphael Matos al top: il brasiliano di casa Luczo Dragon Racing ha conquistato l'ultimo posto disponibile in quarta fila. Per quanto riguarda le parti "basse" della classifica, una bella lotta ha coinvolto Hamilton, Sharp, Viso e John Andretti. A conquistare due posti al via sono poi stati i primi due, mentre per Andretti è arrivato un contatto contro le protezioni tra un run di qualifica e l'altro. Colpi più violenti per Mike Conway ed Alex Tagliani: il cana-

dese è stato dimesso dal centro medico dell'autodromo, mentre Conway è stato ricoverato, cosciente, in ospedale per accertamenti: ha riportato una contusione polmonare. Con la sua partecipazione in dubbio, altri piloti potrebbero proporsi per coprire l'assenza. Le qualifiche continueranno nel prossimo weekend: al momento sono attesi al via anche Oriol Servia (Rahal), Buddy Lazier (Hemelgran) e Bell (KV)

Lo schieramento di partenza dei top 22

1. Fila

Helio Castroneves - Penske - 224.864
Ryan Briscoe - Penske - 224.083
Dario Franchitti - Ganassi - 224.010

2. Fila

Graham Rahal - Newman/Haas - 223.954
Scott Dixon - Ganassi - 223.867
Tony Kanaan - Andretti/Green - 223.612

3. Fila

Mario Moraes - KV - 223.331
Marco Andretti - Andretti/Green - 223.114
Will Power - Penske - 223.028

4. Fila

Danica Patrick - Andretti/Green - 222.882
Alex Lloyd - Schmidt/Ganassi - 222.622
Raphael Matos - Luczo Dragon - 223.429

5. Fila

Paul Tracy - KV - 223.111
Vitor Meira - Foyt - 223.054
Justin Wilson - Coyne - 222.903

6. Fila

Hideki Mutoh - Andretti/Green - 222.805
Ed Carpenter - Vision - 222.780
Dan Wheldon - Panther - 222.777

7. Fila

AJ Foyt IV - Foyt - 222.586
Scott Sharp - Panther - 222.162
Sarah Fisher - 222.082

8. Fila

Davey Hamilton - Dreyer&Reinbold - 221.956

Dati espressi in miglia



Il capolavoro di Mortara

Massimo Costa
Photo Pellegrini

“Salve, sono il vice campione della F.3 Euro Series. Posso entrare senza fare troppo rumore?” Edoardo Mortara è un ragazzo gentile, ha modi da gentleman, sa parlare correttamente tre lingue (italiano, francese ed inglese), ma per favore, non dategli un volante in mano. Potrebbe inventarsi cose incredibili e fare un fracasso infernale. Come quando nel 2008 ha portato alla vittoria in una gara della F.3 europea un motore Volkswagen nettamente inferiore alla pattuglia dei Mercedes, permettendosi di rimanere per diversi mesi in cima alla classifica generale tra lo stupore di molti. Oppure, come quando lo scorso weekend ha debuttato nella GP2 Main Series conquistando un 6° posto stupendo in gara 1 dopo essere partito 13° e addirittura ha impresso il suo timbro sulla seconda corsa, chiudendo la porta in faccia a Romain Grosjean un paio di volte, e facendo girare il 45 giri dell'innno di Mameli. Tutto vero? Assolutamente sì. La prima volta di Mortara nella Main Series, dopo un breve allenamento nella GP2 Asia di otto gare (Al Sakhir, Losail, Sepang e di nuovo in Bahrain, con una monoposto che ricordiamo ha 120 cavalli in meno di quella utilizzata in Europa) è stato scioccante. In qualifica, il pilota del team Arden ha conquistato il 13° tempo. Non male per un debutto su un circuito impegnativo come quello di Montmelò, ma lui era arrabbiato, sapeva di non avere sfruttato al meglio la Dallara del team Arden. E non cercava scuse. Mortara ha semplicemente detto: ho sbagliato il giro, cosa rara da ascoltare. Pronti via e al ter-

mine di una prima corsa GP2 spettacolare come non mai, il ragazzo che vive a Ginevra ed ha il padre italiano e la madre francese, ha acchiappato una sesta piazza di grande spessore. Mortara è un vero combattente, uno dei piloti più aggressivi che il tricolore da corsa può oggi vantare. A volte commette errori, come gli è capitato nella serie asiatica, ma quando tiene la macchina in pista è molto complicato tenergli testa. In gara 1, ha affrontato una infinita serie di duelli, l'ultimo il bel sorpasso su un pilota esperto come Lucas Di Grassi, che ha finito per trarre in inganno Alvaro Parente, piombato sul brasiliano. Gara 2: Mortara è in seconda fila per il 6° posto della prima corsa. Kamui Kobayashi, davanti a lui, ha tentennato al via, Giedo Van der Garde è stato puntuale ma ha visto alla sua sinistra Mortara. Con durezza, Edo lo ha accompagnato verso destra, l'olandese ha messo due ruote sull'erba perdendo quel po' di velocità che ha consentito al pilota Arden di entrare in testa alla prima staccata. Mortara ha spinto subito forte, ma intanto Grosjean è rinvenuto velocemente dalla quarta fila alle sue spalle. L'italiano sembrava pronto ad essere inghiottito, un secondo posto poteva pure sempre andare bene, ma ecco che Grosjean si è ritrovato l'ala posteriore della Dallara Arden sul muso. Una chiusura da duro, ma corretta, davanti ai box. Il pilota RDD ci ha riprovato, ma invano, anzi Mortara ha aumentato il gap andandosene verso la vittoria e lasciando Grosjean sulla tela della ruota anteriore destra sfiancata. Un capolavoro: “Ma stiamo con i piedi per terra. Questa è solo la prima tappa e non sarà sempre così”, ha dichiarato alla fine con grande umiltà.



Grosjean davanti a Petrov

Grosjean va in fuga, Filippi rinasce

Massimo Costa

Una gara spettacolare, come raramente capita di vedere. Un Romain Grosjean che fa faville, capace di tenere un ritmo insopportabile per i suoi avversari. Un team, Barwa Addax, semplicemente perfetto, in grado di portare due monoposto ai primi due posti grazie anche a Vitaly Petrov, regolare e veloce nonché ottimo in fase di copertura del compagno Grosjean al restart dopo la safety-car negli ultimi 4 giri. Questo ha proposto la prima prova stagionale della GP2 Main Series. Oltre che un Jerome D'Ambrosio (Dams) che già nella serie asiatica aveva dimostrato di avere raggiunto livelli da assoluto. Se i primi tre hanno fatto una gara a sè stante, dietro c'è stato l'inferno. Una serie infinita di sorpassi, duelli e spesso nel rispetto delle regole. Su tutti Luca Filippi, che è tornato il pilota del 2007. Sicuro di sè, determinato, grintoso, tempista. Bello il suo sorpasso su Pastor Maldonado nei primi metri di gara, deciso quello su Diego Nunes, spettacolare infine la

manovra con cui ha scavalcato Lucas Di Grassi. Filippi, quarto all'arrivo, nei giri finali ha poi tenuto dietro (anche con malizia) un mastino come Maldonado, che aveva compiuto fino a quel momento una furiosa rimonta, ma ha trovato nell'italiano della Super Nova un ostacolo insormontabile. Maldonado, del team ART, in gara è un vero attaccante, peccato che in qualifica non sia riuscito a essere incisivo. Stupefacente la prova di Edoardo Mortara (Arden), partito 13° e arrivato 6°. Vederlo in azione è un piacere, sempre col coltello tra i denti, bravo nel tenere la macchina in ogni situazione. Per un rookie (anche se ha fatto qualche prova della GP2 Asia) un inizio eccezionale. L'atteso Di Grassi ha lottato per tutta la corsa con un mezzo non all'altezza dopo l'ottima qualifica. Ha faticato parecchio, si è difeso sempre con correttezza, finché Alvaro Parente non lo ha tamponato a 7 giri dal traguardo. Buone le gare di Giedo Van der Garde, settimo, e Kamui Kobayashi, che non ha mai mollato. Entrambi partiranno dalla prima fila in gara 2.



L'ordine di arrivo di gara 1, sabato 9 maggio 2009

- 1 - Romain Grosjean - Barwa Addax - 1.02'22"709
- 2 - Vitaly Petrov - Barwa Addax - 2"459
- 3 - Jerome D'Ambrosio - Dams - 6"349
- 4 - Luca Filippi - Super Nova - 8"346
- 5 - Pastor Maldonado - ART - 8"741
- 6 - Edoardo Mortara - Arden - 12"529
- 7 - Giedo Van der Garde - iSport - 12"748
- 8 - Kamui Kobayashi - Dams - 14"063
- 9 - Nico Hulkenberg - ART - 14"260
- 10 - Javier Villa - Super Nova - 15"200
- 11 - Diego Nunes - iSport - 16"669
- 12 - Nelson Panciatici - Durango - 17"756
- 13 - Michael Herck - DPR - 18"445
- 14 - Sergio Perez - Arden - 18"595
- 15 - Alberto Valerio - Piquet GP - 31"629
- 16 - Luiz Razia - FMSI - 1 giro
- 17 - Davide Rigon - Trident - 1 giro

Giro più veloce: Romain Grosjean 1'31"070

Ritirati

- 32° giro - Lucas Di Grassi
- 32° giro - Alvaro Parente
- 31° giro - Dani Clos
- 27° giro - Karun Chandhok
- 25° giro - Roldan Rodriguez
- 16° giro - Davide Valsecchi
- 11° giro - Ricardo Teixeira
- 5° giro - Andreas Zuber
- 1° giro - Giacomo Ricci

La cronaca Giro dopo giro

Grosjean scatta bene dalla pole, non Hulkenberg in seconda fila, lentissimo. Di Grassi prova a buttarsi all'interno di Grosjean alla prima curva, ma non c'è spazio e Petrov all'esterno si infila al secondo posto. Sono ai box Rigon e Valsecchi. D'Ambrosio passa Di Grassi. Al 1° giro si ritira Ricci. Grosjean precede Petrov, D'Ambrosio, Di Grassi, Nunes, Filippi, Maldonado, Parente. Clos da 17° è già 11° al 4 giro. Zuber scivola nelle posizioni retrostanti. Al 5° giro, Grosjean ha 1" su Petrov e 5"2 su D'Ambrosio. Di Grassi non riesce ad avere il passo di D'Ambrosio ed ha Nunes e Filippi in scia. Al 6° giro, Filippi con una bella staccata infila Nunes. Si ritira ai box Zuber. Grosjean porta a 1"5 il vantaggio su Petrov al 7° giro, poi D'Ambrosio, Di Grassi, Filippi, Nunes, Maldonado, Parente, Rodriguez, Van der Garde, Clos, Perez, Chandhok, Mortara, Valerio, Hulkenberg, Razia, Panciatici, Villa, Herck, Teixeira, Kobayashi che ha già fatto la sosta, Valsecchi e Rigon. Drive through per Valerio. Al 9° giro, Filippi è vicinissimo a Di Grassi. Al 10° passaggio, Grosjean ha 2"3 su Petrov e 8"5 su D'Ambrosio. Al pit Perez (che per un problema perde almeno 15"), Razia, Herck, Mortara. Di Grassi rimette qualche metro di respiro da Filippi. All'11° giro, Teixeira si gira e va nella ghiaia ritirandosi dopo l'urto con le gomme. Un drive through lo riceve anche Perez. Filippi al 13° giro rompe gli indugi e compie uno stupendo sorpasso su Di Grassi dopo averlo affiancato all'esterno, ruota contro ruota. Filippi guadagna subito su Di Grassi, in difficoltà, che rientra ai box seguito da Rodriguez. 14° giro: Grosjean, Petrov, D'Ambrosio, Filippi, Nunes, Maldonado, Parente, Van der Garde.

Pit per Clos e Chandhok. Al 16° giro, Grosjean e D'Ambrosio cambiano le gomme. Lo svizzero della RDD rientra dietro a Hulkenberg, leader della corsa, ma ancora non è rientrato ai box per la sosta obbligatoria. Pit per Nunes, Parente e Valsecchi, che però si gira dopo poche curve con la ruota posteriore sinistra mal fissata. Grosjean si libera da Hulkenberg, ai box

Petrov, Filippi, Maldonado e Van der Garde. Al 20° giro, la situazione dopo la serie dei pit-stop: Grosjean, Petrov, D'Ambrosio, Filippi, Di Grassi, Mortara, Nunes, Rodriguez, Parente, Clos, Maldonado, Kobayashi, Van der Garde, Chandhok, Razia, Hulkenberg, Villa, Panciatici, Herck, Valerio, Perez, Rigon. Parente supera Rodriguez e si prende l'ottavo posto, che regala un punto. Lo spagnolo del Piquet GP sembra... addormentarsi e viene passato, con durezza, da Clos e Maldonado. Duro duello tra Van der Garde e Kobayashi. Rodriguez, dopo l'urto con Clos si ritira ai box. Grosjean è tranquillo leader con 3"4 su Petrov. Al 27° giro, Clos sbaglia una frenata e Maldonado lo scavalca per il 9° posto. Chandhok esce di pista e si ritira. Di Grassi non è veloce e fa quel che può per contenere il treno formatosi dietro di lui con Mortara, Nunes, Parente, Maldonado, Clos, Van der Garde. Maldonado "sportella" Parente per superarlo. Maldonado infila anche Nunes mentre a 8 giri dal traguardo si ritira Clos. Hulkenberg sconta un drive through per eccessiva velocità in pit lane. Maldonado scatenato si sbarazza di Mortara, poi rischia un contatto con Di Grassi. Maldonado lo attacca alla prima curva con successo. Di Grassi viene affiancato da Mortara che lo passa, Parente è lungo in frenata e tampona il brasiliano della Racing Engineering. La vettura di Parente col posteriore sale su quella di Di Grassi e la ruota posteriore destra urta il casco del rivale, ma per fortuna solo lievemente. Coinvolto nel crash anche Nunes. Entra la safety-car. Grosjean e Petrov fanno gioco di squadra e alla ripartenza allungano lasciando indietro D'Ambrosio mentre Maldonado attacca Filippi. Hulkenberg ha una ripartenza strepitosa e guadagna in un giro cinque posizioni, da 14° a 9°. Ultimo giro, vince il dominatore Grosjean davanti a Petrov e D'Ambrosio, poi Filippi che regge agli attacchi finali di Maldonado.

Luca Filippi



Lucas Di Grassi



MOMENTO CLOU

La corsa si decide in partenza quando Grosjean dalla pole si muove lesto e difende la posizione da Di Grassi, secondo. Il brasiliano alla prima curva è affiancato all'esterno da Petrov che prende la seconda posizione. La doppietta Barwa Addax nasce così

Edo è una furia, Grosjean si arrende

Massimo Costa

Un avvio rabbioso dalla seconda fila, una corsa all'attacco nei primi sei giri, una difesa dura su Romain Grosjean, poi un passo costante quando ha visto dagli specchietti che il pilota di Alejandro Agag non riusciva più ad avvicinarsi. Questo ha fatto Edoardo Mortara per conquistare nel weekend del debutto la sua prima gara di GP2 Main Series. L'italiano del team Arden non poteva credere di essere stato così perfetto, ma con grande umiltà non si è lasciato andare, nel dopo corso, ad esternazioni da fenomeno, quale è del resto: "L'importante era non consumare troppo le gomme, ho fatto una bella partenza, tutto ha funzionato a meraviglia e tra il quinto e il sesto giro ho dovuto spingere forte per resistere a Grosjean. In quel momento ho creato un gap che poi ho mantenuto fin sul traguardo. Ma non dobbiamo illuderci, questa è solo la prima tappa di un anno che si annuncia duro e faticoso". Mortara, vice campione della F.3 Euro Series 2008, è solamente al quarto anno di monoposto: una stagione nella F.Renault 2.0, due nella F.3 europea ed ora la GP2. Un percorso chiaro, intelligente, che ricalca quello del rivale Grosjean o di tanti altri piloti che poi sono arrivati in F.1, da Lewis Hamilton a Sebastien Buemi. Mortara ha vissuto un weekend eccezionale. Una gara 1 grintosissima gli aveva permesso di concludere al 6° posto dopo essere scattato dalla 13esima piazza. Nella seconda corsa, una avvio bruciante dalla

seconda fila gli ha permesso di superare un lento Kamui Kobayashi e di intimidire Giedo Van der Garde. Mortara sembrava non dovesse farcela a contenere Grosjean che dalla quarta fila, grazie ad una felice partenza, ha recuperato in fretta fino a raggiungere il pilota della Arden. Ma Mortara ha subito fatto capire a Grosjean che sarebbe stato molto difficile superarlo. Lo svizzero ci ha provato, poi ha desistito cercando di salvaguardare le gomme per un attacco finale, ma l'anteriore destra lo ha abbandonato, sfilacciandosi, costringendolo a desistere e ad accontentarsi del secondo posto. Terzo, solitario come in gara 1, ha concluso Jerome D'Ambrosio. Quarta piazza per un regolare Van der Garde, quinto Kobayashi deluso per l'errore in partenza. Luca Filippi ha lottato fino all'ultimo per recuperare il sesto posto, quindi un punto, ma a 2 giri dalla fine ha dovuto cedere a Pastor Maldonado.



Giedo Van Der Garde

La cronaca Giro dopo giro

Villa non si muove per il giro di ricognizione e viene spinto ai box. Kobayashi è lento dalla piazzola del poleman, Van der Garde pure e Mortara dalla seconda fila balza in testa spostando però l'olandese della iSport a mettere due ruote sull'erba in pieno rettilineo. Anche Maldonado parte lentamente mentre Filippi ha problemi alla frizione e non è brillante nell'avvio. Rodriguez toccato da un concorrente vola fuori pista alla prima curva, Zuber fora una gomma e rientra ai box, Herck viene tamponato da Chandhok

e si gira. Mortara tiene la testa davanti a D'Ambrosio e Van der Garde. Al 2° giro, Grosjean supera Van der Garde. Quinto è Kobayashi poi Filippi che supera Petrov, Hulkenberg. Grosjean sorprende D'Ambrosio con una grande staccata nella parte mista finale del tracciato e si lancia su Mortara. Al 5° giro, il suo svantaggio sull'italiano della Arden è di 0"5. Rigon è 17°, Valsecchi 18°, Ricci 20°. Ai box si ferma Chandhok con problemi tecnici. Aò 7° giro, Mortara reagisce a Grosjean e porta il vantaggio a 1"07. Perez in lotta con Hulkenberg per l'8° posto va in testacoda mentre Zuber finisce la sua corsa nella ghiaia. Mortara e Grosjean

fanno il vuoto dietro di loro con lo svizzero che riduce il distacco e lo porta a 0"7 al 12° passaggio. Al 14° giro Grosjean va all'attacco di Mortara sul rettilineo di arrivo, ma l'italiano si difende chiudendo ogni varco. Al 15° giro Mortara, Grosjean, D'Ambrosio, Van der Garde, Kobayashi, Filippi, Petrov, Hulkenberg, Maldonado, Di Grassi, Nunes, Parente, Razia, Valerio, Panciatichi, Rigon, Valsecchi, Ricci, Villa, Perez, Teixeira, Clos. Filippi sembra faticare a tenere un buon ritmo e viene raggiunto dal terzetto composto da Petrov-Hulkenberg-Maldonado. Villa, in ritardo dopo lo stallo nel giro di ricognizione, si ritira in corsia box. Panciatichi intanto



Partenza sprint per Mortara

perde alcune posizioni. Al 19° giro, Maldonado si butta all'interno di Hulkenberg e gli rifila una bella ruotata sulla pancia salendo così all'8° posto. In testa, Mortara controlla Grosjean, sempre a 0"5. Al 21° giro, Petrov sbaglia la frenata all'ingresso della zona mista finale e viene superato da Maldonado e Hulkenberg. Il venezuelano si ritrova nella stessa situazione di gara 1, alle spalle di Filippi, e a differenza di Petrov si porta subito all'attacco dell'italiano. Nel corso del 24° passaggio, Maldonado scavalca Filippi per la sesta piazza. Grosjean ha la gomma anteriore destra che si sfilaccia e costringe il pilota del Barwa Addax ad alzare il ritmo lasciando respirare Mortara. Filippi fa le acrobazie per tenere dietro Hulkenberg. Nell'ultima variante, Nunes infila Petrov e va a speronare Hulkenberg che finisce in testacoda. Vince Mortara davanti a Grosjean, D'Ambrosio, Van der Garde, Kobayashi e Maldonado. Questi i piloti a punti. Filippi è 7°, Ricci all'ultimo giro entra in contatto con Rigon, che finisce nella ghiaia.



Maldonado e Di Grassi ai ferri corti

MOMENTO CLOU

Sono due. Il primo, in partenza con Kobayashi che non sfrutta la posizione del poleman e Mortara che dalla seconda fila balza in prima posizione agendo duramente su Van der Garde (due ruote sull'erba). Il secondo, al 14° giro quando Mortara respinge sul rettilineo di arrivo l'attacco di Grosjean. Il pilota del Barwa Addax si ritrova poi con una gomma sfilacciata e si arrende

L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 10 maggio 2009

- 1 - Edoardo Mortara - Arden - 39'55"235
- 2 - Romain Grosjean - Barwa Addax - 1"251
- 3 - Jerome D'Ambrosio - Dams - 6"518
- 4 - Giedo Van der Garde - iSport - 14"638
- 5 - Kamui Kobayashi - Dams - 17"117
- 6 - Pastor Maldonado - ART - 20"099
- 7 - Luca Filippi - Super Nova - 28"971
- 8 - Diego Nunes - iSport - 29"258
- 9 - Vitaly Petrov - Barwa Addax - 29"433
- 10 - Lucas Di Grassi - Racing Engineering - 31"038
- 11 - Alvaro Parente - Ocean - 32"026
- 12 - Luiz Razia - FMSI - 33"167
- 13 - Alberto Valerio - Piquet GP - 33"789
- 14 - Nico Hulkenberg - ART - 34"278
- 15 - Giacomo Ricci - DPR - 38"913
- 16 - Davide Valsecchi - Durango - 40"811
- 17 - Sergio Perez - Arden - 42"258
- 18 - Nelson Panciatici - Durango - 59"664
- 19 - Dani Clos - Racing Engineering - 59"747
- 20 - Ricardo Teixeira - Trident - 1'00"052
- 21 - Davide Rigon - Trident - 1 giro

Giro più veloce: Dani Clos 1'30"063

Ritirati

- 21° giro - Karun Chandhok
- 17° giro - Javier Villa
- 13° giro - Michael Herck
- 8° giro - Andreas Zuber
- 0 giri - Roldan Rodriguez

Il campionato

- 1. Grosjean 18; 2. Mortara, D'Ambrosio 10; 4. Petrov 8; 5. Filippi, Van der Garde, Maldonado 5; 8. Kobayashi 3.

Solo Wickens meglio di Bortolotti

Dopo una lunga attesa, finalmente tutti i piloti iscritti alla Formula 2 sono potuti scendere in pista assieme per provare le monoposto Williams-Audi che daranno vita alla serie monogestione voluta dalla FIA e gestita dalla Vision di Jonathan Palmer. Due giorni di test a Snetterton, più che altro uno shake down per conoscere un tracciato che poi si rivelerà inutile ai fini del campionato e dare del tu alla nuova monoposto. Robert Wickens è stato il più veloce, ma è iniziata bene l'avventura di Mirko Bortolotti. Il campione italiano della F.3 ha infatti ottenuto il secondo tempo assoluto rimediando un distacco di 222 millesimi dal leader e compagno di marca Red Bull. Bortolotti ha dichiarato: "Onestamente ho pensato solo a conoscere la vettura e non mi sono concentrato sui tempi, ma notare che occupo il secondo posto non può che farmi piacere. Sono soddisfatto del lavoro svolto e mi sono anche divertito molto". Col terzo tempo ha concluso Alex Brundle, poi Andy Soucek, Philipp Eng e Milos Pavlovic. In pista anche Edoardo Piscopo che, come anticipato da Italiaracing venerdì 1 maggio, correrà in questa categoria. Presenti gli altri italiani iscritti alla Formula 2, ovvero Nicola De Marco e Pietro Gandolfi. Non sono mancati però i problemi tecnici che hanno afflitto più di un pilota anche se non sono mancate le prime polemiche: praticamente le uniche monoposto che non hanno sofferto inconvenienti sono state quelle con i marchi Red Bull. Qualcuno ha ricordato questa giornata come le prime dell'avventura Formula Master nel 2007, quando le rotture meccaniche travolsero team e piloti.



I migliori 10 tempi di Snetterton

- 1 - Robert Wickens - 59"433
- 2 - Mirko Bortolotti - 59"601
- 3 - Alex Brundle - 59"655
- 4 - Andy Soucek - 59"763
- 5 - Philipp Eng - 59"963
- 6 - Milos Pavlovic - 59"970
- 7 - Julien Jousse - 59"974
- 8 - Sebastian Hohenthal - 1'00"070
- 9 - Mikhail Aleshin - 1'00"147
- 10 - Tobias Hegewald - 1'00"164



Robert
Wickens

I team al via di Portimao

| | |
|--------------------|---|
| FMSI | Fabio Onidi - Rodolfo Gonzalez - Roldan Rodriguez |
| TP Racing | Adam Khan - Fabrizio Crestani |
| Bull Racing | Marco Bonanomi - Juan Carlos Sistos |
| De Villota | Will Bratt - Emilio Zapata (?) |
| Lazarus | Michael Herck - TBA |
| Emmebi | TBA - TBA |
| Kraft | Pastor Maldonado - Vitaly Petrov (?) |



E ora si gioc



Il calendario 2009

17 maggio – Portimao
28 giugno – Magny Cours
2 agosto – Donington
22 agosto – Zolder
20 settembre – Vallelunga
18 ottobre – Monza
TBA – Imola

Uno sponsor che si chiama PartyPoker e intende costruire qualcosa di importante. Come il premio che spetterà al campione del 2009, un regalo unico: poter partecipare alla GP2 del prossimo anno. Una copertura mediatica di impatto, come mai prima la categoria del Coloni Motorsport aveva goduto. Sono infatti in chiusura trattative con Mediaset e RAI per proporre i riflessi filmati di tutte le gare. Diretta di ogni corsa del campionato nella sezione video del website ufficiale della categoria, www.partypokerracing.it che sarà lanciato venerdì 15 maggio. Diritti liberi per le televisioni di tutto il mondo che vorranno proporre la Euroseries 3000. Un calendario internazionale con sette appuntamenti e circuiti che appartengono anche al calendario del mondiale F.1. Insomma, non si può dire che Enzo e Paolo Coloni non si siano impegnati per far crescere la loro creatura che, come già sapete, presenterà a Portimao le nuove Lola di derivazione A1 Grand Prix, riviste e corrette direttamente nella sede della Coloni. Un gran lavoro degli organizzatori quindi, che non è stato rallentato dalla crisi economica mondiale. Inevitabilmente, come diverse categorie, anche la Euroseries 3000 ne ha risentito, ma per la prima prova di Portimao ci saranno comunque almeno 13 monoposto, alcune di queste affidate anche a piloti della GP2 come Pastor Maldonado che ne approfittano per conoscere il circuito che è inserito nel calendario della Main Series. Tra i protagonisti, Marco Bonanomi, che torna nella categoria che lo aveva lanciato nel 2006, come vice campione.

ca a... poker

La nuova compagna della F.1

Valerio Faccini

Formula Master atto terzo. Il momento tanto atteso è arrivato. La stagione numero tre del monarca firmato MSC e N Technology è pronta a partire questo fine settimana dalle stradine di Pau. E non mostra segni di debolezza nonostante un inverno difficile nel quale le squadre hanno dovuto fare i conti con la crisi economica. Il punto forte della Master è la vettura, della Tatuus, abbinata al motore Honda modificato dalla solita LRM dei fratelli Petriglieri e ora più efficace ed affidabile

della precedente unità affidata a Mader. Poi, di primo livello è la promozione che prevede l'intera copertura televisiva grazie ad Eurosport in alta definizione, cui si aggiungerà un magazine sulla serie sfogliabile solo online dal sito internet del campionato, sempre preciso e puntuale. Il campionato della Master proseguirà ad essere in concomitanza con il WTCC, ma la grande novità è che in due appuntamenti si busserà alle porte della F.1. A Budapest e a Spa infatti, la Master correrà come gara di contorno del mondiale. Un grande passo in avanti che premia una volta di più

gli organizzatori. Tra i punti vincenti del 2009, il budget cap, termine oramai molto di moda... La richiesta per disputare l'intera stagione oscilla attorno ai 300mila euro. Cifra assolutamente competitiva se consideriamo che stiamo parlando di una serie internazionale, il cui prezzo entra in concorrenza diretta con quello richiesto dalla Formula 2 o dai campionati nazionali della F.3, inglese escluso. Mentre la metà di quanto occorre per la World Series Renault o la F.3 Euroseries.



I team al via di Pau

| | |
|----------------------|---|
| JD Motorsport | Vladimir Arabadzhev - Sergey Afanasiev - Josef Kral |
| Trident | Frankie Provenzano - Tiago Petiz |
| Jenzer | Fabio Leimer - Pal Varhaug |
| Iris/Jenzer | Simon Trummer - Patrick Reiterer |
| Cram | Harald Schlegelmilch - Alessandro Kouzkin |
| ADM | Earl Bamber |
| Hitech | Kasper Andersen - Alexander Rossi |
| JVA | Jonathan Kennard - Duncan Tappy |
| AR Motorsport | Kelvin Snoeks - Dennis Retera |
| ISR | Filip Salaquarda - Erik Janis |

LA TECNICA Con il nuovo kit più veloci di 1"

La Tatuus versione 2009 offre una serie di modifiche interessanti. Il kit di aggiornamento delle vetture 2009 ha portato ad ottenere prestazioni migliori anche di 1", dipende dalla pista. Le novità risiedono negli scarichi e in una nuova mappatura della centralina elettronica che ha portato più cavalli in basso al propulsore, la cui erogazione massima è sempre di 250 cavalli. Dal punto di vista dell'aerodinamica è stata proposta con successo la pinna sul cofano motore, stile F.1, per pulire maggiormente il flusso che investe la nuova ala posteriore. Anche questa è stata riprogettata ampliando le paratie laterali e irrigidendo l'intera struttura. L'impianto frenante presenta dei cestelli al posto della tradizionali prese d'aria per i dischi anteriori.

Il calendario 2009

- 17 maggio - Pau
- 31 maggio - Valencia
- 21 giugno - Brno
- 19 luglio - Brands Hatch
- 26 luglio - Budapest
- 30 agosto - Spa
- 6 settembre - Oscherleben
- 20 settembre - Imola





Caccia a Bi

Massimo Costa

Scoppia di salute la F.3 Euro Series. E nel panorama delle tante categorie automobilistiche, è praticamente l'unica che non ha sofferto dei danni lasciati dalla crisi economica mondiale. Ventotto iscritti di altissima qualità, nove debuttanti, il confronto tra i motoristi Mercedes e Volkswagen. Dal punto di vista telaistico invece, non c'è battaglia: la Dallara ha avuto la meglio anche questa volta e non avrà rivali sul campo. La F.3 europea come sempre si accompagna al campionato DTM e godrà dei benefici che da essa ne derivano: ovvero una folta affluenza del pubblico che segue la serie Turismo tedesca. L'unica nota negativa, certamente di rilievo, coinvolge la scelta delle piste. Rimanendo legati al DTM, la F.3 continentale si trova a dover gareggia-

re per ben sei volte in Germania e su tracciati che un pilota in carriera poi non rivedrà, come Lausitzring, Oschersleben, Norisring mentre al di fuori dei confini tedeschi la categoria sarà impegnata su altri circuiti non utilizzati da F.1, GP2 o World Series: Zandvoort, Brands Hatch, Digione. Si salvano su dieci appuntamenti, Hockenheim (ripetuto due volte), Nurburgring e Barcellona, anche se viene utilizzato, per motivi che non abbiamo mai compreso, il tracciato corto. L'uomo da battere, il punto di riferimento, sarà Jules Bianchi, fantastico rookie nel 2008, vincitore del Master. Il francese del team ART avrà nei piloti di esperienza come Stefano Coletti (Prema), Christian Vietoris e Sam Bird (Mucke), i principali rivali. Non abbiamo inserito tra i favoriti i piloti Volkswagen. A parte Brendon Hartley, che ha fatto la differenza nei test

di Estoril e Valencia, i propulsori di Wolfsburg non sono sembrati all'altezza umiliando le capacità di piloti come Carlo Van Dam, Mika Maki e Jean Karl Vernay. Vedremo se nelle scorse settimane, hanno provveduto a effettuare degli sviluppi. Voci di corridoio sostenevano che Volkswagen avrebbe affrettato i tempi di realizzazione della unità che doveva apparire a stagione avanzata, come step finale. Un segnale evidente delle difficoltà che in VW stanno incontrando. Un capitolo a parte meritano i rookie. Valtteri Bottas, Roberto Merhi, Andrea Caldarelli, Cesar Ramos, tutti provenienti dalla Eurocup F.Renault, hanno le qualità per inserirsi fin da subito nelle primissime posizioni. Come Atte Mustonen, che proprio debuttante non è in quanto ha già affrontato due campionati della F.3 britannica.



anchi

Il calendario 2009

17 maggio – Hockenheim
31 maggio – Lausitzring
28 giugno – Norisring
19 luglio – Zandvoort
2 agosto – Oschersleben
16 agosto – Nurburgring
6 settembre – Brands Hatch
20 settembre – Barcellona
11 ottobre – Digione
25 ottobre – Hockenheim

I team al via di Hockenheim

ART – Dallara/Mercedes

Signature – Dallara/Volkswagen

Prema – Dallara/Mercedes

Mucke – Dallara/Mercedes

Manor – Dallara/Mercedes

SG Formula – Dallara/Mercedes

Carlin – Dallara/Volkswagen

HBR – Dallara/Mercedes

Motopark – Dallara/Mercedes

Kolles – Dallara/Volkswagen

Jules Bianchi – Valtteri Bottas – Esteban Gutierrez – Adrien Tambay

Mika Maki – Jean Karl Vernay – Tiago Geronimi

Basil Shaaban – Stefano Coletti – Matteo Chinosi

Christian Vietoris – Sam Bird – Marco Wittmann – Alexander Sims

Cesar Ramos – Pedro Ferriera – Roberto Merhi

Henki Waldschmidt – Jon Lancaster – Andrea Caldarelli

Brendon Hartley – Jake Rosenzweig

Kevin Mirocha – Johnny Cecotto

Atte Mustonen – Christopher Zanella

Carlo Van Dam – Robert Wickens

il parere di

Andrea Caldarelli - SG Formula



Quali sono le tue aspettative per la stagione 2009?

"Mi aspetto una annata in crescendo. Sicuramente sono consapevole che all'inizio il mio primo rivale sarà l'inesperienza. Ma questo non significa che mi accontenterò. Non mi sottovaluto e l'obiettivo è la zona punti ad ogni gara e possibilmente, in qualche occasione, non mi dispiacerebbe salire sul podio. Insomma, non inizio la stagione rilassato pensando che è un anno di apprendistato. Partirò subito duro".

Come ti trovi con la squadra e i compagni?

"E' il mio secondo anno in SG e quindi sono in ottimi rapporti con tutti. Conosco bene i meccanici, i titolari della squadra, ho ancora la casa nella cittadina dove ha la sede il team e quindi sono proprio bene

introdotto. Con Waldschmidt e Lancaster c'è un buon rapporto professionale".

Quali differenze hai potuto notare tra la Tatuus di F.Renault e la F.3 europea?

"Enorme. Ancora non ho trovato il limite della mia Dallara, ma ci sto lavorando. Sto scoprendo vari trucchetti. Dovete considerare che la Tatuus del F.Renault è un monomarca e le variazioni tecniche sono molto limitate, mentre in F.3 c'è assoluta libertà. E' una differenza quasi scioccante, ci sono mille fattori sui quali intervenire per poter fare meglio funzionare la macchina e su questo ci sto lavorando molto".

La stagione partirà domenica dalla pista di Hockenheim? La conosci?

"Sì per fortuna vi ho corso nel 2006 con la F.Renault Italia. Dico per fortuna perché i tempi sono molto limitati Abbiamo

90 minuti di test il venerdì mattina, un'ora di libere nel tardo pomeriggio e poi alle 8 del sabato mattina, si proprio all'alba... la qualifica. E alle 11 la prima gara. Di conseguenza, una rottura meccanica o una uscita di pista renderebbe molto problematica la vita al team perché vi sarà appena un'ora di tempo per intervenire".

Come sono andate le sessioni di test disputate a Estoril, Valencia e Adria?

"Sono state prove molto costruttive. I test di fine 2008 li ho impiegati per conoscere la macchina, i successivi per iniziare a fare prove di assetti, ammortizzatori, cambi. Ho provato tante soluzioni, ne ho scartate parecchie. Ma è molto bello lavorare così, cercare sempre la miglior scelta tecnica possibile. Ti insegna a maturare in fretta".

il parere di

Matteo Chinosi - Prema



Quali sono le tue aspettative per la stagione 2009?

"Inizialmente ci saranno molte incognite perché sono consapevole che dovrò crescere e l'obiettivo da metà stagione in avanti sarà rientrare tra i primi otto piloti, per restare sempre nella zona punti. Nella prima fase di stagione affronterò un apprendistato generale, perché tra le varie novità la più importante per me è il cambiamento delle gomme dal F3 tedesco, che devo imparare ad usare al meglio".

Come ti sei trovato con il team Prema e con i tuoi compagni di squadra Stefano Coletti e Basil Shaaban?

"Con la squadra molto bene anche perché rappresenta una certezza vista la sua esperienza nell'Euro F3. La maggior parte dello staff è italiano e questo facilita la comunicazione, che di per sé con gli inge-

gnieri è molto buona. Mi trovo bene anche con i compagni di squadra, perché siamo consapevoli di essere in un campionato di alto livello, e la collaborazione è fondamentale per raccogliere sempre risultati migliori; inoltre sono ragazzi maturi con cui è piacevole stare in squadra".

Lo scorso anno hai disputato il Formula 3 tedesco con il team Ombra. Quali differenze hai potuto notare tra la vettura della serie tedesca e quella europea?

"I piloti che possono competere alla vittoria sono molti, il livello è molto più alto rispetto alla serie tedesca. Me lo aspettavo ed è parte del gioco. C'è grossa differenza tra le gomme che ho usato nella serie tedesca, che avevano un utilizzo istintivo, soprattutto per il consumo. Sono pneumatici più impegnativi e mi ci dovrò abituare".

La stagione partirà domenica dalla pista di Hockenheim dove lo scorso anno hai potuto gareggiare. Pensi che questo possa essere per te un vantaggio?

"Conoscere le piste sarà importante. Quando lo scorso anno vidi il calendario 2009 dell'Euroseries ho pensato che avrei potuto ben comportarmi perché sono piste su cui ho potuto correre. Sarà un'ottima serie sia per la competitività che per i tracciati".

Come sono andate le sessioni di test disputate a Estoril, Valencia e Adria?

"Sono partito lontano dal limite dei più veloci, perché con questi pneumatici Kumho devo capire il miglior modo di utilizzarli. Ad Adria ho approfondito la conoscenza con la monoposto, per cercare di recuperare un po' di gap".



Zampieri scatta dalla pole

Fulmine Zampieri

di Marco Cortesi

Vincere al debutto. E' quello che è riuscito a fare Daniel Zampieri nella prima prova stagionale del Campionato Italiano Formula 3. Il rookie di casa BVM Target ha stupito sin dalla qualifica, confermando il proprio livello in gara. Al termine di una corsa di testa, il romano ha battuto l'alfiere top di casa Prema Powerteam Daniel Campos-Hull, ribadendo l'ottima forma della compagine di Mazzotti e Venieri e proponendosi da subito tra i favoriti per il titolo. Sergio Campana e Marco Zipoli hanno concluso al terzo e quarto posto, mentre Francesco Castellacci si è dovuto accontentare della settima piazza, scavalcato da Stefanos Kamitsakis, sesto e quindi poleman per gara 2. Buona anche la prova di Pablo Sanchez, competitivo sulla Mygale dell'Alan Racing, ma ancora non in grado di agganciare i top-4.

MOMENTO CLOU

Incredibile in qualifica dove Zampieri e Campos Hull hanno ottenuto lo stesso tempo al millesimo: 1'11"606. Ma il pilota romano lo ha ottenuto tre giri prima del rivale spagnolo e quindi è partito dalla pole. E su un circuito dove i sorpassi sono piuttosto difficili per le monoposto, tale posizione si è rivelata fondamentale per Zampieri per cogliere il successo al debutto

Campos su due ruote

La cronaca Giro dopo giro

Zampieri riesce a mantenere la prima posizione su Campos, mentre Campana e Zipoli si mantengono alle spalle. Belle partenze di Kamitsakis e Cecon, che saltano Castellacci, subito costretto a recuperare. Il quartetto di testa allunga, sgranando le posizioni di testa, mentre Ciatelli e Federico Glorioso si toccano al terzo giro. Il primo, messo sotto inchiesta dalla direzione gara, è costretto però al ritiro per i danni alla sospensione riportati, mentre davanti a tutti Zampieri e Campos si esibiscono in una lunga battaglia a colpi di giri veloci. Passa al giro 6 Prandi su Castellacci. L'ottavo passaggio segna il giro record di Campos poi battuto da Zampieri, mentre Giulio Glorioso finisce nella via di fuga alla Quadra 2. Il quartetto di testa porta una situazione di elastico: Zipoli perde terreno da Campana, per poi riavvicinarsi. Davanti, i



I fratelli Glorioso, faccia a faccia

tempi si riducono fino a livelli da buona qualifica. Al 12° giro, Dalle Stelle è messo sotto inchiesta dalla direzione gara, mentre Zampieri conduce su Campos, Campana, Zipoli, Sanchez e Kamitsakis, in predicato per la pole di gara 2 (le prime sei posizioni sono invertite). Per la settima posizione, Prandi passa Cecon, prima di perdere contatto e concludere in quindicesima piazza. Il giro più veloce, che assegna un punto, è di Campos.

L'ordine di arrivo di gara 1, sabato 9 maggio 2009

- 1 - Daniel Zampieri - BVM Target - 20 giri
- 2 - Daniel Campos Hull - Prema - 1.231
- 3 - Sergio Campana - Lucidi - 6.253
- 4 - Marco Zipoli - Ghinzani - 7.279
- 5 - Pablo Sanchez - Alan Racing - 11.162
- 6 - Stefanos Kamitsakis - RC - 12.384
- 7 - Francesco Castellacci - Prema - 26.161
- 8 - Kevin Cecon - RP - 26.960
- 9 - Giovanni Nava - Lucidi - 27.432
- 10 - Michele Faccin - Corbetta - 27.944
- 11 - Edoardo Liberati - BVM Target - 28.532
- 12 - Alessandro Cicognani - Ghinzani - 34.034
- 13 - Angelo Comi - Alan Racing - 36.712
- 14 - Michael Dalle Stelle - Europa Corse - 44.831
- 15 - Francesco Prandi - Lucidi - 47.949
- 16 - Federico Glorioso - Gloria - 53.996

Giro più veloce: Daniel Campos 1:12.155

Ritirati

- 8° giro - Giulio Glorioso
- 5° giro - Salvatore Ciatelli



Prove con brivido per Cecon



Campos su due ruote



Il ballo dei debuttanti

Marco Cortesi

E' stato il weekend degli esordienti. Grazie all'inversione delle prime sei posizioni, e ad una chiusura difensiva molto accentuata alla prima staccata, il greco Stefanos Kamitsakis, in arrivo dalla Formula Azzurra, ha portato al successo il team RC Motorsport nella seconda gara della stagione 2009 all'Adria Raceway. Kamitsakis si è ben difeso dagli attacchi di Marco Zipoli, precedendo anche Pablo Sanchez, terzo con la

Mygale, e Sergio Campana. Il vincitore di gara 1, Daniel Zampieri, è riuscito al via a sopravanzare Daniel Campos e, nonostante il giro veloce di quest'ultimo, a guadagnare ulteriori punti preziosi. Da sottolineare, l'indagine dei commissari sul comportamento tenuto al via del vincitore, che ha dato esito negativo visto l'unico cambio di traiettoria compiuto prima di curva 1. Kamitsakis diventa così il primo greco a vincere una corsa di F.3 di livello, al di fuori dai confini nazionali.



Il vincitore festeggiato dagli uomini del team RC Motorsport

La cronaca Giro dopo giro

In prima posizione parte la Mygale Alan Racing di Sanchez, con accanto Kamitsakis, seconda fila per Campana e Zipoli. Kamitsakis è aggressivo, fin troppo al via, e spinge Pablo Sanchez sull'erba. Zipoli si infila all'esterno e guadagna alla seconda posizione, portandosi anche all'attacco del leader. Le ruote si sprecano ed il genovese è costretto a difendersi anche da Sanchez. Campana mantiene la quarta piazza, mentre Zampieri riesce a bruciare Campos. Bravo anche

Kevin Ceccon, alla seconda gara in auto della carriera (la prima era stata Gara 1 di ieri), che si installa al settimo posto. Si ritira Michele Facchin. Fra Zampieri e Campos la lotta è all'ultimo colpo, i due incrociano le traiettorie diverse volte. Al terzo giro, Kamitsakis ha un secondo di vantaggio, comodo vista la vicinanza dei tempi. Mentre Zampieri stacca leggermente Campos, che risponde con il giro più veloce. L'ordine al giro 8 vede Kamitsakis, Zipoli e Sanchez capitanare il duo di testa in gara 1. I commissari mettono sotto inchiesta Kamitsakis per la partenza, mentre Campos si fa sempre

più aggressivo, facendo segnare il giro più veloce al diciottesimo passaggio. Allo scadere dei 23 minuti ci si prepara ad un ultimo giro tiratissimo, anche se nulla cambia in classifica. Per Kamitsakis arriva il primo successo, mentre la Mygale incamera il primo podio tricolore.



Kamitsakis si difende da Zipoli





Marco Zipoli, buon secondo

MOMENTO CLOU

Al via, Kamitsakis dalla pole si sposta verso sinistra chiudendo la porta a Sanchez che non molla e finisce con le quattro ruote sul prato. Il greco è però furbo nel non modificare più la sua traiettoria e così evita una penalizzazione che ha gravato nell'aria per tutta la durata della gara

L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 10 maggio 2009

- 1 - Stefanos Kamitsakis - RC - 20 giri
- 2 - Marco Zipoli - Ghinzani - 0.741
- 3 - Pablo Sanchez (Mygale) - Alan Racing - 1.498
- 4 - Sergio Campana - Lucidi - 4.571
- 5 - Daniel Zampieri - BVM Target - 5.755
- 6 - Daniel Campos Hull - Prema - 6.392
- 7 - Kevin Ceccon - RP - 11.491
- 8 - Francesco Castellacci - Prema - 11.953
- 9 - Giovanni Nava - Lucidi - 16.534
- 10 - Alessandro Cicognani - Ghinzani - 19.912
- 11 - Francesco Prandi - Lucidi - 20.837
- 12 - Fabrizio Comi (Mygale) - Alan Racing - 21.667
- 13 - Edoardo Liberati - BVM Target - 22.249
- 14 - Federico Glorioso - Gloria - 22.619
- 15 - Giulio Glorioso - Gloria - 23.317
- 16 - Michael Dalle Stelle - Europa Corse - 27.864
- 17 - Salvatore Cicatelli - Corbetta - 30.890

Giro più veloce: Daniel Campos 1:12.155

Ritirati

- 8° giro - Giulio Glorioso
- 5° giro - Salvatore Cicatelli

Il campionato

1. Zampieri punti 27; 2. Campos 22; 3. Zipoli 21; 4. Campana 20; 5. Kamitsakis 19; 6. Sanchez 17; 7. Castellacci e Ceccon 7; 9. Nava 4; 10. Faccin e Cicognani 1.

Il fenomeno



Antonio Bertoni, Bruno Vannini, Giuseppe Mazzotti. Tre nomi che non dicono nulla agli appassionati delle corse, ma se provate a mettere insieme le iniziali di ciascuno, ecco che salta fuori l'acronimo BVM. E tutto cambia. Perché improvvisamente prende forma uno dei team storici dell'Italia da corsa. Una squadra nata in una officina di campagna nella piccola cittadina di Piangipane, a due passi da Ravenna e dal mare. BVM si è fatta largo nell'ambito nazionale dapprima nel campionato italiano di F.3, nel quale ha debuttato nella metà degli anni Ottanta portando in pista una serie infinita di piloti, poi si è buttata, a partire dal 2000, nella F.Renault Italia dove ha svezato tan-

tissimi giovani ai primi passi con le monoposto trovando anche la simpatia di Giancarlo Minardi, da sempre vicino alle vicende del team. Nelle ultime stagioni, BVM ha tentato la via della Eurocup di F.Renault, ma nel 2009 il programma continentale è stato ridotto. Con il trascorrere degli anni, lo storico Bertoni, che prima della nascita di BVM vantava esperienze nelle più disparate categorie, a partire dalla Formula 2, ha iniziato a distillare la propria presenza in pista lasciando spazio a Vannini, che si occupa della parte tecnica, e a Mazzotti, dapprima tuttotfare della squadra e da tempo team manager. E' sulle sue spalle che regge la quotidianità della BVM. Lui pren-

de i contatti con gli ingegneri di pista, i telemetristi, i piloti, i meccanici. A volte si trasforma anche in psicologo per assecondare al meglio i ragazzi che guidano le sue vetture. Il clima è quello di una grande famiglia, e non è un modo di dire. Mazzotti, chiamato anche Carletto per l'impressionante somiglianza con l'allenatore del Milan Ancelotti, negli ultimi anni ha cresciuto con affetto uno dei più grossi talenti mai approdati in casa BVM, il brasiliano Cesar Ramos. Alla fine del 2007, Mazzotti si è unito con l'amico e vicino di casa Roberto Venieri, titolare della Target che ha la propria sede a pochi chilometri di distanza, per affrontare sotto le insegne di BVM Target il cam-

BVM



Giuseppe Mazzotti sfila, carico di trofei, con Tyler Dueck e Andrea Roda nei box di Monza



pionato italiano F.3. Una unione proficua. Il gran lavoro di Mazzotti ha portato i primi brillanti risultati. Prima gara della F.Renault Italia e vittoria con Tyler Dueck a Monza. Prima corsa della F.3 Italia e primo posto con Daniel Zampieri, altro ragazzo allevato in casa BVM fin dal 2006, sul circuito di Adria. Mazzotti non si fa sorprendere dal successo di inizio anno. La sua umiltà e semplicità, a volte anche eccessiva, glielo impedisce. La prima prova del campionato italiano di F.Renault Italia, che si è disputata lo scorso 5 aprile a Monza, ha proposto una serie di nuovi volti tutti da scoprire. Per l'esattezza, dodici. Scopriamo come si sono comportati. Su tutti, Giovanni Ven-

turini, lanciato dal CO2 Motorsport, che ha dimostrato di non avere timori e di adattarsi velocemente a ogni condizione: qualifica e gara. Quarto nelle prove cronometrate, il pilota vicentino in gara 1 era con i primissimi, ma ha sbattuto nel rail per evitare il violento contatto tra Genis Olive e Stefano Comini quando era entrata la safety-car. In gara 2 si è rifatto con gli interessi riuscendo addirittura a salire sul terzo gradino del podio. Una buona prova l'ha offerta un altro giovanissimo, Stefano Colombo. Lanciato dalla Cram, in prova ha incontrato qualche difficoltà risultando 19°, ma nella prima corsa, con saggezza, evitando gli incidenti, ha concluso al 5° posto. Al traguardo

anche nella seconda prova, dove è giunto 11°. In gara 1 ha stupito anche Matteo Brugiotti, della Tomcat. Pur con pochissima esperienza, ha portato la sua monoposto al 6° posto finale in gara 1 risultando poi 16° nella successiva corsa, risultato condizionato da un errore. Sono piaciuti anche Martin Scuncio, giovane cileno che cerca di tracciare una carriera in Europa, il ceko Nikolas Kvasai e il portoghese Bernardo Arnaut. Ha lottato Romain Vozniak, interessante francese ritiratosi in gara 1. Piuttosto sfortunato Federico Scionti, al quale ne sono capitate di tutti i colori, ma nella seconda corsa ha recuperato fino al 9° posto dopo essere partito dai box.

La rivelazione è Nasr

di Antonio Caruccio
Photo Pellegrini

Prima vittoria stagionale per il pilota danese Michael Christensen, che conquista il suo primo successo della stagione 2009, dopo l'apprendistato del 2008. Sul secondo gradino del podio sale l'ottimo Felipe Nasr, che scattava dalla prima posizione. Terzo Jazeman Jaafar, dimostratosi molto maturo rispetto alla passata stagione. Allo spegnersi dei semafori, Nasr subisce lo scatto di Christensen, a cui cede il comando. Robin Frijns invece prende la terza posizione a Javier Tarancon, mentre Kevin Gilardoni mantiene la sua posizione di avvio. Al secondo giro, lotta tra Tarancon e Jafaar per la quarta piazza. Al terzo giro esce di scena Olivier Lombard, che costringe la direzione gara a mandare la safety car a neutralizzare la corsa per rimuovere la Mygale del team Eurointernational. Si riparte al sesto giro, ma al vertice resta tutto invariato. Alla Caixa, Jaafar ne approfitta per superare Frijns, incalzato poi da Jim Pla, alfiere Dams, e Juncadella per la quarta posizione. La gara continua senza particolari colpi di scena, col danese di casa Mucke che coglie il primo successo del 2009 conquistando anche la leadership di campionato. Chiude in diciassettesima posizione l'italiano Gilardoni. Viene penalizzato a fine corsa dai commissari Tarancon per essersi avvantaggiato in un periodo di bandiera gialla, con l'aggiunta di 25 secondi al suo tempo gara.

In gara 2, primo successo nel Formula BMW Europa per Felipe Nasr. Il pilota brasiliano del team Eurointernational, scattato

dalla pole anche nella gara del sabato di Barcellona, è riuscito a riscattarsi dalla beffa subita da Michael Christensen che lo aveva superato al via della prima manche conquistando il successo. Proprio il pilota danese del team Mucke conclude in scia a Nasr, al termine di una gara tiratissima. Completa il podio nella gara di casa lo spagnolo Daniel Juncadella. Allo spegnersi dei semafori Nasr mantiene la leadership su Christensen; alla prima curva seguono Robert Frijns, Javier Tarancon e Jazeman Jaafar, che subirà nel corso del primo giro il sorpasso da parte di Juncadella e Kazeem Manzur. Esce George Katsinis in un contatto con Jack Te Braak alla prima curva del secondo giro, riportando la rottura della sospensione posteriore sinistra. Al terzo passaggio un contatto tra Jaafar e Manzur mette fuori gioco il pilota del team Kaufmann. Alla quarta tornata Tarancon subisce il sorpasso di Juncadella per la quarta piazza. Al sesto giro il pilota del team Eurointernational supera anche Frijns portandosi nella terza posizione, sul podio virtuale. Nelle posizioni di rincalzo bel duello tra Jim Pla e Facundo Regalia, col francese che ha la meglio, mentre Doru Sechelariu subisce la rimonta di William Buller. Lottano per la prima posizione Nasr e Christensen a suon di giri veloci, ma il brasiliano continua ad avere la meglio. Sul traguardo del tredicesimo ed ultimo giro Nasr, Christensen e Juncadella transitano sotto la bandiera a scacchi conquistando il podio della seconda manche di Barcellona. Buona prestazione per Kevin Gilardoni che al termine di una gara accorta, evitando incidenti, conclude in sedicesima posizione.

L'ordine di arrivo di gara 1, sabato 9 maggio 2009

- 1 - Michael Christensen - Mucke - 13 giri in 25'27"351
- 2 - Felipe Nasr - Eurointernational - 25'28"019
- 3 - Jazeman Jaafar - Eifelland - 25'29"402
- 4 - Robin Frijns - Kaufmann - 25'30"016
- 5 - Daniel Juncadella - Eurointernational - 25'33"105
- 6 - David Mengesdorf - Eifelland - 25'35"375
- 7 - Jack Harvey - Fortec - 25'37"337
- 8 - Kazeem Manzur - Kaufmann - 25'38"138
- 9 - Doru Sechelariu - FMSI - 25'38"322
- 10 - Ollie Millroy - Motaworld - 25'39"170
- 11 - Jim Pla - Dams - 25'41"764
- 12 - William Buller - Fortec - 25'42"807
- 13 - Facundo Regalia - Kaufmann - 25'43"555
- 14 - Ramon Pineiro - FMSI - 25'44"035
- 15 - Rupert Svendsen Cook - Raikkonen - 25'46"062
- 16 - Kevin Gilardoni - FMSI - 25'47"038
- 17 - George Katsinis - Eifelland - 25'47"782
- 18 - Jack Te Braak - Mucke - 25'50"203
- 19 - Gregoire Demoustier - Raikkonen - 25'55"501
- 20 - Javier Tarancon - Dams - 25'57"289
- 21 - Antonio Martinez - Fortec - 25'57"302

Ritirati

- 6 giri - Timmy Hansen - Mucke
- 2 giri - Olivier Lombard - Eurointernational
- 2 giri - Hu An Zhu - Motaworld
- 1 giro - Come Ledogar - Dams

Giro più veloce: Felipe Nasr - Eurointernational - 1'52"863

L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 10 maggio 2009

- 1 - Felipe Nasr - Eurointernational - 13 giri in 24'23"820
- 2 - Michael Christensen - Mucke - 24'24"852
- 3 - Daniel Juncadella - Eurointernational - 24'28"174
- 4 - Robin Frijns - Kaufmann - 24'30"299
- 5 - Javier Tarancon - Dams - 24'30"506
- 6 - David Mengesdorf - Eifelland - 24'35"509
- 7 - Jazeman Jaafar - Eifelland - 24'36"377
- 8 - Jim Pla - Dams - 24'36"739
- 9 - Timmy Hansen - Mucke - 24'40"403
- 10 - Facundo Regalia - Kaufmann - 24'40"965
- 11 - Ramon Pineiro - FMSI - 24'42"668
- 12 - Come Ledogar - Dams - 24'42"946
- 13 - Jack Te Braak - Mucke - 24'43"352
- 14 - Ollie Millroy - Motaworld - 24'44"053
- 15 - Rupert Svendsen Cook - Raikkonen - 24'44"299
- 16 - Kevin Gilardoni - FMSI - 24'44"948
- 17 - Doru Sechelariu - FMSI - 24'50"049
- 18 - William Buller - Fortec - 24'54"436
- 19 - Jack Harvey - Fortec - 25'54"849
- 20 - Hu An Zhu - Motaworld - 25'05"385
- 21 - Mikkel Mac - Motaworld - 25'05"801
- 22 - Olivier Lombard - Eurointernational - 25'15"359

Ritirati

- 2 giri - Kazeem Manzur - Kaufmann
- 1 giro - Gregoire Demoustier - Raikkonen
- 0 giri - George Katsinis - Eifelland
- 0 giri - Antonio Martinez - Fortec

Il campionato

1. Nasr 56 punti; 2. Christensen 54; 3. Juncadella, Frijns 36; 5. Jaafar 32; 6. Mengesdorf 28; 7. Tarancon 16; 8. Pla 15; 9. Harvey 12; 10. Manzur 10.

Felipe Nasr





Marco Falci, vincitore di gara 2 e primo leader di campionato

Falci e Cerqui aprono il 2009

Non sempre la pole è garanzia di successo in gara. Nella prima tappa del Campionato Italiano Formula Azzurra corsa sabato sul guidato tracciato di Adria, Antonio Pellitteri deve chiamare in causa la sfortuna per il suo mancato successo. Partito ottimamente dalla prima piazzola dello schieramento, Pellitteri si porta in testa alla gara, con Edoardo Bacci dietro in seconda posizione. Con una serie di sorpassi terzo è piazzato Pellitteri allunga sugli inseguitori poi, al terzo giro, deve fermarsi a bordo pista con la vettura in panne meccanica, lasciando al prima posizione a Bacci in quel momento secondo. Dura sino al tredicesimo giro la leadership del quindicenne della Mac Competition, che si deve ritirare per rottura del cambio. Scattato dalla seconda fila dello schieramento e duellando in modo serrato con Alessandro Silvestri e Eugenio Palmeri, Falci riesce a portarsi al comando della gara arrivando a coronare il suo inseguimento tagliando il traguardo per primo il traguardo. Al secondo posto si è piazzato il pesarese Alessandro Silvestri, della MG Motorsport, dopo un serrato duello con il terzo classificato Eugenio Palmeri che ha lamentato problemi al cambio. Quarto si è piazzato Ronnie Valori, BVE Racing Team, e quinto Taloni Simone, della Winner Motorsport.

Alberto Cerqui vince gara 2 sul tortuoso circuito rodigino, dopo il ritiro nella fra-

zione precedente. Ma non è solo frutto di fortuna, il giovanissimo ma determinato pilota bresciano della MG Motorsport, partito in sesta posizione, agguanta la prima piazza. Al vincitore di gara 1 Marco Falci, in forza alla Nannini Racing, non resta che accontentarsi di portare a casa un consistente secondo posto che lo proietta al comando della classifica tricolore. Edoardo Bacci, partito in prima fila con il secondo tempo, allo start scatta anzitempo e gli viene comminato un drive through e poi ancora una bandiera nera per non aver rispettato la fermata ai box. Simone laquinta porta a casa un bronzo consistente considerando lo scivolone iniziale dopo il contatto nelle fasi iniziali di gara con Falci e prodigandosi successivamente in un bella rimonta scavalcando prima Alessandro Silvestri e poi Marco Moscato, quest'ultimo poi attestatosi in quarta posizione dopo aver ingaggiato appassionanti duelli proprio con Silvestri, infine quinto ma al secondo posto in ottica tricolore. La sesta piazza odierna e la quarta del giorno precedente permettono al comasco Ronnie Valori di attestarsi al quarto posto in classifica di campionato prima di laquinta ed Eugenio Palmieri, nono alla bandiera a scacchi. Il settimo posto appartiene allo svizzero Alex Fontana, seguito da Mirko Torsellini con Enrico Pison che chiude la top ten.

L'ordine di arrivo di gara 1, sabato 9 maggio 2009

1.Falci (Nannini Racing) 19 giri in 25'18"749; 2.Silvestri (MG Motorsport) a 2"049; 3.Palmeri (Line Race) a 52472; 4.Valori (Team BVE) a 9"850; 5.Fontana (MG Motorsport) a 11"574; 6.Taloni (Winner Motorsport) a 12"389; 7.Torsellini (Corbetta Competizioni) a 16"466; 8.Defendi (Team Fog Competition) a 18"970; 9.Pison (ARM Competition) a 43"076; 10.Moscato (MAC Competition) a 48"809; 11.Okunkov a 51"023; 12.laquinta (New Media) a 52"296; 13.Perini (Team Perini) a 1'12"721.

Giro più veloce: Marco Falci 1'18"861

L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 10 maggio 2009

1.Alberto Cerqui (MG-Motorsport) 18 giri 24'23"195; 2.Falci (Nannini Racing) 5"904; 3.laquinta (Line Race) 10"348; 4.Moscato (MAC Competition) 11"479; 5.Silvestri (MG-Motorsport) 11"774; 6.Valori (BVE Racing Team) 12"399; 7.Fontana (MG Motorsport) 25"132; 8.Torsellini (Corbetta Competizioni) 39"177; 9.Palmeri (Line Race) 44"320; 10.Pison (ARM Competition) 48"248; 11.Marino (BVE Racing Team) 51"127; 12.Okunkov 58"261.

Giro più veloce: Alberto Cerqui 1'19"901

Il campionato

1.Falci 18; 2.Silvestri 12; 3.Cerqui 10; 4.Valori 8; 5.laquinta 7; 6.Palmeri 6; 7.Fontana e Moscato 5; 9.Taloni 4; 10.Torsellini 3.



Martin, la formi

di Marco Cortesi
Photo 4

Mark Martin non ha limiti nemmeno a Darlington, circuito più difficile ed anziano della Sprint Cup Series. Appena ricevuta la conferma da parte del team Hendrick per il 2010, il cinquantenne ex bandiera del Roush Racing ha approfittato delle numerose situazioni di caution occorse nel finale

per compiere un pit-stop in meno ed allungare il proprio stint finale sino alla bandiera a scacchi, per un totale di 47 giri. In seconda posizione ha concluso, grazie alla medesima strategia, Jimmie Johnson che, dopo la disdetta patita a Richmond aveva sofferto un inizio weekend difficilissimo con un crash in qualifica. Per il team Hendrick i risultati finali si sono rivelati estremamente positivi: Jeff Gordon ha terminato quinto,

mentre al terzo e quarto posto, Tony Stewart e Ryan Newman hanno confermato il buon momento di forma dello Stewart-Haas Racing (che utilizza materiali Hendrick), proprio nel giorno della scarcerazione del proprietario Gene Haas. Martin Truex, che aveva condotto la gara per 61 giri, non è più riuscito a trovare il giusto ritmo dopo l'ultima sosta, terminando sesto davanti a Brad Keselowski.



ichina

Sfortuna anche per altri due leader: Matt Kenseth ha visto la propria prestazione rovinata da un testacoda, chiudendo in ottava piazza, mentre Kasey Kahne è rimasto coinvolto in uno dei tanti contatti che hanno punteggiato l'evento. In top-10 si è portato anche Joey Logano, sulla prima delle Toyota all'arrivo, che sembra finalmente aver trovato il bandolo della matassa nel suo anno da debuttante poco

più che diciottenne. Mentre Juan Pablo Montoya è andato a concludere in ventesima posizione, Scott Speed, clamorosamente escluso in qualifica, ha terminato ventiseiesimo dopo aver noleggiato la Toyota di Joe Nemecheck. Trentacinquesimo Max Papis, ancora afflitto da noie tecniche, mentre in campionato, Tony Stewart si è portato al secondo posto, a quota -29 dal leader Jeff Gordon.



L'ordine di arrivo, domenica 10 maggio 2009

- 1 - Mark Martin (Chevrolet) - Hendrick - 367
- 2 - Jimmie Johnson (Chevrolet) - Hendrick - 367
- 3 - Tony Stewart (Chevrolet) - Stewart-Haas - 367
- 4 - Ryan Newman (Chevrolet) - Stewart-Haas - 367
- 5 - Jeff Gordon (Chevrolet) - Hendrick - 367
- 6 - Martin Truex Jr. (Chevrolet) - DEI/Ganassi - 367
- 7 - Brad Keselowski (Chevrolet) - Hendrick - 367
- 8 - Greg Biffle (Ford) - Roush - 367
- 9 - Joey Logano (Toyota) - Gibbs - 367
- 10 - Matt Kenseth (Ford) - Roush - 367
- 11 - Kevin Harvick (Chevrolet) - Childress - 367
- 12 - Jeff Burton (Chevrolet) - Childress - 367
- 13 - Denny Hamlin (Toyota) - Gibbs - 367
- 14 - Elliott Sadler (Dodge) - RPM - 367
- 15 - Paul Menard (Ford) - Yates - 367
- 16 - Kurt Busch (Dodge) - Penske - 367
- 17 - A.J. Allmendinger (Dodge) - RPM - 367
- 18 - Bobby Labonte (Ford) - HOF - 367
- 19 - Reed Sorenson (Dodge) - RPM - 367
- 20 - Juan Montoya (Chevrolet) - DEI/Ganassi - 367
- 21 - Regan Smith (Chevrolet) - Furniture Row - 367
- 22 - Jamie McMurray (Ford) - Roush - 367
- 23 - Kasey Kahne (Dodge) - RPM - 366
- 24 - David Stremme (Dodge) - Penske - 366
- 25 - Tony Raines (Chevrolet) - Front Row - 364
- 26 - Scott Speed (Toyota) - Nemco - 362
- 27 - Dale Earnhardt Jr. (Chevrolet) - Hendrick - 360
- 28 - Robby Gordon (Toyota) - Gordon - 353
- 29 - David Reutimann (Toyota) - Waltrip - 347
- 30 - Sam Hornish Jr. (Dodge) - Penske - 344
- 31 - Brian Vickers (Toyota) - Red Bull - 333
- 32 - Carl Edwards (Ford) - Roush - 314
- 33 - Marcos Ambrose (Toyota) - JTG - 312
- 34 - Kyle Busch (Toyota) - Gibbs - 303
- 35 - Max Papis (Toyota) - Germain - 302
- 36 - Casey Mears (Chevrolet) - Childress - 238
- 37 - Clint Bowyer (Chevrolet) - Childress - 221
- 38 - David Ragan (Ford) - Roush - 199
- 39 - Scott Riggs (Toyota) - Baldwin - 101
- 40 - Michael Waltrip (Toyota) - Waltrip - 73
- 41 - Dave Blaney (Toyota) - Prism - 56
- 42 - Sterling Marlin (Dodge) - Phoenix - 38
- 43 - David Gilliland (Chevrolet) - TRG - 27

Il campionato

1. Jeff Gordon 1601; 2. Stewart 1572; 3. Kurt Busch 1546; 4. Johnson 1465; 5. Hamlin 1445; 6. Burton 1384; 7. Kyle Busch 1380; 8. Newman 1363; 9. Biffle 1345; 10. Kenseth 1326.

Jeremy Mayfield sospeso dalla NASCAR a tempo indefinito



Inizia a cadere l'ascia della NASCAR con il nuovo regolamento contro le sostanze stupefacenti: la prima testa a cadere è importante e porta il nome di Jeremy Mayfield. Il pilota-team manager ex Evernham e Haas è stato sospeso a tempo indeterminato per aver fallito un test random. In risposta alla comunicazione, Mayfield ha attribuito il problema ad una cura autorizzata dal medico.

Peugeot, troppo fa



di Alfredo Filippone

Come da copione, la Peugeot ha vinto la 1000 km di Spa-Francorchamps, ultimo test 'vero' prima della 24 Ore di Le Mans. La superiorità della vettura francese non è mai stata messa in discussione nelle Ardenne, e Minassian-Klien-Pagenaud raccolgono un successo quasi facile, come non rispecchiato dallo scarto, appena 27 secondi, rispetto alla Pescarolo arrivata seconda. Sono state le innumerevoli neutralizzazioni a causare questo stato di cose, in una gara

ricca di incidenti, toccate e forature, inevitabili con 50 vetture in pista. Vittoria, ma non doppietta per le Peugeot, visto che la seconda 908 è stata ritardata da una toccata di Brabham con la Lola-Mazda del team Kruse, costata 15 minuti per riparare una sospensione e poi 4 minuti di penalità inflitti dai commissari all'australiano, ritenuto responsabile dell'accaduto. Di nuova ottima seconda, dunque, la Pescarolo, che questa volta ha tenuto dietro sia le Aston Martin (ritardate da toccate e forature, ma comunque mai nelle primissime posizioni),

mentre il quarto posto (nonostante temperature del motore molto alte) di Lapierre-Panis premia il promettente debutto della nuova Oreca. All'arrivo, sesta e settima, le due Audi di Kolles, non competitivissime, ma per lo meno regolari e affidabili. Molti incidenti, dicevamo, in una gara partita in modo caotico (con tre macchine ferme in pista durante il giro di formazione) e che ha visto in azione la safety-car sin dal secondo giro. Il botto più grave a metà gara, quando Bruce Jouanny ha distrutto la seconda Pescarolo sul Raidillon, per fortuna senza

cile

ROLEX 

L'ordine di arrivo, domenica 10 maggio 2009

- 1 - Minassian-Pagenaud-Klien (Peugeot 908) - Peugeot - 143 giri 5.45'35"429
- 2 - Boullion-Tinseau (Pescarolo-Judd) - Pescarolo - 27"622
- 3 - Charouz-Enge-Mucke (Lola-Aston Martin) - Aston Martin - 1 giro
- 4 - Panis-Lapierre (Oreca-AIM) - Oreca - 1 giro
- 5 - Primat-Ramos-Turner (Lola-Aston Martin) - Aston Martin - 1 giro
- 6 - Karthikeyan-Meyrick-Zwolsman (Audi R10) - Kolles - 2 giri
- 7 - Albers-Bakkerud-Mondini (Audi R10) - Kolles - 4 giri
- 8 - Elgaard-Collard-Poulsen (Porsche RS Spyder) - Essex - 4 giri
- 9 - Kane-Leuenberger-Pompidou (Lola-Judd) - Speedy - 4 giri
- 10 - Belicchi-Fassler-Prost (Lola-Aston Martin) - Speedy - 4 giri
- 11 - Ragues-Mailleux (Oreca-Judd) - Signature - 5 giri
- 12 - Gene-Wurz-Brabham (Peugeot 908) - Peugeot - 7 giri
- 13 - Alphand-Goueslard-Clairay (Corvette C6R) - Alphand - 11 giri
- 14 - Lahaye-Ajlani (Pescarolo-Mazda) - OAK - 11 giri
- 15 - Salaquarda-Kox-E.Janis (Lamborghini) - Spartak - 12 giri
- 16 - Kerr-Smith-Tomlinson (Ginetta-Zytek) - LNT - 13 giri
- 17 - Watts-Leventis-Hardman (Ginetta-Zytek) - Strekka - 14 giri
- 18 - A.Garcia-L.Mansell-Melo (Ferrari 430) - Modena - 14 giri
- 19 - Bell-Bruni (Ferrari 430) - JMW - 15 giri
- 20 - Ehret-Farnbacher (Ferrari 430) - FBR - 15 giri

Giro più veloce: Minassian-Pagenaud-Klien 2'02"569



L'arrivo in parata delle due Peugeot 908 HDi: quella vincitrice di Minassian-Klien-Pagenaud e quella di Gene-Wurz-Brabham finita dodicesima

danni personali. Spettacolare l'uscita di Bruno Senna a sette giri dal termine, conclusasi contro un muro nel doppio sinistro prima di Blanchimont. Il brasiliano, che a inizio gara era terzo, ma ha poi perso il duello con Fässler, aveva visto sfumare un buon piazzamento per una violenta foratura.

In LMP2, nulla da fare contro il ritorno della Porsche Spyder: il Team Essex vince con Collard-Elgaard-Poulsen, anche la Lola-Speedy le è stata vicina. Dopo il trionfo di Barcellona, le Lola Racing Box raccolgono un ottimo terzo posto in pista con Cecca-

to-Francioni-G.Piccini (nonostante una foratura sul finale), ma hanno vissuto un weekend difficile che ha avuto il culmine nel dopo gara con la squalifica per irregolarità tecnica. La vettura di punta di A.Piccini-Bobbi-Biagi è sparita nel giro di ricognizione quando si è verificato un contatto con Montermini che ha danneggiato il radiatore costringendo Piccini al ritiro. Successo tranquillo per la Corvette di Alphand in GT1, mentre la bella battaglia fra Porsche e Ferrari in GT2 è stata vinta dalla 997 Felbermayr di Lieb-Lietz Felbermayr (nono-

stante una foratura e una toccata) con otto secondi appena di vantaggio sulla Ferrari Modena di Antonio Garcia-Leo Mansell-Melo. Ma nel dopo corsa, la Porsche 997 è stata squalificata per irregolarità tecnica e la coppa del vincitore è finita nelle mani dei piloti Ferrari del team Modena. Sfortunati Bruni-Bell sulla F430, che erano riusciti a prendere il comando, ma sono stati ritardati dall'errato montaggio di una gomma posteriore su una ruota anteriore, che ha provocato danni a mozzo e freni; si consolano con il terzo posto.

di Leopoldo Canetoli

Ancora è da stabilire se il 13 porti fortuna o no, comunque per Stephane Ratel, gran manager della SRO che organizza da dodici anni questo campionato per le Gran Turismo, la tredicesima edizione del FIA GT 2009 è cominciata all'insegna del buon tempo (anche climatico) e con molte novità, pur in un anno difficile e di transizione

per la serie, che ambisce alla titolarità mondiale e già lo fa vedere. In molti pensavano che sarebbe stato un campionato povero, almeno per la GT1 e la GT2, mentre la GT3 continua a crescere a gonfie vele. Ma anche le classi maggiori alla fine hanno dimostrato una certa vitalità, e la prima gara disputata sul tracciato di Silverstone ne è stata buona prova. In Gran Bretagna, per la gara principale, sulla classica distanza di due

ore, si sono presentate 26 vetture: 13 GT1, 12 GT2 più una GT3. Sei marchi erano rappresentati in GT1: Corvette, Ford, Maserati, Nissan e Saleen. Tre in GT2: Aston Martin, Ferrari e Porsche. Trentadue sono i piloti ufficialmente iscritti provenienti da 16 diversi paesi. Il gruppo più consistente è quello italiano con nove piloti, poi quello inglese con otto, mentre Francia e Germania ne schierano sei ciascuno. Poi, se ne

*La Saleen di
Wendlinger-Sharp
vincitrice della gara
inaugurale
a Silverstone*

**Bilanciamen
poco bilanci**

contano tre olandesi e tre belgi, due finlandesi, austriaci e argentini. Ed altri provenienti da Portogallo, Repubblica Ceca, Messico, Spagna, Canada, Cina e Svizzera. Otto di loro sono debuttanti nel FIA: Barba, Dominguez, Mutsch, Krumm, Holzer, Ragginer, Moreau e il nostro Luigi Lucchini, figlio del patron della BMS Scuderia Italia. Ma ci sono anche due piloti che hanno corso tutte le tredici edizioni, come Hezemans e Sug-

den. Il più giovane in assoluto è Marco Holzer, 20 anni, il più vecchio ne ha 61: l'età media comunque è di 30 anni. Tutti questi naturalmente saranno presenti ad Adria, con in testa l'ex F.1 Karl Wendlinger e la sua Saleen, che partiranno, dopo la vittoria in terra inglese, con una ulteriore zavorra di 40 chili.

Dicevamo della presenza di quattro Corvette C6R e di quattro Saleen S7R, tutte con-

tro le due Maserati MC12, campioni in carica e all'ultimo anno in pista. E già abbiamo visto in gara, e con discreti risultati, anche vetture preparate secondo il regolamento 2010, la Nissan GT-R e un paio di Ford GT realizzate dalla Matech. A Silverstone naturalmente queste macchine, ai primi passi e a corto di preparazione, hanno girato per continuare la loro messa a punto. La Nissan ha avuto problemi, con un pneumatico



to...
ato

posteriore sinistro dechappato, mentre le due Ford sono arrivate brillantemente a fine gara, le migliore delle quali, quella guidata da Thomas Biagi, si è classificata addirittura ottava portando a casa un punticino che per il team svizzero vale come una vittoria. Come è noto, a Silverstone ha vinto la Saleen di Wendlinger e Sharp, piloti esperti che non fanno errori, gestita dal team K plus K che ha dimostrato una grande professionalità. Certo, a vederla in pista sin dalle prove, la S7R americana è sembrata a tutti decisamente imprevedibile, velocissima e dotata di un motore molto potente. Gli uomini della Maserati, che hanno dovuto difendersi a denti stretti, e non hanno sbagliato niente (almeno sulla macchina di punta di Bertolini) alla fine hanno sbottato... Michael Bartels, titolare del team Vitaphone, ha detto chiaramente che il criterio di bilanciamento delle performances, giudicando la Saleen, è stato particolarmente indulgente concedendo loro facilitazioni (leggi "bride") importanti che la Maserati non può avere. E che se non si pone un rimedio tecnico questa vettura sarà imprevedibile per tutti gli altri. Così un secondo posto è andato un po' stretto alla coppia campione in carica che, ripetiamo, non aveva sbagliato niente in gara, ma di più non poteva proprio fare. Ci si aspettava qualcosa di più dalla Corvette di Hezemans, ma l'olandese non ha retto più di tanto e alla fine è stato sopravanzato dalla vettura gemella di Moreau e Maassen.

Bella, bellissima è stata la gara delle GT2 in terra inglese, combattuta sino alla fine, ma con un vincitore che ha avuto dalla sua parte quel famoso 13 che porta fortuna...La verità è che la gara era saldamente in mano al campione in carica Gimmi Bruni, che a nove giri dalla fine aveva un vantaggio di 9" da amministrare e da portare alla fine. Certo la gara era stata dura per lui e la sua Ferrari, a un certo punto, al 37° giro, addirittura tamponata dalla Porsche vincitrice del simpatico Emmanuel Collard, solitamente un pilota corretto... Per fortuna Toni

Vilander, che era al volante, ha saputo resistere e anzi ha reagito accelerando il ritmo, fino a riconsegnare la vettura ancora al comando nelle mani di Bruni. Per la AF Corse, impeccabile nelle strategie e nei cambi pilota, sarebbe stata giornata di gloria, con Bruni sul podio assieme alla coppia argentina Russo-Companc regolarissima alle spalle della Porsche. Ma ci si è messo di mezzo il belga Bas Leinders (ex tester Minardi F.1) al volante della Ford GT che in un sorpasso maldestro ha centrato Bruni mandandolo nel prato con l'avantreno fuori uso. Quindi, per il momento, la lotta tra Porsche e Ferrari si è conclusa con la vittoria della berlina tedesca, peraltro molto pericolosa e competitiva. La rivincita ad Adria, mentre non si capisce bene quale sia il potenziale della Aston Martin Vantage che a Silverstone, in prova, è andata fortissimo. Ma in verifica è stata trovata più bassa del consentito e con particolari tecnici non omologati, per cui è stata penalizzata e lasciata partire solo in ultima posizione. Anche per questa bella vettura esami di riparazione nella notturna di Adria.



Bartels di Vitaphone Maserati, a destra, è scuro in volto, contesta la superiorità Saleen. Sempre performanti invece le Corvette, sopra, quella di Maassen-Moreau. Sotto, la Nissan di Krumm-Turner





La bella Ford di Biagi sicura protagonista ad Adria

FIA GT3: Morgan Nonna Papera è l'auto da battere

Giunto alla sua quarta stagione, il Campionato Europeo GT3 dimostra sempre più una vitalità incredibile. In effetti la categoria GT3 sta diventando la categoria maggiore nei vari campionati nazionali per vetture granturismo in Europa e oltre Atlantico. Lo dimostrano l'ADAC GT Masters in Germania e il Brazilian GT Championship. Di tutte queste, il FIA GT3 è un po' la Coppa delle Coppe nella quale concorrono gli ultimi modelli a disposizione di piloti non professionisti, "bilanciati" nelle prestazioni. Le vetture corrono anche per una Coppa costruttori in manifestazioni di due gare di un'ora ciascuna con cambio obbligatorio di pilota. Che sono classificati come Platino, Oro, Argento o Bronzo a seconda dei loro risultati in carriera e la loro età. Solo gli Oro, Argento e Bronzo possono competere per il titolo. In più, un pilota classificato Oro può avere con lui solo un pilota Bronzo. Otto marche erano presenti il primo anno del FIA GT3, cresciute a nove nel 2008: questa stagione se ne sono contate undici! La Jaguar era arrivata nel 2008, quest'anno sono apparse BMW Alpina e Audi, anche se non si sono

viste in pista le Ascari. Comunque 36 vetture al via, per ognuna delle due gare di Silverstone, sono state un bel numero. 29 sono state classificate al termine della prima prova, 26 alla fine della seconda. E bisogna subito sottolineare che dominatrici indiscusse sono state le rinnovate Morgan Aero Super Sport che un esperto pilota e ottimo collaudatore come Jean-Pierre Jabouille ha portato a un livello di prestazioni eccezionale. Addirittura un po' troppo, secondo gli avversari, che nulla hanno potuto in gara con le due vettuette color nocciola, con una carrozzeria ben legata alla tradizione inglese, forse un po' retrò tanto da essere state ribattezzate nel paddock come le vetture di "nonna Papera" (dagli invidiosi avversari, naturalmente...). Pur senza i piloti di grido della scorsa stagione, da Jacques Laffite a sua figlia al giovane Morgan in persona, entrambe le vetture hanno vinto le manches andando via di prepotenza subito, mai insidiate da nessun avversario. E anche in questo caso, vista tale e tanta supremazia da parte di auto che non mostrano certo una grande aerodinamica, con importante

sezione frontale, via alle polemiche sulla sempre contestata "performance balancing" che di certo non le ha penalizzate a dovere. Peraltro alle loro spalle la lotta è stata durissima soprattutto tra le ben preparate Aston Martin e le nuove Audi che hanno dimostrato subito un grande potenziale. Non hanno brillato almeno nella prima prova di Silverstone le Ferrari 430 Scuderia che non si sono viste nei primi dieci posti, mentre parlando di piloti ha impressionato specie in gara due il nostro Alessi che in coppia con Pirri ha fatto faville al volante della Corvette Callaway.



Più fumo che f



Per le strade di Dusseldorf la presentazione del DTM 2009. Nella foto l'Audi di Tomczyk

Dodici Audi, otto Mercedes. Questa la scelta dei due costruttori che continuano a sfidarsi ed affrontarsi nel campionato DTM che scatterà questa fine settimana sul circuito di Hockenheim. Una serie che sopravvive solamente grazie agli sforzi dei due costruttori, che piace tanto agli appassionati tedeschi, ma che si sta chiudendo sempre più a nicchia. Audi e Mercedes, da quando a fine 2005 la Opel è

uscita dalla categoria, hanno provato a coinvolgere vari costruttori come MG Rover, Peugeot, Citroen, ma senza successo. E così avanzano tra di loro in un siparietto poco avvincente dal punto di vista sportivo, sollevato solamente dalla presenza di un buon gruppo di piloti e da vetture accattivanti. L'Audi propone il solito gruppetto di piloti fedeli, capitanati dal campione 2008 Timo Scheider e lancia

tre nomi nuovi: Christian Bakkerud, ex GP2, il ceko Tomas Kostka, che nelle formule (World Series Renault) non ha mai entusiasmato e Johannes Seidlitz, sconosciuto pilota tedesco che ha corso nella F.Renault Barc inglese. Misteri della politica...

La Mercedes invece, perso Bernd Schneider che si è ritirato dalle corse, non ha ampliato il proprio organico. Solo otto pilo-

iamme

Il calendario 2009

- 17 maggio – Hockenheim
- 31 maggio – Lausitzring
- 28 giugno – Norisring
- 19 luglio – Zandvoort
- 2 agosto – Oschersleben
- 16 agosto – Nurburgring
- 6 settembre – Brands Hatch
- 20 settembre – Barcellona
- 11 ottobre – Digione
- 25 ottobre – Hockenheim



Le forze in pista

Audi

- Timo Scheider – A4 2009
- Tom Kristensen – A4 2009
- Mattias Ekstrom – A4 2009
- Martin Tomczyk – A4 2009
- Mike Rockenfeller – A4 2008
- Markus Winkelhock – A4 2008
- Alexandre Premat – A4 2008
- Oliver Jarvis – A4 2008
- Katherine Legge – A4 2008
- Christian Bakkerud – A4 2007
- Johannes Seidilitz – A4 2007
- Tomas Kostka – A4 2007

Mercedes

- Paul Di Resta – C Klasse 2009
- Ralf Schumacher – C Klasse 2009
- Bruno Spengler – C Klasse 2009
- Gary Paffett – C Klasse 2009
- Jamie Green – C Klasse 2008
- Susie Stoddart – C Klasse 2008
- Maro Engel – C Klasse 2008
- Mathias Lauda – C Klasse 2008

ti e l'unica novità è che Ralf Schumacher guiderà una C Klasse con gli ultimi aggiornamenti. Vedremo se risalirà lo schieramento dopo il difficile 2008. Audi e Mercedes hanno confermato la presenza dei rispettivi rappresentanti femminili Katherine Legge e Susie Stoddart. Che non ottengono mai risultati, ma pare che se manca una ragazza sullo schieramento di partenza il DTM debba chiudere...



Il maratoneta



di Dario Sala
Photo 4

Sei gare, zero vittorie, due podi, ma anche tre caselle che riportano uno zero nel suo cartellino 2009. Per Andy Priaulx l'inizio di stagione non è stato di quelli da ricordare. E' un po' la fotocopia di quanto avvenne per Michael Schumacher (al quale è stato paragonato) nel 2005 dopo la scorpacciata di vittorie ottenute nel quadriennio precedente. Nonostante ciò, come il tedesco ben più famoso, Andy resta il punto di riferimento della categoria. L'uomo che, per intelligenza, velocità e visione delle gare è considerato da tutti come il numero uno. Almeno quando le cose vanno bene, perchè quando si è dietro, in un campionato come il WTCC dove recuperare è quasi impossibile, allora è più facile che arrivi l'errore o la toccata di troppo. Le prime sei gare per Andy sono state a corrente alternata. E allora qual'è il primo bilancio della stagione? "Che posso dire? - Spiega l'ex Campione del Mondo nella pausa fra Marrakech e Pau - Abbiamo vissuto situazioni completamente differenti. In Brasile ci aspettavamo di essere veloci e invece la Seat ha dominato in lungo e in largo. In Messico, secondo la tradizione, ci aspettavamo un disastro e invece sono venute fuori due fra le migliori gare della mia vita. In Marocco, pista nuova, non sapevamo bene cosa ci attendeva e

non è stato un gran risultato per noi. Insomma, una situazione molto complessa che dipende dalle piste e probabilmente dal livello dei nostri concorrenti". Il paddock però, sostiene che i problemi potrebbero essere legati anche ad una macchina non più giovane dalla quale è stato tirato fuori ormai tutto. Una parte invece, sostiene che la classifica fino ad ora è stata dettata in gran parte da episodi di gara slegati fra loro. Parole, teorie. Che cosa risponde Priaulx? "Che i nostri risultati alla fine non sono in linea con le attese nonostante un'enorme sforzo da parte del team. Ripeto, le piste probabilmente hanno giocato il loro ruolo, a parte in Messico dove ci ha in parte favorito, ma per il resto non abbiamo giocato al livello degli altri".

E allora pensi che la BMW dovrà per forza di cose migliorare le sue performance durante la stagione? "Si deve farlo". Anche perché in Marocco è arrivata una Chevrolet che per le prime due gare era una sorta di Cenerentola e poi ha mostrato prestazioni incredibili. Come lo spieghi se si considera che il WTCC ha un regolamento che non consente affatto sviluppi che possono stravolgere una macchina? "Semplice. Avevano sessanta chili meno di noi, un fondo piatto nuovo all'anteriore e i vetri di plastica che significa imbarcare ancora meno peso a bordo." Risposta politicamente corretta come si conviene ad un ragazzo che di

base è onesto, ma a questo punto ritieni che il bilanciamento delle prestazioni fra le case sia equo? "No, assolutamente". La Seat ha dimostrato di saper vincere in maniera costante nonostante ad inizio anno la FIA le abbia imposto dei limiti. Cosa ne pensi? "Credo che la Seat abbia avuto molti crediti all'inizio. Hanno saputo esplorare bene le regole e trarne il massimo vantaggio. La FIA ne ha preso atto le ha limitate ma questo in realtà non ha fatto una grossa differenza. Restano i più forti."

Inutile insistere, da lui polemiche o dichiarazioni di qualche cosa che non va nel sistema non ne usciranno mai. La cosa che più lo deprime in questo momento è il non aver potuto ancora vincere perché fondamentalmente è questo quello che vuole." Sto lavorando molto duramente per tornare a farlo", si limita a dire con quegli occhi che brillano sempre quando sente l'odore della sfida. Per questo farà altre esperienze nel 2009. "Si correrà la 24 Ore del Nurburgring già fatta in passato più volte e alla fine dell'anno farò un puntata in Australia nella V8 Supercar". Un'altra sfida invece è già stata portata a termine in maniera, tutto sommato, brillante ovvero la Maratona di Londra. Complimenti mica tutti ce la fanno. "Grazie, è stato un impegno completamente diverso rispetto a quanto sono abituato, ma duro come vincere quattro campionato in fila"



Nicola Bianchet

Bianchet è da inseguire

Con una gara sempre nelle posizioni di testa ed un sorpasso alle soste obbligatorie, Nicola Bianchet (BMW M3 E46 3.2 – Duller Motorsport) ha vinto gara 1 del secondo round stagionale per il Campionato Italiano Turismo Endurance, la serie tricolore varata da ACI-CSAI in collaborazione con il Gruppo Peroni Race e riservata alla vetture nella massima espressione tecnica della categoria Turismo. Leader della prima metà di gara e costretto alla sosta suppletiva per handicap tempo, Roberto Colciago (Seat Leon 2.0 Turbo TSI FR – Seat Motorsport Italia) guadagna il secondo posto grazie al quale si proietta in testa al campionato davanti a Luca Cappellari (BMW M3 E92 3.2 – Duller Motorsport) costretto al ritiro quando era in posizioni da podio. Ottimo terzo posto assoluto per Valentina Albanese (Seat Leon Tdi – Seat Motorsport Italia) prima tra le Diesel, davanti ai sempre più convincenti Bellini-Bonamico (BMW M3 E92 4.0 – Duller Motorsport). Tutto da incorniciare il quinto posto conquistato da Michele Merendino ed Alessandro Sgarzi (BMW M3 E46 3.2 Wheels Racing) con il siciliano che, con un fisico ancora stremato da una lunga convalescenza, consegna la vettura al bolognese in ottima posizio-

ne. Da registrare, infine, l'ottimo esordio automobilistico per l'attore Walter Nudo che in coppia con l'esperto Gianni Giudici ha conquistato il podio tra le Diesel al volante della BMW 330 (Scuderia Giudici). Nella Seconda Divisione vittoria per Gian Maria Gabbiani (Honda Civic Type R MBC Motortecnica), mentre tra le Leon Supercopa si impongono Navarrete-Fumi.

Con la vittoria di gara 2 Roberto Conte, al volante della BMW M3 E92 4.0 schierata dalla Promotorsport, chiude il secondo round stagionale del CITE. A regolare le sorti della seconda gara sono stati ancora una volta gli handicap tempo con Nicola Bianchet (BMW M3 E46 3.2 – Duller Motorsport) e Roberto Colciago (Seat Leon TSI – Seat Motorsport Italia) costretti a perdere la leadership per il maggior tempo scontato alle soste ai box. Alle spalle di Luca Cappellari (BMW M3 E92 3.2 – Duller Motorsport), ha chiuso invece al quinto posto l'altra BMW M3 E92 del Promotorsport affidata a alla coppia Marrese-Ferrato. Nella Seconda Divisione vittoria per Flavio e Claudio Gangemi (BMW 320 E46 Zero cinque Motorsport), mentre tra le Leon Supercopa si impongono i capoclassifica Luca Trevisiol e Matteo Zucchi.

L'ordine di arrivo di gara 1, sabato 9 maggio 2009

1. Bianchet (BMW M3 E46 3.2 – 24h 4.0), 36 giri 50'18.903; 2. Colciago (Seat Leon 2.0 Turbo TSI FR – 24h 4.0) 3.299; 3. Albanese (Seat Leon Tdi – D/2.0) 1'22.137; 4. Bellini-Bonamico (BMW M3 E92 3.2 – 24h 4.0) 1 giro; 5. Merendino-Sgarzi (BMW M3 E46 3.2 – 24h 4.0) 1 giro; 6. Valli-“Jolly” (BMW 330 E46 3.0 – 24h 3.0) 1 giro; 7. Meloni (BMW M3 E46 3.0 – 24h 3.0) 1 giro; 8. Conte (BMW M3 E92 3.2 – 24h 4.0) 1 giro; 9. Crescentini (Audi RS4 – 24h 4.0) 1 giro; 10. Marrese-Ferrato (BMW M3 E92 3.2 – 24h 4.0) 1 giro.

Giro più veloce: Roberto Colciago 1'20.157.

L'ordine di arrivo di gara 1, sabato 9 maggio 2009

1. Conte (BMW M3 E92 3.2 – 24h 4.0) 34 giri 49'40.850; 2. Bianchet (BMW M3 E46 3.2 – 24h 4.0) 0.867; 3. Colciago (Seat Leon 2.0 Turbo TSI FR – 24h 4.0) 2.462; 4. Cappellari (BMW M3 E92 4.0 – 24h 4.0) 22.328; 5. Marrese-Ferrato (BMW M3 E92 3.2 – 24h 4.0) 49.578; 6. Della Volta (Audi RS4 – 24h 4.0) 52.747; 7. Valli-“Jolly” (BMW 330 E46 3.0 – 24h 3.0) 54.487; 8. Merendino-Sgarzi (BMW M3 E46 3.2 – 24h 4.0) 1'08.604; 9. Meloni (BMW M3 E46 3.0 – 24h 3.0) 1'15.659; 10. Crescentini (Audi RS4 – 24h 4.0) 1'16.539.

Giro più veloce: Nicola Bianchet 1'20.715.

Campionato prima divisione

1. Bianchet 45; 2. Colciago 37; 3. Cappellari 35; 4. Bonamico, Bellini 32; 6. Conte 19; 7. Meloni 16; 8. Cremonesi 13; 9. Belicchi 12; 10. Crescentini 11.

Campionato seconda divisione

1. Arduini 27; 2. Gabbiani 26; 3. Vinella, Baroncini 22; 5. Goldstein, Navarrete, Gaiofatto 18; 8. Curti, Anelli 15; 10. C. Gangemi, F. Gangemi 14.

Naspetti festeggia il primo successo

Dopo la pole, Luca Rangoni si aggiudica gara 1 della Carrera Cup Italia ad Adria. Il bolognese ha duellato e risposto agli attacchi che Christian Passuti gli ha portato dalla seconda posizione. Passuti, l'altro bolognese della Carrera Cup Italia, è anche riuscito a mettere il muso della 911 Gt3 Cup davanti a Rangoni alla prima curva, ma è stato prontamente risuperato da Rangoni. Passuti si è poi piazzato secondo. Terzo gradino del podio lo ha conquistato il sempre più leader di campionato Alessandro Balzan che è stato aggressivo, ma non ha voluto forzare più di tanto soprattutto dopo un'intraversata sul liquido di raffreddamento presente sull'asfalto. Lo stesso che ha tradito Massimo Monti mandandolo in testacoda e facendogli perdere tre posizioni, da quarto che era ha chiuso in settima posizione. Sfiora il podio Emanuele Naspetti. L'ex pilota di F.1 ha lasciato intravedere il grande potenziale in una rimonta che, dalla quarta fila lo ha portato a insidiare Balzan nel finale di gara. Quinto l'emiliano Massimiliano Fantini, con una gara regolare che lo ha visto anche alimen-

tare le ambizioni da podio nella fase centrale della competizione. Al quinto giro è intervenuta la Safety Car, restando in pista per quattro tornate, ma nulla è cambiato in classifica quando è tornata al box.

In gara 2, Emanuele Naspetti centra la prima affermazione della stagione. Partito molto bene, alle spalle di Massimo Monti e Stefano Comandini, Naspetti attende il momento propizio per sferrare l'attacco. Sono tutti molto vicini finché Monti va largo alla Ramata, Comandini non ne approfitta, Fantini sorprende Naspetti e passa al comando. L'emiliano sembra essere veloce avvantaggiandosi sull'anconetano secondo. Alla fine del 14° passaggio, Naspetti sferra l'attacco, un primo tentativo di sorpasso iniziato alla curva della fonte che diventa risolutore alla Cavanella. Naspetti passa a condurre e si avvantaggia su Fantini e va a vincere. Terzo è un Stefano Comandini che resiste agli attacchi di Alessandro Balzan, quarto. Nel finale, Rangoni va di rimonta imperiosa sino ad arrivare negli scarichi del veneto leader di campionato.

L'ordine di arrivo di gara 1, domenica 10 maggio 2009

1. Rangoni (Rangoni Motorsport) 20 giri 29'36"017; 2. Passuti (Antonelli - Erre Esse) 0"745; 3. Balzan (Ebimotors Centro Porsche Varese) 1"335; 4. Naspetti (GDL Racing) 2"630; 5. Fantini (Ebimotors Porsche Haus) 3"611; 6. Frassinetti (Ebimotors Porsche Haus) 5"664; 7. Monti (Erre Esse - Antonelli Motorsport) 11"941; 8. Comandini (AB Racing Team) 14"362; 9. Zampedri (Bonaldi Motorsport) 16"073; 10. Bonacini (Rangoni Motorsport - CPB) 16"578; 11. Sonvico (Centro Porsche Padova) 16"817; 12. Gardel (Centro Porsche Padova) a 17"426; 13. Giannoni (Erre Esse Antonelli) a 21"433; 14. Nalio (Ebimotors Porsche Haus) a 22"322; 15. Proietti (Antonelli Erre Esse) a 33"475; 16. Giondi (BM Autosport) a 39"496; 17. Caviglia (Tirelli Motorsport) a 41"677; 18. Parato (Bonaldi Motorsport) 1'02.996.

Giro più veloce: Christian Passuti 1'18"798

L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 10 maggio 2009

1. Naspetti (GDL Racing) 23 giri 30'29"443; 2. Fantini (Ebimotors Porsche Haus) 1"682; 3. Comandini (AB Motorsport) 2"808; 4. Balzan (Ebimotors Centro Porsche Haus) 3"403; 5. Rangoni (Centro Porsche Brescia by RMS) 3"807; 6. Monti (Erre Esse Antonelli) 8"295; 7. Passuti (Antonelli Motorsport - Erre Esse) 8"766; 8. Frassinetti (Ebimotors Porsche Haus) 10"381; 9. Zampedri (Bonaldi Motorsport) 14"151; 10. Gardel (Centro Porsche Padova) 14"739; 11. Sonvico (Centro Porsche Padova) 15"119; 12. Nalio (Ebimotors Porsche Haus) 16"282; 13. Bonacini (Rangoni Motorsport - CPB) 27"939; 14. Gagliardini (Star Car Ebimotors) 33"624; 15. Faraonio (AB Racing Team) 38"750; 16. Giondi (BM Motorsport) 51"038; 17. Parato (Bonaldi Motorsport) 55"121; 18. Proietti (Antonelli Motorsport - Erre Esse) 55"970; 19. Jox (GDL Racing) 58"286; 20. Caviglia (Tirelli Motorsport) 1'01"794; 21. Giannoni (Erre Esse Motorsport - Antonelli) 1'06"210.

Giro più veloce: Emanuele Naspetti 1'18"762

Il campionato

1. Balzan 113; 2. Rangoni 97; 3. Fantini 82; 4. Passuti e Naspetti 81; 6. Comandini 75; 7. Bonacini 48; 8. Sonvico 44; 9. Frassinetti 36; 10. Zampedri 34; 11. Monti 30; 12. Gardel 25; 13. Nalio 7; 14. Giannoni 5; 15. Borghi 3; 16. Faraonio, Sardelli e Proietti 1.

Emanuele Naspetti





Gabellini punge M

La prima sfida di Adria della Superstars sul circuito di Adria si rivela calda sin dallo start lanciato: Stefano Gabellini (poleman), con la BMW 550i della Caal Racing, detta infatti il passo grazie alla pole ottenuta ieri affiancato da Gianni Morbidelli, sulla BMW M3 della Roal Motorsport, ma alle loro spalle Pierluigi Martini, sulla imponente Chrysler 300C SRT8 del Team Zakspeed, cerca subito un varco per attaccare allo scattare del semaforo verde. La scelta di Gabellini di partire con la traiettoria interna si rivale indovinata: Martini, all'esterno della prima staccata, non può infatti portare a termine l'attacco mantenendo quindi la terza posizione.

Max Pigoli e la sua Mercedes C63 AMG si inseriscono al quarto posto scavalcando Roberto Papini sulla BMW M5 della Caal Racing. Il primo colpo di scena arriva nel corso della seconda tornata, con Morbidelli che urta una protezione a bordo pista venendo costretto a rallentare e rientrare ai box, riprendendo il via dopo un rapido intervento del suo team. Gabellini appare subito imprendibile, garantendosi una leadership mai messa in discussione. Si accende invece il duello per le altre posizioni del podio. Papini riesce a sopravanzare Pigoli nel sesto giro con un perfetto attacco al Tornantino, con il pilota comasco impegnato a

difendersi anche da Mauro Cesari (BMW M5), che lo sopravanza nel corso dell'ottava tornata alla Ramata. Alle spalle del gruppo di testa emerge Ivan Benvenuti, che sale fino alla settima posizione con la Jaguar S-Type della Ferlito Motors. Nel settimo passaggio è nuovamente Morbidelli a regalare un attimo di suspense: in uscita dalla Curva della Fonte, che immette sul rettilineo di arrivo, perde infatti la ruota posteriore sinistra finendo sul prato. Le ultime tornate a disposizione infiammano il duello nelle prime posizioni. Papini tallona Martini, con Cesari che si accoda. Martini, che da metà gara accusa problemi ai freni, finisce lungo alla

Ramata venendo scavalcando dai due alfieri della Caal Racing, che per alcune tornate sembrano regalare una storica tripletta alla squadra di Todi. Ma proprio nelle battute conclusive un testacoda di Cesari, impegnato comunque a cercare di attaccare il compagno-rivale Papini, consente a Martini di conquistare il terzo gradino del podio anche se Cesari, ripartito subito, ha cercato fino agli ultimi metri di riagganciare Martini. Pigoli, quinto, precede sul traguardo Francesco Ascani (BMW M3), rallentato nelle battute iniziali da un contatto con la Jaguar S-Type di Ermanno Dionisio, ritiratosi proprio per l'incidente. Bernasconi porta la



Martini

BMW 550i della Habitat Racing in settima posizione davanti alla verde Jaguar di Benvenuti, seguito da due debuttanti, Roberto Sigala con la BMW M3 Coupé della RGA Sportmanship e della inedita Maserati Quattroporte dello Swiss Team affidata ad Andrea Chiesa. Roberto Del Castello, con la BMW M5 della Santucci Motorsport, chiude l'ordine di arrivo.

Gara 2, con griglia invertita, vede scattare dalla prima fila Ivan Benvenuti, sulla Jaguar S-Type R della Ferlito Motors, e Alessandro Bernasconi sulla BMW 550i della Habitat Racing, seguiti da Francesco Ascani (BMW 550i) e Max Pigoli (Mercedes C63 AMG). Sfortunato

proprio il poleman Benvenuti, costretto a rinunciare allo start nel corso del giro lanciato per problemi tecnici. Nella partenza lanciata Martini sfrutta la traiettoria esterna e alla prima staccata riesce a portarsi al comando, seguito da Pigoli e Ascani, che deve poi cedere strada a Papini. Gabellini, che per via della vittoria prendeva il via dall'ottava posizione, si rende subito protagonista di una splendida rimonta: nel duello con il compagno di squadra Papini per la terza piazza i due piloti entrano in contatto, Papini perde terreno ma Gabellini viene sanzionato dalla Direzione Gara con uno stop&go che arriva nel corso del dodicesimo passaggio quando



Con un primo ed un terzo posto, Pierluigi Martini è il leader della Superstars ma Stefano Gabellini per nulla intimorito lo insegue ad una incollatura

L'ordine di arrivo di gara 1, domenica 10 maggio 2009

1. Gabellini (BMW 550i) 20 giri 27'46.786; 2. Papini (BMW M5) 3.528; 3. Martini (Chrysler 300C SRT8) 8.228; 4. Cesari (BMW M5) 8.704; 5. Pigoli (Mercedes C63 AMG) 21.457; 6. Ascani (BMW 550i) 24.671; 7. Bernasconi (BMW 550i) 34.515; 8. Benvenuti (Jaguar S-Type R) 42.848; 9. Sigala (BMW M3 Coupé) 52.261; 10. Chiesa (Maserati Quattroporte) 1'06.843; 11. Del Castello (BMW M5) a 1 giro.

Giro più veloce: Stefano Gabellini 1'21.7109

L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 10 maggio 2009

1. Martini (Chrysler 300C SRT8), 20 giri 27'51.19; 2. Cesari (BMW M5) 12.858; 3. Gabellini (BMW 550i) 14.624; 4. Morbidelli (BMW M3) 18.760; 5. Ghedina (BMW 550i) 19.158; 6. Papini (BMW M5) 25.355; 7. Pigoli (Mercedes C63 AMG) 28.976; 8. Ascani (BMW 550i) 31.013; 9. Bernasconi (BMW 550i) 32.624; 10. Chiesa (Maserati Quattroporte) a 2 giri.

Giro più veloce: Stefano Gabellini 1'22.194

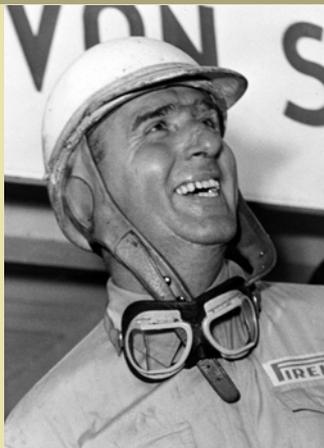
Il campionato

1. Martini 53; 2. Gabellini 52; 3. Pigoli 47; 4. Cesari 35; 5. Papini 31; 6. Morbidelli 26; 7. Armetta 24; 8. Ascani 22; 9. Ghedina 11; 10. Bernasconi e Dionisio 6.

era arrivato ad occupare la seconda posizione, obbligandolo nuovamente ad inseguire. Alle loro spalle Morbidelli sopravanza, dopo un duello durato un paio di tornate, prima Cesari e poi Ascani. La classifica vede quindi Martini al comando, Gabellini ancora secondo seguito da Pigoli. Il comasco accusa però, dopo metà gara, un calo di prestazioni che lo costringe in difesa dovendo cedere agli attacchi prima di Morbidelli e Cesari e successi-

vamente anche di Gabellini. La gara sembra conclusa ma proprio negli ultimi metri un problema tecnico rallenta improvvisamente Morbidelli che transita al quarto posto, con Cesari a festeggiare uno splendido secondo posto davanti a Gabellini. Ottima gara anche per Kristian Ghedina con la BMW 550i del Team Millenium, quinto davanti a Papini e Pigoli, con Ascani ottavo, Bernasconi nono e Chiesa a chiudere la top-ten.

Ruote nel



Nino Farina

Primo in tutto

di Carlo Baffi
foto Actualfoto

Il suo nome è in cima a gli albi d'oro della Formula Uno. Parliamo di Giuseppe Farina, classe 1906, nato a Torino il 30 ottobre, meglio noto come "Nino". E' il primo pilota a vincere il titolo nel campionato mondiale di F.1. Ma detiene pure il primato della prima pole e della prima vittoria e del primo giro più veloce in gara; tutto realizzato nell'ambito di un Gran Premio. Record che vale anche per la scuderia con cui corre, ossia l'Alfa Romeo. E' sabato 13 maggio 1950, teatro della prima in assoluto del Circus, il circuito inglese di Silverstone. La prima fila è monopolizzata dalla Casa del Biscione, che schiera quattro modelli della "158", la mitica Alfetta. Accanto a Farina, vi sono Fagioli, un giovane Fangio e Parnell, gentleman driver britannico. I 70 giri della corsa sono un monologo delle monoposto del Quadrifoglio, che mancano uno storico poker per il ritiro di Fangio, complice la rottura alla pompa dell'olio. Quello d'oltre Manica, è per Farina il primo dei tre



Villoresi, Ascari e Farina in borghese

tempo



G.P. Italia 1953: Farina Ascari e Fangio in prima fila

trionfi conquistati in un stagione, in cui avrà la meglio su Fangio e Fagioli. Una corona iridata che arriva al culmine di una carriera agonistica, dove Farina ha già 44 anni. Grazie al padre Giovanni e allo zio "Pinin", futuri carrozzieri di fama, Nino coltiva la passione per la velocità. A 19 anni scende in pista, ma non trasforma gli studi, tant'è che si laurea in giurisprudenza. La sua prima affermazione arriva alla Susa-Moncenisio del 1933, al volante di un'Alfa Romeo. E' il prologo ai titoli nazionali, del triennio che va dal 1937 al 1939. Alla ripresa dell'attività agonistica, dopo la fine della seconda guerra mondiale, Farina fa parte della squadra ufficiale Alfa e comincia a mietere successi importanti. Nel 1946 trion-

fa nel Gran Premio delle Nazioni di Ginevra, mentre nel '48 è primo nel Grand Prix di Monte Carlo, a bordo di una Maserati privata.

Dopo l'iride del 1950, disputa un'altra stagione col Biscione, dove però la prima guida è Fangio. Nel '52 cerca una sorte

migliore alla corte di Enzo Ferrari, ma deve vedersela con Alberto Ascari in piena ascesa. Il bilancio finale conta all'attivo solo una vittoria, al Nurburgring nel 1953. Un'annata cominciata malissimo, con il tremendo incidente a Buenos Aires nel G.P. d'Argentina, dove la sua Ferrari

finisce fuori pista provocando la morte di nove spettatori. E' l'inizio di un periodo alquanto sfortunato. Nel 1954, la sua rossa prende fuoco in prova a Monza e Nino resta bloccato per un mese in ospedale. Sempre sulla pista brianzola, si frattura una spalla nel corso della "1000 Chilometri" del '57. Il sipario sulla sua carriera cala definitivamente al termine di quella stagione (con la F.1 ha chiuso nel 1955), dopo aver cercato di disputare per la seconda volta la "500 Miglia d'Indianapolis". La scomparsa del compagno Andrews nel collaudo della monoposto, lo induce ad appendere il casco al chiodo. Il 30 giugno del 1966, gli sarà fatale un incidente stradale a Chambery, in Francia, dove s'è recato per lavoro.



GP Autodromo di Monza 1953, Nino Farina su Ferrari 625



Temperamento

Subaru STI

di Marco Marelli

La versione super sportiva dell'Impreza non farà fatica a vincere nei rally ma anche a conquistarsi spazio nel cuore degli appassionati. Dopata nel fisico, parafranghi e paraurti allargati, muscolosa nella meccanica, motore quattro cilindri turbo 2.5 da 300 cavalli, cambio a sei marce, l'Impreza STI conquista per la possibilità di regolare la mappatura del motore e quella della trasmissione, proprio come sulle auto da corsa. In particolare il ridotto sottosterzo, la progressione del moto-



301 CV

250 km/h

0/100 km/h in 5"2

10 km/litro

sportivo

re entusiasmante a tutti i regimi e un cambio a sei rapporti oltre che ben manovrabile anche ben spazioso hanno fatto breccia nel cuore di chi vive con il cronometro in mano. I freni modulabili e soprattutto potenti non hanno sofferto anche un impiego esasperato. Comoda, con una relativa morbidezza di sospensioni, l'Impreza STI ha mostrato come sotto un vestito appariscente ci sia un fisico adeguato. Sicurezza attiva di altissimo livello, prestazioni decisamente superiori alla media, dimensioni compatte, non fatica ad attrarre. Sono solo due le ragioni che ridurranno il numero degli acquirenti di questa stupenda vettura che risulta agile in città, inarrestabile in montagna e velocissima su tutti i percorsi: i consumi e soprattutto il prezzo. Poco meno di 10 chilometri litro di consumo medio come percorrenza e 45.990 euro non sono certamente alla portata di tutte le tasche. La Subaru Impreza STI accelera da 0 a 100 km/h in soli 5,2 secondi e tocca, limiti permettendo, i 250 km/h di punta massima. Lunga 4415 mm, larga 1795 e alta 1475 mm, pesa 1505 kg. Gli pneumatici sono dei 245/40 R18.

Corvette, il sogno



Corvette ZR1 un missile stradale

Motore LS9-V8 6200cm3
Potenza : 476 Kw (638 hp)
Velocità massima 330 km/h
Cambio manuale Tremec
Freni carbo-ceramici
Telaio in alluminio
e carrozzeria in carbonio

di Riccardo Poli

Quando si parla di auto sportive, l'automobilista europeo pensa alle note Ferrari, Porsche, Lamborghini, spesso si dimentica di considerare la sportiva americana più nota al grande pubblico, la Corvette.

Nata nel 1953, è diventata con il tempo sempre più famosa, fino ad arrivare competere con le raffinate fuoriserie europee.

La paternità del nome Corvette è attribuita a Myron Scott, dipendente Chevrolet, la dirigenza del marchio voleva infatti, per la sua sportiva a due posti, un nome che iniziasse con la lettera C e che esprimesse velocità; Scott propose dunque Corvette in riferimento alla nave militare "corvetta".

Dotata di una scocca in vetroresina e un telaio a longheroni e traverse, nacque con motore a 6 cilindri fino ad arrivare al classico V8 statunitense, con cilindrata e potenze diverse nel corso degli anni.

La nascita della Corvette si deve principalmente alla lungimiranza di Harley Earl, capo del design General Motors, che convinse la dirigen-

za Chevrolet a impegnarsi nello sviluppo di una sportiva a due posti, che contrastasse il predominio europeo nel settore. La primissima Corvette non nasce con soluzioni tecniche molto raffinate, difatti i freni erano semplici tamburi, già utilizzati nella produzione Chevrolet, il motore 6 cilindri (Blue Flame) era lo stesso montato nei veicoli commerciali, infine la trasmissione (in pieno stile americano) era una Powerglide automatica a due rapporti.

Nonostante gli sforzi, le vendite risultarono al di sotto delle aspettative, al punto che GM ipotizzò la cancellazione del modello; nel 1955 l'introduzione di un motore V8 e di un cambio manuale 3 marce fornirono nuova linfa alle vendite, molte delle scelte tecniche, che risollevarono le sorti dell'americana, furono affidate al brillante ingegnere capo della GM Duntov.

Nello stesso anno nacque la Ford Thunderbird, che sebbene non fosse una sportiva pura, era un'auto a due posti; GM, storica concorrente di Ford, non poteva quindi cancellare la Corvet-

te lasciando tutta la piazza alla rivale, la competizione con Ford fu uno degli altri fattori che aiutò a mantenere in vita il progetto.

Dal 1953 ad oggi sono state prodotte ben 6 modelli differenti di Corvette, indicati dalla lettera C e dai numeri dal 1 al 6.

La prima generazione C1, che diede origine alla stirpe, montò varie motorizzazioni: dal tranquillo 6 cilindri si passò al V8 283 CID (4600 cm3), negli anni successivi al 1953, il cambio automatico a due marce fu prontamente sostituito con un cambio meccanico a tre, e successivamente, 4 marce.

Le generazioni successive della Corvette adottarono in forma definitiva il motore V8, che a seconda degli anni, era proposto con potenze differenti, l'apice si raggiunse nel 1971 con ben 425 hp, negli anni a seguire, a causa delle norme anti-inquinamento e dei costi di assicurazione sempre maggiori, le potenze diminuirono notevolmente.

Attualmente però c'è stato un recupero in termini di potenze e il record del '71 è stato abba-

no americano



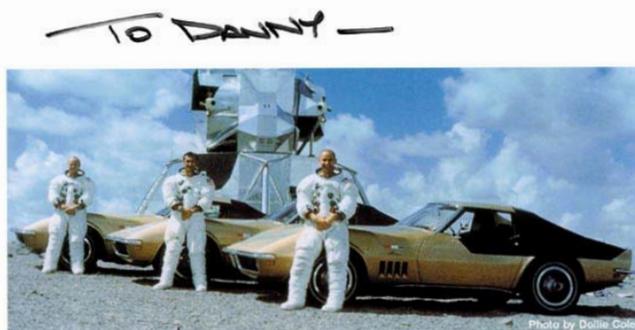
La curiosità - La "Vette" spaziale dell'Apollo 12

Oggi pensiamo ai viaggi nello spazio quasi come ad un evento quasi di routine, ma negli anni 60 l'astronauta era un eroe moderno, un personaggio che diventava una leggenda e il cui compito era quello di portare al limite la tecnologia che gli era stata fornita. Fra i piloti del programma spaziale la Corvette era probabilmente l'auto più amata, non a caso alla fine degli anni 60, al Johnson Space Center (NASA) si diceva che quando arrivava una Corvette arrivava un astronauta. Il legame tra la 'Vette e gli astronauti fu testimoniato nel 1969 dall'equipaggio dell'Apollo 12. Questi (Charles Conrad, Richard Gordon, Alan Bean), infatti, decisero di adottare come auto ufficiale della "squadra" la Corvette. Non era una semplice Corvette di serie, tutte e tre le vetture doveva-

no avere lo stesso colore, optional, e stessa motorizzazione.

La Corvette "spaziale" era una C3 coupé del 1969, color Riverside Gold (oro), in cui la parte posteriore era stata dipinta di nero, sulle

fiancate era stata collocato un logo, che rappresentava la posizione dell'astronauta nel modulo lunare. Nacque così un modello particolare di grande valore storico.



Charles Conrad

Richard Gordon

Alan Bean

tutto dalla ZR1 del 2009: 638 hp.

Tra una serie e l'altra il design cambiò notevolmente, ma comunque i caratteri distintivi della Corvette rimasero ben saldi, come ad esempio: i doppi fari posteriori, le fiancate massicce e i fanali anteriori a scomparsa (ad eccezione della C6, la Corvette attuale)

Negli anni 50 l'ingegnere della GM Zora Arkus-Duntov capì fin da subito che la sua creazione poteva avere un futuro sportivo. Nel 1956 decise quindi di farla partecipare alla NASCAR di Daytona Beach, Florida, guidata da John Fitch e Betty Skelton. L'auto ottenne buoni risultati, che però non furono poi confermati.

John Fitch partecipò con la Corvette alla 12 ore di Sebring, ma i risultati furono purtroppo molto scarsi, Duntov comprese dunque che la vettura

non era ancora sufficientemente performante per reggere il confronto con le sportive europee.

Nel 1956 vinse il primo campionato SCCA (campionato per auto di serie), e ottenne lo stesso risultato nel 1957, 1962 e 1963.

La partecipazione della Corvette alle competizioni portò il team Chevrolet a sviluppare numerose migliorie meccaniche che furono poi adottate anche sui veicoli di serie.

Nel 1957 Chevrolet provò nuovamente a gareggiare a Sebring, ma ancora una

volta i risultati furono insoddisfacenti, infatti dopo soli 23 giri la Corvette fu costretta a ritirarsi cancellando qualsiasi speranza di partecipare a Le Mans.

A seguito di questi insuccessi, il management Chevrolet decise di abbandonare le competizioni.

Un vero ritorno alle competizioni avvenne con la quinta

serie nel 1999, la vettura destinata alle corse era denominata C5-R.

La C5-R partecipò alla American Le Mans Series vincendo, per la classe GTS, negli anni 2000, 2001, 2002, 2003, 2004

Altri risultati positivi si ebbero a Le Mans, Daytona, e nel campionato Fia GT.

L'attività nelle competizioni continuò anche con l'ultima Corvette, sesta serie, la cui versione destinata alle corse era denominata C6R. Tra i successi sportivi più importanti si conta la conquista del campionato piloti e squadra alla American Le Mans classe GT1.

Il 2007 portò in casa Corvette la vittoria alla 12 ore di Sebring, sempre nella classe GT1, purtroppo i risultati non furono gli stessi alla Le Mans del 2007 battuta dalla Aston Martin. Il passato sportivo della Corvette e più di 50 anni di vita hanno contribuito a renderla una delle icone dell'industria automobilistica americana, e si può pensare che rappresenti in qualche modo la versione a quattro ruote del sogno americano, d'altronde sono numerose le sue partecipazioni ai film e telefilm di Hollywood, che senz'altro ne hanno rafforzato il mito.

I record

330 km/h di velocità massima

638 hp; la potenza

più elevata raggiunta

in un modello di serie

Pneumatici più grossi mai montati:

335/25 Michelin Pilot Sport

su cerchi da 20 inch

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 Vallenga
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.BMW 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
 Master F.3 Europe a Zandvoort
 F.BMW a Zandvoort
 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
 F.BMW 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
 F.BMW 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
F.BMW 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
F.BMW 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
F.BMW 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
F.BMW 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 Vallelunga
 F.3 Euro Series a Barcellona
 DTM a Barcellona
 WTCC a Imola
 F.Master a Imola
 Formula 2 a Imola
 GT Open a Magny-Cours
 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 Vallelunga
 F.Azzurra a Vallelunga
 Superstars a Vallelunga
 CITE a Vallelunga
 F.3 SudAm a Buenos Aires
 Grand Am a Tooele
 Nascar a Loudon
 MotoGP a Balaton

27 settembre

F.1 a Singapore
 F.Nippon a Sugo
 F.3 giapponese a Sugo
 ALMS a Braselton
 Nascar a Dover
 GT italiano a Mugello
 CITE a Mugello
 Superstars a Mugello
 Porsche Carrera Cup a Mugello
 Trofeo Cadetti a Varano
 F.Renault svizzera a Monza
 IRC – Italia Sanremo
 Italiano Rally – Sanremo

4 ottobre

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 Vallelunga
 Mondiale Rally – Spagna
 MotoGP a Estoril

11 ottobre

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

18 ottobre

F.1 a San Paolo
 Euroseries 3000 a Monza
 F.3 tedesca a Oschersleben
 F.3 italiana a Monza
 GT italiano a Monza
 CITE a Monza
 Superstars a Monza
 Porsche Carrera Cup a Monza
 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 Vallelunga
 IRC – Scozia

29 novembre

F.3 SudAm a San Paolo

* non valevole per il campionato

Ipse dixit

“I piloti sono stupidi. Dovrebbero occuparsi più del futuro della F.1, invece non lo fanno”

Bernie Ecclestone

“Sono molto stanco e arrabbiato. Non siamo sulla giusta strada. La F.1 quest’anno non mi piace per niente”

Flavio Briatore

“Mi manca la competizione con Hamilton. Siamo stati insieme alla McLaren ed eravamo l’uno di stimolo all’altro. Non ho mai avuto problemi con Lewis”.

Fernando Alonso

“Non ho mai pensato che Jenson fosse un cattivo pilota, neppure l’anno scorso quando faticava in fondo alla griglia. E’ sempre stato

competitivo e ora ha la macchina giusta per dimostrarlo”

Fernando Alonso

“E’ legittimo che Rubens si lamenti. Non vorrei in squadra un pilota che sorride quando perde”

Ross Brawn

“Sfortuna? Non mi piace questa parola”

Felipe Massa



“Qui dobbiamo una bella svegliata. E se pensassi di essere io il problema, non avrei problemi a farmi da parte”

Stefano Domenicali

“Dobbiamo investire sugli uomini che abbiamo e su chi non c’è ancora”

Stefano Domenicali



Stefano Domenicali con Flavio Briatore

“Stiamo trasformando gli ingegneri di F.1 in orologiai svizzeri”

Ross Brawn

“La Ferrari è la F.1 e la F.1 è la Ferrari. Un matrimonio benedetto in paradiso, una di quelle cose super che funzionano benissimo”

Bernie Ecclestone

“Se qualcosa non cambierà nelle regole, potremmo non iscriverci al prossimo Campionato di F.1”

Toyota Motorsport

“Questa non è più F.1”

Kimi Raikkonen

“Quello che voglio dire è semplicemente che sono aperto all’idea di tornare a correre in F.1”

Jacques Villeneuve

“Brawn cominciò con me. E’ dannatamente intelligente. Succhiava le nostre conoscenze e poi andava a pesca”.

Frank Williams

“La Formula 1 non mi piacerebbe se non fosse cattiva fino allo spasimo”

Frank Williams

“Io in Ferrari nel 2010? Se proprio devo andare da qualche parte, forse è meglio la Red Bull”

Fernando Alonso

“Io corro in F.1 perchè voglio vincere, non perchè voglio guadagnare tanti soldi”

Jenson Button

Il graffio di Baffi

LE RIFLESSIONI DI BERNIE.

Brawn...Red Bull...
In F.1, i valori
sono ormai
ribaltati.

L'unica costante
è Barrichello
sempre dietro.



BAFFI