

Italiaracing
.net

n. 38 - 19 maggio 2009

MAGAZINE



Dilemma Rosso

Battaglia FIA-FOTA

**Il Tribunale di Parigi
sta per decidere: se la Ferrari
perde dovrà piegarsi o emigrare.
La F.1 sta per vivere giorni di fuoco**

La foto della settimana

Anche i pick-up volano...

Magari senza volerlo, come è accaduto a Mike Skinner, campione 1995 della NASCAR Camping World Truck Series, che venerdì sera sul tracciato del Lowe's Motor Speedway, in North Carolina ha visto... le stelle da vicino al giro 35 della gara con il suo Toyota. "Il tipo di incidente da cui anni fa saresti uscito immobilizzato su una barella", ha commentato Mike il baffuto che invece stavolta se l'è cavata appena con qualche graffio



Registrazione al tribunale Civile di Bologna
con il numero 4/06 del 30/04/2003

Direttore responsabile:
Massimo Costa
(info@italiaracing.net)

Redazione:
Stefano Semeraro
Marco Minghetti
Marco Cortesi

Collaborano

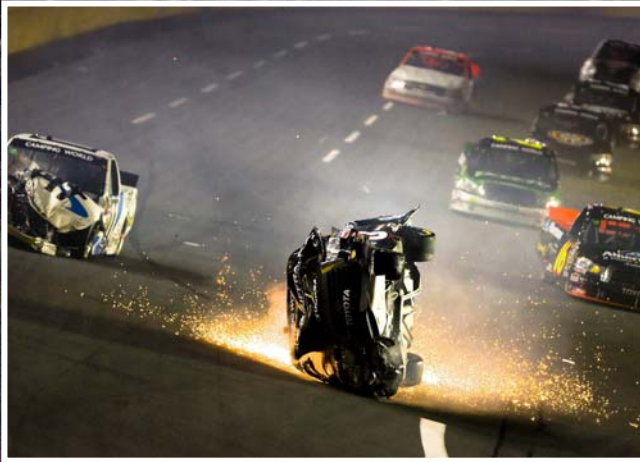
Velocità:
Carlo Baffi
Leopoldo Canetoli
Antonio Caruccio
Marco Cortesi
Valerio Faccini
Alfredo Filippone
Alessio Morgese
Francesco Satta

Produzione:
Nicola Desiderio
Marco Marelli

Fotografie:
Photo4
Actualfoto
Photo Pellegrini
MorAle

Realizzazione:
Inpagina srl
Via Giambologna, 2
40138 Bologna

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





L'ultimo sc



chiaffo



di Stefano Semeraro

Domani accadrà. Domani, mercoledì 20 maggio, alle ore 14, sapremo se il Tribunal de Grande Instance di Parigi darà retta alla Ferrari o alla Fia in quello che si sta trasformando nello scontro più sanguinoso della storia dell'automobilismo sportivo.

Oggi i giudici si sono riuniti, ma hanno preso tempo. I duellanti hanno presentato le loro istanze, muro contro muro. Nessun tentativo di conciliazione. La Fia si è ribellata alla decisione di Maranello di lavare i panni sporchi in tribunale, sostenendo che la querelle è puramente sportiva, e quindi inadeguata ad un'assise civile. La Ferrari ha ribattuto che invece il busillis è commerciale, e quindi adattissimo al luogo. Henry Peter, il 51enne avvocato delle Rosse, ha ribadito che la colpa della Fia è stata di violare il Patto della Concordia, che prevede che la Ferrari, in quanto rappresentante dei team nella Commissione F.1, abbia diritto di veto sui cambiamenti tecnici dei regolamenti. Ma anche qui i legali di Mosely hanno avuto da eccepire: se alla Ferrari qualcosa non andava a genio avrebbe dovuto dirlo durante il Consiglio Mondiale del 29 aprile. Insomma: una lite fra sordi.

Il Tribunale domani non entrerà nel labirinto

dei nuovi regolamenti proposti, ma dovrà comunque scegliere se dare ragione all'una o all'altra, alla Ferrari o alla Fia.

Perché i tempi sono brevi, brevissimi. Il 22 maggio i team dovrebbero presentare l'iscrizione al campionato 2010, il 29 maggio scadrebbe il termine ultimo. Se vincerà la Ferrari tutto sarà verosimilmente rimandato: se vince la Fia, invece, a Maranello dovranno decidere in fretta: tenere duro e non iscriversi, pensando a correre in altri campionati, esistenti (Le Mans?) o ancora da partorire, come la ipotizzata GPI, il Mondiale di F.1 alternativo. O arrendersi e venire a patti con l'odiato Mosley. Dilemma Rosso.

Lo scontro per ora è frontale. I veterani e i navigati, gli scettici-realisti sostengono che alla fine finirà tutto a tarallucci e vino, che la montagna delle polemiche partorrà il topolino del compromesso. Ma anche alla vigilia sono volate parole grosse. Mosley ha fatto il ganassa, ha agitato il ricatto: "Anche il Mondiale alternativo cadrebbe comunque sotto l'egida della Fia", ha digrignato. "Saremmo comunque noi a dare il placet per la sicurezza, poi loro dovrebbero comunque negoziare con gli organizzatori e le tv. Magari ritrovandosi a trattare con Bernie Ecclestone...". Max il perfido ha anche lan-

ciato uno di quelli che in altri campi si chiamano "avvertimenti trasversali": "Il 29 maggio avremo probabilmente sei squadre iscritte al Mondiale (USF1, Lola, Pro Drive, Force India, Williams e Brawn Gp). Dopo il 29 anche gli altri potrebbero rientrare pagando una multa (immaginiamo salatissima, ndr...), ma attenzione: se altre quattro squadre si dovessero iscrivere, almeno una delle attuali resterebbe fuori...". Come dire: non fatevi traviare dalla Ferrari. Potrebbe andarvi malissimo.

L'impressione è che la lotta in ealtà più seria di quello che sembra. Che sotto le carte bruci la voglia dei due rivali di dimostrare la propria forza, una volta per tutte. La Ferrari è convinta che la F.1 senza di lei non può sopravvivere, e non sopporta più le prepotenze di Mosley. Che a sua volta, dopo aver digerito per anni i desideri, a volte i capricci di Maranello, ha deciso di fare il muso cattivo. Forse anche per reagire alle difficoltà degli ultimi anni e delle ultime settimane, allo scandalo sessuale, alla morte terribile del figlio, ai sussurrati ulteriori "problemi in famiglia" che gli toglierebbero serenità e tranquillità. Perché Max per anni è stato un buon Presidente, capace di mediare, di sopire, di trovare soluzioni accettabili. La scelta della Ferrari di rivolgersi a un



tribunale civile, però, non l'ha propria digerita. Alto tradimento, così non si fa, ha pensato.

Da quando la crisi economica ha portato la tempesta nel Circus, ruoli e gerarchie consolidate da decenni sono state spazzate via o comunque scompigliate. Ormai è una battaglia all'ultimo sangue, fra alleanze palesi e sotterranee, fra amicizie che si rompono, trame che si intrecciano in gran segreto: Mosley e Bernie contro la Fota, nel ruolo del poliziotto cattivo e del poliziotto buono? Oppure Bernie e la Ferrari contro Mosley? Oppure tutti contro tutti? La Ferrari è convinta di avere dalla sua parte molti team "pesanti" – McLaren, Renault, Toyota, più Toro Rosso e Red Bull – ma sa che altri forse stanno pensando a alle opportunità aperte da un Mondiale libero dalla presenza ingombrante dei grandi costruttori, e del "monumento" Ferrari, che da sempre fa ombra a tutti.

Domani sapremo chi avrà vinto il primo round, ma è probabile che nei prossimi giorni, prima e dopo il Gp di Monaco, ci saranno altre puntate della telenovela, altri ribaltamenti, altri colpi di scena. C'è del rosso pronto a scorrere nel paddock. Chissà come si sarebbe divertito, il Drake

22 giorni di fuoco per la F.1

Domani 20 maggio: Il Tribunal de Grande Instance renderà pubblico il suo verdetto.

Giovedì 21 maggio: prove libere F.1 a Monte-Carlo

Venerdì 22 maggio: apertura delle iscrizioni al Mondiale 2010 di F.1 e riunione della Fota

Sabato 23 maggio: qualifiche F.1 a Monte-Carlo

Domenica 24 maggio: GP di Monaco di F.1

Venerdì 29 maggio: chiusura delle iscrizioni al Mondiale 2010 di F.1.

Se il tribunale avrà dato ragione alla Fia le squadre dovranno annunciare se intendono rispettare il tetto di 44 milioni di euro al budget o sforarlo subendo l'handicap di norme più restrittive.

Domenica 7 giugno: GP di Turchia di F.1 a Istanbul

Venerdì 12 giugno: pubblicazione della lista definitiva degli iscritti al Mondiale 2010 di F.1

Aggiungi un post

Una volta c'era la Eurobrun, la Onyx, l'Andrea Moda, la Life e tante altre piccole realtà del motorsport internazionale che in qualche modo erano riuscite ad entrare in una F.1 ancora umana dal punto di vista economico. E che permetteva anche a squadre minori di realizzare il sogno di entrare a far parte dell'élite sfidando, seppur con qualche secondo di distanza, Ferrari e McLaren. L'arrivo dei costruttori, l'innalzamento rapido e violento dei budget, ha tagliato le gambe a tutti i piccoli team. L'unico vero storico privato manager che è sopravvissuto alla moria generale è stato Frank Williams. Gli altri sono spariti o hanno ceduto le loro quote a magnati dell'industria come Dieter Mateschitz (Red Bull e Toro Rosso) o Vijay Mallya, subentrato alla Spyker che a sua volta aveva rilevato la Midland ex Jordan. Ebbene, con l'intento della FIA di tagliare nettamente le spese, si sono rifatti vivi i team che militano nelle categorie inferiori alla F.1. Le iscrizioni si aprono il 22 maggio e si chiudono il 29. Max Mosley le valuterà tutte. Sul suo tavolo arriveranno quelle della USF1 di Ken Anderson, della Prodrive di David Richards, della Lola di Martin Birrane, della iSport di Paul Jackson, della Epsilon Euskadi di Joan Villadelprat e quella singolare della Litespeed, in società con Mike Gascoyne. Poi, ve ne saranno molte altre di richieste di iscrizione, ma tenute segrete dai proprietari, per non destare eccessivo clamore attorno al loro nome se poi non se ne farà nulla. Di quelle citate, Litespeed è sicuramente la più bizzarra essendo un piccolo team della F.3 inglese, tra l'altro di

poco successo. Godrebbe della collaborazione di Mike Gascoyne, l'ex ingegnere di tanti team, da Benetton a Toyota. Le altre strutture sono ben note e sono dirette da uomini che hanno trascorsi in F.1, o come team manager o come tecnici. Anderson ha lavorato in Ligier e a lungo nelle competizioni americane; Richards è stato in Benetton e in BAR oltre che in prima linea nel mondiale rally; Jackson ha un team di GP2 ed ha trascorsi in Williams; Villadelprat è presente in World Series Renault ed ha una lunga militanza in F.1 tra McLaren, Tyrrell, Benetton, Ferrari; Lola è un costruttore inglese che ha già operato in F.1. Cosa deciderà Mosley? Accetterà qualcuna di queste richieste? Non dimenticando che già ad una precedente selezione (2006) venne scelta Prodrive, ma Richards si defilò...

Le possibili new entry

USF1 – Stati Uniti

Prodrive – Gran Bretagna

Lola – Gran Bretagna

iSport – Gran Bretagna

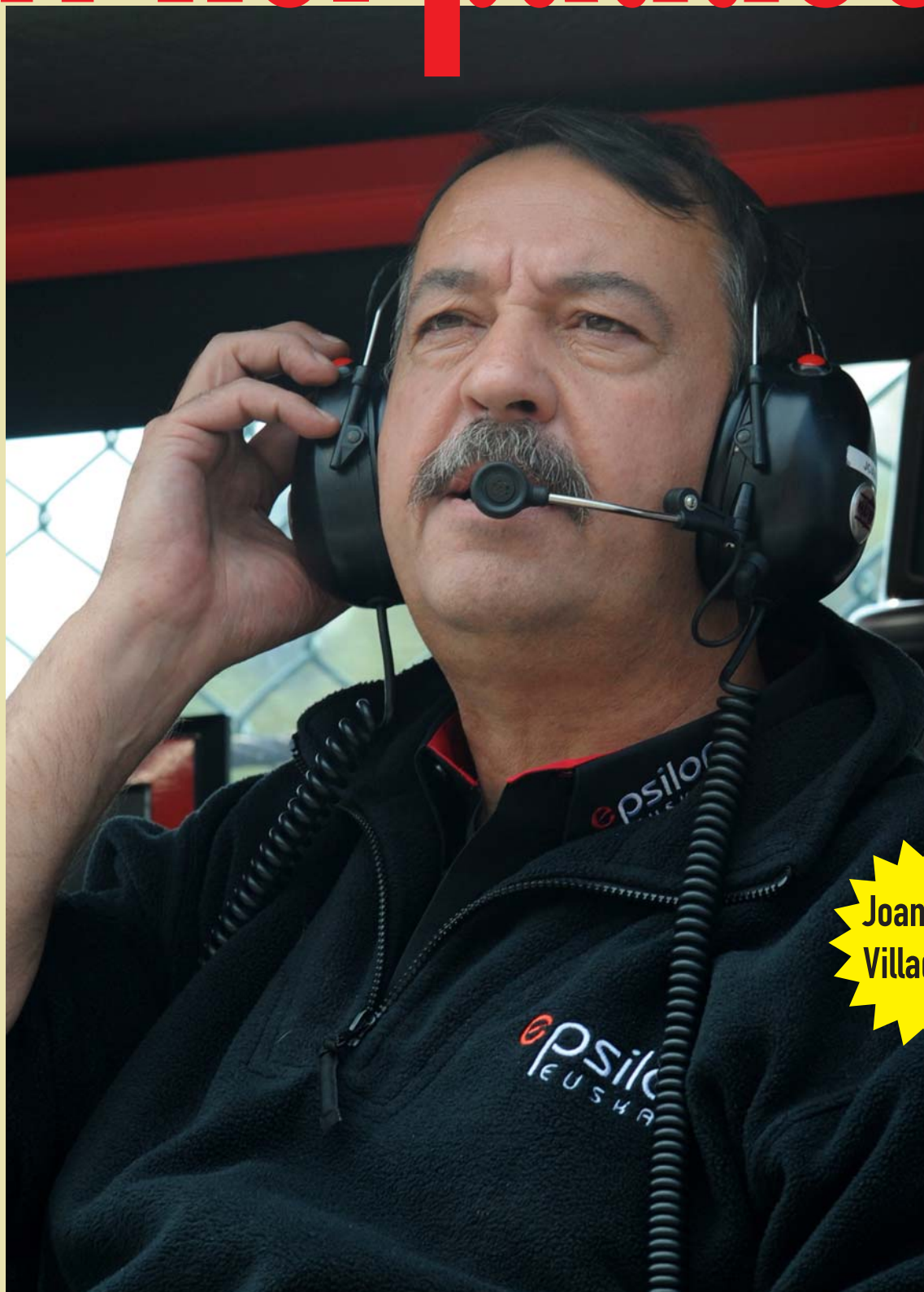
Litespeed – Gran Bretagna

Epsilon Euskadi – Spagna



I box della iSport

to... nel paddock



Joan
Villadelprat



La scorsa settimana a Roma è stato presentato lo studio relativo alla possibilità di organizzare un Gran Premio di F.1 per le vie di Roma nel 2012. In Campidoglio, il sindaco Gianni Alemanno, il senatore Andrea Augello, e il presidente della FG Group Maurizio Flammini hanno ribadito che la zona scelta è nella parte nord del quartiere dell'EUR. Il tracciato lungo 4.699 metri passerebbe dal Palazzo della Civiltà del

Lavoro e dal Palazzo dei Congressi. L'investimento si aggirerebbe sui 160 milioni di euro. Si valuta che si creerebbero 10.000 posti di lavoro.

"Con questo studio dimostriamo che ci sono tutte le condizioni tecniche affinché Roma possa candidarsi ad ospitare il Gran Premio. Non è un sogno, ma una realtà che dobbiamo concretizzare", ha spiegato Alemanno. Sono già stati fatti dei calcoli: il

tempo che i piloti di F.1 impiegherebbero per percorrere un giro del tracciato sarebbe di 1'34" ad una velocità media di 177 km/h. Le strade coinvolte sono: viale dell'Arte, viale delle Tre Fontane e via di Val Fiorita, con uno sfondo rappresentato dal Palazzo della Civiltà e del Lavoro, della Chiesa di San Pietro e Paolo, del Palazzo dei Congressi, la piazza Marconi con il Museo Pigorini, il Palasport e la nuova

Il progetto Roma è realtà



Nuvola. Flammini ha aggiunto: "Hermann Tilke, il progettista di Bernie Ecclestone e di altri circuiti di Formula 1, visitando a piedi quello che sarà il tracciato è rimasto tre quarti d'ora sotto il Palazzo della Civiltà e del Lavoro e poi mi ha detto: questo è il circuito più bello del mondo. Non sarà infatti il solito circuito cittadino, ma sarà un medio-veloce". Altri calcoli effettuati: 160 milioni di investimenti privati per la

prima edizione, 9.800 nuovi posti di lavoro, 324.000 turisti per un totale di oltre 1.300.000 presenze, 18 Paesi coinvolti nell'offerta turistica nei 5 continenti. Flammini ha proseguito: "Noi l'abbiamo chiamato Gran Premio green, a impatto zero, i cittadini dell'EUR saranno assolutamente liberi di circolare in qualsiasi punto del quartiere. La Colombo, la grande arteria, sarà sempre libera, così come tut-

te le strade principali dell'EUR. Essendo un progetto che porta, da dati ormai certificati, un impatto economico di oltre un miliardo di euro all'anno, credo si tratti di un'occasione che non potrà essere lasciata. Ora le istituzioni dovranno entrare nel merito e dovranno chiaramente dare la loro opinione e arrivare al nostro obiettivo che è un Gran Premio a impatto ecologico zero".

Jarno II



di Monaco

Cinquantacinque edizioni e solamente due italiani nel suo albo d'oro: Riccardo Patrese e Jarno Trulli. Il GP di Monte-Carlo è sempre stato avaro con i nostri piloti. E anche vigliacco, come quando nel 1967 ci ha portato via Lorenzo Bandini. Tante delusioni, tante gioie mancate finché, nel 1982, Patrese con la Brabham si ritrovò primo senza saperlo in una caotica gara nella quale si ritirarono quasi tutti. Dovettero poi passare 12 anni per rivedere nel 2004 uno dei nostri salire sul podio reale. Con nelle mani un successo non casuale, ma conquistato con determinazione fin dal sabato, quando Trulli segnò la pole e poi disputò una gara tutta in testa, perfetta. Alla vigilia del GP di Monaco, il pilota pescarese oggi alla Toyota non nasconde che quelle condizioni trovate nel 2004 potrebbero ripetersi. ►

segue a pag 14

Sono 55 i GP di Monaco disputati

La prima gara fu nel 1950

Dal 1955 a oggi a Monaco si è corso tutti gli anni

Due gli italiani vincitori

1982 - Riccardo Patrese

2004 - Jarno Trulli

L'unico pilota italiano

in pole a Monaco è

stato Trulli nel 2004



"Il circuito di Monte-Carlo è uno dei miei favoriti assieme a Spa. Non c'è niente altro di simile e i piloti su questo tracciato possono veramente fare la differenza più che in ogni altro circuito del mondiale. A Monaco senti anche la gente vicino, c'è un clima veramente particolare e unico, oltre che storico. Ma devo dire che per quel che mi riguarda, nel weekend del Gran Premio non partecipo molto al glamour che questo evento crea perché il lavoro è tanto e dobbiamo pur sempre disputare una gara..."

Qual è la più grande sfida di questa corsa?

"Le barriere sono così vicino che non si ha assolutamente spazio per rimediare anche al più piccolo errore. In altri circuiti puoi anche andare leggermente largo in una curva e non ricevere alcuna conseguenza da ciò, ma a Monaco se vai un pelo fuori dalla traiettoria abituale ti ritrovi contro un guardrail e quindi per correre in queste stradine serve la massima concentrazione. Inoltre, benché sia uno dei tracciati più lenti del mondiale, l'impressione è quella di essere velocissimi proprio per la vicinanza ai rail, che ti regalano una sensazione diversa. Per fare un buon giro in qualifica è quindi indispensabile essere completamente focalizzati su quello che stai per fare mentre in gara la sfida è quella di mantenere la concentrazione elevatissima per tutta la sua durata. Inoltre, è indispensabile avere un mezzo perfetto, stabile, che senti di avere completamente in mano per poterti lanciare lungo quelle stradine senza altri pensieri".

Più che in altri circuiti la qualifica a Monaco è decisiva?

"La qualifica è importante su tutte le piste, ma a Monte-Carlo, come a Budapest, devi semplicemente guadagnarti un posto in prima fila se vuoi avere qualche speranza di successo. E' molto difficile, se non proibito,

tentare una reale manovra di sorpasso a meno che la vettura che si trova di fronte a te non proceda molto più lentamente. Questo significa che la qualifica è importante perché in pratica determina già le posizioni della gara. Se si supera indenni la prima curva di Sainte Devote, un budello pericoloso dopo la partenza, si può pensare di mantenere la posizione acquisita fino al traguardo".

Tu hai vinto nel 2004. Cosa vuol dire tagliare per primo il traguardo su questo circuito?

"E' una sensazione meravigliosa, che non scorderò mai. Vincere partendo dalla pole in quella che è una delle corse più dure al mondo è stato uno dei momenti più alti della mia carriera. Direi che non è come tagliare per primo il traguardo su altri circuiti".

Monaco è l'unica tappa del mondiale le cui prove libere iniziano il giovedì per lasciare un giorno, il venerdì, libero a tutti...

"Per noi piloti non è poi così tanto libero. Il venerdì è completamente pieno di impegni di pubbliche relazioni, ma offre anche l'occasione per discutere ancora più a fondo con gli ingegneri di quanto accaduto nelle libere del giorno prima. Ma è indubbio che quello di Monaco è un weekend più lungo, ma rilassante, almeno nella giornata di venerdì".

Ti rivedremo sul podio?

"E' impossibile tentare di prevedere quel che potrà verificarsi domenica. Le sorprese a Monaco sono sempre dietro ad ogni curva. Indubbiamente la nostra Toyota è competitiva e di sicuro vogliamo combattere per salire sul podio".

Intervista rilasciata dall'ufficio stampa Toyota





Trulli sembra guardare con orgoglio quella Renault che nel 2004 a Monaco ha condotto prima in pole poi alla vittoria. Nelle altre immagini, Trulli a Monte Carlo con la Toyota e su una piccola imbarcazione in compagnia dell'ex tester del team giapponese, Montagny e del manager di quest'ultimo







Lorenzo manda segnali

di Antonio Caruccio

Jorge Lorenzo vince la sua seconda gara del 2009 sulla pista francese di Le Mans portandosi così in vetta al Mondiale con 46 punti, una sola lunghezza di vantaggio su Valentino Rossi e Casey Stoner, autori entrambi di una gara difficile. Rossi, in difficoltà con le gomme da bagnato, è stato il primo a cambiare la moto montando gomme da asciutto. Arrivato alla terza curva il tavulliese della Yamaha ha perso la confidenza con l'anteriore ed è rovinosamente finito nella ghiaia, perdendo ogni velleità di successo. A questo errore sono seguiti due cambi moto aggiuntivi ed anche un ride through per velocità eccessiva all'interno della corsia box in occasione del secondo cambio. Stoner invece non è mai stato della partita a causa di una difficile messa a punto della sua moto con il bagnato ed una regola-

zione, che ha dovuto effettuare in corsa, all'ammortizzatore di sterzo, perdendo preziosi secondi. Sull'asciutto però l'australiano ha dimostrato di potere tenere un passo simile a quello di Dani Pedrosa, il più veloce di tutti nella seconda parte di gara. Lorenzo manda un segnale importante perché dopo la caduta di Jerez ha rialzato la testa ed è subito tornato al successo, ha dato alla gara un ritmo impressionante sia sul bagnato che sull'asciutto, non commettendo errori come successo al suo compagno di squadra, surclassando l'intera concorrenza oggi. Marco Melandri, arrivato secondo, ha riscattato una stagione 2008 disastrosa con la Ducati e ripagato il suo team, Hayate, che schiera la Kawasaki, del lavoro sino ad ora fatto, facendo addirittura meditare i vertici della Verdone di rientrare in Moto GP. ▶

segue a pag 18

In terza posizione chiude la Honda, che ha avuto in Pedrosa e in Andrea Dovizioso due splendidi protagonisti. Dovizioso ha condotto una splendida partenza e nei primi giri ha addirittura superato il compagno di squadra che era partito dalla pole, mantenendo un buon distacco da Lorenzo che era in fuga solitaria in vetta alla gara. Pedrosa invece, ha sofferto l'assetto da bagnato che ha mandato in fumo il lavoro fatto nelle qualifiche dove aveva conquistato la pole position. Sull'asciutto Pedrosa ha fatto segnare ad ogni passaggio il giro veloce, sino ad arrivare in scia al compagno forlivese all'ultimo giro, superandolo poi per il podio. Honda sembra avere il miglior pacchetto piloti, non solo rispetto a Ducati, dove Nicky Hayden lotta sempre a metà classifica, ma anche alla Yamaha. Il team diretto da Davide Brivio infatti soffre la presenza di due piloti di grande talento ed esperienza che si 'ostacolano' tra loro favorendo il recupero degli avversari, mentre in casa Hrc è chiaro che alla guida del team c'è Pedrosa, e Dovizioso per il momento deve crescere, prendere confidenza con la moto, e pertanto aiuta il team a portare a casa preziosissimi punti. Entrambi i piloti però, sono consapevoli che la RC212V deve essere ancora sviluppata (bisogna darle maggiore stabilità) e che a Le Mans la configurazione del tracciato era loro favorevole, ma probabilmente già dal Mugello le cose cambieranno.



Rossi cambia la moto, ma con scarso successo





L'ordine di arrivo, domenica 17 maggio 2009

- 1 - Jorge Lorenzo (Yamaha) – Yamaha – 28 giri in 47'52"678
- 2 - Marco Melandri (Kawasaki) – Hayate – 17"710
- 3 - Dani Pedrosa (Honda) – HRC – 19"893
- 4 - Andrea Dovizioso (Honda) – HRC – 20"455
- 5 - Casey Stoner (Ducati) – Ducati – 30"539
- 6 - Chris Vermeulen (Suzuki) – Suzuki – 37"462
- 7 - Colin Edwards (Yamaha) – Tech 3 – 40"191
- 8 - Loris Capirossi (Suzuki) – Suzuki – 45"421
- 9 - James Toseland (Yamaha) – Tech 3 – 50"307
- 10 - Toni Elias (Honda) – Gresini – 53"218
- 11 - Alex De Angelis (Honda) – Gresini – 53"550
- 12 - Nicky Hayden (Ducati) – Ducati – 56"647
- 13 - Yuki Takahashi (Honda) – JiR – 56"688
- 14 - Randy De Puniet (Honda) – LCR – 1'11"299
- 15 - Niccolò Canepa (Ducati) – Pramac – 1'15"385
- 16 - Valentino Rossi (Yamaha) – Yamaha – 2 giri

Ritirato

11 giri - Mika Kallio (Ducati) – Pramac

Non Partito

Sete Gibernau (Ducati) – Hernando

Giro veloce: Dani Pedrosa (Honda) – HRC – 1'35"045

Il campionato piloti

1. Lorenzo 66 punti; 2. Rossi & Stoner 65; 4. Pedrosa 57; 5. Melandri & Dovizioso 43; 7. Edwards 35; 8. Vermeulen 31; 9. Capirossi 27; 10. De Puniet 26.

Il campionato Costruttori

1. Yamaha 95; 2. Ducati 65; 3. Honda 63; 4. Suzuki 43; 5. Kawasaki 38





Lo manda McRae

di Guido Rancati

Colin McRae era stato il primo a intuirne il gran potenziale, l'aveva indicato come il suo vero erede e per diverso tempo l'aveva ospitato a Lanark, in una dependance del suo castello. Di più: per lui, per dargli modo di mostrare il suo valore, aveva anche messo in piedi una struttura. Ma l'impegno del già allora leggendario scozzese non era bastato ad aprire le porte di un mondiale già in affanno a Kris Meeke.

Sulla velocità del pelo rosso nordirlandese erano tutti d'accordo. Bisognava avere un gran piede per realizzare certi tempi con la non eccelsa Opel Corsa Super1600 e nessuno metteva in dubbio che avesse talento. Ma gli exploit, frequenti, del ragazzo che aveva studiato ingegneria meccanica non erano bastati a garantirgli un volante nella serie iridata. E dopo tre stagioni nel mundialito Junior, quando parlavano di lui, quelli che contano scuotevano la testa: "Avrà anche un gran potenziale – dicevano – però non riesce a capire dove sta il limite e inevitabilmente va a sbattere". Pollice verso, insomma. Per far posto a gente meno dotata, ma più affidabile. O almeno con una bella valigia di dollari da mettere sul tavolo. Perché di questi tempi così va il mondo.

Il suddito di sua maestà Elisabetta è stato a un passo dal perdersi, come tanti altri. Non è successo perché non ha smesso un istante di darsi da fare per cercare un qualche sbocco. Con una tenacia feroce e l'umiltà dei grandi veri, quella che gli ha permesso di accettare di stringere fra le mani tutti i volanti che gli sono stati proposti, a prescindere dalla competitività dei mezzi e del prestigio delle gare. Non fa il fenomeno, non dice e probabilmente neppure pensa di avere diritto a gareggiare nel campionato del mondo. Anche se ha le doti per essere protagonista, gran protagonista, nella serie più lustrinata.

L'anno passato s'è concesso un'incursione nell'Intercontinental Rally Challenge, in Russia, con una due ruote motrici, e ha cominciato a lavorare per ripetere l'esperienza con continuità. In quest'ottica ha fatto una puntata a Sanremo, per farsi vedere, per fare il giro delle tre chiese. Ha parlato con quelli della Skoda e quelli dell'Abarth. Ha parlato anche con Marc Van Dalen e proprio il colloquio con il team manager della Kronos è stato quello più proficuo. Non gli ha promesso niente, il belga. Ma non gli ha neppure chiesto niente. "Avevo un contatto con la Peugeot UK – spiega il vallone che sa (anche) gestire i piloti – e ho pensato che Kris sarebbe stato l'uomo giusto". La trattativa franco-belga-britannica è andata in porto e Meeke ha iniziato la nuova avventura al Montecarlo.

Un'inizio un po' così: qualche tempo da urlo e una serie di capriole. "Ha sbagliato, ma va anche detto che non è stato fortunato", sentenziò Van Dalen. Iniziando l'opera di ricostruzione psicologica. I risultati sono sotto gli occhi: primo alla grande in Brasile, primo alla grande alle Azzorre. E primo nella classifica dopo quattro manches. Con l'idea e la capacità di restarci a lungo. Magari fino alla fine dell'anno. Senza esagerare, senza staccare il cervello ogni volta che si allaccia il casco.

Il giorno del Porro



Porro-Cargnelutti ora leader di campionato

di Massimiliano Ruffini

Paolo Porro e Paolo Cargnelutti (Ford Focus) si impongono per il secondo anno consecutivo al Rally Valli Pordenonesi. Il forte equipaggio lombardo-friulano bissa il successo ottenuto l'anno scorso su queste strade e, grazie anche al podio conquistato ad Aosta, si porta in testa alla classifica del Trofeo. Lo scorso anno Porro si impose al Valli in assenza dei suoi più quotati avversari di campionato, mentre quest'anno, con la gara anticipata a maggio, erano presenti tutti i pretendenti al TRA; ma il comasco ha saputo imporsi ugualmente, conducendo una gara d'attacco, superando brillantemente alcuni piccoli inconvenienti tecnici e staccando di mezzo minuto il secondo classificato.

A cogliere il posto d'onore tuttavia non è stata una delle diverse Wrc al via, bensì la Grande Punto Abarth di Rossetti-Chiarcossi. I campioni italiani in carica partecipavano alla gara di casa per omaggiare i propri tifosi e effettuare dei test per il prosieguo della stagione nel CIR, ciononostante i due hanno segnato degli ottimi tempi parziali, arrivando a lottare per il primato. Ma nell'ultimo giro di prove speciali Porro è riuscito a staccare definitivamente Rossetti, che comunque ha dimostrato di potersela giocare per la vittoria con le Wrc, auto con 60-80 cavalli in più della sua Super2000.

Terzo gradino del podio e qualche rimpianto per Felice Re e Mara Bariani. L'equipaggio Iariano si trovava in testa alla gara dopo aver vinto le prime due speciali, ma sulla terza è rimasto senza freni, dovendo correre anche tutta la speciale successiva aiutandosi con il solo freno a mano; risultato: più di un minuto e mezzo perso ed una gara in recupero fino a raggiungere un podio utile per la classifica di campionato.

Molto sfortunati tutti i piloti I via con le Peugeot 206: Chentre era riuscito a portarsi in testa dopo tre prove speciali, ma nella quarta è uscito di strada senza riuscire a ripartire. Pedersoli era terzo dopo la quinta prova, prima del cedimento del turbo. Rottura del cambio per Silva, mentre Del Bianco è stato protagonista di una rovinosa uscita, fortunatamente senza danni per l'equipaggio.

Quarto posto quindi per il forte locale Zannier, che si è imposto tra le 2 ruote motrici. Quinta piazza per Pisi mentre sesto è Laganà, che va a vincere il Gruppo N con l'ancora acerba Lancer Evolution. Settimo è Tomasso, primo di R3, che precede Martinis. Chiudono la top ten Cesa, primo di R2, e Toffoli, con la sempreverde Clio Williams. Per quanto riguarda i trofei infine vittoria di Crugnola tra le Suzuki Swift e di Ghisellini tra le Peugeot 207.

Prossimo appuntamento del TRA sarà, tra due settimane, il Rally della Marca. Attesi al via i protagonisti del campionato, qualche forte equipaggio locale ed un certo... Kimi Raikkonen!

L'ordine di arrivo, sabato 16 maggio 2009

1. Porro-Cargnelutti (Ford Focus wrc) in 1h25'57"7
2. Rossetti-Chiarcossi (Abarth Grande Punto S2000) a 30"7
3. Re-Bariani (Citroen Xsara wrc) a 2'15"1
4. Zannier-Bincoletto (Renault Clio S1600) a 4'40"5
5. Pisi-Pollicino (Abarth Grande Punto S2000) a 5'19"6
6. Laganà-Guzzardi (Mitsubishi Lancer Evolution) a 6'44"6
7. Tomasso-Durat (Renault Clio R3) a 7'09"3
8. Martinis-Tratter (Renault Clio Rs) a 7'18"8
9. Cesa-Rossi (Citroen C2 R2 Max) a 8'45"5
10. Toffoli-Coletti (Renault Clio Williams) a 9'04"2

leader della gara: P.S. 1-2 Re; P.S. 3 Chentre; P.S. 4-10 Porro
P.S. vinte: 4 Porro (4,7,9,10); 4 Re (1,2,5,8); 1 Rossetti (6); 1 Chentre (3).

Classifiche TRA dopo 2 prove:

Conduttori: 1. Porro 16; 2. Re 14; 3. Chentre 10; 4. Rossetti 8; 5. Pedersoli, Zannier e Pisi 5; 8. Silva 4; 9. Blanc e Laganà 3.

Costruttori: 1. Ford 16; 2. Citroen 14; 3. Peugeot 10; 4. Fiat 9; 5. Renault 5; 6. Mitsubishi 3.

Gruppo N: 1. Martinis 16; 2. Maurino 11; 3. Vedelago e Laganà 10; 5. Brosolo 6; 6. Iraldi, Crugnola e Sordi 5; 9. Poet e Spataro 3.

Super2000: 1. Pisi 16; 2. Blanc e Rossetti 10; 4. Bernardelli 6; 5. Borsa 5; 6. Giudici 4.

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



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

207



Leopoldo Canetoli

Col calare delle tenebre, ad Adria si stava "quasi" riequilibrando la situazione di classifica del FIA GT. E' mancato poco che si verificasse un doppio en plein dei due team dominatori di questo campionato, il Vitaphone Maserati in GT1 e l'AF Corse Ferrari in GT2. Ma le cose sono andate parzialmente così... E' vero, ha vinto la Maserati di Bertolini-Bartels, e questo era nei preventivi della gara, ma poteva vincere anche quella di Ramos-Muller, che era al comando, se qualcuno non avesse pasticciato ai box. E che comunque è salita sul podio.

E in GT2 ancora una volta, come a Silverstone, lo sfortunato Gimmi Bruni, che era partito molto bene dallo schieramento, è stato letteralmente buttato fuori dall'inglese Mullen alla prima curva, e in questo contatto ha perso posizioni, ha dovuto fare una sosta ai box non preventivata riuscendo comunque a concludere la gara al secondo posto, davanti alla Ferrari gemella dei caparbi Barba e Cadei. E' stata comunque la tappa di Adria, la seconda prova di questo FIA GT, una corsa bella e piena di colpi di scena sin dall'inizio. Da quando due possibili protagonisti, il poleman Wendlinger e il ferrarista Ruberti, venivano colti in flagrante alle verifiche

post qualifica e costretti a partire dall'ultima fila. Wendlinger per certe appendici aerodinamiche che uscivano dalla sagoma della sua Saleen, Ruberti con una Ferrari un po' troppo bassa, che nell'angolino anteriore non passava sulla sagoma regolamentare. Entrambi questi equipaggi, chiaramente penalizzati in partenza, sceglievano strategie di gara diverse, con un primo stint molto corto. Per la Saleen addirittura... troppo corto, visto che la vettura americana riusciva a malapena a portare a termine il giro di ricognizione e rientrava ai box ufficialmente con un semiasse fuori uso.

segue a pag 26

Fiammata della

L'ordine di arrivo, sabato 16 maggio 2009

- 1 - Bertolini/Bartels (Maserati MC 12) - Vitaphone - 96 giri 2:00:22.680
- 2 - Kumpen/Hezemans (Corvette Z06) - PK-Carsport - 10.168
- 3 - Muller/Ramos (Maserati MC 12) - Vitaphone - 20.465
- 4 - Maassen/Moreau (Corvette Z06) - Alphand - 1 giro
- 5 - Ruffier/Longin (Corvette Z06) - Selleslagh - 1 giro
- 6 - Lemeret/Hines (Saleen S7 Twin Turbo) - Full Speed - 2 giri
- 7 - Westbrook/Collard (Porsche 911 GT3 RS (997) - Prospeed - 4 giri
- 8 - Bruni/Vilander (Ferrari F430) - AF Corse - 4 giri
- 9 - Cadei/Barba (Ferrari F430) - AF Corse - 4 giri
- 10 - Holzer/O'Young (Porsche 911 GT3 RS (997) - Prospeed - 4 giri
- 11 - Ragginger/Lucchini (Porsche 911 GT3 RS (997) - Brixia - 4 giri
- 12 - Leinders/Kuppens (Ford GT (001 PT GT1) - MarcVDS - 4 giri
- 13 - Mullen/Niarchos (Ferrari F430) - CRS - 5 giri
- 14 - Kirkaldy/Bell (Ferrari F430) - CRS - 5 giri
- 15 - Sugden/Ashburn (Porsche 911 GT3 RS (997) - Trackspeed - 6 giri
- 16 - Romanini/Heyer (Ferrari F430) - BMS - 6 giri
- 17 - Dominguez/Lacko (Saleen S7) - K plus K - 11 giri
- 18 - Malucelli/Ruberti (Ferrari F430) - BMS - 13 giri
- 19 - Biagi/Mutsch (Ford GT 001 PT GT1) - Matech - 25 giri

Il campionato: 1.Bartels-Bertolini 18; 2.Kumpen-Hezemans 13; 3.Maassen-Moreau 11; 4.Wendlinger-Sharp 11; 5.Longin-Ruffier 7.



Maserati



Bagarre tra Ferrari F430 e Ford GT



La Saleen di Wendlinger squalificata dopo le qualifiche per appendici aerodinamiche non conformi



La Porsche di Westbrook/Collard, prima in GT2

Via libera alle due Maserati che dalla prima fila si mettevano a menare la danza d'amore e d'accordo davanti alla Corvette di Maassen. Problemi invece nel gruppone centrale delle GT2 con le due Porsche di Raigginger e Westbrook che riuscivano a sfilare indenni dalla prima curva, mentre Mullen creava scompiglio mettendo fuori pista Gimmi Bruni e costringendolo a recuperare. La gara partita con un passo tranquillo sembrava non presentare altri colpi di scena, se non la grossa Ford GT dell'equipaggio belga Leinders-Kuppens che picchiava con l'anteriore destro rovinando un parafango, subito incerottato ai box. Dopo dieci giri Bertolini e Muller viaggiavano di conserva

davanti a Maassen, Monfardini e Kumpen. In GT2 le due Porsche di Raigginger e Westbrook procedevano solitarie, mentre alle loro spalle si accendeva la lotta tra Mullen, Bruni e Cadei. Bruni si fermava poi in anticipo dopo dodici giri sostituito da Vilander. Dopo trenta giri sempre le due Maserati al comando con 12"9 di vantaggio sulla Corvette di Maassen. Muller si fermava per il cambio pilota dopo 34 giri e come lui Ruffier: al 37° era la volta di Cadei, al 39° quella di Maassen. Dopo 40 giri Thomas Biagi entrava per il cambio pilota lasciando la sua Ford al sesto posto, ma nei guai con problemi alla ruota anteriore sinistra. Bertolini invece cambiava con Bartels dopo 43

giri. Passava così in testa Ramos, con la seconda Maserati. Ma i commissari ai box si accorgevano di un non corretto cambio di pneumatici penalizzando questa vettura con un drive-through che il diligente Ramos eseguiva al 55° giro perdendo 17" e la leadership della gara. Da questo momento, con Bartels che tornava al comando prima di cedere per lo stint finale la MC12 a Bertolini, pochi i colpi di scena. Se non qualche arrembaggio spinto, come quello di Collard che non riuscendo a passare Barba finiva per "bussare" un po' troppo platealmente sul posteriore della Ferrari, o il recupero disperato di Bruni che non riusciva più ad acchiappare la Porsche.



La parola ai protagonisti

Bertolini: "L'ultima vittoria Maserati in Italia"

Così sul podio finivano le due Maserati e la Corvette di Hezemans, e in GT2 la Porsche di Collard davanti alle due Ferrari di AF Corse. "E' stata una grande vittoria", ci diceva Andrea Bertolini sorridendo alla moglie Angela con il piccolo Alessandro in braccio. "Sì, loro mi portano fortuna, devono sempre venire alle mie gare. Abbiamo lavorato molto in prova sul passo gara, sul bilanciamento stando molto attenti ai freni. Sapevamo che Adria era abbastanza favorevole alla nostra vettura, ma questo tracciato così corto è durissimo per i freni. Per cui eravamo d'accordo che quando avremmo fatto i cambi pilota, avremmo compiuto un giro più lento per raffreddare i freni ed evitare che nella sosta si surriscaldasse il liquido con conseguente vapour lock...".

Gli fa eco un nostalgico Bartels, che ha appena abbandonato una bandiera tricolore che aveva sul podio: "Questa è sicuramente l'ultima vittoria della Maserati in terra italiana... credo che a fine stagione, quando questa splendida MC12 dovrà

andare in pensione avrò le lacrime agli occhi". Molto duro invece Hezemans. "Con la Maserati non ho problemi, una volta vincono loro, una volta vinciamo noi, le macchine sono molto simili come prestazioni. Ma la Saleen no, se non si prendono provvedimenti, se non si bilanciano meglio le prestazioni, a Oschersleben saremo nella stessa situazione di Silverstone, con la Saleen imprevedibile".

Un velo di tristezza nelle dichiarazioni molto controllate dei due della AF Corse Vilander e Bruni. "Dopo anni e anni di successi delle Ferrari forse la gente sarà contenta delle vittorie delle Porsche, che hanno speso cifre enormi per lo sviluppo di questa macchina", sostiene il finlandese. Estremamente professionale Bruni, che accenna appena a un contatto con un altro concorrente alla prima curva, e alla sua gara completamente ribaltata. Ma con un accenno di ottimismo si dichiara ancora soddisfatto. Almeno questa volta è andato a punti.

Andrea Bertolini

vitaphone

Telemedical services

Shell
HELIX

KESSEL

vitaphone



Camathias-Fassler salvano la Ferrari

Strepitoso finale a Portimao per la prima gara del GT Open in programma sull'Autodromo do Algarve. Con un incredibile sorpasso all'esterno dell'ultima curva, Richard Lietz, in coppia con Gianluca Roda, ha conquistato il successo con un margine di soli quattro centesimi sulla Ferrari 430 di Ricci-Rugolo, al termine di una lunga rimonta iniziata, poco dopo il cambio pilota, con un distacco di oltre dieci secondi. Il duo italiano, che mantiene la vetta in classifica, potrà anche contare su 5 secondi di handicap in meno in Gara 2. In terza piazza si sono classificati Joel Camathias e Marcel Fassler, anch'essi per tutto il tempo in bagarre con la Porsche 997 di Manuel Giau e Pedro Couceiro. A decidere la lotta, un errore in corsia box, con i due portoghesi penalizzati di 20" per non aver rispettato il tempo imposto al cambio. Al quinto posto ha

chiuso la prima SunRED, quella di Cressoni e Fernandez, davanti al duo Perazzini-Cioci, penalizzato da un errore iniziale, mentre Andrea Montermini e Plamen Kralev hanno chiuso in ottava posizione dopo uno stint condotto sempre in testa da parte del campione in carica. Da segnalare il ritiro al primo giro di gara di Raffaele Giammaria, velocissimo protagonista delle qualificazioni. In classe GTS, un gran finale di Guerrero, aiutato da un problema ad uno scarico occorso a Livio e Bontempelli, ha regalato alle Aston Martin del team Villois il primo successo stagionale, davanti al sorprendente Horejsi. Strepitoso Luca Filippi, pilota GP2. Dopo aver segnato la pole position, il pilota emiliano ha comandato con un ritmo elevatissimo le prime fasi di gara, prima di essere spedito in testacoda dalla rottura di un semiasse.





Gara 2

E' ancora gara 2 a sorridere a Joel Camathias e Marcel Fassler. Il duo svizzero, al volante della Ferrari 430 schierata dalla compagine elvetica Trottet Racing, ha conquistato il successo a Portimao, al termine di 50 minuti di gara estremamente battagliati. In partenza, Richard Lietz aveva mantenuto la prima posizione dopo l'ormai immancabile pole fatta segnare il sabato. Alle sue spalle, Patrick Pilet cercava di contenerne la fuga, anche in virtù della migliore situazione di handicap, mentre un duello all'ultimo sangue coinvolgeva Fassler e Matt



Joel Camathias, a sinistra, passa Perazzini e si invola verso la leadership di gara 2. Pedro Couceiro e Manuel Giau, sopra, non sono riusciti a centrare il successo sul circuito di casa. Andrea Montermini si porta al comando al via di gara 1 a Portimao



Griffin, sulla prima delle 430 schierate da Amato Ferrari. Inizio più difficile per Pedro Couceiro e Michele Rugolo, trovatisi bloccati a centro gruppo in attesa dei compagni Giau e Ricci. Tolto di mezzo Pilet da un errore fatto poco prima del rientro ai box, ed effettuati i cambi pilota, ecco la svolta della corsa. A prendere la leadership è Peter Bamford, grazie all'assenza di penalità. Il cinquantaquattrenne britannico, come di consueto, cede di schianto, mentre ad emergere è Camathias, che gestisce in maniera perfetta le vetture più lente. Affronta Bamford, Perazzini, Roda e mantiene la leadership anche quando Manuel

Giau, ormai liberatosi con grande decisione dei piloti "gentleman" si getta all'inseguimento a testa bassa, cercando il successo sul suolo amico. Dietro al duo portoghese, al terzo posto ha poi chiuso Perazzini, in coppia con Marco Cioci, mentre Roda ha resistito all'assalto finale portatogli da Raffaele Giammaria. In classe GTS si è consumato un nuovo successo dell'accoppiata Broniszewski-Peter, sulla nuova F430 Scuderia di casa Kessel Racing: il polacco ha preceduto un Luca Filippi in gran rimonta, mentre Beniamino Caccia e Vadim Kuzminykh hanno diviso l'ultimo gradino del podio.

L'ordine di arrivo di gara 1, sabato 16 maggio 2009

- 1 - Roda-Lietz (Porsche 997) - Autorlando - 38 giri 1:10:24.624
- 2 - Ricci-Rugolo (Ferrari F430) - AF Corse - 0.039
- 3 - Camathias-Fassler (Ferrari F430) - Trottet - 10.813
- 4 - Giau-Couceiro (Porsche 997) - Autorlando - 31.039
- 5 - Fernandez-Cressoni (SunRED SR21) - SunRED - 45.315
- 6 - Perazzini-Cioci (Ferrari F430) - Megadrive - 45.820
- 7 - Montermini-Kralev (Ferrari F430) - Vittoria - 1:12.449
- 8 - Garofano-Aguas (Ferrari F430) - AF Corse - 1:25.942
- 9 - Bamford-Griffin (Ferrari F430) - AF Corse - 1:34.334
- 10 - Petrini-Guerrero (Aston Martin DBRS9) - Villois - 1 lap
- 12 - Lecourt-Balandras (Porsche 997) - IMSA - 1 lap
- 13 - Horejsi (Ferrari F430 GT3) - Vittoria - 1 lap
- 14 - Alexander-Lagniez (Corvette GT3) - Lagniez - 1 lap
- 15 - Livio-Bontempelli (Ferrari F430 Scuderia) - Kessel - 1 lap
- 16 - Broniszewski-Peter (Ferrari F430 Scuderia) - Kessel - 2 laps
- 17 - Caccia-Kuzminykh (Ferrari F430 Scuderia) - Kessel - 2 laps
- 18 - Coimbra-Silva (Aston Martin DBRS9) - Vodafone - 3 laps
- 19 - Romani-Merzario (Maserati Gransport) - AF Corse - 7 laps

Giro più veloce: Richard Lietz - 1:46.997

L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 17 maggio 2009

- 1 - Fassler-Camathias (Ferrari F430) - Trottet - 27 giri 50:04.440
- 2 - Couceiro-Giau (Porsche 997) - Autorlando - 6.051
- 3 - Cioci-Perazzini (Ferrari F430) - Megadrive - 8.973
- 4 - Lietz-Roda (Porsche 997) - Autorlando - 9.015
- 5 - Bonetti-Giammaria (Ferrari F430) - AF Corse - 9.405
- 6 - Rugolo-Ricci (Ferrari F430) - AF Corse - 11.925
- 7 - Griffin-Bamford (Ferrari F430) - AF Corse - 28.516
- 8 - David-Belloc (Porsche 997) - IMSA - 30.040
- 9 - Kralev-Montermini (Ferrari F430) - Vittoria - 36.013
- 10 - Balandras-Lecourt (Porsche 997) - IMSA - 56.432
- 11 - Aguas-Garofano (Ferrari F430) - AF Corse - 59.495
- 12 - Cressoni-Fernandez (SunRED SR21) - SunRED - 1:04.581
- 13 - Peter-Broniszewski (Ferrari F430 Scuderia) - Kessel - 1:17.066
- 14 - Wiser-Filippi (Aston Martin DBRS9) - Villois - 1:27.259
- 15 - Caccia-Kuzminykh (Ferrari F430 Scuderia) - - 1:44.414
- 16 - Alexander-Lagniez (Corvette GT3) - Lagniez - 1 giro
- 17 - Horejsi (Ferrari F430 GT3) - Vittoria - 1 giro
- 18 - Silva-Coimbra (Aston Martin DBRS9) - Vodafone - 1 giro
- 19 - Llobet-Fernandez (SunRED SR21) - SunRED - 2 giri
- 20 - Julià-Da Costa (Ferrari F430 GT3) - Roger Racing - 4 giri

Giro più veloce: Richard Lietz - 1:44.643

Lo zio Tom non mo

La parata Audi esibita e mostrata con orgoglio in qualifica si è ripetuta anche durante la corsa con quattro A4 nelle prime quattro posizioni. Mattias Ekstrom è stato il mattatore del weekend di Hockenheim, ma la sfortuna lo ha privato di un successo che pareva certo. Lo svedese, che aveva ottenuto la pole, ha sempre condotto la gara, raggiungendo anche un vantaggio di 10". Ma al penultimo giro, la gomma posteriore sinistra della sua Audi ha ceduto ed Ekstrom è dovuto rientrare ai box. Questo episodio decisivo, ha permesso a Tom Kristensen, al secondo posto e impegnato a contenere Timo Scheider per tutta la gara, di ritrovarsi senza colpo ferire al comando. Il danese ha quindi vinto la prima prova stagionale e lo ha fatto proprio quando alla vigilia di Hockenheim aveva annun-

ciato che a fine stagione la sua avventura (lunga) nel DTM si concluderà. Il campione 2008, Scheider, ha pensato di beffare Kristensen, ma sarebbe stato troppo... Terzo è risultato Oliver Jarvis con l'Audi del 2008 del team Phoenix. Buona la prova anche di Markus Winkelhock, quarto, anch'egli con la A4 vecchia ma gestita dal team Rosberg. Solo quinta la prima Mercedes, quella di Paul Di Resta, che ha accumulato uno svantaggio di 21" da Kristensen. E sarebbero stati di più senza la disavventura di Ekstrom, che comunque, cambiata la ruota, ha terminato settimo dietro a Maro Engel. Incidente nel primo giro, con Gary Paffett piombato su Alexandre Premat e poi su Ralf Schumacher. L'ex pilota F.1, pur con la sua Mercedes danneggiata ha proseguito giungendo nono.



la mai



Sopra, Kristensen rischia grosso e, a destra, mentre festeggia sul podio. Sotto, Paul Di Resta primo tra i piloti Mercedes

L'ordine di arrivo, domenica 17 maggio 2009

- 1 - Tom Kristensen (Audi A4 09) - Abt - 39 giri 1.05'35"819
- 2 - Timo Scheider (Audi A4 09) - Abt - 0"353
- 3 - Oliver Jarvis (Audi A4 08) - Phoenix - 4"450
- 4 - Markus Winkelhock (Audi A4 08) - Rosberg - 10"840
- 5 - Paul Di Resta (Mercedes C Klasse 09) - AMG - 21"832
- 6 - Maro Engel (Mercedes C Klasse 08) - Persson - 24"977
- 7 - Mattias Ekstrom (Audi A4 09) - Abt - 36"730
- 8 - Jamie Green (Mercedes C Klasse 08) - Persson - 46"347
- 9 - Ralf Schumacher (Mercedes C Klasse 09) - AMG - 55"699
- 10 - Mathias Lauda (Mercedes C Klasse 08) - Persson - 1'00"978
- 11 - Tomas Kostka (Audi A4 07) - Kolles - 1'15"339
- 12 - Katherine Legge (Audi A4 08) - Abt - 1'20"882
- 13 - Johannes Seidlitz (Audi A4 07) - Kolles - 1'23"774
- 14 - Christian Bakkerud (Audi A4 07) - Kolles - 1'35"921

Giro più veloce: Mattias Ekstrom 1'34"640

Ritirati

- 24° giro - Martin Tomczyk
- 24° giro - Bruno Spengler
- 24° giro - Susie Stoddart
- 1° giro - Mike Rockenfeller
- 1° giro - Alexandre Premat
- 0 giri - Gary Paffett



MOMENTO CLOU

Al penultimo giro, Ekstrom nettamente al comando fora e deve rientrare ai box per sostituire la gomma. Kristensen che era secondo si ritrova come regalo inaspettato la vittoria



Un tranquillo weeken



*Le Seat di Muller, Tarquini e Rydell
a "spasso"... tra i cordoli di Pau*

nd di caos



Dario Sala

E' stato un fine settimana che verrà ricordato a lungo e non certo per lo sport. Quello che ha visto il WTCC vacillare sotto i colpi delle carte bollate, dei possibili reclami, delle polemiche dei minacciati scioperi, dell'uso della parola scandalo e chi più ne ha più ne metta. Probabilmente il peggiore della storia del campionato e che potrà avere ripercussioni sul futuro. Quanto avvenuto a Pau rischia infatti di minare il futuro della categoria se non verrà trovata al più presto una soluzione che faccia chiarezza una volta per tutte. Il tutto è partito dalla squalifica di Tiago Monteiro a Marrakech in quanto la sua Leon Tdi aveva sfiorato per due volte il limite massimo di pressione del turbo. Una verifica fatta dopo un reclamo del BMW Team Germany. I tedeschi hanno chiesto di verificare che la pressione del turbo rimanesse nei limiti (2,5 più o meno 0,4 bar) anche in fase di cambiata-scalata dove normalmente ci sono dei picchi. Tre Leon Tdi hanno rispettato tali limiti mentre quella del portoghese per due volte è uscita leggermente dalla tolleranza. Squalifica sacrosanta quindi. Dopo si è scatenato il caos. Infatti la FIA per Pau non ha previsto tolleranze oltre i due 2,5 bar per la Seat Leon Tdi come normalmente avvenuto per le altre gare e come è normale che avvenga quando ci sono di mezzo organi meccanici in movimento e pressioni. E qui si è scatenato il mondo in quanto subito è stato fatto notare che anche le vetture a benzina sfioravano i limiti di giri (fissato in 8500 per i motori a quattro cilindri) in fase di scalata o durante i passaggi sui cordoli quando le gomme pattinano. Ne è venuto fuori che la Seat si è sentita quasi derubata da questo ennesimo cambio di regole ed ha minacciato un periodo di riflessione per vedere cosa fare in futuro. Gli spagnoli hanno fatto tutte le qualifiche rispettando il limite dei 2,5 bar, risultando lentissime e andando ad occupare gli ultimi posti della griglia. Una drastica riduzione della performance dei motori visto che,

essendo stata presa la decisione della FIA solo mercoledì scorso, ha impedito alla Seat di adattare i motori ai nuovi valori. La Federazione allora, per prevenire quello che avrebbe potuto essere il più grande reclamo della storia, ha verificato tutte le vetture (benzina e diesel) al termine delle qualifiche. Ovviamente molte di loro sono state trovate con picchi di fuorigiri superiori al consentito e quindi ci si è trovati con una griglia di partenza rivoluzionata rispetto a quanto scaturito dalla pista. Nove piloti sanzionati e il caos. Da parte della FIA si è quindi voluta mostrare equità di trattamento verso tutti i partecipanti, ma andare a toccare un argomento come il fuorigiri in scalata non è sembrata una gran mossa. Sia la Seat sia le altre vetture non traggono vantaggio da questo e da che mondo è mondo succede su tutte le macchine da corsa in tutte le categorie. E' ovvio che una volta tolta la tolleranza alla Seat bisognava far vedere che si tratta tutti allo stesso modo, ma il polverone alzato è stato troppo con il risultato di creare malcontento in ogni squadra. Alla fine la situazione è rientrata. Molte vetture sono state pescate ancora "fuori", ma il tutto è stato chiarito con una reprimenda scritta. Non è un bel modo per concludere, ma nessuno ha fatto reclamo e tutti hanno accettato i verdetti. Chiaro però che da oggi bisognerà trovare una soluzione che possa realmente mettere d'accordo tutti. Non sarà impresa facile perché le case troveranno sempre argomenti per non essere contente, ma almeno sarà meglio evitare di dare fiato alle trombe di chi rema contro il campionato. Lo sport alla fine ha detto ancora Cruze. E con queste sono quattro gare che la squadra si issa sul gradino più alto del podio. Vittorie meritate quelle dei blu che continuano ad apparire come una delle case più corrette. Segno che c'è chi preferisce lavorare a testa bassa e vincere e chi invece fa reclami, lettere, minaccia velatamente e poi non vince lo stesso. A buon intenditore...

MOMENTO CLOU

Al secondo giro Augusto Farfus è arrivato largo sull'olio lasciato da Larini quasi fosse un gico di squadra. Huff ha così potuto approfittarne e andare a vincere. "Ero in una marcia troppo alta e Huff aveva un'accelerazione migliore della mia. Non ho potuto tenerlo". Ha spiegato il brasiliano



Chevrolet non si f

Robert Huff ha vinto la prima gara WTCC a Pau. O almeno, è transitato per primo sotto il traguardo visto che in questo pazzo fine settimana ci vorrà ancora tanto tempo (e verifiche lunghe per controllare se tutti hanno corso rispettando le pressioni a 2,5 bar per i turbodiesel e il limite degli 8500 giri per i motori a benzina), per capire realmente se l'ordine di arrivo sarà questo o verrà stravolto nei giorni seguenti. Al momento comunque, la parte sportiva, quella che ci piacerebbe commentare sempre, dice che a vincere è stata ancora una volta la Chevrolet Cruze grazie ad una gara molto accorta di Huff. L'inglese, dopo una bella partenza dalla terza posizione, è riuscito a sopravanzare

Jorg Muller e ad accodarsi al poleman Farfus che nel frattempo è andato al comando. Chi presagiva la solita lunga processione ha dovuto ricredersi. Al secondo giro infatti, il brasiliano della BMW è arrivato largo (forse per dell'olio sul tacciato) lasciando via libera all'inglese. Passato al comando, Huff ha dovuto proteggersi per tutta la gara da Farfus che, decisamente più veloce, ad ogni curva ha provato a riprendersi il comando. Ha fintato a destra, a sinistra, ha provato l'affiancamento in rettilineo, ma non c'è stato nulla da fare. Huff ha tenuto duro andando a vincere davanti al brasiliano mai veramente incisivo. Terzo posto per Jorg Muller autore di una

gara molto regolare che prima ha tentato di passare il compagno di squadra, poi si è difeso da Menu e, nelle ultime fasi, dal ritorno di Priaulx. Dal canto suo l'ex Campione del Mondo dopo aver visto la sua pole sfumata per i motivi ormai noti, ha fatto quello ha potuto. Partito non benissimo è poi riuscito a riprendersi le posizioni a suon di sorpassi prima su Engstler e poi su Menu piazzandosi alla fine quarto. Quinto posto per un buon Hernandez che finalmente ha fatto una gara degna di quel recente passato che lo aveva posto agli occhi degli osservatori come uno dei piloti più veloci della categoria. Lo spagnolo della Roal ha preceduto Felix Porteiro arrivato alla quinta vittoria fra gli Indipen-



erma più

L'ordine di arrivo di gara 1, domenica 17 maggio 2008

- 1 - Robert Huff (Chevrolet Lacetti) – RML – 19 giri 27'10"540
- 2 - Austo Farfus (BMW 320si) – Schnitzer – 0"261
- 3 - Jorg Muller (BMW 320si) – Schnitzer – 0"892
- 4 - Andy Priaulx (BMW 320si) – RBM – 1"105
- 5 - Sergio Hernandez (BMW 320si) – Roal – 1"943
- 6 - Felix Porteiro (BMW 320si) – Proteam – 9"241
- 7 - Franz Engstler (BMW 320si) – Engstler – 9"544
- 8 - Alain Menu (Chevrolet Lacetti) – RML – 9"550
- 9 - Tom Coronel (Seat Leon) – Sunred – 11"050
- 10 - Tom Boardman (Seat Leon) – Sunred – 23"983
- 11 - Eric Cayrolle (Seat Leon) – Sunred – 31"504
- 12 - Yvan Muller (Seat Leon Tdi) – Seat – 32"037
- 13 - Gabriele Tarquini (Seat Leon Tdi) – Seat – 32"485
- 14 - Rikard Rydell (Seat Leon Tdi) – Seat – 33"322
- 15 - Tiago Monteiro (Seat Leon Tdi) – Seat – 34"067
- 16 - Kristian Poulsen (BMW 320si) – Engtler – 34"823
- 17 - Jordi Genè (Seat Leon Tdi) – Seat – 36"815
- 18 - Viktor Shapovalov (Lada 110) – Lada – 54"020
- 19 - Mehdi Bennani (Seat Leon) – Exagon – 54"870
- 20 - Marin Colak (Seat Leon) – Colak – 1 giro

Giro più veloce: Sergio Hernandez 1'24"005



denti. Felix ha portato a termine una bella rimonta nonostante qualche sportellata di troppo. Alla fine è riuscito a sopravvivere Engstler e Coronel non senza qualche botta. Settimo il positivo Engstler e ottavo Menu che così partirà in pole per gara due. Indietro le Seat che hanno viaggiato in gruppetto. Non si sono ritirate per protesta, ma hanno proceduto di conserva badando a non oltrepassare i limiti imposti. Davvero strano e brutto vederle "castrate" là dietro senza dare pepe alle gare. Ritirati Zanardi e Larini mentre occupavano le prime posizioni. Nicola è stato tamponato in partenza e andando contro Coronel ha rotto il radiatore mentre Zanardi ha picchiato.

Sopra, Robert Huff passa Augusto Farfus. Sopra a destra, la BMW di Jorg Muller. A destra, Mehdi Bennani in lotta con Felix Porteiro



Pazzesco! La safety-car centra

Dario Sala

E quando piove... poi grandina. Non bastavano le polemiche, i reclami e tutto quello che sta patendo il campionato. Ci è toccato anche vedere anche la Safety Car che elimina il leader della gara. Incredibile, ma è successo. Alla fine del primo giro di gara 2, a causa dei tanti incidenti, la direzione gara ha deciso di mandare dentro la Safety Car per rimettere in ordine le macchine in fila indiana. Eh sì, mettere ordine. Peccato che in barba a tutti i regolamenti che dicono di non sorpassare la linea bianca in uscita box, il pilota della safety car sia entrato tagliando il rettilineo di netto. Engstler in testa alla corsa, non ha potuto fare niente per evitare la vettura della direzione gara centrandola in maniera violentissima. Le immagini mostrano il commissario in corsia box che dà il via alla safety car senza verificare davvero se sorraggiungessero macchine o no. Sta di fatto che, complice anche il pilota della SC, si è assistito all'incidente più assurdo mai visto. Engstler, indipendente che fa numerosi sforzi economici per essere al via del campionato e che si trovava al comando della corsa, si è visto buttare fuori dalla direzione gara per una grave distrazione. Engstler a questo punto avrebbe anche tutto il diritto

di fare reclamo e invalidare la gara. La corsa è stata fermata con bandiera rossa. Dopo la neutralizzazione Jorg Muller che nel primo giro aveva danneggiato la sospensione ha potuto ripartire, così come Coronel che, dopo aver rotto il motore in gara uno, è entrato in griglia. La corsa ha visto quindi la vittoria di Alain Menu che porta a quattro il computo annuale dei successi della Cruze. Lo svizzero ha marciato come un orologio fino quasi alla fine di tutti i giri. Quasi perché nell'ultimo passaggio, Eric Cayrolle che stava lottando con Nicola Larini è andato a picchiare contro il rail. Rimbalzando in pista ha centrato il toscano con il qua-

le stava lottando. La direzione ha quindi deciso di sospendere la gara a pochi chilometri dall'arrivo tenendo buona la classifica del giro precedente. In ogni caso, vittoria meritata per il pilota della Chevrolet che, come Huff in gara uno, ha dovuto difendersi per tutta la gara dagli attacchi di Farfus. Ancora una volta il brasiliano è stato un mastino ma non ha mai avuto una vera occasione per passare. Forse per la Cruze più veloce o per il fatto di staccare più dolcemente per non oltrepassare il limite di giri, fatto sta che Augusto se ne torna con due secondi posti che comunque lo lanciano in classifica se tutto verrà confermato.

Terzo posto per Huff ancora il più efficace dei piloti Chevrolet. La sua gara è stata un po' la fotocopia della prima. Per tutta la corsa si è difeso da Priaulx e per lui vale lo stesso discorso di Farfus. Grande protagonista però, è stato Alessandro Zanardi che, partito dalle retrovie, è risalito posizioni su posizioni fino ad un quinto posto che fa molto morale. Nella sua cavalcata "Zanna" ha passato anche delle Leon Tdi di motore. Vero, non ha trovato resistenza dai piloti Seat, ma la soddisfazione è comunque meritata. Le Leon Tdi alla fine qualche punto lo hanno portato a casa grazie al sesto e settimo posto ottenuti da Gabriele Tarquini e Yvan Muller.



Alain Menu e Robert Huff

MOMENTO CLOU

Alla fine del primo giro Engstler stava conducendo la gara. Forse avrebbe potuto vincere o forse no a Pau non si può mai sapere. Di sicuro non si aspettava di venire messo fuori gara dalla manovra sconsiderata della safety car entrata in pista in maniera a dir poco imprudente



il leader

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

- 1 - Alain Menu (Chevrolet Cruze) - RML - 18 giri 52"22"260
- 2 - Augusto Farfus (BMW 320si) - Schnitzer - 0"351
- 3 - Robert Huff (Chevrolet Cruze) - RML - 3"066
- 4 - Andy Priaulx (BMW 320si) - RBM - 3"325
- 5 - Alessandro Zanardi (BMW 320si) - Roal - 16"153
- 6 - Gabriele Tarquini (Seat Leon Tdi) - Seat - 17"728
- 7 - Yvan Muller (Seat Leon Tdi) - Seat - 19"686
- 8 - Eric Cayrolle (Seat Leon) - Sunred - 22"425
- 9 - Nicola Larini (Chevrolet Lacetti) - RML - 22"581
- 10 - Kristian Poulsen (BMW 320si) - Engstler - 23"297
- 11 - Tiago Monteiro (Seat Leon Tdi) - Seat - 28"247
- 12 - Jordi Genè (Seat Leon Tdi) - Seat - 29"778
- 13 - Jaap Van Lagen (Lada 110) - Lada - 34"095
- 14 - Viktor Shapovalov (Lada 110) - Lada - 44"402
- 15 - Marin Colak (Seat Leon) - Colak - 53"439
- 16 - Felix Porteiro (BMW 320si) - Proteam - 1 giro
- 17 - Jorg Muller (BMW 320si) - Schnitzer - 1 giro
- 18 - Tom Coronel (Seat Leon) - Sunred - 3 giri

Giro più veloce: Jorg Muller 1'23"488

Il campionato

1. Yvan Muller 45 punti; 2. Farfus 39; 3. Tarquini 34; 4. Huff 32; 5. Priaulx 26; 6. Genè 24; 7. J. Muller 20; 8. Larini 14; 9. Menu 13; 10. Hernandez 11; 11. Zanardi 7; 12. Porteiro 6; 13. Monteiro e Engstler 4; 15. Coronel 2; 16. Cayrolle 1

**Engstler davanti a tutti
nel corso del primo giro.
Tra poco la safety car, sopra,
lo metterà fuori gara...**



Duller bissa col suo "trio" preferito



Ennesima vittoria nell'ETCS per il team austriaco Duller Motorsport e per Cappelari-Calderari-Mulacchiè che così bissano il successo nella prova di apertura di Monza ad inizio aprile. Se tuttavia in terra brianzola il trio aveva dominato, a Vallelunga il finale è stato incerto fino allo scoccare della terza ora quando i momentanei leader Conte-Zanin (BMW M3 E92 4.0 - Promotorsport) sono rientrati ai box con uno scarico rotto. Sul podio salgono così Busnelli-Moccia-Carlucci (Seat Leon) e Rinaldi-Iezzi-Bellin (BMW M3 E92 4.0). Molto combattuta, fin dalle prime tornate, la gara con davanti il poleman Calderari incapace di

staccare Zanin partito al suo fianco e separati alla prima ora da poco meno di due secondi. Le due vetture procedono con gli stessi tempi fino alla prima sosta per rifornimento e cambio pilota quando è Zanin il primo a rientrare ai box intorno al settantesimo minuto di gara. Alle loro spalle Bellin, leggermente più staccato sulla vettura gemella della Promotorsport. Dopo essersi liberato di Viglione già alla seconda tornata, patisce infatti problemi di eccessivo consumo alle gomme che lo portano anche all'errore proprio nel suo ultimo giro prima della sosta ai box programmata. Il lungo al Tornantino fortunatamente pro-

voca solo danni alla carrozzeria, con lezzi che riprende la gara con dieci giri di ritardo ma poi capace, insieme ai compagni, a raggiungere l'ultimo gradino del podio. Gara sfortunata invece per le due BMW M3 E46 della Wheels Racing, entrambe costrette al ritiro già nella prima ora di gara per un problema alla pompa della benzina e per il cedimento del ponte. Dopo tutti i primi avvenuti cambi pilota, con ultimi a rifornire proprio la Duller Motorsport, è Conte il nuovo leader. Il suo forcing porta il vantaggio su Mulacchiè ad oltre un minuto prima della nuova tornata di soste ai box. Ancora una volta è proprio il team austria-



Touring Master Cup

- 1 - Cappellari-Calderari-Mulacchiè (BMW M3 E92) - Duller - 133 giri 4.00'19"425
- 2 - G.Busnelli-Moccia-Carlucci (Seat Leon) - Drive Test - 7 giri
- 3 - Rinaldi-Iezzi-Bellin (BMW M3 E92) - Promotor - 11 giri
- 4 - Conte-Zanin (BMW M3 E92) - Promotor - 26 giri

Superdiesel Challenge

- 1 - Peroni-Vecchiotti (BMW E90 335) - Millenium - 122 giri 4.00'20"090
- 2 - Semeraro-Andreola-Papa (Alfa 147) - Barbieri - 8 giri
- 3 - Barin-Barin (Seat Leon Tdi) - Motor - 19 giri

Nella foto grande la BMW del team Duller guida il gruppo. A sinistra, Nava-Venica-Soravito, ritirati

co l'ultimo a rifornire sfruttando al massimo i consumi per evitare una ulteriore sosta come invece programmato per i battistrada.

La gara tuttavia si decide alla terza ora quando, per la rottura dello scarico, Zanin rientra ai box. La Promotor Sport decide comunque di proseguire la gara per raccogliere punti con Conte di nuovo al volante che non può però impedire il sor-



passo della Seat Leon Supercopa di Busnelli-Moccia-Carlucci (Drive Test) che così bisano anche loro la seconda posizione già raggiunta a Monza. Convincente assoluto del duo Peroni-Vecchiotti nel Superdiesel Challenge con la BMW 330d E90 del Team Millenium. Partiti dalla pole di Raggruppamento conducono una prova molto costante capitalizzando al

massimo anche i problemi tecnici che hanno attardato i rivali ed in particolare le due Bmw 330d E46 del Team Motor presto ai box per problemi di elettronica. Sul traguardo davanti anche a diverse vetture benzina più potenti, i due piloti hanno messo in evidenza i progressi della macchina del Team Millenium alla sua seconda apparizione, riaprendo il discorso campionato. Sugli altri due gradini del podio il trio Semeraro-Andreola-Papa (Alfa Romeo 147Jtd - Barbieri Racing) e i fratelli Roberto e Franco Barin (Seat Leon Tdi - Team Motor) terzi nonostante un problema alla frizione.



Babini e Rossetto giocano a tris

Il team italiano Petri Corse si è aggiudicato con Babini e Rossetto tre successi nel weekend inaugurale del Lamborghini Blancpain Super Trofeo sul circuito internazionale di Adria in Italia il 16 maggio 2009. Quindici vetture da gara del Super Trofeo sono scese in pista per partecipare alla serie monomarca più veloce del mondo.

Prima gara

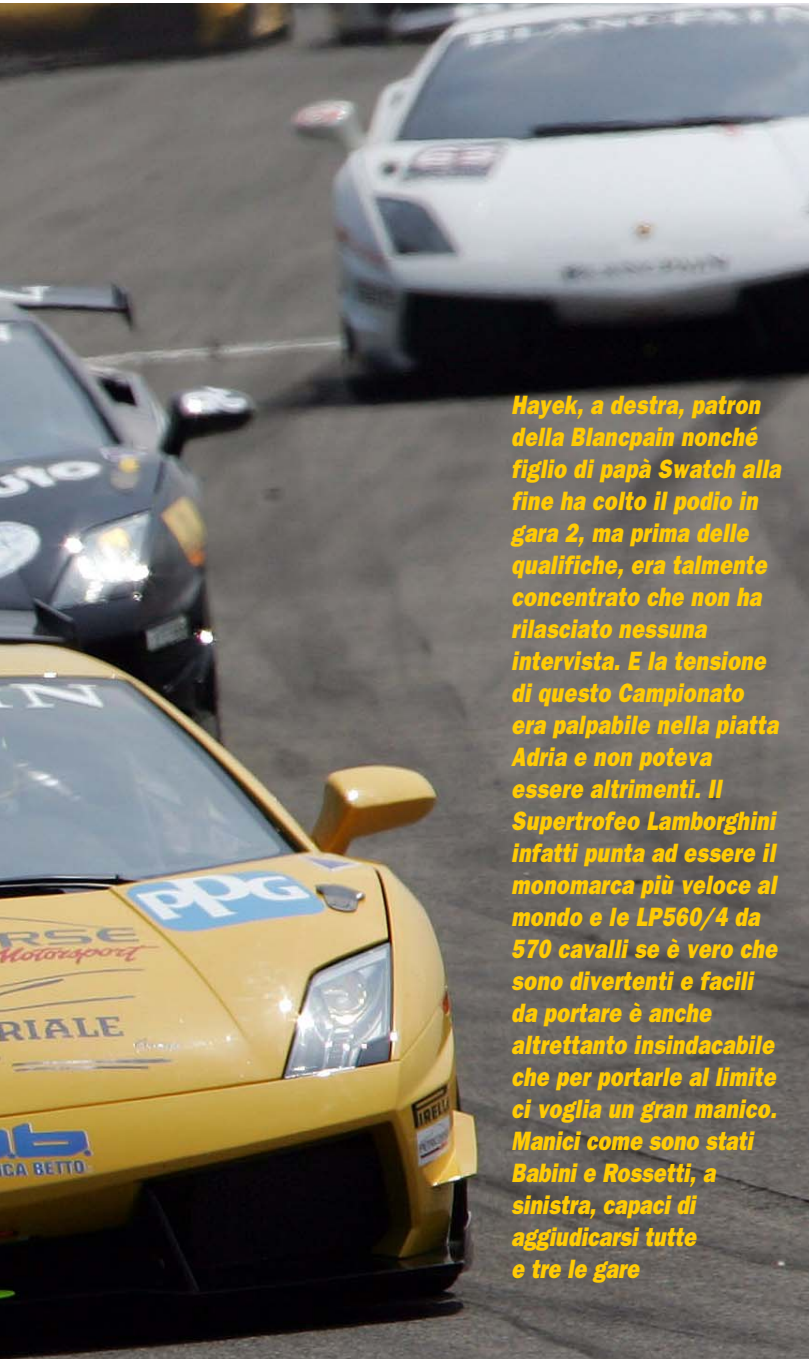
Il pilota del team Automobili Lamborghini Giorgio Sanna ha sorpassato la vettura di Babini e Rossetto portandosi in testa alla gara al secondo giro, creando un notevole distacco con il resto del gruppo. Grazie a una partenza esplosiva Albert von Thurn und Taxis del team Lamborghini Racing Eastern Europe ha recuperato dalla dodicesima

alla terza posizione. Dopo il cambio di pilota, Babini ha sorpassato il compagno di squadra di von Thurn und Taxis, Jarek Janiš, portandosi in seconda posizione prima di ridurre il distacco dal leader della gara, Giorgio Sanna. Al penultimo giro Sanna è retrocesso in quarta posizione. Sorpassando Sanna, Babini è andato dritto verso la vittoria, seguito da Erik Janiš e Michael Scheu-

blein in seconda posizione e Jerek Janiš e von Thurn und Taxis a chiudere il gruppo vincente.

Seconda gara

Essendosi aggiudicato la vittoria nella prima gara, Babini è partito in pole nella seconda e ha condotto un'eccellente prima parte, permettendo al compagno di squadra Rossetto di con-



Hayek, a destra, patron della Blancpain nonché figlio di papà Swatch alla fine ha colto il podio in gara 2, ma prima delle qualifiche, era talmente concentrato che non ha rilasciato nessuna intervista. E la tensione di questo Campionato era palpabile nella piazza Adria e non poteva essere altrimenti. Il Supertrofeo Lamborghini infatti punta ad essere il monomarca più veloce al mondo e le LP560/4 da 570 cavalli se è vero che sono divertenti e facili da portare è anche altrettanto insindacabile che per portarle al limite ci voglia un gran manico. Manici come sono stati Babini e Rossetti, a sinistra, capaci di aggiudicarsi tutte e tre le gare

centrarsi nel mantenere la loro posizione. Alexander Frei e Jonathan Cochet del team Autovitesse hanno concluso la gara in seconda posizione dopo essere partiti settimi, seguiti da Peter Kox e dal suo compagno di squadra Hayek in terza posizione.

Terza gara

Il weekend di Babini e Rossetto si è concluso con un'altra vitto-

ria, nonostante diversi piloti si siano contesi la testa della corsa. L'entrata della safety car nelle ultime fasi della gara, a causa di un testacoda di Werndel, ha riunito il gruppo permettendo a Babini di rimontare dalla terza alla prima posizione. Erik Janiš e Michael Schaublein hanno tagliato il traguardo in seconda posizione, seguiti da von Thurn und Taxis e Jerek Janiš.

L'ordine di arrivo di gara 1, sabato 16 maggio 2008

1. Babini/Rossetto - Petri Corse - 22 giri in 30'21"805
2. Janiš/Scheublein - Lamborghini Racing Eastern Europe - a 3"262
3. Von Thurn und Taxis/Janiš, Lamborghini Racing Eastern Europe - a 5"693
4. Sanna - Automobili Lamborghini - a 8"004
5. Piccioli/Amaduzzi - Bonaldi Racing - a 11"915
6. Bellini - Bonaldi Racing - a 20"944
7. Frei/Cochet - Autovitesse - a 21"242
8. Hayek/Kox - Reiter Engineering - a 25"007
9. Leimer/Leimer - Autovitesse - 58"785
10. Grassi/Gardelli - Petri Corse - a 1 giro
11. Apicella/Basetti - Petri Corse - a 1 giro
12. Alzen/Winter - Lamborghini München Team Holzer - a 3 giri

Ritirati:

Morley/Werndel - Lechner Racing
Dijkstra/van de Zwaan - Schoolmaster

L'ordine di arrivo di gara 2, sabato 16 maggio 2008

1. Babini/Rossetto - Petri Corse - 26 giri in 35'35"878
2. Frei/Cochet - Autovitesse - a 6"100
3. Hayek/Kox - Reiter Engineering - a 13"646
4. Von Thurn und Taxis/Janiš - Lamborghini Racing Eastern Europe - a 14"917
5. Sanna - Automobili Lamborghini - a 20"164
6. Bellini - Bonaldi Racing - a 23"526
7. Piccioli/Amaduzzi - Bonaldi Racing - a 27"974
8. Fasanetto/Moccia - Automobili Lamborghini - a 29"423
9. Janiš/Scheublein - Lamborghini Racing Eastern Europe - a 29"725
10. Alzen/Winter - Lamborghini München Team Holzer - a 30"097
11. Morley/Werndel - Lechner Racing - a 53"157
12. Dijkstra/van de Zwaan - Schoolmaster - a 1'13"666
13. Apicella/Basetti - Petri Corse - a 2 giri
14. Leimer/Leimer - Autovitesse - a 2 giri
15. Grassi/Gardelli - Petri Corse - a 7 giri



L'ordine di arrivo di gara 3, sabato 16 maggio 2008

1. Babini/Rossetto - Petri Corse - 25 giri in 35'02"972
2. Janiš/Scheublein - Lamborghini Racing Eastern Europe - a 3"880
3. Von Thurn und Taxis/Janiš - Lamborghini Racing Eastern Europe - a 4"171
4. Hayek/Kox - Reiter Engineering - a 4"236
5. Frei/Cochet - Autovitesse - a 4"800
6. Fasanetto/Moccia - Automobili Lamborghini - a 10"009
7. Bellini - Bonaldi Racing - a 10"638
8. Grassi/Gardelli - Petri Corse - a 11"094
9. Leimer/Leimer - Autovitesse - a 17"424
10. Apicella/Basetti - Petri Corse - a 1 giro
11. Alzen/Winter - Lamborghini München Team Holzer - a 2 giri
12. Piccioli/Amaduzzi - Bonaldi Racing - a 2 giri
13. Sanna - Automobili Lamborghini - a 3 giri
14. Morley/Werndel - Lechner Racing - a 7 giri

Ritirati:

Dijkstra/van de Zwaan - Schoolmaster



La stella è Stewart

di Marco Cortesi
Photo 4

Prima vittoria da pilota/team manager per Tony Stewart. Il due volte campione Cup si è infatti aggiudicato l'All-Star Race di Charlotte nel nord Carolina, battendo con un perentorio sorpasso all'interno Matt Kenseth nei giri finali. Oltre ad un successo meritato nelle fasi finali con una bella rimonta dal sesto posto, Stewart avrà la soddisfazione, decisamente più venale, del premio da un milione di dollari riservato al vincitore.

Kenseth, afflitto negli ultimi giri da problemi di sottoster-

zo, ha poi chiuso al secondo posto davanti a Kurt Busch, mentre Denny Hamlin e Carl Edwards hanno completato la top-five. Dietro a Mark Martin, sesto, si è piazzato Kyle Busch: il pilota di Las Vegas si è portato nelle zone alte

della classifica con il cambio di due sole gomme, vincendo il secondo segmento di gara. Dopo una serie di bei restart, è però rimasto coinvolto in una toccata con, finito violentemente a muro. Stessa sorte anche per Jimmie

Johnson, toccato da Hamlin. Nottata positiva invece per Joey Logano. Conquistato l'accesso alla gara dei campioni tramite il voto popolare, il diciottenne di casa Gibbs Racing ha chiuso all'ottavo posto, confermando un miglioramento costante dopo un inizio campionato difficilissimo.

Emozioni altalenanti invece per Sam Hornish. Vincitore per la prima volta in NASCAR nella Sprint Showdown, gara di qualificazione (che ha promosso nell'All-Star anche Jamie McMurray), il tre volte campione IndyCar è rimasto coinvolto in un contatto con Greg Biffle.

MOMENTO CLOU

Tony Stewart attacca, Matt Kenseth soffre per il sottosterzo e non riesce a chiudere la porta. Il rivale si infila, ringrazia, ed incassa il milione di dollari riservato al vincitore



**L'ordine di arrivo,
sabato 16 maggio 2009**

- 1 - Tony Stewart (Chevrolet) - Stewart-Haas - 100
- 2 - Matt Kenseth (Ford) - Roush - 100
- 3 - Kurt Busch (Dodge) - Penske - 100
- 4 - Denny Hamlin (Toyota) - Gibbs - 100
- 5 - Carl Edwards (Ford) - Roush - 100
- 6 - Mark Martin (Chevrolet) - Hendrick - 100
- 7 - Kyle Busch (Toyota) - Gibbs - 100
- 8 - Joey Logano (Toyota) - Gibbs - 100
- 9 - Jamie McMurray (Ford) - Roush - 100
- 10 - Dale Earnhardt Jr (Chevrolet) - DEI/Ganassi - 100,
- 11 - Bobby Labonte (Ford) - HOF - 100
- 12 - Clint Bowyer (Chevrolet) - Childress - 100
- 13 - Jimmie Johnson (Chevrolet) - Hendrick - 100
- 14 - Kasey Kahne (Dodge) - RPM - 100
- 15 - Kevin Harvick (Chevrolet) - Childress - 100
- 16 - Sam Hornish Jr (Dodge) - Penske - 100
- 17 - Brad Keselowski (Chevrolet) - Phoenix - 100
- 18 - Ryan Newman (Chevrolet) - Penske - 93
- 19 - Jeff Gordon (Chevrolet) - Hendrick - 92
- 20 - Jeff Burton (Chevrolet) - Childress - 85





Fogarty attacca, Angelelli è terzo

Seconda vittoria stagionale per Fogarty-Gurney a Laguna Seca con la Riley-Pontiac del team Stallings e brillante terzo posto di Max Angelelli con la Dallara. La corsa si è decisa nel finale, come ormai avviene puntualmente nella Grand Am quando Fogarty al giro 84 ha superato Pruett di forza, in quel momento al comando. Ma ricapitoliamo quanto avvenuto sul circuito californiano. Frisselle ha guidato la corsa nelle prime fasi sorprendendo il poleman Rojas, ma l'americano del team Suntrust dopo 45 minuti ha lasciato la Dallara-Ford ad Angelelli che poi non l'ha più mollata nelle restanti due ore. Rojas ha quindi condotto agevolmente la corsa dal 28° al 64° giro quando è rientrato in pit-lane cedendo la Riley-Lexus di Ganassi a Pruett. Ma questi non aveva lo stesso passo del compagno messicano. Al 66° giro, Pruett aveva 7" su Fogarty seguito a sua volta da Bernhard, Frisselle (fratello del pilota Suntrust), Angelelli, Valian-

te, Negri. Al 75°, Fogarty aveva ridotto a 2"3 lo svantaggio da Pruett e infine una safety-car per recuperare una vettura GT ha azzerato i distacchi. Al restart, Bernhard è partito come una furia superando alcune vetture GT prima della linea del traguardo poi si è buttato all'interno di Fogarty, che aveva meno velocità per avere rispettato le "consegne". Il tedesco è stato punito con un drive-through. Disappunto nel team Penske per-

ché Bernhard sembrava facilmente avviato a raggiungere il leader Pruett. Il pilota di Ganassi ha cercato di contenere Fogarty il più possibile finché, all'84° giro, nel tratto che porta al Cavatappi, la rossa Riley del team Stallings ha avuto la meglio su quella biancoazzurra di Ganassi. Pruett non ha abbozzato una reazione e Fogarty ha avuto vita facile. Dietro invece, la lotta era assoluta. Primo attore, Angelelli. Il pilota italiano, risalito dalla

decima alla quinta posizione grazie anche ai vari pit-stop dei rivali e alla safety-car, ha effettuato un ottimo sorpasso alla prima curva su Valiante. Il suo ex compagno di squadra ha tentato di sorprenderlo dopo qualche curva, approfittando di un doppiaggio, ma è arrivato lungo ed ha cozzato sulla fiancata della Dallara di Angelelli. Il quale ha dovuto fare una divagazione nella sabbia, come Valiante, ma ha mantenuto il quarto posto. Con la Dallara non più performante come prima, Angelelli non si è abbattuto e complice un'altra safety-car (87° giro), si è ritrovato in grado di attaccare Frisselle. Alla ripartenza, Max ha perso il contatto con l'americano, salvo poi riavvicinarlo al 97° giro e superarlo alla prima curva con decisione una tornata dopo. Sembrava che Angelelli potesse riuscire a passare anche Pruett, ma i rischi erano elevati e le gomme ormai finite. Vittoria quindi di Fogarty davanti a Pruett e Angelelli, ora terzo in campionato.





La Riley dei vincitori Fogarty-Gurney

L'ordine di arrivo, domenica 17 maggio 2009

- 1 - Fogarty-Gurney (Riley-Pontiac) - Stallings - 106 giri 2.45'
- 2 - Pruett-Rojas (Riley-Lexus) - Ganassi - 7"228
- 3 - Angelelli-Frisselle (Dallara-Ford) - Suntrust - 8"362
- 4 - Frisselle-Wilkins (Riley-Ford) - AIM - 11"780
- 5 - Negri-Patterson (Riley-Ford) - Shank - 12"882
- 6 - Bernhard-Dumas (Riley-Porsche) - Penske - 13"386
- 7 - Valiante-Pew (Riley-Ford) - Shank - 25"016
- 8 - Donohue-Law (Riley-Porsche) - Brumos - 25"963
- 9 - Bouchut-Tucker (Riley-BMW) - Supercar - 1 giro
- 10 - Lester-Manning (Riley-BMW) - Orbit - 1 giro
- 11 - Gidley-Jaeger (Dallara-Ford) - Doran - 1 giro
- 12 - Finlay-Wallace (Crawford-Pontiac) - Childress/Howard - 3 giri

Il campionato

- 1.Fogarty-Gurney 119; 2.Donohue-Law 111; 3.Angelelli-Frisselle 108; 4.Pruett-Rojas 105; 5.Dumas-Bernhard 104



Pruett, a destra, cerca di contenere la Dallara di Angelelli e la Riley di Fogarty. Sotto, la Riley di Bernhard

MOMENTO CLOU

Bernhard è velocissimo, ma al restart da una situazione di safety-car supera alcune vetture GT doppiate prima della linea del traguardo e alla prima curva ha la meglio su Fogarty portandosi 2°. Sembra facile per lui andare a prendere Pruett e vincere, ma viene punito con un drive through. Fogarty allora va alla caccia di Pruett lo passa all'84° giro e vince





Le Acura passeg

Una passeggiata a Tooele. Questa si è rivelata per Gil De Ferran e Simon Pagenaud la quarta prova del campionato American Le Mans Series. Senza rivali per 103 giri, De Ferran e Pagenaud si sono limitati a viaggiare di conserva, anche se l'altra Acura, del team Highcroft, era pronta a cogliere un errore o una defaillance tecnica dell'equipaggio partito dalla pole. De Ferran, dopo la pole conquistata dal compagno Pagenaud, ha preso il via e subito ha inflitto un distacco di 1" al giro, anche più, a Scott Sharp, bloccato nelle primissime fasi dalla Lola Intersport, favorita dal motore turbocompresso e dall'elevata altitudine.

Dopo i primi venti passaggi, il brasiliano aveva 24" di vantaggio sull'americano mentre gli altri erano già dispersi, a oltre un giro.

Gli "altri" erano capitanati dalla Lola B09-Mazda di Dyson-Smith, finalmente in grado di combattere per la leadership in LMP2, poi Marino Franchitti-Leitzinger e la Ginetta dotata di Kers e condotta Mowlem-Johansson. Unico risultato per il Corsa Motorsports, aver combattuto ad armi pari contro le più veloci LMP2 (pur portando in pista una LMP1). Dopo il cambio piloti, la musica non è cambiata. Anzi, per gli inseguitori è peggiorata. Pagenaud ha allargato il diva-

rio da David Brabham portandolo sul traguardo a 1'13". Dietro si è fatto largo la Acura LMP2 di Fernandez-Diaz che ha avuto la meglio sulle Lola di Dyson: quella di Smith-Dyson ha perso tempo per problemi elettrici, quella di Franchitti-Leitzinger ha chiuso quarta. In GT2, dominio Porsche con i soliti Bergmeister-Long che hanno battuto Lieb-Henzler. Terza a un giro, la Ferrari Risi di Kaffer-Melo, spedita in testacoda al via dalla BMW M3 di Milner. Da rilevare l'inusuale successo, tra le Porsche GT3 invitate dall'organizzazione per rimpolpare la griglia, del duo marito e moglie composto da Martin e Melanie Snow.



L'ordine di arrivo, domenica 17 maggio 2009

- 1 - De Ferran-Pagenaud (Acura ARX-02a) - De Ferran - 103 giri
- 2 - Sharp-Brabham (Acura ARX-02a) - Highcroft - 103
- 3 - Diaz-Fernandez (Acura ARX-01b) - Fernandez - 100
- 4 - M.Franchitti-Leitzinger (Lola B09-Mazda) - Dyson - 100
- 5 - Field-Field-Ducote (Lola B06-AER) - Intersport - 93
- 6 - Dyson-Smith (Lola B09-Mazda) - Dyson - 92
- 7 - Bergmeister-Long (Porsche 997) - Flying Lizard - 90
- 8 - Lieb-Henzler (Porsche 997) - Farnbacher - 90
- 9 - Kaffer-Melo (Ferrari 430) - Risi - 89
- 10 - James-Farnbacher (Panoz Esperante) - Panoz - 89
- 11 - Pastorelli-Stuck (Porsche 997) - Vici - 88
- 12 - Van Overbeek-Neiman (Porsche 997) - Flying Lizard - 87
- 13 - Mowlem-Johansson (Ginetta-Zytek) - Corsa - 87
- 14 - Milner-D.Muller (BMW E92 M3) - Rahal - 85
- 15 - Auberlen-Hand (BMW E92 M3) - Rahal - 83

Campionato Piloti GT2

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

*Nella foto grande la Acura
dei vincitori
De Ferran-Pagenaud.
Sotto, la vettura "gemella"
di Sharp-Brabham*

giano



John Andretti rush vincente

di Marco Cortesi

È stato al cardiopalma il gran finale delle qualifiche per la 93esima Indy 500. In un rush mai visto nell'ultimo decennio, John Andretti (**nella foto**), ha conquistato un posto a spese di Ryan Hunter-Reay con solo 10 minuti alla conclusione del Bump Day, prendendosi enormi rischi con un'ala posteriore scarica e traiettorie vicinissime alla parte interna della pista. L'americano di casa Vision ha però risposto prontamente, lasciando fuori il pilota che in quel momento aveva la media peggiore: Alex Tagliani. Disastro per il Conquest Racing, che considerava sicura la ventiseiesima posizione a quota 220,543 miglia orarie (354,9 km/h), e che si è presentato all'uscita box troppo tardi per cercare un miglioramento.

Decisive sono risultate in questo senso le decisioni prese da Mike Conway, Tomas Scheckter, Ernesto Viso, Nelson Philippe e Milka Duno che, per mettersi al sicuro, hanno ribadito le proprie prestazioni favorite dalle condizioni meteo migliori rispetto a sabato, lasciando "scoperto" il canadese. Tagliani sarà comunque al via: primo rappresentante della squadra, anche a livello di sponsor, e rimasto escluso per un errore tattico, a lui verrà assegnata la vettura di Junqueira (a Indy sono le vetture che si qualificano, non i piloti), che partecipava nonostante un budget estremamente ridotto.

Sicuri dalla giornata precedente erano Robert Doornbos, velocissimo al ritorno dopo i due incidenti della settimana precedente, così come Townsend Bell, ottimo sulla terza Dallara KV, ed Oriol Servià per il Dale Coyne Racing. In quello che si presenta come il terzo schieramento più compatto della storia mancherà anche Buddy Lazier. Il miracolo compiuto lo scorso anno dal primo vincitore dell'era IRL non è andato nemmeno vicino a verificarsi: devastante per la vettura schierata dal team Hemelgran è stato l'alto livello del gruppo di coda, con una "quota salvezza" superiore alla barriera psicologica delle 220 miglia. Nessun vero tentativo nemmeno per Stanton Barrett, che non è riuscito nemmeno in uno dei propri giri a prodursi in un risultato sufficiente





Lo schieramento di partenza

1. Fila

Helio Castroneves - Penske - 361,884 kmh (224.864 mph)

Ryan Briscoe - Penske - 360,627

Dario Franchitti - Ganassi - 360,509

2. Fila

Graham Rahal - Newman/Haas/Lanigan - 360,419

Scott Dixon - Ganassi - 360,279

Tony Kanaan - Andretti Green - 359,869

3. Fila

Mario Moraes - KV - 359,416

Marco Andretti - Andretti Green - 359,067

Will Power - Penske - 358,929

4. Fila

Danica Patrick - Andretti Green - 358,694

Alex Lloyd - Schmidt/Ganassi - 358,275

Raphael Matos - Luczo Dragon - 359,574

5. Fila

Paul Tracy - KV - 359,062

Vitor Meira - Foyt - 358,971

Justin Wilson - Coyne - 358,728

6. Fila

Hideki Mutoh - Andretti Green - 358,570

Ed Carpenter - Vision - 358,530

Dan Wheldon - Panther - 358,525

8. Fila

AJ Foyt IV - Foyt - 358,217

Scott Sharp - Panther - 357,535

Sarah Fisher - Fisher - 357,406

9. Fila

Davey Hamilton - Dreyer & Reinbold - 357,204

Robert Doornbos - Newman/Haas/Lanigan - 356,779

Townsend Bell - KV - 355,979

10. Fila

Oriol Servia - Rahal Letterman - 355,639

Tomas Scheckter - Coyne - 356,463

Mike Conway - Dreyer & Reinbold - 356,336

12. Fila

John Andretti - Dreyer & Reinbold - 356,174

EJ Viso - HVM - 355,929

Bruno Junqueira - Conquest - 355,850

13. Fila

Milka Duno - Dreyer & Reinbold - 355,836

Nelson Philippe - HVM - 355,269

Ryan Hunter-Reay - Vision - 355,016

Raggiunta

di Massimo Costa

A fatica, ma ce l'hanno fatta. La World Series Renault ha raggiunto il tetto massimo delle monoposto ammesse: 26. Sembrava una impresa impossibile alla vigilia della prima prova stagionale di Barcellona quando vi era lo spettro di non avere più di 18 vetture sullo schieramento di partenza. Invece, proprio alla vigilia della tappa spagnola si è arrivati a quota 23, la stessa di Spa. A cambiare la situazione è stato l'arrivo di una nuova squadra, la SG Formula di Stephan Guerin che ha rilevato le due Dallara rimaste inoperose del team KTR. Una mossa decisiva. Inoltre, la RC Motorsport per Monte Carlo si è accordata con Filip Salaquarda ed ecco che si è arrivati al numero magico di 26. Ma non è tutto rose e fiori. La situazione potrebbe già variare a Budapest, a metà giugno. Alcuni accordi stipulati tra team e piloti sono infatti limitati alla sola gara monegasca. Ci sarà ancora da lavorare sodo per trovare solidità, quest'anno una parola difficile per molte categorie, travolte dalla crisi economica. Tornando a Monte Carlo, le novità sono le seguenti: Stefano Coletti rimpiazza Frankie Provenzano alla Prema, Mihai Marinescu ritorna sulla Dallara della Interwetten dopo averla lasciata a Tobias Hegewald per la prova di Spa, John Martin e Max Chilton debuttano con Comtec, Filip Salaquarda debutta con RC, mentre la nuova SG Formula si avvarrà di Anton Nebilitskiy che ha lasciato Comtec e del rookie Jules Bianchi, già protagonista della F.3 europea.

la quota 26



Questi gli iscritti

Tech 1

Brendon Hartley - Charles Pic

Ultimate

Greg Mansell - Miguel Molina

P1 Motorsport

James Walker - Daniil Move

Prema

Julian Leal - Stefano Coletti

Carlin

Oliver Turvey - Jaime Alguersuari

Draco

Bertrand Baguette - Marco Barba

Interwetten

Mihai Marinescu - Adrian Zaugg

Comtec

John Martin - Max Chilton

Fortec

Fairuz Fauzy - Sten Pentus

Epsilon Euskadi

Adrian Valles - Chris Van der Drift

Pons

Marcos Martinez - Federico Leo

SG Formula

Anton Neblitskiy - Jules Bianchi

RC Motorsport

Filip Salaquarda - Pasquale Di Sabatino

Onidi prepara la rivincita



La prima gara del week end Euroseries 3000 di Portimao è andata a Pastor Maldonado. Il pilota venezuelano del Teamcraft Motorsport, che partiva dalla prima fila al fianco del poleman Bonanomi, nelle prime fasi di gara non era eccessivamente incisivo tanto da farsi superare anche da Onidi che nei primi passaggi si inseriva in seconda posizione alle spalle di Bonanomi. Il gruppetto di testa, guidato dal pilota italiano del Bull Racing Motorsport, vedeva accodarsi anche Gonzales che attaccava con successo Onidi riuscendo a conquistare la seconda posizione. Proprio Onidi però, nel tentativo di superare Gonzales, lo tamponava e per entrambi la corsa finiva lì. Maldonado invece dimostrava di avere qualcosa in più degli avversari che lo precedevano e si portava nella scia di Bonanomi con il quale ingaggiava un bel duello. L'italiano resisteva bene ma ad un certo punto dove-

va cedere alla pressione del venezuelano che conquistava la prima posizione allungando con decisione. Bonanomi invece faceva la sua gara mantenendo la seconda posizione senza mai preoccuparsi di Fabrizio Crestani, autore di una eccellente partenza e poi terzo sotto la bandiera a scacchi. Quarto era Nunes che precedeva Herck e Clivio Piccione, autore quest'ultimo del giro veloce della gara con il tempo di 1'34.507.

Gara 2

Fabio Onidi, già protagonista della categoria nel 2008, ha invece conquistato il successo nella seconda gara. L'italiano, che ha riportato al successo il Team Fisichella Motorsport International, ha preceduto al traguardo il britannico Will Brat (Emiliodevillota.com Motorsport) e il connazionale Fabrizio Crestani (Tp Formula). È stata una gara appassionante, ric-

ca di confronti serrati e di spettacolo soprattutto nelle prime tornate dove, già dopo poche curve, Pastor Maldonado, vincitore di gara 1, e Marco Bonanomi, finivano fuori pista con il venezuelano che rovinava l'alettone anteriore della sua Lola. In testa si portava subito Will Bratt seguito da Herck e dal nostro Onidi che con un bel guizzo si portava al secondo posto all'inseguimento del leader. L'italiano del team Fisichella provava subito l'affondo nei confronti del leader il quale provava a resistere, ma poi doveva cedergli il passo. Onidi con un bel sorpasso si portava al comando, ma Bratt non mollava la presa mantenendosi ad una distanza mai superiore ai due secondi. Intanto Maldonado rientrava ai box per cambiare il musetto.

Nel gruppo degli inseguitori invece si accendeva la bagarre e nella concitazione dei sorpassi Nunes e Gonzales venivano a contatto rovinando entrambe le

monoposto. Chi approfittava del parapiglia era Fabrizio Crestani che trovava il varco per districarsi dal gruppetto in lotta portandosi all'inseguimento di Herck. Passata la metà della gara è ancora Crestani a mettersi in luce avvicinandosi progressivamente a Herck superandolo poi in scioltezza andando così a conquistare la terza posizione. Onidi in testa commetteva un piccolo errore permettendo a Bratt di avvicinarsi, ma l'italiano ristabiliva subito le distanze tenendo a bada l'inseguitore fino alla bandiera a scacchi. Anche Crestani si dava un gran da fare avvicinandosi a Herck nelle ultime fasi di gara senza però riuscire nel sorpasso mentre più indietro si metteva in bella evidenza anche Clivio Piccione che alla fine concludeva al quinto posto davanti a Rodriguez. Ottima anche la prova di Maldonado, tagliato fuori dalla lotta per le prime posizioni, ma comunque autore del giro più veloce.



L'ordine di arrivo di gara 1, sabato 16 maggio 2009

- 1 - Pastor Maldonado - Craft - 15 giri 23'55"522
- 2 - Marco Bonanomi - Bull - 6"258
- 3 - Fabrizio Crestani - TP - 14"877
- 4 - Diego Nunes - Lazarus - 15"922
- 5 - Michael Herck - Lazarus - 17"022
- 6 - Clivio Piccione - TP - 20"858
- 7 - Fabio Onidi - FMSI - 1 giro

Giro più veloce: Clivio Piccione 1'34"507

Ritirati

- 12° giro - Will Bratt
- 5° giro - Rodolfo Gonzales
- 0 giri - Roldan Rodriguez
- 0 giri - Juan Carlos Sistos

L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 17 maggio 2009

- 1 - Fabio Onidi - FMSI - 20 giri 31'41"842
- 2 - Will Bratt - De Villota - 0"845
- 3 - Fabrizio Crestani - TP - 1"523
- 4 - Clivio Piccione - TP - 3"899
- 5 - Michael Herck - Lazarus - 11"138
- 6 - Roldan Rodriguez - FMSI - 11"688
- 7 - Diego Nunes - Lazarus - 21"959
- 8 - Juan Carlos Sistos - Bull - 45"983
- 9 - Marco Bonanomi - Bull - 55"786
- 10 - Pastor Maldonado - Craft - 1 giro
- 11 - Rodolfo Gonzales - FMSI - 1 giro

Giro più veloce: Clivio Piccione 1'33"594

Il campionato

1. Maldonado, Crestani 10; 3. Bonanomi 9; 4. Onidi, Piccione 8; 6. Bratt, Herck 6; 8. Nunes 5; 9. Rodriguez 1.

MOMENTO CLOU - Gara 1

Il contatto tra Onidi e Gonzales ha agevolato il recupero di Maldonado che dalla pole era scivolato al quarto posto. Ritrovatosi secondo, il venezuelano ha poi sferrato il suo attacco a Bonanomi andando a vincere



Fabrizio Crestani



Marco Bonanomi



Pastor Maldonado

MOMENTO CLOU - Gara 2

Il confronto Bratt e Onidi si è risolto a favore del pilota italiano che poi ha anche commesso un piccolo errore permettendo all'inglese di avvicinarsi. Ma Onidi ha ben controllato la situazione



I francesi all'attacco

L'ordine di arrivo, domenica 17 maggio 2009

- 1 - Loic Duval (Swift-Honda) - Nakajima - 43 giri 1.26'44"751
- 2 - Benoit Treluyer (Swift-Toyota) - Impul - 1.27'05"356
- 3 - Andre Lotterer (Swift-Toyota) - Tom's - 1.27'21"348
- 4 - Kohei Hirate (Swift-Toyota) - Impul - 1.27'31"365
- 5 - Koudai Tsukakoshi (Swift-Honda) - HFDP - 1.27'39"067
- 6 - Richard Lyons (Swift-Honda) - Dandelion - 1.27'52"638
- 7 - Takuya Izawa (Swift-Honda) - Dandelion - 1.28'02"823
- 8 - Hiroaki Ishiura (Swift-Toyota) - LeMans - 1 giro
- 9 - Keisuke Kunimoto (Swift-Toyota) - LeMans - 3 giri

Giro più veloce: Loic Duval 1'58"144

Ritirati

- 19° giro - Kazuya Oshima
- 16° giro - Yuji Tachikawa
- 16° giro - Takashi Kogure
- 6° giro - Tsugio Matsuda

Il campionato

- 1. Treluyer 19; 2. Duval 15; 3. Hirate 12; 4. Izawa 10; 5. Tsukakoshi 7.

Tempo incerto a Suzuka per la seconda prova del campionato di Formula Nippon. Se la qualifica si era disputata con pista bagnata, domenica mattina il warm-up si è svolto con pista asciutta e tutti i piloti ne hanno approfittato per preparare un set-up accettabile per quelle condizioni. Ma pochi istanti prima del via, ha ricominciato a cadere la pioggia. Benoit Treluyer e Loic Duval sono stati i protagonisti della corsa. Il poleman della Impul ha condotto la prima parte della gara, ma poi si è dovuto arrendere al connazionale Duval del team Nakajima. Una bella sfida che ha coinvolto i motoristi, Toyota e Honda, con questi ultimi usciti vincitori dal confronto. Al terzo posto un altro pilota europeo, Andre Lotterer, che scattava dalla prima fila ma non è riuscito a concretizzare. Primo dei piloti giapponesi, Kohei Hirate, vincitore della prima prova di Fuji.

Hirate ha ottenuto il quarto posto ed ora è terzo nella classifica generale che vede al comando i due transalpini Treluyer (19 punti) e Duval (15). Prosegue invece il momento nero del due volte campione Tsugio Matsuda, ritiratosi al 6° giro.

Andre Lotterer



F.3 Japan

Ericsson si fa vedere

Lo svedese Marcus Ericsson al volante della Dallara-Toyota del team Tom's ha conquistato il primo successo nella F.3 giapponese. Lo ha fatto in gara 1 a Suzuka, teatro del terzo appuntamento 2009.. Ericsson conquista la vittoria precedendo i compagni di squadra Takuto Iguchi e Yuji Kunimoto, regalando al team Tom's l'ennesimo podio monocromatico. Ai piedi del questo, chiude Hironobu Yasuda, che al termine di una qualifica difficile riporta nelle zone alte della classifica la Dallara 309 con propulsore Nissan del team Three Bond. Quinta posizione per l'italo-giapponese Kei Cozzolino, unico con motore Honda in questo campionato, che completa un'altra gara grintosa dopo Okayama. Sul bagnato che ha condizionato la gara, a rimetterci più di tutti è il poleman Alexandre Imperatori, che non riesce a concludere meglio della sesta posizione, pur sempre primo dei piloti della National Class con le monoposto più datate del lotto.

In gara 2, Yuji Kunimoto conquista la prima vittoria del 2009. Dopo essere partito dalla pole position conquistata nella qualifica, il pilota nipponico del team Tom's guida l'ennesima tripletta della sua squadra, guadagnando anche degli importanti punti nella classifica di campionato. Kunimoto ha terminato i 17 giri di gara con meno di un secondo sullo svedese Marcus Ericsson, vincitore della prima manche a Suzuka, e Takuto Iguchi, che ha conquistato le prime tre gare del campionato e pertanto leader di campionato. Sono quindi quattro i piloti che hanno conquistato una vittoria nei primi sei appuntamenti della stagione 2009, e i primi tre piloti in campionato sono distaccati tra loro di soli dieci punti. Buona gara anche per Hironobu Yasuda che conclude ancora una volta ai piedi del podio con la monoposto del team Three Bond, che ha preceduto sotto la bandiera a scacchi Kei Cozzolino, che riesce a mantenere la quarta piazza in campionato con 21 lunghezze. Naoki Yamamoto, settimo assoluto, ha invece vinto la classifica riservata alle monoposto della National Class. Prossimo appuntamento per il campionato nipponico di Formula 3 in data 27 e 28 giugno sulla pista del Fuji.

L'ordine di arrivo di gara 1, domenica 17 maggio 2009

- 1 - Marcus Ericsson (Dallara 308-Toyota) - Tom's - 12 giri in 26'33"905
- 2 - Takuto Iguchi (Dallara 308-Toyota) - Tom's - 1"170
- 3 - Yuji Kunimoto (Dallara 308-Toyota) - Tom's - 7"208
- 4 - Hironobu Yasuda (Dallara 309-Nissan) - Three Bond - 17"125
- 5 - Kei Cozzolino (Dallara 308-Mugen) - Toda - 22"769
- 6 - Alexandre Imperatori (Dallara 307-Toyota) - Achievement by KCMG - 24"771
- 7 - Kimiya Sato (Dallara 306-Toyota) - Nova - 25"588
- 8 - Naoki Yamamoto (Dallara 307-Toyota) - HFDP - 28"159
- 9 - Katumasa Chiyo (Dallara 306-Toyota) - Nova - 34"868
- 10 - Yoshitaka Kuroda (Dallara 307-Toyota) - Achievement by KCMG - 35"287
- 11 - Takashi Kobayashi (Dallara 307-Toyota) - HFDP - 41"044
- 12 - Yui Sekiguchi (Dallara 307-Toyota) - AIM Sports - 1'01"380
- 13 - Hiroshi Koizumi (Dallara 306-Toyota) - CMS - 1'10"827

Ritirati

- 4 giri - Katsuaki Kubota
3 giri - Koki Saga

Non partito

Yuki Iwasaki

Giro veloce: Yuji Kunimoto 2'10"189

L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 17 maggio 2009

- 1 - Yuji Kunimoto (Dallara 308-Toyota) - Tom's - 17 giri in 32'46"944
- 2 - Marcus Ericsson (Dallara 308-Toyota) - Tom's - 0"908
- 3 - Takuto Iguchi (Dallara 308-Toyota) - Tom's - 1"373
- 4 - Hironobu Yasuda (Dallara 309-Nissan) - Three Bond - 16"862
- 5 - Kei Cozzolino (Dallara 308-Mugen) - Toda - 17"337
- 6 - Koki Saga (Dallara 308-Toyota) - Le Beausset - 17"555
- 7 - Naoki Yamamoto (Dallara 307-Toyota) - HFDP - 44"283
- 8 - Katumasa Chiyo (Dallara 306-Toyota) - Nova - 53"344
- 9 - Alexandre Imperatori (Dallara 307-Toyota) - Achievement by KCMG - 53"383
- 10 - Takashi Kobayashi (Dallara 307-Toyota) - HFDP - 55"285
- 11 - Kimiya Sato (Dallara 306-Toyota) - Nova - 56"609
- 12 - Yoshitaka Kuroda (Dallara 307-Toyota) - Achievement by KCMG - 1'09"013
- 13 - Katsuaki Kubota (Dallara 306-Toyota) - Hanashina - 1 giro
- 14 - Yui Sekiguchi (Dallara 307-Toyota) - AIM Sports - 1 giro

Ritirato

6 giri - Hiroshi Koizumi

Non partito

Yuki Iwasaki

Giro veloce: Takuto Iguchi (Dallara 308-Toyota) - Tom's - 1'55"005

Il campionato

1. Iguchi 46 punti; 2. Kunimoto 40; 3. Ericsson 36; 4. Cozzolino 21; 5. Yasuda 20; 6. Iwasaki 11; 7. Saga 5.



Benoit Treluyer



Leimer schiacciassi

di Massimo Costa

Chi potrà fermare Fabio Leimer nel corso della stagione della Formula Master? Difficile oggi trovare un valido contendente. Il pilota svizzero ha dominato in qualifica e anche in gara 1 ha fatto il bello e cattivo tempo a Pau, portando la monoposto del team Jenzer sul gradino più alto del podio. Pesante il distacco incassato dal secondo classificato, Vladimir Arabadzhiev del JD Motorsport: 15"891. Leimer ha avuto un unico momento di difficoltà in partenza, quando non si è mosso repentinamente. Josef Kral, al suo fianco, ha cercato di approfittarne, ma quando si è presentata la prima staccata, il ceko ha esagerato arrivando lungo e finendo anzi tempo la corsa contro le gomme. Dopo 2 giri, Leimer aveva già 2"2 su Arabadzhiev e Pal Varhaug che hanno tentato queste posizioni fino al traguardo. Dietro invece, gran bagarre. Lunghissimo, bello e corretto il duello tra Alexander Rossi e Harald Schlegelmilch per la sesta piazza. Alla fine il lettone ha trovato uno spazio al tornantino, nell'unico momento di distrazione del rookie americano (iridato della F.BMW). Ma Rossi era finito in crisi con la vettura ed ha dovuto cedere a Frankie Provenzano. Ci ha provato anche Marcello Puglisi a superare l'americano, ma ha sbagliato il tempo e il momento finendogli rovinosamente contro. Un altro bel duello è stato quello per il quar-

to posto tra Jonathan Kennard (tre anni di F3 inglese alle spalle) e il 16enne Alessandro Kouzkin. L'italiano, con madre russa, della Cram ha fatto vedere il suo muso all'inglese per tutti i 37 giri. Kouzkin non ha mai mollato la presa e con l'istinto del killer ha freddato Kennard all'ultimo giro. Impressionante se consideriamo la giovane età del ragazzo della Cram. Provenzano ha portato a casa un buon 7° posto dopo una qualifica difficile mentre Rossi, ha perso terreno a seguito del contatto con Puglisi. Ritirato Sergey Afanasiev, Patrick Reiterer stava viaggiando in scia a Kouzkin quando alla variante ha commesso un errore ed è finito contro il rail.

Gara 2

Quasi commosso, cantava l'inno italiano Alessandro Kouzkin, tanto per ribadire che il tricolore batte nel suo cuore. A dispetto del cognome, della madre, che da sempre lo accompagna nella sua attività agonistica. Kouzkin o Vita (cognome del padre), ad appena 16 anni e nel weekend del debutto nella Formula Master, ha tagliato per primo il traguardo in gara 2. Vederlo rimbalzare da un marciapiede all'altro delle strade della cittadina francese, e controllare alla perfezione la sua nera Tatuus, è stato un piacere per gli occhi. Kouzkin, che sembra fuoriuscire un po' troppo dall'abitacolo della vettura data la sua altezza, al via si è installato in quarta posizio-

ne, si è ritrovato terzo dopo l'errore di Frankie Provenzano, ha superato con intelligenza Harald Schlegelmilch al tornantino, poi ha compiuto un fantastico sorpasso, stile karting, a Dennis Reiterer. Guadagnando la prima posizione. Kouzkin ha quindi allungato con facilità. Merito di questa vittoria va anche al team Cram di Marcello Rosei che ha sempre creduto nel 16enne pilota di Bologna, allevato fin dallo scorso anno in F.Renault. Bel secondo posto di Dennis Reiterer, che ha saputo sfruttare alla perfezione il vantaggio della griglia di partenza invertita. Da rimarcare l'ennesimo terzo posto di Pal Varhaug, che si conferma una delle più belle realtà della categoria. Non ha potuto dire la sua Fabio Leimer, colpito dalla rottura della prima marcia. Grintoso in gara 1, Alexander Rossi ha ribadito di essere un talento notevole. L'americano campione della F.BMW ha corso con grinta ha ottenuto un bel quarto posto. Buona gara di Marcello Puglisi, sesto al traguardo. Provenzano, come detto sopra, partiva dalla prima fila ed ha gettato al vento una grande occasione. Prima ha sbagliato la posizione in griglia, poi ha tentato un sorpasso tardivo a Reiterer al 3° giro andando a colpire con la sua ruota anteriore destra quella posteriore sinistra di Reiterer, che essendo davanti si è difeso. La gara era appena agli inizi e Provenzano poteva attendere un momento più favorevole per passare l'olandese.



MOMENTO CLOU - Gara 1

Al via, Kral (nr. 3), secondo tempo in prova, scatta bene e affianca il poleman Leimer (nr. 6) all'esterno della prima curva. Ma il pilota ceco mette le ruote sullo sporco, perde la linea giusta e va a cozzare contro le gomme. Leimer è primo e senza problemi allunga con decisione vincendo con facilità



Marcello Puglisi



Alexander Rossi

MOMENTO CLOU - Gara 2

Due i momenti decisivi che segnano la seconda corsa. Kouzkin prima supera Schlegelmilch al tornantino, approfittando di un lungo del lettone, e si installa al secondo posto. Poi va all'attacco del leader Retera e con un sorpasso mozzafiato guadagna la prima posizione

L'ordine di arrivo di gara 1, sabato 16 maggio 2009

- 1 - Fabio Leimer - Jenzer - 37 giri
- 2 - Vladimir Arabadzhev - JD - 15"891
- 3 - Pal Varhaug - Jenzer - 20"880
- 4 - Alessandro Kouzkin - Cram - 36"812
- 5 - Jonathan Kennard - JVA - 37"988
- 6 - Harald Schlegelmilch - Cram - 44"845
- 7 - Frankie Provenzano - Trident - 51"096
- 8 - Dennis Retera - AR - 1'01"208
- 9 - Duncan Tappy - JVA - 1'12"238
- 10 - Alexander Rossi - Hitech - 1 giro
- 11 - Earl Bamber - ADM - 1 giro

Giro più veloce: Fabio Leimer 1'12"628

Ritirati

- 25° giro - Marcello Puglisi
- 21° giro - Kasper Andersen
- 21° giro - Simon Trummer
- 17° giro - Sergey Afanasiev
- 8° giro - Kelvin Snoeks
- 5° giro - Patrick Reiterer
- 0 giri - Josef Kral

L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 17 maggio 2009

- 1 - Alessandro Kouzkin - Cram - 24 giri 29"35"789
- 2 - Dennis Retera - AR - 4"304
- 3 - Pal Varhaug - Jenzer - 6"410
- 4 - Alexander Rossi - Hitech - 8"042
- 5 - Earl Bamber - ADM - 8"634
- 6 - Marcello Puglisi - ADM - 11"993
- 7 - Fabio Leimer - Jenzer - 13"412
- 8 - Simon Trummer - Iris/Jenzer - 19"532
- 9 - Sergey Afanasiev - JD - 19"949
- 10 - Duncan Tappy - JVA - 22"730
- 11 - Kasper Andersen - Hitech - 23"703
- 12 - Kelvin Snoeks - AR - 24"637
- 13 - Josef Kral - JD - 38"931

Giro più veloce: Josef Kral 1'12"251

Ritirati

- 20° giro - Vladimir Arabadzhev
- 19° giro - Harald Schlegelmilch
- 3° giro - Frankie Provenzano
- 1° giro - Patrick Reiterer
- 1° giro - Jonathan Kennard

Il campionato

1. Leimer 13; 2. Kouzkin 11; 3. Varhaug 10; 4. Arabadzhev 8; 5. Retera 6; 6. Kennard 4; 7. Schlegelmilch, Rossi 3; 9. Provenzano, Bamber 2.

È un Kouzkin da

Non viene dalla steppa, ma nelle sue vene scorre veloce il sangue russo. E' cresciuto in Italia e qui vive da sempre col padre Ernesto Vita, ex pilota ed ex costruttore di F.1 con il progetto Life, che durò un soffio. Alessandro Kouzkin che da Roma si è trasferito da tempo a Bologna, è il talento puro che l'Italia cerca da tempo? Quel pilota che arriva e subito mette tutti in riga? Aspettiamo a lanciare proclami frettolosi, ma è certo che il lungo biondino ha quel qualcosa in più che altri non posseggono. Soprattutto se consideriamo che ha appena 16 anni essendo nato il 3 settembre del 1992. Domenica Kouzkin ha vinto la seconda gara della Formula Master a Pau, un difficilissimo tracciato cittadino, con una sicurezza che ha lasciato sbigottito più di un osservatore. Sorpassi intelligenti, come quello su Harald Schlegelmilch, ma anche sorpassi furiosi, al limite, come quello decisivo per la vittoria compiuto su Dennis Reiter. Poi, una guida sciolta, ma determinata, lungo le vie di Pau. Già nella prima corsa comunque, Kouzkin aveva mostrato le proprie qualità catturando un quarto posto significativo. Il suo talento, noto nell'ambiente del karting, aveva iniziato a mostrarsi nella F.Renault Italia nel 2008 e nella più abbordabile F.Renault Svizzera dove aveva centrato successi entrando nella storia come il più giovane vincitore della categoria. Poteva ripetere l'anno in F.Renault, per sfidare i suoi coetanei anche in campo europeo, ma quando ha assaggiato la maggior potenza della Tatuus della Master, non ne è voluto più scendere. Così ha deciso di saltare subito di categoria, rimanendo fedele al team Cram che, grazie all'esperienza di Marcello Rosei, lo sta seguendo con le dovute maniere. Quello che più impressiona di Kouzkin è che a Pau, dove in tanti e più esperti piloti hanno commesso errori o baciato i rail tra prove libere, qualifica e gare, lui ha sempre riportato la sua nera monoposto ai box senza un graffio. Integra. L'inizio è più che promettente, ora non resta che seguirlo con attenzione nelle prossime tappe. Ma intanto possiamo già dire che quella stellina intravista in F.Renault nel 2008, sta luccicando sempre più.

a PAUra



**Così il sedicenne
Kouzkin a Pau**

Libere 1: 13°

Libere 2: 5°

Qualifica: 6°

Gara 1: 4°

Gara 2: 1°





Stefano Coletti

Uragano Coletti

di Massimo Costa

Un avvio rabbioso, una condotta di gara perfetta. Così Stefano Coletti ha aperto la stagione 2009 della F.3 Euro Series vincendo la prima corsa di Hockenheim con la Dallara-Mercedes del team Prema. La seconda gara invece, più lunga della prima come da regolamento, ma con lo schieramento invertito in base all'ordine di arrivo della prima prova, ha visto la vittoria di Jean Karl Vernay con la Dallara-Volkswagen del team Signature. Secondo in qualifica dopo un bel confronto con Sam Bird, Coletti al via della gara 1 ha superato alla prima curva il poleman inglese guadagnando subito la prima posizione. Bird ha poi perso nel giro iniziale anche la seconda piazza a vantaggio di Roberto Merhi. Il trio di testa

ha proceduto così fin sul traguardo: "Ho tirato forte nei primi tre giri, mettendo qualche metro di distanza tra me e Merhi. Poi ho cercato di tenere quel vantaggio, ma non è stato facile, dietro spingevano. Meglio di così non poteva iniziare", ha spiegato Coletti col suo franco-italiano da ispettore Closeau ad Italiaracing. Una vittoria voluta e che parte da lontano quella del pilota di Monte Carlo e del team Prema, che hanno lavorato duramente per raggiungere questi livelli. Grande la soddisfazione di Angelo Rosin che si ritrova in cima alla classifica, primo tra i team con motori Mercedes.

Bella la gara di Merhi del team Manor, che come un mastino non ha mai mollato cercando di mettere il più possibile pressione su Coletti. Al via ha bruciato Mika

Maki, con lui in seconda fila, poi ha trovato il varco per infilare Bird. Deluso il poleman di Mucke, che ha sprecato ogni chance di vittoria al via e nelle prime curve. Il terzo posto gli sta sicuramente stretto. Maki dopo il capolavoro della qualifica (terzo tempo) ha conquistato un bel quarto posto con il motore Volkswagen alle spalle della sua Dallara del team Signature. Tra i delusi certamente anche Jules Bianchi che nelle prime fasi aveva passato Maki salendo quarto, ma il finlandese si è poi ripreso la posizione. Il francese del team ART ha capito che per lui il campionato F.3 europeo non sarà una passeggiata come si pensava. Notevole la gara di Matteo Chinosi (Prema) che da 18° in griglia ha saputo risalire fino al 9° posto finale. Sfortunato il

suo compagno Basil Shaaban, 6° in qualifica, ma spinto fuori nei primi metri di gara. Bravo anche Andrea Caldarelli, costretto a partire 28° e ultimo per un errore del team, nell'inferno del gruppo degli ultimi ha compiuto diversi sorpassi tagliando il traguardo al 15° posto. L'avvio della corsa è stato tormentato. Ci sono state due procedure di partenza: prima ha spento il motore Esteban Gutierrez, poi Valtteri Bottas. Il messicano si è riaccodato ed ha terminato 16°, il finlandese si è ritirato. Attardati già al primo giro Kevin Mirocha, ritirato, e Cesar Ramos, che dopo una sosta ai box ha ripreso finendo 24° ma a 3 giri. Hartley e Ferreira hanno subito un drive through. La seconda gara a Hockenheim, ha invece segnato la vittoria di Jean-Karl Vernay al

MOMENTO CLOU - Gara 1

La prima curva. Coletti, secondo in qualifica non ha avuto esitazioni infilando subito il poleman Bird, poi superato anche da Merhi



Jean Karl Vernay



Il poleman Bird

volante della Dallara-Volkswagen del team Signature. Partito dalla seconda fila, il francese ha superato Atte Mustonen (nella posizione del poleman dopo l'ottavo posto di gara 1) e Christian Vietoris già nel corso del primo giro. Dopo di che, Vernay non è più stato impensierito. Vietoris ha scavalcato Mustonen, poi finito settimo, e si è mantenuto sempre a un secondo da Vernay. Bella la corsa di Jules Bianchi, che da sesto con grande grinta ha recuperato fino al terzo posto finale. Duro il duello con Mika Maki (quarto), che lo ha anche urtato nel posteriore della monoposto, ma senza conseguenze. Stefano Coletti, vincitore di gara 1, da ottavo ha concluso quinto incassando due punti importanti che gli permettono di lasciare Hoc-

kenheim con l'ebbrezza del primo posto in classifica generale. L'ultimo punto a disposizione è andato a Sam Bird, sesto e comunque autore di un buon weekend. Roberto Merhi, secondo in gara 1, ha sofferto un set-up non ottimale che non gli ha permesso di risalire in classifica dalla settimana posizione iniziale. Lo spagnolo è anche stato penalizzato con un drive through per avere oltrepassato la linea bianca della prima curva e alla fine ha concluso decimo. Dodicesimo al traguardo Matteo Chinosi, ritirato Andrea Caldarelli. Ancora una corsa negativa per gli attesi rookie Valtteri Bottas, che ha commesso un errore e si è dovuto fermare per cambiare il musetto, Esteban Gutierrez e Cesar Ramos, subito KO.

MOMENTO CLOU - Gara 2

La partenza, quando Vernay dalla seconda fila si è catapultato in testa scavalcando in un colpo solo Mustonen e Vietoris. Il francese ha poi condotto la corsa fino al termine

L'ordine di arrivo di gara 1, sabato 16 maggio 2009

- 1 - Stefano Coletti (Dallara-Mercedes) - Prema - 16 giri 25"20"955
- 2 - Roberto Merhi (Dallara-Mercedes) - Manor - 1"070
- 3 - Sam Bird (Dallara-Mercedes) - Mucke - 1"534
- 4 - Mika Maki (Dallara-Volkswagen) - Signature - 3"249
- 5 - Jules Bianchi (Dallara-Mercedes) - ART - 7"838
- 6 - Jean Karl Vernay (Dallara-Volkswagen) - Signature - 11"234
- 7 - Christian Vietoris (Dallara-Mercedes) - Mucke - 13"329
- 8 - Atte Mustonen (Dallara-Mercedes) - Motopark - 19"172
- 9 - Matteo Chinosi (Dallara-Mercedes) - Prema - 23"260
- 10 - Tiago Geronimi (Dallara-Volkswagen) - Signature - 24"697
- 11 - Robert Wickens (Dallara-Volkswagen) - Kolles/Heinz - 27"520
- 12 - Marco Wittmann (Dallara-Mercedes) - Mucke - 28"072
- 13 - Adrien Tambay (Dallara-Mercedes) - ART - 34"406
- 14 - Christopher Zanella (Dallara-Mercedes) - Motopark - 35"686
- 15 - Andrea Caldarelli (Dallara-Mercedes) - SG - 36"851
- 16 - Esteban Gutierrez (Dallara-Mercedes) - ART - 38"328
- 17 - Alexander Sims (Dallara-Mercedes) - Mucke - 44"802
- 18 - Carlo Van Dam (Dallara-Volkswagen) - Kolles/Heinz - 45"733
- 19 - Brendon Hartley (Dallara-Volkswagen) - Carlin - 48"915
- 20 - Pedro Ferreira (Dallara-Mercedes) - Manor - 1"02"299
- 21 - Johnny Cecotto (Dallara-Mercedes) - HBR - 1 giro
- 22 - Henki Waldschmidt (Dallara-Mercedes) - SG - 2 giri
- 23 - Basil Shaaban (Dallara-Mercedes) - Prema - 2 giri
- 24 - Cesar Ramos (Dallara-Mercedes) - Manor - 3 giri

Giro più veloce: Alexander Sims 1'34"174

Ritirati

- 12° giro - Alexandre Marsoin
- 8° giro - Jake Rosenzweig
- 2° giro - Kevin Mirocha

L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 17 maggio 2009

- 1 - Jean Karl Vernay (Dallara-Volkswagen) - Signature - 24 giri 41"01"954
- 2 - Christian Vietoris (Dallara-Mercedes) - Mucke - 1"289
- 3 - Jules Bianchi (Dallara-Mercedes) - ART - 8"209
- 4 - Mika Maki (Dallara-Volkswagen) - Signature - 8"698
- 5 - Stefano Coletti (Dallara-Mercedes) - Prema - 9"721
- 6 - Sam Bird (Dallara-Mercedes) - Mucke - 9"890
- 7 - Atte Mustonen (Dallara-Mercedes) - Motopark - 11"180
- 8 - Alexander Sims (Dallara-Mercedes) - Mucke - 17"173
- 9 - Henki Waldschmidt (Dallara-Mercedes) - SG - 21"865
- 10 - Roberto Merhi (Dallara-Mercedes) - Manor - 29"018
- 11 - Robert Wickens (Dallara-Volkswagen) - Kolles/Heinz - 30"180
- 12 - Matteo Chinosi (Dallara-Mercedes) - Prema - 40"395
- 13 - Basil Shaaban (Dallara-Mercedes) - Prema - 42"477
- 14 - Pedro Ferreira (Dallara-Mercedes) - Manor - 50"945
- 15 - Kevin Mirocha (Dallara-Mercedes) - HBR - 1 giro
- 16 - Valtteri Bottas (Dallara-Mercedes) - ART - 1 giro

Giro più veloce: Mika Maki 1'34"554

Ritirati

- 0 giri - Jake Rosenzweig
- 0 giri - Cesar Ramos
- 0 giri - Marco Wittmann
- 7° giro - Carlo Van Dam
- 12° giro - Adrien Tambay
- 12° giro - Christopher Zanella
- 12° giro - Johnny Cecotto
- 14° giro - Andrea Caldarelli
- 15° giro - Esteban Gutierrez
- 16° giro - Brendon Hartley
- 16° giro - Alexandre Marsoin
- 20° giro - Tiago Geronimi

Il campionato

- 1. Coletti 12; 2. Vernay 9; 3. Merhi, Bianchi, Bird, Maki 8; 7. Vietoris 7; 8. Mustonen 1.



“E adesso correrò”

È stato un fine settimana ad alta tensione agonistica quello che ho appena trascorso in Germania ad Hockenheim; un fine settimana che rimarrà per sempre tra i miei ricordi più cari in quanto mi ha regalato una bellissima vittoria nella prima gara dell'Euroseries di Formula 3. Mi ha portato anche un altro bellissimo ed inaspettato regalo, ma di questo vi racconterò dopo... Venerdì, appena arrivati in pista per le prove libere, il tipico ed imprevedibile tempo tedesco ci ha accolto tra rovesci di pioggia e sole improvviso; circostanza che ha reso i due turni di prove libere molto variabili in quan-

to a condizione dell'asfalto. Gomme slick e rain si sono alternate in funzione di quel che succedeva e le classifiche finali hanno risentito di questa variabilità. Comunque, il venerdì sera ero molto soddisfatto dal bilanciamento generale della mia Dallara-Mercedes ed avevo fiducia per la qualifica. Sabato mattina, sveglia alle 6 e subito in pista per un veloce riscaldamento fisico ed il briefing con i miei ingegneri della Prema; tempo bello, ma pista ancora molto umida per la pioggia caduta nella notte e quindi tutti lì ad osservare la velocità con la quale si asciugava l'asfalto, pronti a

modificare l'assetto della macchina in funzione di questo fattore determinante. Quando sono in macchina la concentrazione è assoluta, ma ai box, mio papà, mia sorella ed il mio manager, oltre agli uomini del team, hanno passato una ventina di minuti infernali, mi è stato riferito dopo. La pista diventava sempre più veloce ad ogni giro ed io rimanevo sempre nei primi cinque tempi, salendo e scendendo in questa mini classifica all'interno di quella generale, composta da 28 piloti. Insomma, per farla breve, alla fine ho ottenuto il secondo tempo, a 4 centesimi dalla pole che

Il diario di Stefano Coletti



in casa!”

volevo a tutti i costi: neanche un battito di ciglia, che però ha premiato il mio avversario inglese Bird. Prima fila comunque e tutti a prepararsi per la gara che è stata, in un certo senso, meno emozionante, nei commenti di che era al box, della qualifica, in quanto sono riuscito a partire abbastanza benino, ho superato subito Bird e così ho concluso i 16 giri della prima gara del campionato, trionfando sotto la bandiera a scacchi.

Ma le emozioni non erano ancora finite e quando sono rientrato nella tenda della Prema, mi è stato comunicato che il wee-

kend successivo (questo) avrei esordito a Monte Carlo, al volante di una Worlds Series by Renault, in un Gran Premio che più di casa non può essere. Insomma un sabato pazzesco.. La domenica mattina, altra sveglia precoce e altra gara, per la quale sono partito dalla ottava posizione in virtù di un regolamento che per rendere più "democratica" la storia, ci obbliga ad invertire le prime 8 posizioni dell'ordine d'arrivo della gara del sabato: il primo parte ottavo, il secondo settimo e così via sino all'ottavo che parte in pole position. Questa è una gara più lunga, ma con pun-

teggio ridotto rispetto a quella del sabato ed è importante per consolidare la classifica del campionato. Ho concluso in quinta posizione, senza prendere rischi eccessivi, portando a casa altri due punti che mi hanno confermato leader provvisorio del campionato. Ed ora tutti a Monaco, per questo fine settimana che sognavo sin da bambino e che si è concretizzato grazie al mio team la Prema ed al lavoro di tutti coloro che credono in me, la mia famiglia su tutti, alla quale dedico, ovviamente, questa bellissima vittoria.

Dueck tenta la fuga

24 maggio Varano, 14 giugno Budapest, 28 giugno Spa. Concluso il periodo di "riposo" che ha fatto seguito alla tappa iniziale di Monza dello scorso 5 aprile, la F.Renault Italia entra nel vivo della stagione 2009. E lo fa sul circuito salotto di Varano, il piccolo tracciato alle porte di Parma che torna ad ospitare la categoria. Una pista che è esattamente l'opposto di quella di Monza e che quindi potrebbe proporre nuove forze nelle prime posizioni. L'uomo da battere resta Tyler Dueck, vincitore a sorpresa della prima gara e al comando della classifica generale. Il canadese del BVM Minardi vanta 10 punti di vantaggio sulla coppia Cristian Corsini del CO2 Motorsport e Daniel Mancinelli del One Racing. Mancinelli nel frattempo è stato impegnato nelle due prove della Eurocup F.Renault a Barcellona e Spa, e arriverà a Varano sicuramente più in "palla" del rivale che in classifica ha i suoi stessi punti. Ma attenzione anche a Stefano Comini, privato dei punti in gara 1 a Monza per un incidente dopo che aveva siglato la pole, e a Genis Olive, che quel botto lo aveva innescato. Lo svizzero è sicuramente un pilota da prima fila anche sul circuito di Varano mentre Olive in campo europeo, dove si è esibito recentemente, è parso sotto tono con la vettura del team Jenzer. Non vorremmo che il brutto incidente di cui è rimasto vittima a Monza lo avesse turbato più del previsto annebbiando le sue qualità. Varano sarà il teatro giusto per capire meglio la sua condizione. Da seguire anche Andrea Roda, che ha dimostrato di essere bravo a non sprecare le occasioni che gli si presentano per portare a casa punti importanti.

La classifica

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

Due chiacchiere con Andrea Roda

E' uno dei piloti più esperti della F.Renault Italia. Andrea Roda racconta i suoi pensieri alla vigilia della seconda prova di Varano: "Penso di conoscere ormai abbastanza bene i limiti della monoposto e con la squadra ho immediatamente stabilito un ottimo affiatamento. A Monza sia io che Tyler Dueck abbiamo dimostrato di avere un passo abbastanza veloce, tenendoci entrambi fuori dai guai. Il fatto di essere stato abituato a viaggiare in mezzo al "grupppone", mi è servito ad uscire indenne dalla bagarre dei primi giri. Adesso però voglio conquistare la mia prima vittoria. Il titolo sarà l'obiettivo successivo". Il quarto posto occupato in campionato, costituisce una buona premessa. "Il primo avversario credo che sia proprio il mio compagno di squadra, perché ha dimostrato di andare veramente forte... Ma insieme a lui metterei anche Genis Olive' e Daniel Mancinelli che, anche nel 2008, aveva fatto vedere tutto il suo valore. Senza togliere nulla naturalmente a Stefano Comini, un altro con un buon piede e tanta esperienza, e all'esordiente Giovanni Venturini, che mi ha veramente impressionato". Da un tracciato dalle caratteristiche ultra veloci come quello brianzolo, adesso si farà tappa su un circuito medio-lento come quello di Varano de' Melegari. Proprio sulla pista parmense Roda ha già svolto una sessione di test lo scorso febbraio, tornando a girarci mercoledì. "Ci riproverò... Nelle prove invernali a Varano siamo andati davvero bene, mentre nei test svolti più recentemente ci siamo dedicati a studiare varie soluzioni di assetto. Mi reputo comunque molto fiducioso".

Dueck tallonato da Corsini



Andrea Roda

Ruote nel



Colin Chapman

La leggenda di Mr. Lotus

di Carlo Baffi
foto Actualfoto

Un genio allo stato puro. Basta questo per descrivere Anthony Colin Bruce Chapman, padre della Lotus e di alcune delle più innovative soluzioni viste in pista. Nato oltre la Manica, ad Hornsey il 19 maggio 1928, mentre studia ingegneria meccanica a Londra, è membro della pattuglia aerea acrobatica dell'ateneo. Una passione, quella per il volo, che ispirerà alcune sue grandi intuizioni. Una passione al pari di quella per le auto, in cui si cimenta prima come pilota e poi come costruttore, dopo aver lasciato la Raf. Nel 1948 fonda infatti la Lotus, costruendo il primo modello derivata da una Austin 7 rielaborata. Superate le difficoltà economiche iniziali, produce cento esemplari della MK6, a cui segue una monoposto di F.2 e la MK11, che vince la 24 Ore di Le Mans del '57. È il viatico per il debutto in F.1 dell'anno dopo; Chapman comincia così a costruire il proprio mito. Tappa decisiva l'incontro con l'astro nascente Jim



Chapman in trionfo con Jim Clark



Colin Chapman e Jochen Rindt

Clark nell'inverno del '59, in occasione di un test della MK18, celata sotto il nome di Gemini. Ne nasce un sodalizio dove il pilota mette in pratica le idee avveniristiche del progettista. Prima fra tutte, la migliore distribuzione dei pesi, come nella Lotus 18, dove i due serbatoi vengono piazzati sotto le gambe e dietro la schiena del pilota. Soluzioni vincenti, che spronano Chapman ad andare oltre. Con Mike Costin ed Alan Stiman, progetta la mitica 25 monoscocca, destinata a fare scuola. Una vettura composta da due cassoni di alluminio paralleli, dove la struttura tubolare viene utilizzata solo per reggere la sospensione anteriore ed il retrotreno. A beneficio del peso e di una maggiore rigi-

dità torsionale. Rivoluzionaria anche la posizione di guida quasi sdraiata per i fini aerodinamici, che vede Clark costretto a cambiare stile di pilotaggio. Sacrifici ricompensati dai titoli iridati del '63, del '65 e dalla



Chapman con Nigel Mansell

vittoria nella "500 Miglia di Indianapolis" del '64. Solo un tragico incidente pone fine alla coppia delle meraviglie nel '68, quando Clark muore in una gara di F.2 ad Hockenheim.

L'egemonia Lotus però continua, coi titoli di Graham Hill, Rindt, Fittipaldi e Andretti. Quest'ultimo grazie ad un'altra trovata di Colin, che applica a rovescio il principio per cui un aereo decolla. Resa deportante dall'effetto suolo, la monoposto risulta incollata a terra, quindi più performante in curva. La soluzione che rappresenta un'arma invincibile della Lotus 79, che domina la stagione 1978. È l'ultimo alloro vinto, anche se il tecnico sforna altri modelli originali, come la 88 con il doppio telaio, messo poi

al bando dalla FIA. Un colpo basso per Chapman, a cui si aggiunge la voce di un suo coinvolgimento nella truffa di John De Lorean, ai danni del governo inglese. Colin è socio nello stabilimento irlandese della De Lorean Motor Company. Forse il preludio al 16 dicembre del 1982, quando il progettista è vittima di un attacco cardiaco. Intorno alla sua scomparsa però aleggia da subito qualche mistero. La salma vista dai soli familiari e soprattutto l'affare De Lorean, alimentano i sospetti che Chapman sia in realtà vivo. Grazie alla plastica facciale, si dice viva in Brasile ad amministrare le ricchezze accumulate. Dubbi mai fugati, ma che rendono ancora più leggendario il genio inglese.

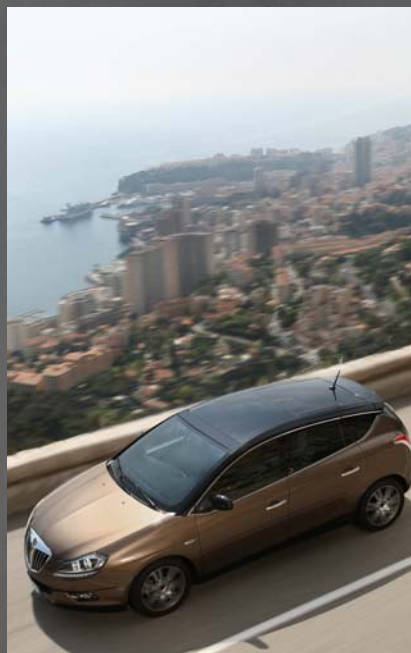


Lancia Delta 1.8 Di TurboJet

Un angelo e 200 demoni

di Marco Marelli

La famiglia aumenta: la Lancia Delta riceve un nuovo motore oltre ad alcuni importanti accessori. Entra in listino il nuovo 1.8 Di TurboJet a iniezione diretta di benzina che si aggiunge ai 1.4 T-Jet da 120 e 150 CV. Prodotto da Fiat Powertrain e omologato Euro 5, questo tecnologico 4 cilindri turbo iniezione diretta offre 200 CV a 5.000 giri/min e 320 Nm a 1.400 giri. Ottime le prestazioni: velocità massima 230 km/h, 0-100 km/h in 7,4 secondi. I consumi sono di 7,8 litri ogni 100 km. Il cambio è solo automatico a sei marce Sportronic. Due gli allestimenti Oro o Platino (rispettivamente 29.100 e 30.700 euro, Ipt esclusa). Per chi non sa rinunciare alle "chicche" tecnologiche, tra gli optional ci sono le sospensioni elettroniche (Reactive suspension system, 900 euro, solo su Oro e Platino) e il sistema di parcheggio semi-automatico (Magic parking, 550 euro). Alla guida colpisce la prontezza del motore e l'erogazione cattiva dei 200 cavalli. Il cambio automatico quando è selezionata la funzione Sport è rapido nei passaggi di rapporto e quindi la guida diventa fluida e divertente. Selezionando le marce attraverso la leva centrale il divertimento cresce e si apprezza anche nella guida impegnata la buona tenuta di strada assicurata dalle larghe carreggiate. In poche parole la nuova Delta turbo benzina da 200 cavalli è una valida alternativa alla Golf GTI.



200 CV

230 km/h

0/100 km/h in 7"4

12,8 km/litro



La berlina con

Skoda Superb 2.0 TDI 4x4

170 CV

219 km/h

0/100 km/h in 9"0

16,7 km/litro

di Marco Marelli

Nessuno fino a qualche anno fa avrebbe osato dire di una Skoda: automobile eccezionale, automobile superba. E invece l'ammiraglia Ceca convince, anzi esalta, per il favorevole rapporto spazio, prezzo, qualità dinamiche e dotazioni nelle quali spicca il portellone che si può aprire completamente o come il baule di una tre volumi. Il segreto sta nel sistema di accesso al bagagliaio: se si preme un pulsante si apre tutto il portellone se si preme un altro pulsante si apre solo il cofano. Un'esclusiva questa che nessun'altra vettura può vantare. Ma anche per il comfort esalta, per il piacere di guida e per la tenuta di strada. Lunga 4,84 metri, la Superb nasce sul pianale della Volkswagen Passat (dunque ha il motore trasversale e non longitudinale come in precedenza) con passo allungato di 5 cm fino a 2,74 metri e vanta un'abitabilità semplicemente eccezionale, paragonabile a quella di una limousine, ma con un vano bagagli da grande station wagon (565-1670 litri). La linea non è da urlo ma l'abitacolo per materiali impiegati e finiture tiene il confronto con quello di un'Audi. Silenziosa, sicura su strada e ben frenata, la vettura ceca è disponibile in tre allestimenti (Confort, Ambition, Elegance) che, incrociati con tutte le soluzioni meccaniche proposte costituiscono una gamma di 21 modelli con prezzi che partono dai 21.840 euro della 1.4 TSI Comfort ai 36.420 euro della V6 3.6 Elegance 4x4 DSG.



Alla guida della TDI 170 cavalli con trazione integrale colpisce la precisione di guida e soprattutto la tenuta laterale. Non rapidissima nell'inserimento in curva, una volta che si è stabilizzata sulle ruote esterne, permette velocità di percorrenza impensabili per la stragrande maggioranza delle berline sue rivali (Opel Insignia, Ford Mondeo...) e questo si apprezza tantissimo soprattutto su percorsi impegnativi come la Bologna Firenze. Il motore è vivace, ha buona coppia e non consuma molto se si va tranquilli cioè rispettando i limiti italiani. Se invece si spreme e si mantiene il regime del motore vicino ai 4000 giri per una velocità prossima ai 220 km/h, in sesta brucia parecchio gasolio, 6 chilometri con un litro. Massa e trazione integrale presentano il conto. Ottima è l'insonorizzazione. In definitiva chi bada alla sostanza trova nella Superb pane per i suoi denti.

il trucco

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 Vallenga
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 Misano
Porsche Targa Tricolore a Misano
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 Vallenga
GT Italiano a Vallenga
CITE a Vallenga
Porsche Carrera Cup a Vallenga
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
Europan 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 Varelungna
F.3 Euro Series a Barcellona
DTM a Barcellona
WTCC a Imola
F.Master a Imola
Formula 2 a Imola
GT Open a Magny-Cours
European F.3 Open a Magny-Cours
F.3 inglese a Brands Hatch
F.3 tedesca a Sachsenring
NEC F.Renault a Sachsenring
F.Renault a Rockingham
BTCC a Rockingham
F.3 italiana a Varelungna
F.Azzurra a Varelungna
Superstars a Varelungna
CITE a Varelungna
F.3 SudAm a Buenos Aires
Grand Am a Tooele
Nascar a Loudon
MotoGP a Balaton

27 settembre

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

4 ottobre

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

11 ottobre

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

18 ottobre

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

25 ottobre

World Series Renault a Alcaniz
Eurocup F.Renault a Alcaniz
F.Renault svizzera a Alcaniz
Megane Trophy a Alcaniz
F.3 Euro Series a Hockenheim
FIA GT a Zolder
DTM a Hockenheim
WTCC a Okayama
Nascar a Martinsville
2000 Light a Misano
Porsche Targa Tricolore a Misano
Mondiale Rally – Galles
IRC – Giappone
Italiano Rally – Como
MotoGP a Sepang

1 novembre

F.1 a Abu Dhabi
Formula 2 a Barcellona
European F.3 Open a Barcellona
GT Open a Barcellona
ALMS a Fuji *
Nascar a Talladega

8 novembre

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

15 novembre

Nascar a Phoenix

22 novembre

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

29 novembre

F.3 SudAm a San Paolo

* non valevole per il campionato

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

 Pendragon

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



“Nessuno è indispensabile, la F.1 è andata avanti anche dopo la morte di Ayrton”
Max Mosley

“Mosley dice che anche senza Ferrari la F.1 va avanti? E' vero, ma è come fare un film con Russel Crow e Julia Roberts o farlo con due sconosciuti. Il film si fa lo stesso, ma al botteghino non sarà uguale”
Andrea De Adamich

“Con questa azione legale la Ferrari protegge anche gli altri team”
Flavio Briatore

“L'uscita di scena

della Ferrari sarebbe un disastro per la F.1”
Alain Prost

“Queste minacce isteriche di lasciare la F.1 non ci smuovono”
Tony Purnell, FIA

“Il tetto al budget è la cosa più sensata che abbia sentito in vita mia. Tutte le squadre lo avevano chiesto. E all'improvviso la Ferrari è contraria. È una cosa completamente stupida”.
Niki Lauda

“Quella della Ferrari è una posizione assolutamente legittima, molto chiara, e non più una



minaccia ma una comunicazione”
Cesare Fiorio

“Non è stato male l'altro giorno alzarmi e leggere che l'anno prossimo correrò con la Rossa. Un



questo sport per diventare un politico. Mi sento prigioniero, mi stanno togliendo il gusto di correre in F.1”

Lewis Hamilton

“Ho questa ossessione in testa dal 1984, quando Enzo Ferrari mi ha telefonato e mi ha detto: lei deve organizzare una gara di Formula 1 a Roma”

Maurizio Flammini

bel programma davvero”

Valentino Rossi

“Però a me piacerebbe se facessero una terza macchina. Gialla?

Perché no?”

Valentino Rossi

“L’immagine della nostra squadra si è forgiata sulle gare di durata, a Le Mans per esempio. Possiamo correre altrove”

Piero Ferrari

“Voglio essere solo un pilota. Non faccio

“La Toro Rosso di Bourdais è passata a dieci centimetri dal mio casco e una parte della macchina ha urtato contro la mia spalla destra, facendomi davvero male”.

Sebastien Buemi

Miss Italiaracing

