

# MAGAZINE

n. 39 - 25 maggio 2009

Italiaracing  
.net

A Castroneves la Indy 500



## Fuori dal tunnel

GP Monaco

Il podio di **RAIKKONEN** porta la Ferrari oltre la crisi, ma Button e la Brawn hanno ormai il Mondiale in tasca

# La foto della settimana

## Assistenza calorosa...

La rottura del tubo del rifornimento lascia Vitor Meira in fiamme in corsia. Ripartito miracolosamente, finirà a muro poco più tardi, riportando la frattura di due vertebre



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  
Studio Mazzi  
Photo Pellegrini  
MorAle

**Realizzazione:**  
Inpagina srl  
Via Giambologna, 2  
40138 Bologna

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

# Kimi spaventato





# la Brawn

di Massimo Costa  
foto Studio Mazzi  
e Photo 4

La prima fila e il podio soltanto un mese fa parevano un sogno irraggiungibile. Erano il sesto team del mondiale e una via di uscita sembrava non esserci. In più, problemi tecnici si univano agli errori tattici, strategici, che compromettevano quel po' di buono che si poteva ottenere. A Monte Carlo la Ferrari si è presentata come seconda forza del campionato. Dopo la Brawn, c'era la Rossa. A

Barcellona si era vista un po' di luce, ma di giocarsela con le bianche vetture dell'ex capo Ross e con le Red Bull non se ne parlava. Non ci si è arresi a Maranello. Lavoro, lavoro, lavoro. A Monaco, dove i piloti possono anche fare la differenza, le cose hanno iniziato a girare per il meglio fin dalle prove libere. Lo stralunato Kimi Raikkonen, con sulle spalle l'incubo di un arrivo anticipato di Fernando Alonso nel 2010, si è trasformato e pelando i rail del Principato ha tirato fuori il meglio di sé. ▶

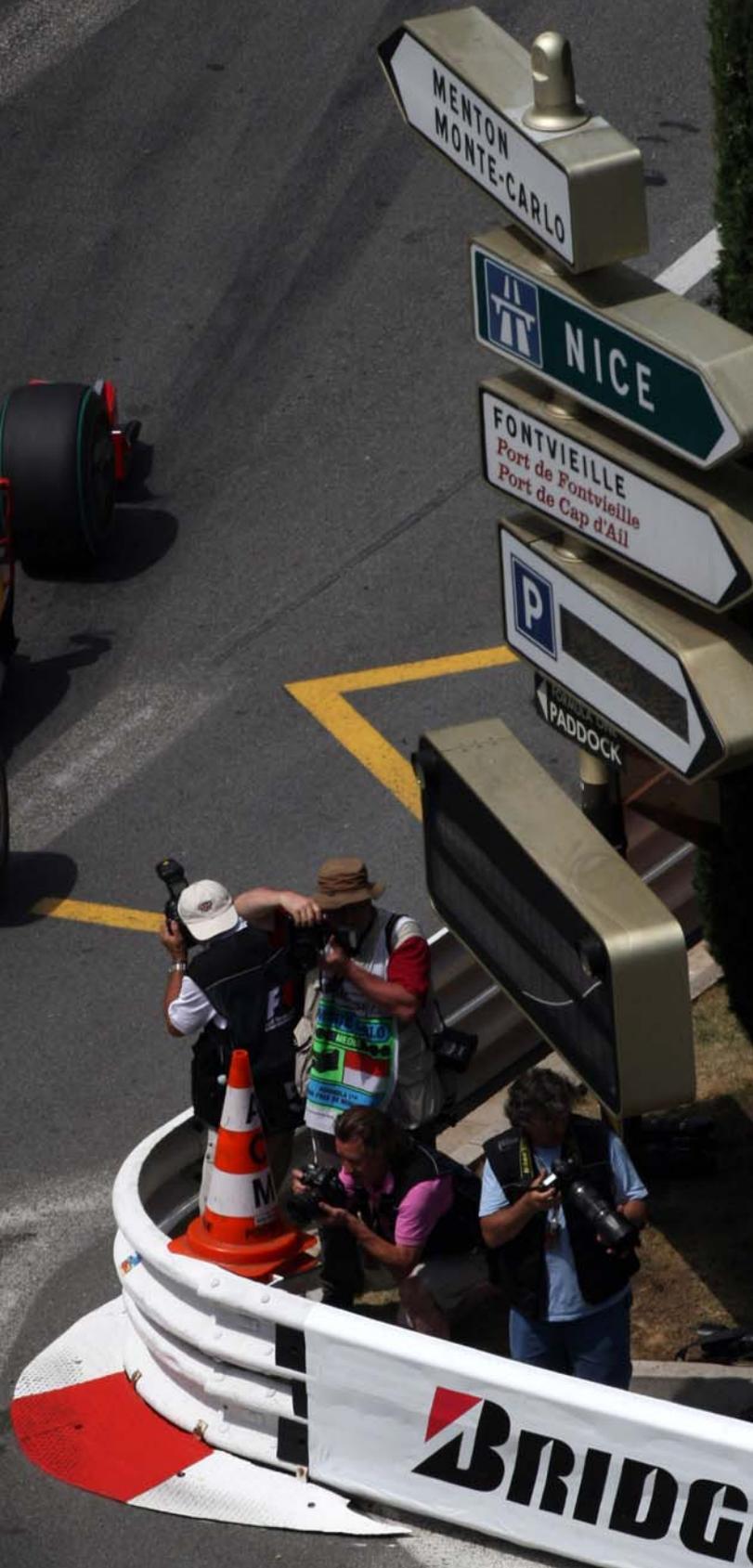
segue a pag 6

Raikkonen 2° in qualifica  
Raikkonen 3° in gara

Primo podio 2009 della Ferrari  
Prima... 1. fila 2009 per la Ferrari

Prima volta 2009 che la Ferrari  
è a punti con entrambi i piloti

Precedente podio Ferrari: San Paolo 2008  
Ultima vittoria Ferrari: San Paolo 2008





Se la Brawn ha un grip micidiale che permette ai suoi piloti di pigiare l'acceleratore là dove altri tentennano per evitare scodate, e la Ferrari ancora soffre sotto questo aspetto, ecco che Raikkonen ricordandosi che nei rally non se la cava poi tanto male si è permesso di contendere la pole a Jenson Button fino all'ultimo minuto. Strapazzando Rubens Barrichello e la Red Bull-Renault di Sebastian Vettel che a Monte Carlo, secondo le aspettative degli uomini in lattina, dovevano chiudere l'era Brawn. Dunque, la Ferrari è tornata in prima fila con Raikkonen mentre Felipe Massa ha sofferto più del previsto in qualifica, rischiando grosso nel Q1 con una toccata alla Piscina, deludendo col quinto tempo finale. Se non si ha l'ispirazione giusta al momento giusto, a Monte Carlo tutto diventa impegnativo più del dovuto.

Raikkonen si è fatto pure bellicoso, immaginandosi davanti a Button alla Sainte Devote dopo il via. Ma quando ha visto sullo schieramento di partenza che il leader del mondiale e Barrichello avevano le gomme super soft, con la sua faccia inespressiva ha capito che le due BGPO01 gli sarebbero schizzate via sotto gli occhi. Raikkonen aveva scelto le gomme soft, più dure quindi, ed ha fatto bene visto quel che è capitato a Vettel, sulle tele dopo pochi chilometri. Solo le Brawn, al momento, possono permetterselo. E allora, Raikkonen da terzo ha provato a infastidire Barrichello che, nettamente più lento di Button, col fiatone cercava di contenere la Ferrari. Se ai box il finlandese non avesse perso almeno quattro secondi per la difficoltà nel cambio gomme, ce l'avrebbe anche potuta fare a rientrare in pista davan-

ti a Barrichello. Il terzo posto vale comunque oro. E a questo si aggiunge la prestazione di Felipe Massa. Rabbiosa all'inizio nel duello con Vettel, che lo ha anche portato all'errore, ma quando si combatte in quella maniera ci può stare. Massa ha concluso quarto. E la terza novità, oltre alla prima fila e al podio è la ritrovata e cercata affidabilità. Portare due monoposto al traguardo su un circuito che mette a dura prova ogni componente delle monoposto è un bel premio. E ora che accadrà? Istanbul, tra quindici giorni, offre un circuito molto tecnico, che richiede un'aerodinamica perfetta se si vuol pensare di stare con i primi. In Turchia capiremo se la F60 ha risolto i suoi problemi o se l'exploit del weekend scorso era dovuto alle particolari caratteristiche del tracciato monegasco.

**Finalmente tornato il campione che tutti hanno conosciuto  
Kimi Raikkonen ha insidiato fin che ha potuto la supremazia  
del duo Brawn nelle tortuose stradine del principato.  
La coppa ricevuta sul podio è la giusta ricompensa per il finlandese**



# Il centometrista

di Massimo Costa  
foto Studio Mazzi  
e Photo 4

L'unico errore lo ha commesso nel giro di rientro, dopo la vittoria, la quinta stagionale, la quarta dopo essere partito dalla pole, la terza consecutiva. E chi più ne ha ne metta... Jenson Button quando è arrivato alla Rascasse, emozionato per avere vinto il prestigioso GP di Monaco e per essersi reso conto che si sta involando sempre più verso la conquista del mondiale, ha imboccato la corsia box. Non ricordando che i primi tre da quelle parti devono tornare sulla linea di partenza per poi essere ricevuti dal Principe direttamente sul palco-podio. E dire che arrivò secondo nel 2004, con la BAR, dietro a Trulli. Resosi conto della gaffe, col casco in testa è partito di corsa. Nonostante avesse affrontato la gara psicologicamente più stressante e faticosa

del mondiale, Button ha dimostrato al mondo di avere un gran fisico. Roba da far invidia a Michael Schumacher, che una corsetta dopo l'arrivo in una delle tante gare vinte non l'aveva mai fatta; l'unico gesto fisico che compiva era il classico salto sul podio. Button è stato una volta di più perfetto, ma la corsa l'ha vinta in qualifica quando si è inventato un giro strepitoso, rischiando parecchio. Una prestazione che aveva convinto Ross Brawn a dichiarare che quel Button gli sta ricordando sempre più Schumacher. In gara, il dominatore di questa prima parte del mondiale non si è concesso la minima disattenzione anche se ha ammesso che gli ultimi giri sono stati difficili perché temeva di rovinare tutto con uno sciocco errore. Come capitò tanti anni fa ad Ayrton Senna. Button dopo 30 giri aveva una volta di più sancito che il numero uno della Brawn è lui, rifilando al suo compagno Rubens Barrichello, e a parità tota-

le di condizioni, 15". Una differenza imbarazzante, che il brasiliano stenta ad accettare. Dapprima dicendosi meravigliato del tempo realizzato da Button in qualifica, poi adducendo un consumo eccessivo delle gomme posteriori in gara causa perdita di carico aerodinamico, dovuta alla vicinanza con la vettura del rivale-compagno nei primi giri. Dicesse la verità una volta tanto, Barrichello, irriso dai suoi stessi connazionali, potrebbe risultare anche simpatico. La superiorità della Brawn è parsa ancora più evidente sulle vie cittadine di Monte Carlo. Il suo grip è favoloso e non può dipendere solo dal doppio diffusore, come hanno voluto far credere per mesi chi non ha azzeccato il progetto giusto. E' l'insieme a rendere la BGP001 la miglior macchina del mondiale. Del resto basta osservare dove si trova la Toyota, che a inizio campionato presentava lo stesso estrattore della Brawn, o le difficoltà della Williams.



*Veloce in pista  
veloce a piedi,  
la domenica  
di Jenson Button  
è stata tutta all'insegna  
della... corsa*

ta

La superiorità della Brawn è parsa ancora più evidente sulle vie cittadine di Monte Carlo. Il suo grip è favoloso e non può dipendere solo dal doppio diffusore, come hanno voluto far credere per mesi chi non ha azzeccato il progetto giusto. È l'insieme a rendere la BGP001 la miglior macchina del mondiale

**Button**

**5 vittorie in 6 gare  
4 pole in 6 qualifiche**

**Barrichello**

**3 secondi posti  
in 6 gare**



# Bourdais, che F

di Massimo Costa  
foto Photo 4

Sebastien Bourdais lo avevamo dato per partente, presto sostituito per gli scarsi risultati ottenuti. Giancarlo Fisichella, invece, prossimo alla pensione. A Monte-Carlo, il francese della Toro Rosso-Ferrari e il romano della Force India-Mercedes si sono inventati la loro miglior gara del 2009. Da notare che la monoposto faentina non utilizza il doppio diffusore, che avrà a partire da Istanbul. Che Bourdais e Fisichella potessero brillare lo si era intuito fin dalla qualifica, quando i grandi costruttori BMW e Toyota sono naufragati nelle acque del porto monegasco assieme a Lewis Hamilton, e loro due sono entrati nel Q2. Fisichella 13°, Bourdais 14°. Festa grande per la Force India che aveva portato per la prima volta oltre il Q1 anche Adrian Sutil (15°), l'eroe di

Monaco 2008. Mentre Sutil in gara veniva costretto subito ai box per una tamponata di Nick Heidfeld, al via Bourdais sorprende Fisichella alla prima curva. Da quel momento e per i restanti 78 giri, la Toro Rosso e la Force India hanno proceduto insieme. Hanno corso benissimo entrambi, sfruttando al meglio le gomme nonostante la strategia gli ha imposto di fermarsi molto tardi, Fisichella addirittura al 51° passaggio. Bourdais ha portato alla Toro Rosso un punto importantissimo mentre il romano pur dispiaciuto per non avere regalato a Mallya un posto tra i primi otto, è consapevole di avere compiuto una impresa notevole. Il team faentino, che domenica 31 maggio sarà impegnato nella kermesse cittadina che vedrà la STR4 percorrere le strade che portano a Brisighella, non ha invece visto all'arrivo Sebastien Buemi. Lo svizzero ha rifilato una tamponata a Nelson Piquet.

## I migliori piazzamenti di...

**Bourdais**

8° a Melbourne

8° a Monte-Carlo

**Fisichella**

11° a Melbourne

9° a Monte-Carlo

*Finalmente una gara con i fiocchi per Giancarlo Fisichella tra i cordoli monegaschi*

# Fisico!

# BMW



*Week end da dimenticare per Kubica, sopra, il quale ha bucato subito una gomma, e poi si è trovato senza freni. Non meglio è andata a Trulli, a destra, che ha concluso il GP con molta fatica e frustrazione in 13esima posizione*

# e Toyota a fondo

di Massimo Costa  
foto Photo 4

Togliamo la Ferrari, che è un caso a parte. Ma a chi interesserebbe, chi ne soffrirebbe e soprattutto, chi se ne accorgerebbe, se la BMW e la Toyota si ritirassero dalla F1. A nessuno. Abbiamo sentito dire in questi giorni che i costruttori sono indispensabili al prestigio del mondiale, ma immaginiamo il sogghigno di Max Mosley quando al termine della qualifica di Monte Carlo ha visto la Renault in affanno, la BMW in penultima fila e la Toyota in ultima. E davanti a loro team come Force India, Red Bull, Toro Rosso, Brawn. Magari avrebbero fatto meglio, se ci fossero state, anche le tanto ridicolizzate USF1, Campos Meta e tutte le nuove realtà che riterranno opportuno iscriversi al mondiale 2010. Se i costruttori devono spendere 400 milioni di euro per ritrovarsi in ultima fila con al seguito un esercito di personale qualificato (?), come capitava alla Honda nel 2008 e oggi alla BMW o alla Toyota, allora ben vengano i piccoli team. La figuraccia di Toyota è inspiegabile. Aveva appaltato la prima fila ad Al Sakhir, dopo un mese Jarno Trulli e Timo Glock chiudono la lista dei tempi. Come è possibile? D'accordo, Glock nel Q1 ha sbagliato alla Piscina e Trulli è stato rallentato da una Renault, ma il reclamo non ha avuto seguito. Le soluzioni aerodinamiche che dovevano migliorare le prestazioni delle TF109 sono state bocciate, rivelatesi inefficienti e contro produttori. Di conseguenza, lo sviluppo della Toyota, mentre gli altri avanzavano, si è improvvisamente bloccato.

E la BMW? I tedeschi sembrano guardarsi in faccia l'un con l'altro senza trovare risposte. Inebetiti. Hanno costruito la F1.09 attorno al Kers, pubblicizzato e spinto presso la FIA, ma il progetto si è rivelato incredibilmente errato. E il Kers la BMW ha finito per utilizzarlo poco o mai. La monoposto si è rivelata instabile, non ha grip. Lo dimostra il fatto che solamente a fine weekend, ovvero quando le piste diventano estremamente gommate, Kubica ed Heidfeld iniziano a trovare l'aderenza necessaria. Il grande inganno, la BMW lo ha vissuto nei primi test invernali quando le sue prestazioni erano simili a quelle della Ferrari. Si pensava quindi di essere sui livelli del 2008, ma non ci si era accorti che le Rosse erano una tragedia... Non si è considerato come si doveva il long run effettuato dalle Brawn a Barcellona, in quello che praticamente è stato il loro unico vero test pre campionato. In quell'occasione, le BMW si presero 1" al giro, ma tutti ritenevano che quello delle Brawn fosse "cinema". Poi il risveglio e la dura realtà. Inoltre, una lentezza drammatica nel prendere decisioni. Anziché preparare subito il doppio diffusore, come hanno fatto tutti gli altri team quando hanno capito la loro funzionalità, BMW ha aspettato l'esito della sentenza FIA perdendo tempo prezioso. Il team tedesco, assieme alla Toro Rosso, è l'unico che ancora non ha l'estrattore! Lo porterà per la prima volta a Istanbul. Meglio tardi che mai, ma non è detto che poi migliori le cose. BMW potrebbe quindi abbandonare lo sviluppo della vettura attuale e concentrarsi fin da ora al 2010. Con buona pace di Kubica e Heidfeld.





# Williams tradisce la

Venerdì 22 maggio la tensione era alta a Monte Carlo. Si stava per decidere il futuro della F.1. Nel primo pomeriggio, sul Force Blue di Flavio Briatore, si sono trovati i rappresentanti della FOTA per definire la linea da adottare nel successivo incontro con Max Mosley. Verso sera, il presidente della FIA li ha ricevuti nella sede dell'Automobil Club Monaco, situato a pochi metri dalla linea di partenza del Gran Premio. L'ottimismo regnava sovrano. Mosley sosteneva che alla fine tutti si sarebbero iscritti entro il 29 maggio, Montezemolo riteneva che avrebbero ricevuto concessioni di proroga fino al 2013 per quanto riguarda gli investimenti sui motori. Ma sorprendentemente, domenica mattina, Mosley si è visto recapitare una lettera firmata dai dieci team i quali ribadivano la cancellazione dei regolamenti imposti per il 2010 altrimenti non si sarebbero iscritti. Tutti uniti in una sorta di provocazione finale. Finché, lunedì 25 maggio, la sorpresa: la Williams ha rotto il fronte della FOTA inviando alla FIA la propria iscrizione. Domenica sera, in sala stampa, era stato chiesto all'addetto stampa Ferrari se tutti i dieci team fossero uniti. La risposta era stata: "C'è un documento con dieci firme". Nessuno quindi si poteva aspettare questo dietro front di Frank Williams. Sono ora tre i team iscritti: USF1 di Ken Anderson e Peter Windsor, Campos Meta di Adrian Campos che si unirà a Dallara per la costruzione delle monoposto, e Williams.

**ms**  
**FOTA**

## Il parere di Paul Jackson della scuderia iSport

Paul Jackson è il titolare della iSport, la squadra inglese che nel 2007 ha vinto il campionato GP2 con Timo Glock e che lo scorso anno si è piazzata seconda con Bruno Senna. Jackson è tra coloro che è intenzionato a entrare nel mondiale F.1 grazie al budget cap che la FIA intende introdurre a dispetto del volere dei grandi costruttori. Ecco un sunto delle principali dichiarazioni rilasciate ad Autosport:

"La Ferrari è ovviamente stizzita per aver perso il confronto con la FIA a Parigi. Ora sono tra due fuochi, e devono saltare da una parte o dall'altra. La F.1 è sempre stata formata da piccoli team. Se la GP2 la rinominassero Formula 1 e la trasmettessero in TV senza dire nulla, quanti capirebbero la differenza? Forse solo i fan più accaniti. C'è della gente molto professionale che vuole entrare in F.1. E' vero che ci sono alcune richieste di iscrizioni che appaiono ridicole, ma questi ultimi non ce la faranno a entrare. Sono convinto che le persone serie potranno fare un ottimo lavoro".

"Se guardate agli ultimi venti o trent'anni di F.1, ci sono sempre stati fornitori di motore

che hanno provato un paio di volte a creare un team, ma ne sono usciti perché gestire una squadra non è un'attività che si adatta ad una struttura multinazionale. Perché a livello dirigenziale opera troppo lentamente, mentre nel motorsport occorre essere molto veloci nelle decisioni e sapersi adattare alle circostanze. Le grandi corporation non sono

adatte a questa filosofia. In passato non ha funzionato, e stiamo arrivando al punto in cui sta cominciando a non funzionare ancora. Ora i grandi costruttori devono concentrarsi nella loro principale attività, che è quella di costruire auto. Hanno 400 o 500 persone impiegate in F.1, e spendono centinaia di milioni. Ma hanno anche centinaia di migliaia di dipendenti nella loro attività principale, e devono prendersi cura anche di quello".

"C'è un importante meeting della FOTA domani (venerdì 22, ndr). E' un po' che si annunciano grandi incontri tra i personaggi della FOTA in cui prendere decisioni, ma alla fine non succede mai. Ora devono farlo, in caso contrario sono fuori dalla F.1. E' semplice. Noi come iSport non abbiamo ancora finalizzato un'iscrizione, abbiamo differenti opzioni a seconda di cosa succederà, quindi non possiamo annunciare nulla finché loro non decideranno. Ci stiamo muovendo con gli occhi ben aperti. Sappiamo che politicamente è un incubo. Ma questo è in un certo senso ciò di cui vogliamo liberarci. La politica è generata dalle grandi

organizzazioni. Penso che nella gestione del team potremo stare comodamente sotto 40 milioni di sterline. E le spese di hospitality sono escluse. Se hai delle serie sponsorizzazioni, dovrai fornire l'hospitality adatta. Se non le hai, il tutto si riduce. Da quando inizi a proporti a quando devi offrire l'ospitalità il passo è molto lungo".



# Kovalainen delude ancora

## VIA

Solo le due Brawn e Vettel scelgono di partire con gomme super soft. Button è perfetto al via, non Raikkonen che viene superato da Barrichello. Hamilton si tocca con Heidfeld mentre Kubica rientra ai box al 2° giro per una foratura. Button precede Barrichello, Raikkonen, Vettel, Massa, Rosberg, Kovalainen, Webber, Alonso e Nakajima.

## 6° giro

Vettel fatica a contenere Massa che tenta di superarlo in tutte le maniere finché alla Variante del Porto, il ferrarista arriva lungo. Massa aspetta Vettel per permettergli di riprendere la posizione e non incorrere in penalità, ma viene beffato anche da Rosberg.

## 9° giro

Vettel rallenta di schianto e Rosberg e Massa lo superano. Vettel va ai box. Barrichello è lento, paga almeno 2" al giro rispetto a Button, e viene raggiunto da Raikkonen.

## 10° giro

Buemi tampona Piquet e lo accompagna nella via di fuga della Sainte Devote. Entrambi si ritirano. Hamilton va ai box per il pit-stop.

Button prende il largo.

## 15° giro

Raikkonen anticipa la sosta e rimonta gomme dure. Lo segue la tornata seguente mentre Vettel (13°) sbatte a Sainte Devote e si ritira. Al 17° giro, Button va al pit, al 18° è il turno di Rosberg.

## 19° giro

Button, Massa, Kovalainen, Webber, Barrichello, Raikkonen, Alonso, Rosberg, Nakajima, Bourdais. Fisichella è 11°, Trulli 13°. Massa va al pit al 20° giro, Kovalainen al 21° con Webber.

## 25° giro

Button ha 16"7 su Barrichello, 19"7 su Raikkonen poi Alonso che ancora si deve fermare, Massa, Webber, Rosberg, Kovalainen, Nakajima e Bourdais, questi ultimi due attesi al pit. Alonso sostituisce gli pneumatici e fa rifornimento al 28° giro e rientra dietro a Fisichella, in undicesima posizione.

## 30° giro

Kubica si ritira

## 40° giro

Button conduce con 16"4 sul compagno Barrichello, 17"9

Raikkonen, Massa. Ottima gara di Bourdais e Fisichella, rispettivamente ottavo e nono, partiti col pieno: il francese 699,5 kg, il romano 693. Vanno per una sola sosta anche le due Toyota, con Trulli 12° e Glock 13°.

## 50° giro

Barrichello fa il secondo pit al 50° giro, Button e Fisichella sono ai box al 51°.

## 52° giro

Kovalainen (6°) sbatte alla Piscina mentre Raikkonen prende la via del box. Hamilton (14°) nel secondo pit cambia anche il musetto. Glock, che aveva riempito il serbatoio partendo dai box, effettua il primo e unico rifornimento al giro 58.

## 64° giro

Button ha 12"3 di vantaggio su Barrichello, 19"8 su Raikkonen, poi Massa e Rosberg che però va ai box per il secondo pit seguito il passaggio successivo da Alonso. La lotta è per l'ottavo posto, che vale un punto, fra Bourdais, Fisichella e Nakajima, racchiusi in 2"5.

## 77° giro

Nakajima finisce la corsa in anticipo contro le gomme del Mirabeau.



Foto Studio Mazzi

Le due BAR subito in fuga alla Saint Devote



Foto Photo 4



## L'ordine di arrivo, domenica 24 maggio 2009

- 1 - Jenson Button (Brawn BGP001-Mercedes) - 78 giri
- 2 - Rubens Barrichello (Brawn BGP001-Mercedes) - 7"666
- 3 - Kimi Raikkonen (Ferrari F60) - 13"443
- 4 - Felipe Massa (Ferrari F60) - 15"110
- 5 - Mark Webber (Red Bull RB5-Renault) - 15"730
- 6 - Nico Rosberg (Williams FW31-Toyota) - 33"586
- 7 - Fernando Alonso (Renault R29) - 37"839
- 8 - Sebastien Bourdais (Toro Rosso STR4-Ferrari) - 1'03"142
- 9 - Giancarlo Fisichella (Force India VJM02-Mercedes) - 1'05"040
- 10 - Timo Glock (Toyota TF109) - 1 giro
- 11 - Nick Heidfeld (BMW F1.09) - 1 giro
- 12 - Lewis Hamilton (McLaren MP4/24-Mercedes) - 1 giro
- 13 - Jarno Trulli (Toyota TF109) - 1 giro
- 14 - Adrian Sutil (Force India VJM02-Mercedes) - 1 giro
- 15 - Kazuki Nakajima (Williams FW31-Toyota) - 2 giri

**Giro più veloce:** Felipe Massa 1'15"154

### Ritirati

- 52° giro - Heikki Kovalainen
- 31° giro - Robert Kubica
- 16° giro - Sebastian Vettel
- 11° giro - Nelson Piquet
- 11° giro - Sebastien Buemi

### Il campionato piloti

1. Button 51; 2. Barrichello 35; 3. Vettel 23; 4. Webber 19,5; 5. Trulli 14,5; 6. Glock 12; 7. Alonso 11; 8. Raikkonen, Hamilton 9; 10. Massa 8; 11. Rosberg 7,5; 12. Heidfeld 6; 13. Kovalainen 4; 14. Buemi 3; 15. Bourdais 2.

### Il campionato costruttori

1. Brawn-Mercedes 86; 2. Red Bull-Renault 42,5; 3. Toyota 26,5; 4. Ferrari 17; 5. McLaren-Mercedes 15; 6. Renault 11; 7. Williams-Toyota 7,5; 8. BMW 6; 9. Toro Rosso-Ferrari 5.



**Kovalainen irrimediabilmente contro le barriere**

## Jenson Button

Che voto dare a un pilota che conquista una magica pole, vince il difficile GP di Monte Carlo senza sbagliare una virgola, un punto, una parentesi e poi ci regala quella corsa finale a piedi da antologia. Forse 12, ma il massimo è 10 e lode, quindi...

**10  
e lode**

## Giancarlo Fisichella

Arriva nono con la Force India, cioè la monoposto peggiore del mondiale. Quando sa che può metterci del suo, Fisichella non si tira indietro e si galvanizza. A Monte Carlo poteva fare la differenza, non come a Sepang o altri piste dove la vettura indiana è tagliata fuori, e ci è riuscito. Tredicesimo in qualifica, è arrivato a un pelo dalla zona punti. Una corsa coraggiosa.

**10**

## Kimi Raikkonen

Una splendida qualifica ci ripropone un Raikkonen in formato mondiale. Stecca il via, ma perché ha le gomme soft e Barrichello con le super soft lo frega sull'allungo verso la Sainte Devote. Kimi ci prova in tutte le maniere a spezzare la doppietta Brawn, gira velocissimo, ma quando l'occasione si presenta ai box gli fan perdere 4" e quando rientra in pista è sempre dietro a Barrichello.

**9**

## Sebastien Bourdais

Finalmente una bella corsa per il francese. Conquista un punto con un sorpasso al via ai danni di Fisichella, poi tiene un bel ritmo e nonostante la pressione del romano che dura per tutta la gara non si scompone. Bravo.

**8**

## Rubens Barrichello

Ha nelle mani una macchina da pole, ma si qualifica terzo. Brucia Raikkonen al via e si installa al secondo posto. Potrebbe mettere pressione al compagno Button, a indurlo all'errore, ma lamenteo Barrichello si becca mezzo secondo al giro. Riesce comunque a tenere il secondo posto respingendo gli assalti dei ferraristi e non commette sciocchi errori.

**7**

## Felipe Massa

Rischia in qualifica con un contatto alla Piscina, poi sembra impaurito ed è solo quinto. In gara attacca forte, sfida Vettel, si fa beffare da Rosberg. Ma reagisce bene e nella parte centrale della corsa gira come Button. Porta la Ferrari al traguardo, anche la Ferrari ha la sua doppietta.

**7**

## Mark Webber

Tocca a Webber salvare l'onore della Red Bull. Partito con parecchia benzina a bordo, l'australiano disputa una corsa impeccabile.

**7**

## Fernando Alonso

Si batte, reagisce, scalpita, si difende, ma è settimo. In Renault hanno sbagliato macchina, il doppio diffusore nulla ha cambiato. Anno da buttare e intanto si parla di ritiro dalla F.1 della Casa francese.

**6,5**

## Nico Rosberg

Solita musica. Velocissimo nelle libere, in qualifica non lotta mai per la pole. In gara è un leone nelle prime fasi, poi cala sensibilmente. Anche a Monte Carlo, combatte per la quarta posizione con Massa, è sveglio e pronto a sorprendere gli avversari. Ma sul traguardo è sesto, dietro anche a Webber.

**6**

# IL PAGELLONE

Foto  
Studio Mazzi



Schizza lo champagne su Ross Brawn, l'artefice dei successi di Jenson Button

## Adrian Sutil

Che peccato. Poteva stare con Fisichella, ma Heidfeld lo ha tamponato alla prima curva. Da ultimo ha condotto una corsa anonima e frustrante, ma ha visto l'arrivo.

6

## Timo Glock

Affonda con il team in qualifica benché ci metta del suo con un testacoda alla Piscina, ma strappa un decimo posto finale con tanta fatica.

6

## Jarno Trulli

Anonimo per tutto il weekend monegasco. Dice di essere stato ostacolato da Alonso in qualifica e che ci poteva stare l'11° tempo, peccato. Però lo spagnolo non è stato penalizzato. Corre nelle retrovie, si dibatte come può.

5

## Nick Heidfeld

Rovina la corsa di Sutil, tra tedeschi mai mettere il dito... è travolto dalla crisi BMW, ma vede sempre il traguardo.

5

## Red Bull

L'anti Brawn ha clamorosamente fallito l'appuntamento di Monte Carlo. Colpa del doppio diffusore che ha reso la RB5 meno affidabile? In parte sì. Vettel ha rotto un motore nelle libere e Webber ha perso tempo per vibrazioni nel posteriore. In qualifica la RB5 non era performante come al solito e Vettel non ha potuto fare meglio del quarto tempo. Sbagliata la scelta degli pneumatici per il suo cavallino di punta. E non è la prima volta che Horner e compagnia ne svliscono le qualità con scelte non felici (vedi Barcellona).

5

## Sebastian Vettel

Sbaglia assieme alla squadra la scelta delle gomme (super soft), si difende bene da Massa, ma è costretto a cedere in fretta a Massa e Rosberg finché sulle tele si deve fermare. Ripartito, nervoso e smanioso di recuperare, sbatte contro le gomme della Sainte Devote come un qualsiasi pilota di GP2.

4

## Kazuki Nakajima

Continua a deludere, è una controfigura. E sbatte all'ultimo giro. Si prevede un sicuro e brillante futuro nel Super GT giapponese dove troverà Toranosuke Takagi e Yuji Ide.

4

## Sebastien Buemi

Un bellissimo undicesimo posto in qualifica, poteva finire in zona punti ma si ritrova addosso all'alettone posteriore di Piquet. Che accusa di essere lento e di frenare in anticipo in ogni curva... Poteva stare più attento, in Toro Rosso avrebbero apprezzato.

4

## Heikki Kovalainen

Una volta tanto non aveva il peso Hamilton sulle spalle dopo il disastro dell'inglese in qualifica. La squadra era tutta per lui. Settimo nelle prove, il finlandese mentre era sesto ha picchiato alla Piscina. Incorreggibile. Una volta tanto che poteva far vedere alla McLaren che in mancanza del numero 1 ci si può fidare di lui...

3



È finita così la gara di Piquet e Buemi



Foto Studio Mazzi

# IL PAGELLONE

La gru recupera la monoposto di Vettel



Foto  
Studio Mazzi

## Lewis Hamilton

Era venuto a Monte-Carlo con l'intento di lottare per un posto nelle prime file. L'ha guadagnato, ma a bordo pista della curva Mirabeau, dove in qualifica ha potuto godere di una vista interessante sulla pista. Non ha quindi passato il Q1, poi il team gli ha sostituito il cambio ed è partito 20° anziché 16°. Peccato, il GP ha perso un sicuro primo attore. In gara è franato subito contro Heidfeld, poi ha provato a rimontare, ha compiuto qualche sorpasso ma è arrivato 12°.

3

## Nelson Piquet

Lo zero è per il comportamento tenuto nel paddock. Dopo la tamponata presa da Buemi (che lo incolpa di frenare prima ovunque...), osserviamo dalla finestra della sala stampa che si ferma a parlare con diversi giornalisti televisivi. Conclusa l'ultima intervista, una ragazza lo avvicina con biro e bloc notes. C'è solo lei nei paraggi, non è fastidiosa. Lui non la degna di uno sguardo e se ne va. Fenomeno da baraccone. E per il comportamento tenuto in pista? Voto: 5

0

## Robert Kubica

Subito ai box per una foratura, rimane senza freni. Come lo si può giudicare?

n.g.



# Salto in lungo

Ed alla fine, dopo tanto carbone, Latvala può gioire come un bimbo davanti allo zucchero filato. Una vittoria, quella raggiunta dal 22enne finlandese in Sardegna, che mette fine ad un periodo nero in casa Ford tra clamorose uscite di strada e incidenti meccanici. Jari-Matti è riuscito ad apprendere dai propri errori, ed è riuscito a concretizzare nel migliore dei modi una gara che ha dominato dal primo all'ultimo metro e l'ultima tappa è risultata esclusivamente una passerella. "Questo risultato è davvero super - ha poi fatto sapere il giovane finlandese - È stata una gara molto difficile per me, e voglio ringraziare tutta la squadra ed in particolare Malcolm Wilson. Questo è un risultato molto importante per me...".

Un poco più imbronciato il compagno Hirvonen che magari, in cuor suo, ha coltivato fino alla fine che il boss gli potesse intimare il via libera per la vittoria. "Finire in seconda posizione - ha dichiarato Mikko - sembra essere il mio destino. Ma la doppietta è un buon risultato per il team, e Jari ha meritato la vittoria".

La gara italiana regala anche un'altra certezza al campionato 2009: Sébastien Loeb non riuscirà ad imporsi in tutte le gare. Un risultato che farà male all'ego del pilota transalpino ma che regalerà un minimo di suspense in più. Lo sport ringrazia...

“Ho temuto che Wilson mi ordinasse di cedere la vittoria a Hirvonen che nel Mondiale è messo meglio di me. Non lo ha fatto e gliene sarò sempre grato...”

**Jari-Matti Latvala**



*Dopo aver stropicciato per bene diverse scocche nella gare precedenti Jari-Matti Latvala, sugli sterrati sardi, si è preso una bella rivincita, dominando dal primo all'ultimo metro di gara*

## L'ordine di arrivo, domenica 24 maggio 2009

1. Latvala-Anttila (Ford Focus Wrc) in 4.24'14"5
2. Hirvonen-Lehtinen (Ford Focus Wrc) a 29"4
3. P. Solberg-Mills (Citroen Xsara Wrc) a 1'57"6
4. Loeb-Elena (Citroen C4 Wrc) a 3'43"7 \*
5. Novikov-Moscatt (Citroen C4 Wrc) a 5'11"8
6. Wilson-Martin (Ford Focus Wrc) a 7'29"3
7. Ostberg-Engan (Subaru Impreza Wrc) a 13'20"6
8. H.Solberg-Menkerud (Ford Focus Wrc) a 13'21"2

\* Penalizzato di 2' dai commissari sportivi

### Le classifiche iridate

#### Mondiale Piloti

1. Sebastien Loeb - 55 punti
2. Mikko Hirvonen - 38
3. Daniel Sordo - 31
4. Henning Solberg - 20
5. Petter Solberg - 20
6. Jari-Matti Latvala - 19

#### Mondiale Costruttori

1. Citroen - 90 punti
2. Ford - 61
3. Stobart Ford - 44
4. Citroen Junior - 19
5. Munchi's Ford - 12



# 5 DOMANDE PER CAPIRE

## Giochi proibiti

**1** – Dopo cinque gare da incubo, il team Ford ha rivisto la luce. Quanto ha influito sul risultato positivo, la capacità di Wilson nel tenere la barra a dritta senza lasciarsi prendere dal panico?

Parecchio, non ci piove. E fra i suoi vari meriti, va inserito anche quello di non essersi fatto condizionare da chi gli tirava la giacca per convincerlo a mettere a piedi Jari-Matti Latvala.

**2** – Mikko Hirvonen non poteva sperare in un aiuto maggiore dal team? Fuori dai denti. In altre epoche non si sarebbe esitato a favorire la prima guida...

Anche alla Ford hanno pensato a modificare la classifica finale. Ma neppure questa volta l'hanno fatto e non perché sono naif o decubertiniani. È che certi giochi sono apprezzati solo nel Bel Paese dove, non a caso, la furberia è considerata una virtù: avesse stoppato Jari-Matti, è scontato che i media finlandesi avrebbero sparato sul... pianista. E a Wilson non va di fare da bersaglio.

**3** – Già duramente colpito dalla foratura il sabato, Loeb ha perso anche il terzo posto per la penalità affibbiatagli dai commissari. Della serie, piove sempre sul bagnato...

Ci sono gare che nascono storte e non c'è verso di radrizzarle, neppure per chi arriva da altri pianeti. Certo che la precipitazione di Daniel Elena nel sganciarsi le cinture è una leggerezza grave: uno di mondo come il monegasco, doveva pur immaginarselo che i federali, quando si tratta di cinghie, non scherzano. Non almeno fino che sul trono c'è il biondo Max Mosley...

**4** – Parliamo di giovani. Novikov sembra crescere giudiziosamente, Ogier, invece, ha tutta l'aria di una meteora già dimenticata. O no?

Il russo ha fatto una gran gara e la sensazione è che altre ne farà. Perché è bravo e perché ha i mezzi giusti per andare avanti. Riguardo all'altro Seb del rallysmo, qualche buon tempo lo ha fatto ed è già qualcosa. E se gli daranno il tempo per crescere...

**5** – A questo punto il discorso dovrebbe cadere gli italiani. Sì. Ma quali a parte il bravissimo Alessandro Bettega che deve continuare fare le nozze coi fichi secchi?

Il piatto piange e gli appassionati nostrani pure. Ma sono gli unici: i dirigenti di oggi e di ieri della commissione sportiva tricolore dicono che va tutto bene e allora perché preoccuparsi? Va tutto bene, madama la marchesa e lo ha detto pure Petrucci...

a cura di Guido Rancati

“Sabato, quando abbiamo forato, il mio navigatore ha slacciato le cinture quando ancora non eravamo del tutto fermi, e i commissari ci hanno sanzionato con 2' di penalità...”

**Sébastien Loeb**



*E andata male questa volta al cannibale Loeb, costretto ad alzare bandiera bianca dopo una foratura nella prova speciale "Fiorentini 2", dove l'alsaziano ha perduto più di un minuto sulla strada e ulteriori 2 minuti per via della penalità affibbiatagli dai commissari*



Alessandro Bettega

## Bettega quinto tra gli Junior non senza qualche rimpianto

“Purtroppo la disastrosa giornata di ieri ha pregiudicato ogni possibilità di inserirci nei primi tre - ha spiegato Bettega al traguardo commentando il quinto posto nella categoria Junior -. Dopo aver chiuso la prima tappa al comando, mi ero fatto un’idea ben precisa. Contendere l’arrembare di Prokop e della sua C2 Super 1600 sarebbe stato impossibile, anche perché lui sta attraversando uno stato di forma eccezionale. Ritenevo però alla mia portata il secondo posto. Sarebbe stata battaglia aperta con Kosciuszko, ma mi sentivo in grado di reggere il confronto. E invece ieri non ne è andata bene una. Stamattina ci siamo rimboccati le maniche e abbiamo fatto di tutto per fini-

re dignitosamente. Purtroppo il problema legato alla rottura del supporto motore ha continuato a penalizzarci anche oggi. La macchina sbatteva sotto con il paracoppa e nello sconnesso andava dove voleva, perché sbilanciata. Questo problema sulla R3 è venuto fuori già lo scorso anno in Giordania. Renault Sport ha tentato di risolverlo con una slitta di protezione della coppa dell’olio di supporto, ma qui in Sardegna, dove si sono presentate situazioni di fondo sconnesso persistenti, abbiamo verificato che la soluzione non ha dato i risultati sperati. Inoltre, i tecnici di Renault Sport al seguito hanno verificato che l’inconveniente ha provocato anche una perdita di potenza del moto-

re. Per cui ci siamo trovati davvero ad armi impari contro le Super 1600. Oggi abbiamo effettuato anche test di assetto e in certe prove ho spinto. In particolare nella prova centrale della giornata, Arzachena. Quei dieci chilometri e mezzo erano contraddistinti da un fondo bello, liscio. Niente sconnesso, insomma. Lì ho potuto dare il massimo. Difatti, il tempo finale è stato interessante: secondo tra le Super 1600, a soli 2” da Prokop, che stava spingendo per vincere la corsa, e quindicesimo tempo assoluto. E’ stata la conferma che il potenziale c’è, ma purtroppo la malasorte ogni volta ci mette qualcosa di suo, impedendoci di raccogliere ciò che meriteremmo”.

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



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

**207**





# Terzo anello per Castroneves

di Marco Cortesi

Terzo successo ad Indy per Helio Castroneves. Il brasiliano, alla terza gara dopo i guai giudiziari dell'inverno, ha completato una gara-capolavoro iniziata dalla pole position: dopo aver affrontato con circospezione i primi t r e

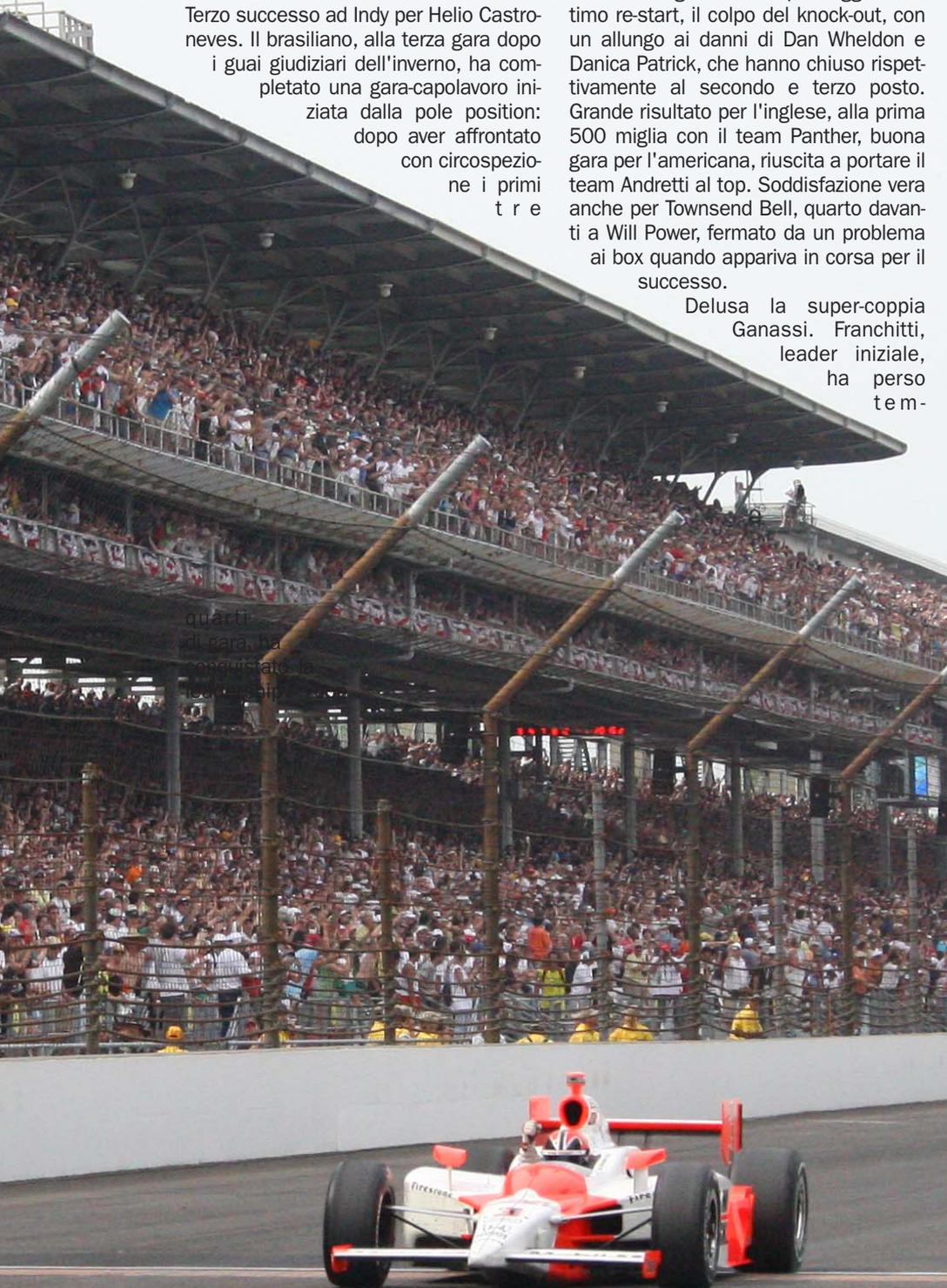
grande decisione ai danni di Scott Dixon, dominando gli ultimi 50 passaggi. All'ultimo re-start, il colpo del knock-out, con un allungo ai danni di Dan Wheldon e Danica Patrick, che hanno chiuso rispettivamente al secondo e terzo posto. Grande risultato per l'inglese, alla prima 500 miglia con il team Panther, buona gara per l'americana, riuscita a portare il team Andretti al top. Soddisfazione vera anche per Townsend Bell, quarto davanti a Will Power, fermato da un problema ai box quando appariva in corsa per il successo.

Delusa la super-coppia Ganassi. Franchitti, leader iniziale, ha perso t e m-

po per un errore durante la quarta sosta, mentre Dixon, in testa a lungo nella parte centrale della corsa, è scivolato fuori dalla top-5 dopo l'ultimo stop. Al traguardo hanno chiuso rispettivamente in sesta e settima piazza.

Ancora peggio è andata a Marco Andretti e Tony Kanaan: il primo è stato mandato a muro da Mario Moraes poco dopo la prima curva, il secondo ha impattato contro le barriere in pieno rettilineo a causa di una rottura tecnica. Giornata da dimenticare anche per Graham Rahal, vittima di un incidente identico a quello del 2008. La palma della sfortuna spetta però a Vitor Meira, finito prima a fuoco in pit-lane e poi frontalmente nelle protezioni dopo un contatto con Matos. Trasportato in ospedale con forti dolori alla schiena, viene confermato sveglio, vigile ed in grado di muovere gli arti inferiori.

quarti  
di gara ha  
consigliato  
la  
1000 miglia



*Dall'incubo al sogno, dalle manette alla scalata alle reti. Helio Castroneves entra definitivamente nella storia della Indy 500*

## La cronaca Giro dopo giro

Non occorre molto per assistere al primo contatto della 93esima 500 Miglia di Indianapolis. Nemmeno due curve: Mario Moraes cambia traiettoria con Marco Andretti al suo esterno. Il brasiliano è a muro, l'americano rientra ai box solo per constatare la fine della propria corsa. Al re-start (giro 8) Dario Franchitti si butta all'interno di Castroneves e passa, seguono Dixon e Briscoe. Alex Lloyd è costretto a fermarsi ai box per la rottura della luce posteriore.

Recupera bene Kanaan, che passa Graham Rahal per il quinto posto mentre, dopo venti giri, Paul Tracy chiude la top-10. Al passaggio successivo arriva il secondo incidente della giornata: Ryan Hunter-Reay ha una linea decisamente alta in curva 4, tocca le protezioni e rimbalza sbattendo all'ingresso della pit-lane. La prima serie di pit-stop lascia in testa Franchitti. Secondo passa Ryan Briscoe, davanti a Castroneves e Dixon, mentre Rahal ripassa Kanaan.

Al trentaduesimo giro, anche Scott Dixon passa Castroneves per la terza posizione, mentre Kanaan torna ad avvicinarsi a Rahal. Ancora nessun doppiaggio è stato effettuato in pista dai leader. Il gap tra i primi si riduce, mentre Raphael Matos si avvicina al gruppetto di testa con una serie di giri veloci. Nel frattempo, Ernesto Viso è troppo lento causa un problema alla sospensione posteriore, e riceve un avvertimento dalla direzione gara. Hideki Mutoh scalza Tracy dal decimo posto.

**La top-10 al giro 50: Franchitti, Briscoe, Dixon, Castroneves, Rahal, Kanaan, Matos, Power, Patrick, Mutoh.**

Robert Doornbos sfiora le barriere, dopo essersi intraversato sullo sporco a oltre 340 kmh. Il contatto è leggerissimo, ma sufficiente a fermarlo. Nello stesso momento si concretizza l'attacco di Briscoe a Franchitti, che diventa al giro 54 il nuovo leader poco prima di affrontare i doppiaggi.

Cinquantaseiesimo passaggio: Graham Rahal finisce violentemente a muro in curva 4, esattamente nello stesso punto e modo del 2008. La sua gara dura solo 20 giri in più. Il secondo round di pit-stop regala a Dixon la seconda piazza, mentre Justin Wilson va in testacoda in pit-lane. Ottimi i meccanici di casa Andretti: Kanaan passa Castroneves per il quarto posto, Danica Patrick rientra settima.

Al re-start, giro 64, Ryan Briscoe perde terreno velocemente, seminando il panico nel gruppo, e rientra ai pit a causa di un treno di gomme non performante. La battaglia a centro gruppo è impressionante, con almeno 10 vetture a diretto contatto. Dixon gui-



da su Franchitti, Kanaan e sull'ottimo rookie Matos.

Castroneves alza il piede. Passano Matos e la Patrick, ma la top-5 di quest'ultima dura poco: l'incontro con il gruppo dei doppiati la fa precipitare al settimo posto. Non è giornata per gli Hamilton. Il quarantasettenne Davey (nessuna parentela ovviamente) finisce nelle barriere all'82esimo giro. Il contatto è la fotocopia di quello di Rahal, e porta in pista per la quarta volta la Safety Car.

Briscoe si ferma per l'etanolo ma riesce a restare in coda ai piloti a pieni giri. La terza sosta riporta davanti Franchitti, subito ripassato da Dixon al restart. Si fa vedere al decimo posto Vitor Meira, positivo sulla Dallara di Foyt.

Andretti e Doornbos sono tornati in pista, Kanaan va invece forte a muro poco prima della metà gara. Il botto è forte, a oltre 350 orari e in pieno rettilineo, ed è seguito da un altro violentissimo impatto in curva. Fortunatamente, anche sui rettilinei, i muretti non ci sono più ed il brasiliano esce coi propri mezzi, anche se zoppicante, dalla vettura.

**La top-10 al giro 100: Dixon, Franchitti, Castroneves, Matos, Power, Patrick, Wheldon, Tracy, Carpenter, Meira. Briscoe è**

**dodicesimo.**

I pit confermano Dixon in testa, mentre Castroneves è ancora penalizzato dalle soste. Ne approfittano Power, ora terzo dietro Franchitti, e Matos, mentre la Patrick arriva lunga in piazzola, riparte decima. Ancora prima della bandiera verde, il team Rahal Letterman porta Oriol Servia nel retrobox per la rottura della pompa del carburante.

Al giro 115, Tagliani rischia il contatto con Conway. Il britannico perde due posizioni, infilato da John Andretti, che è risalito fino alla tredicesima piazza. La davanti, le due vetture di Ganassi lavorano di concerto e allungano, ma non riescono a scrollarsi di dosso Power e Castroneves, che hanno inoltre optato per una mappatura più conservativa. Alle porte della top-5, Dan Wheldon recupera su Matos, e ha alle spalle un positivo Townsend Bell.

Giro 131. Nelson Philippe, sotto di due tornate, tocca leggermente le barriere: è la sesta situazione di caution. Danica Patrick aveva appena segnalato una vibrazione. Il meccanico che deve dare la ripartenza a Franchitti sbaglia la segnalazione, e lo scozzese si avvia col bocchettone attaccato per poi precipitare in decima piazza. Va peggio a Meira, che si vede avvolto dalle fiamme

## L'ordine di arrivo, domenica 24 maggio 2009

- 1 - Helio Castroneves - Penske - 200 giri 3h19:58
- 2 - Dan Wheldon - Panther - 1.9819
- 3 - Danica Patrick - Andretti-Green - 2.3350
- 4 - Townsend Bell - KV - 2.7043
- 5 - Will Power - Penske - 3.6216
- 6 - Scott Dixon - Ganassi - 4.2988
- 7 - Dario Franchitti - Ganassi - 4.9159
- 8 - Ed Carpenter - Vision - 5.5096
- 9 - Paul Tracy - KV - 6.5180
- 10 - Hideki Mutoh - Andretti-Green - 7.3312
- 11 - Alex Tagliani - Conquest - 10.5351
- 12 - Tomas Scheckter - Coyne - 10.9874
- 13 - Alex Lloyd - Schmidt/Ganassi - 11.1944
- 14 - Scott Sharp - Panther - 11.4259
- 15 - Ryan Briscoe - Penske - 12.6695
- 16 - AJ Foyt IV - Foyt - 15.4867
- 17 - Sarah Fisher - Fisher - 15.9774
- 18 - Mike Conway - Dreyer&Reinbold - 16.3488
- 19 - John Andretti - Dreyer&Reinbold - 18.0868
- 20 - Milka Duno - Dreyer&Reinbold - 1 giro

### Ritirati

- 174° giro - Vitor Meira
- 174° giro - Raphael Matos
- 161° giro - Justin Wilson
- 140° giro - EJ Viso
- 131° giro - Nelson Philippe
- 99° giro - Oriol Servia
- 98° giro - Tony Kanaan
- 86° giro - Robert Doornbos
- 80° giro - Davey Hamilton
- 57° giro - Marco Andretti
- 56° giro - Graham Rahal
- 20° giro - Ryan Hunter-Reay
- 1° giro - Mario Moraes

### Il campionato

1. Franchitti punti 122; 2. Castroneves 117; 3. Briscoe 114; 4. Dixon 111; 5. Kanaan 110; 6. Patrick 109; 7. Wheldon 106; 8. Power 99; 9. Hunter-Reay 84; 10. Andretti 83.



## Meira e Kanaan all'ospedale

Vitor Meira ha riportato la frattura di due vertebre lombari nell'incidente occorsogli nelle fasi finali della 500 Miglia di Indianapolis. Il brasiliano, finito frontalmente contro le barriere dopo una toccata con Matos (foto a sinistra), dovrà restare in ospedale per il posizionamento di un supporto rigido. La stagione è a rischio, ma non risultano problemi di mobilità agli arti inferiori e non sarà richiesto un intervento. Per quanto riguarda l'incidente di Tony Kanaan (sopra), il pilota di Salvador De Bahia ha riportato 13 contusioni, ma nessuna frattura. Il secondo impatto, quello quasi frontale contro le barriere, è stato registrato a 314 chilometri orari, con una decelerazione di 195G.



## MOMENTO CLOU

**Castroneves, rimasto nascosto per buona parte della gara, attacca Dixon pochi istanti dopo la bandiera verde al 142° giro e prende la testa della corsa**

per un guaio all'impianto di rifornimento. Incredibilmente, il brasiliano torna in pista a pieni giri! Dixon rientra primo, Castroneves ringrazia un lungo pattinamento di Power e passa secondo. Poco prima del re-start, Matos torna ai box per riempire il serbatoio, mentre Castroneves decide di rompere gli indugi. Allo sventolare della bandiera verde (giro 142) conquista la prima posizione. Battaglia all'ultimo sangue per Tracy e Bell per il quinto posto. Recupera alla grande Briscoe, anche se deve cedere l'ottavo posto alla Patrick per un re-start anticipato.

**La top-10 al giro 150: Castroneves, Dixon,**

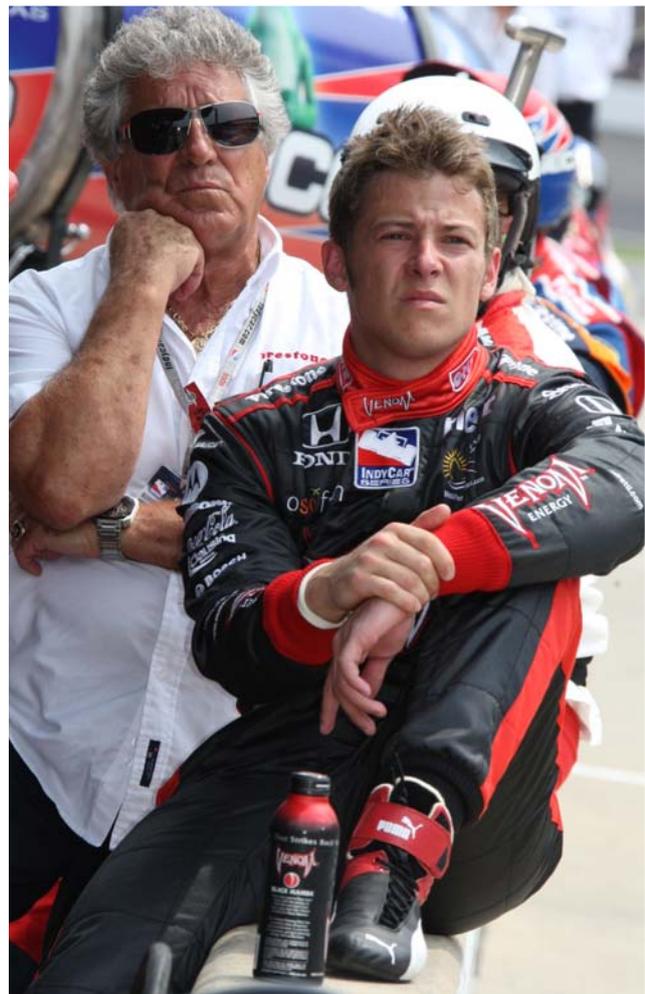
**Power, Wheldon, Bell, Carpenter, Patrick, Tracy, Briscoe, Conway**

Al 157esimo passaggio, Power passa Dixon, e raggiunge in vetta Castroneves. Wheldon è 4° davanti a Bell. Franchitti e Briscoe lottano per l'ottavo posto. Tre giri dopo, Wilson termina definitivamente la sua corsa contro le protezioni dopo aver preso una turbolenza da Lloyd. E' caution.

Incredibile in casa Penske al seguente pit-stop. Ryan Briscoe balza al secondo posto, Power ha un problema alla posteriore destra ed è sesto. Wheldon è addirittura terzo davanti alla Patrick. Male Dixon, 7°.

Al giro 170, solo due piloti sono sicuri di non

fermarsi più: Castroneves e Matos. Per quest'ultimo la gioia dura solo tre tornate, quando l'azzardato tentativo di attaccare Meira all'esterno porta a muro entrambi. L'impatto di Meira alla fine del rettilineo è fortissimo e praticamente frontale. Il pilota di AJ Foyt, salvato dal softwall è immobilizzato e trasportato, dolorante, prima al centro medico poi in ospedale. Ok Matos, mentre Briscoe si ferma per uno splash. Con 16 passaggi al termine, Castroneves riparte bene, mentre nel gruppo la battaglia si accende. Wheldon è secondo davanti a Danica Patrick e Townsend Bell. A -10, Castroneves conduce di oltre un secondo. Il vantaggio si raddoppia, ed è fatta.



***Giornata-no per Justin Wilson, sopra, finito in testacoda in pit-lane e poi, non molto più tardi, nella barriera  
Costretto a fermarsi da un contatto in prima curva, Marco Andretti, a destra, segue la corsa sotto l'occhio vigile del nonno***



## La domenica da ricordare di "Pink Lloyd"

Indy 500.. particolare per Alex Lloyd (sopra). In pista con vettura e tuta completamente rosa, in ossequio allo sponsor (un energy drink al femminile), si è visto assistere dalla moglie Samantha, in attesa del secondo figlio e ricoverata poche ore dopo la fine della corsa. Intervistata durante la gara per aggiornamenti live, ha mostrato un certo humor: "spero che i ragazzi sappiano far nascere un bambino con la stessa efficienza con cui cambiano le gomme...". Nonostante un problema iniziale che l'aveva costretto a una lunga sosta, Lloyd ha recuperato terminando tredicesimo, a pieni giri.

*La gara del team Ganassi è stata condizionata da errori ai box nella fase decisiva della corsa, sopra. Ryan Briscoe, a destra, ha concluso al quindicesimo posto, dopo un problema di gomme in prossimità della metà gara. Buona prova della Patrick (sotto), terza*





Grosjean davanti a Petrov

# Grosjean ipoteca il campionato

di Massimo Costa  
Photo Pellegrini

Una vittoria pesante quella di Romain Grosjean a Monaco. Di quelle che fanno riflettere. Un dominio chiaro, netto, spazzante per tutti gli altri piloti della GP2. Grosjean ha conquistato la pole e il successo sulla tecnica pista di Barcellona due settimane fa e si è ripetuto alla stessa maniera a Monte Carlo, tracciato completamente differente. E' evidente che Grosjean non ha problemi di sorta su nessun circuito e la facilità con cui riesce a ottenere il massimo dalla sua vettura è notevole. Un binomio perfetto quello tra Grosjean e il team Barwa Addax. Impressionante poi il lavoro svolto in qualifica, quando dopo appena sei giri il leader della GP2 aveva realizzato un tempo che gli altri piloti non sono riusciti ad eguagliare o migliorare in trenta minuti. E' evidente che Grosjean è pronto per il salto in F.1, se in Renault ci sarà bisogno di forze fresche. Vitaly Petrov è la seconda bella conferma del campionato. Il russo del Barwa Addax anche a Monte Carlo ha conquistato la piazza d'onore e nei primi giri ha anche tentato di mettere pressione al compagno di squadra. Se riuscirà a essere incisivo anche in gara 2, Petrov potrà essere il riva-

le principale di Grosjean. Racing Engineering sembra aver perso il tocco magico che aveva nel 2008 con Giorgio Pantano. Lucas Di Grassi si è classificato terzo, ma alla fine è stato penalizzato di 25" per avere tagliato la prima curva subito dopo il via ed ha perso una posizione. La strategia di gara era stata buona, il brasiliano aveva recuperato posizioni spingendo forte, ma il passo delle Dallara Barwa Addax ancora il team andaluso non ce l'ha.

Nella trappola della prima curva è caduto anche Nico Hulkenberg, miglior rookie in qualifica col terzo tempo, quarto al traguardo al termine di una corsa attenta, poi quinto dopo la penalità. A trarre profitto dai "reprobi" è stato Andreas Zuber, promosso terzo. L'austriaco del FMSI ha commesso un errore di valutazione rientrando ai box per il cambio gomme prima di quanto stabilito con la squadra. Zuber d'istinto ha seguito in pit-lane chi aveva davanti, ovvero Hulkenberg, anziché approfittare della pista libera per tentare di essere più rapido del tedesco della ART e quindi ritrovarsi davanti a lui dopo il pit-stop. La penalità a Hulkenberg ha sistemato le cose. A punti Jerome D'Ambrosio, sesto dopo essere partito settimo. Dietro di lui Karun Chandhok che cancella un inizio di stagione difficile. L'indiano però non riesce a

stare lontano dai guai e nei primi metri di gara ha centrato Sergio Perez rovinandogli la corsa. Ottavo era giunto Javier Villa, ma si è preso 25" di penalità. Dalla pole per gara 2 partirà così Pastor Maldonado. Su questa pista è sempre stato un leone, sia con la World Series Renault sia con la GP2, ma quest'anno gravi problemi di set-up non gli stanno permettendo di brillare. Ora ha l'occasione per ritrovare la giusta serenità. I colori italiani sono stati salvati da Davide Rigon, nono. Il veneto della Trident ha cambiato le gomme tardissimo, ma è stato bravo nel controllare una vettura scivolosa, per il degrado degli pneumatici, tra i rail del tracciato. Certo, girava 2" più lento, faceva da tappo al resto del gruppo, ma a Monaco si può tentare questa strategia vista l'impossibilità nel superare. Al traguardo anche Giacomo Ricci, al suo primo impegno su un circuito cittadino. Non è stato facile, ha commesso qualche errore, ma ha chiuso 14° e in gara 2 partirà dalla settima fila. Davide Valsecchi era buon nono, ma ha commesso un errore al Loews a due giri dalla fine. Luca Filippi era sesto quando si è girato al Portier parcheggiando a bordo pista mentre Edoardo Mortara con una sospensione danneggiata non riusciva più a fare il tornantino e si è bloccato.

## L'ordine di arrivo di gara 1, venerdì 22 maggio 2009

- 1 - Romain Grosjean - Barwa Addax - 45 giri 1.03'06"299
- 2 - Vitaly Petrov - Barwa Addax - 6"600
- 3 - Andreas Zuber - FMSI - 31"040
- 4 - Lucas Di Grassi - Racing Engineering - 47"984
- 5 - Nico Hulkenberg - ART - 49"443
- 6 - Jerome D'Ambrosio - Dams - 59"777
- 7 - Karun Chandhok - Ocean - 1'01"789
- 8 - Pastor Maldonado - ART - 1'20"236
- 9 - Javier Villa - Super Nova - 1'35"089
- 10 - Roldan Rodriguez - Piquet GP - 1'36"546
- 11 - Davide Rigon - Trident - 1'21"248
- 12 - Sergio Perez - Arden - 1 giro
- 13 - Luiz Razia - FMSI - 1 giro
- 14 - Giacomo Ricci - DPR - 1 giro
- 15 - Davide Valsecchi - Durango - 2 giri
- 16 - Michael Herck - DPR - 2 giri
- 17 - Giedo Van der Garde - iSport - 7 giri

**Giro più veloce:** Romain Grosjean 1'21"823

### Ritirati

- 36° giro - Alvaro Parente
- 35° giro - Edoardo Mortara
- 34° giro - Luca Filippi
- 18° giro - Kamui Kobayashi
- 16° giro - Dani Clos
- 13° giro - Diego Nunes
- 5° giro - Alberto Valerio
- 4° giro - Nelson Panciatici



La partenza

## La cronaca Giro dopo giro

Van der Garde rimane fermo in partenza, Grosjean tiene la prima posizione, Hulkenberg taglia la prima curva di Sainte Devote assieme ad altri piloti. Al 1° giro: Grosjean, Petrov, Hulkenberg, Zuber, Di Grassi, D'Ambrosio, Parente, Filippi, Clos, Kobayashi che da 17° al via si ritrova già 10°. Mortara è 13°, Valsecchi 17°, Rigon 19°, Ricci 22°. Al 3° giro Perez prende con violenza un cordolo e straccia l'ala anteriore. Si ferma ai box per sostituire il musetto. Panciatici picchia contro le gomme della Sainte Devote al 4° passaggio. Valerio, 12°, al 7° giro perde il posteriore nella veloce variante della Piscina e urta il rail ritirandosi. Maldonado è il primo a effettuare la sosta per il cambio pneumatici all'8° giro. Al 10° giro Grosjean, Petrov, Hulkenberg, Zuber, Di Grassi, D'Ambrosio, Parente, Filippi, Clos, Kobayashi. Mortara è 12°, Rigon 14°, Ricci 17°, Valsecchi cambia le gomme. Pit sfortunato per Nunes al 16° giro: si spegne il motore e nonostante la spinta alla vettura da parte dei suoi meccanici, non riesce a ripartire. Clos (13°) va dritto a Sainte Devote e si pianta nelle gomme. Gara finita. Grosjean controlla con sicurezza

Petrov mentre il vantaggio su Hulkenberg cresce a 4"5. Kobayashi vede un varco al Mirabeau e si getta all'interno di Maldonado (14°), ma è in ritardo. Nel contatto ci rimette il giapponese, che si ritira. Al 21° giro Petrov cambia gli pneumatici e la tornata seguente è Grosjean a fermarsi. Al comando passa Di Grassi. Il brasiliano entra al pit al 23° giro e ne esce davanti a Hulkenberg, quindi terzo. Rigon e Razia sono gli unici a non aver fatto il cambio gomme e sono rispettivamente 6° e 7°. La situazione al giro 26: Grosjean, Petrov a 2"5, Di Grassi a 7"6, Hulkenberg a 8"4, Rigon a 17"3, Razia a 17"8, Filippi a 18"3. Mortara è 12°, Valsecchi 15°, Ricci 17°. Rigon (6°) tenace tarda il cambio pneumatici, ma gira due secondi più alto di chi lo precede. Rigon si ferma al 33° passaggio.

Filippi al 35° giro si gira nell'ultima curva e si ritira. Mortara (9°) al tornantino del Loews gira troppo largo e non riesce a completare la curva fermandosi e bloccando Maldonado. Villa lo colpisce con la ruota anteriore destra, ma prosegue e l'italiano scende dall'abitacolo. Al 38° giro: Grosjean, Petrov a 4"5, Di Grassi a 18"3, Hulkenberg a 19"2, Zuber a 22"2, poi D'Ambrosio, Chandhok, Villa, Valsecchi, Rodriguez. Rigon è 12°, Ricci 15°. Valsecchi, nono, esce al Loews a due giri dal traguardo.



## MOMENTO CLOU

Non ha cambiato l'ordine delle prime due posizioni, ma quelle dal terzo in giù. La prima curva dopo il via è stata tagliata in fase di partenza da otto piloti, tutti penalizzati. Tra questi, Di Grassi e Hulkenberg, 3° e 4°. Zuber, 5° al traguardo, si è ritrovato 3° a motori spenti



# Maldonado è nel suo salotto

di Massimo Costa  
Photo Pellegrini

Vince sempre a Monte Carlo Pastor Maldonado. Che per lui è come correre nel salotto di casa. Anche quando pareva impossibile portare a casa per la terza volta la coppa del primo classificato, afflitto com'era da problemi di set-up che ne stanno minando l'avvio del campionato, il pilota del team ART ha conquistato il successo nella corsa sprint. Grazie all'ottavo posto di gara 1, arrivato per la penalizzazione ai suoi avversari, è partito dalla posizione del poleman, si è fatto fregare al via da Karun Chandhok. Il destino ha voluto che l'indiano della Ocean si fermasse per la rottura improvvisa del semiasse quando pareva lanciato verso la bandiera a scacchi e quindi Maldonado si è ritrovato primo. Per lui è stato un gioco da ragazzi portare la sua Dallara al traguardo. La corsa è finita con due giri di anticipo per il violento incidente tra Romain Grosjean e Andreas Zuber. Il vincitore di gara 1 era sesto, ha voluto esagerare cercando un varco che non c'era e si è reso protagonista di un brutto incidente. Grosjean il campionato può

solo perderlo da solo, deve imparare a calmarsi un po'... Bravo Davide Rigon, ancora una volta il migliore degli italiani, settimo al traguardo. E adesso pare che il veneto, che avrebbe dovuto lasciare il posto ad Hamad Al Fardan a Istanbul, riesca a proseguire ancora per qualche prova.

## MOMENTO CLOU

Chandhok era tranquillamente al comando dopo un ottimo avvio dalla prima fila, ma al 21° giro l'indiano si è dovuto ritirare per la rottura del semiasse nel tratto che porta al Casinò lasciando la vittoria a Maldonado



## Punto e virgola Quel Teixeira pericoloso...

Non capita spesso che un pilota non entri nel limite di qualifica del 107%, men che mai nella GP2 Main series. L'inesperienza ha giocato questo scherzo a Ricardo Teixeira, pilota della Trident Racing. Il team ha legittimamente chiesto la sua ammissione alla partenza, ma il collegio dei Commissari Sportivi (altrettanto legittimamente) è stato irremovibile, adducendo alla pericolosità del circuito monegasco, collegato alla scarsa esperienza del pilota: "Se provoca un incidente e una ruota finisce in tribuna alle Piscine ne va della credibilità del circuito eccetera..." Tutto giusto. Infatti, a provocare il più spettacolare e pericoloso incidente del weekend sono stati due dei piloti più esperti della GP2, Romain Grosjean e Andreas Zuber. Col primo che a momenti in tribuna ci finisce per davvero alla curva del Tabaccaio. Gli stessi Commissari Sportivi nel dopo gara non ne hanno proprio discusso, non prendendo alcun provvedimento per un incidente che poteva avere ben altre conseguenze. Ma si sa, motorsport is dangerous...

H.F.



Davide Rigon



Pastor Maldonado

## La cronaca Giro dopo giro

Chandhok parte meglio di Maldonado, nella posizione del poleman. Nessuno taglia la curva Sainte Devote dopo gli otto penalizzati di gara 1... Al 1° giro, Chandhok precede Maldonado, D'Ambrosio, Hulkenberg, Di Grassi, Zuber, Grosjean, Petrov, Rigon e Villa. Ricci è 13°, Mortara 17°, Filippi 20°, Valsecchi rientra ai box per sostituire il muso dopo un contatto con un avversario. Anche Herck piega l'ala al tornantino. Al 2° giro, Chandhok ha già 2"2 su Maldonado. Rodriguez perde una ruota nel tunnel e si ritira. La corsa prosegue senza variazioni e al 12° giro Chandhok ha 1"9 su Maldonado, 14"8 su D'Ambrosio, poi Hulkenberg, Di Grassi, Zuber, Grosjean, Petrov, Rigon e Villa. Ricci è 12°, Mortara 17°, Filippi 19°, Valsecchi 24°. Al 16° giro Maldonado è a 1"3 da Chandhok dopo un bel forcing, ma la tornata seguente perde 1" netto per un errore. Non è più in gara Parente mentre Filippi va ai box dove ripartirà dopo quattro giri. Al 20° passaggio si ferma sul rettilineo di arrivo anche Ricci per noie meccaniche. Al 21° giro, Chandhok nel tratto in salita che porta al Casinò si ritira per problemi tecnici. Entra la safety-car per permettere ai commissari di spostare la vettura. Maldonado è quindi primo, poi D'Ambrosio, Hulkenberg, Di Grassi, Zuber, Grosjean, Petrov, Rigon, Villa e Perez. Al restart, Maldonado ha vita facile perché Herck, doppiato e posizionato davanti a D'Ambrosio, non si sposta. Per farlo aspetta il Mirabeau. Se il belga aveva qualche idea di infastidire Maldonado, se la deve scordare... Valerio tenta il sorpasso su Clos alla variante del Porto, ma non c'è spazio ed entrambi si ritirano con le sospensioni danneggiate. Al 25° giro, Zuber (5°) taglia la variante del Porto, perde velocità, Grosjean tenta di sorprenderlo ma l'austriaco chiude a sinistra, poi si sposta a destra per impostare la curva del Tabaccaio. Grosjean con la sua ruota anteriore sinistra colpisce la posteriore destra di Zuber e decolla contro le barriere. Un brutto incidente e una violenta decelerazione, ma il pilota del Barwa Addax esce dall'abitacolo indenne. Entra la safety-car, poi esce la bandiera rossa a due giri dal termine. Torna alla vittoria Maldonado.

## L'ordine di arrivo di gara 2, sabato 23 maggio 2009

- 1 - Pastor Maldonado - ART - 27 giri
- 2 - Jerome D'Ambrosio - Dams - 1.505
- 3 - Nico Hulkenberg - ART - 3.545
- 4 - Lucas Di Grassi - Racing Engineering - 4.480
- 5 - Andreas Zuber - FMSI - 6.494
- 6 - Vitaly Petrov - Barwa Addax - 9.349
- 7 - Davide Rigon - Trident - 10.448
- 8 - Javier Villa - Super Nova - 53.234
- 9 - Segio Perez - Arden - 56.237
- 10 - Luiz Razia - FMSI - 57.770
- 11 - Giedo Van Der Garde - iSport - 58.582
- 12 - Kamui Kobayashi - Dams - 59.696
- 13 - Edoardo Mortara - Arden - 1:03.710
- 14 - Diego Nunes - iSport - 1:04.840
- 15 - Nelson Panciatici - Durango - 1:07.681

**Giro più veloce** - Vitaly Petrov, 1:22.045

### Ritirati

- 26° giro - Michael Herck
- 25° giro - Romain Grosjean
- 25° giro - Davide Valsecchi
- 23° giro - Dani Clos
- 23° giro - Alberto Valerio
- 23° giro - Luca Filippi
- 21° giro - Karun Chandhok
- 18° giro - Giacomo Ricci
- 15° giro - Alvaro Parente
- 2° giro - Roldan Rodriguez

**Il campionato:** 1.Grosjean 31; 2.Petrov, D'Ambrosio 18; 4.Maldonado 12; 5.Mortara 10; 6.Hulkenberg, Di Grassi, Zuber 8; 9.Van der Garde, Filippi 5.

# Principino Turvey

di Massimo Costa

Dalla pole alla vittoria, Oliver Turvey ha concluso così il suo weekend perfetto a Monte Carlo. Per l'inglese del team Carlin si tratta del primo successo in World Series Renault. Turvey ha guidato benissimo per le vie del Principato e nonostante la pressione di Adrian Zaugg ha saputo rimanere freddo fin sul traguardo. Il successo del team Carlin è stato completato dal 6° posto di Jaime Alguersuari. Zaugg, del team Interwetten, ha fatto una grande partenza trovando un pertugio per superare James Walker, che lo aveva accompagnato verso il rail. Ma Zaugg ha tenuto giù infilando l'inglese alla Sainte Devote e tenendo la seconda piazza fin sul traguardo. Walker si è accontentato di salire sul podio. Positiva la prova di Miguel Molina, quarto, che ha recuperato punti importanti per il campionato. Il leader della classifica, Marcos Martinez, si è dovuto ritirare per noie ai freni. Peccato per Pasquale Di Sabatino, che era sesto quando ha avuto un problema alle bobine del motore. Federico Leo ha concluso 18° dopo un testacoda innocuo. Buon 10° il debuttante Stefano Coletti con la Dallara del team Prema (per la squadra di Rosin è il primo punto stagionale) che ha visto Julian Leal 15°. La Draco ha piazzato Bertrand Baguette al 5° posto e Marco Barba ha perso il 10° posto per uno sciocco taglio della prima curva dopo il via. E ora il campionato si riapre. Lo stop di Martinez ha permesso a Baguette di portarsi a soli 4 punti dalla vetta..



*Il vincitore  
Oliver Turvey*

## La cronaca Giro dopo giro

Bianchi al termine del giro di ricognizione entra ai box, ne uscirà poco dopo. Turvey scatta bene dalla pole, Zaugg infila Walker con coraggio, Fauzy perde l'ala anteriore a Sainte Devote, mentre in griglia di partenza Marinescu rimasto fermo viene colpito da Move. Le due vetture sono incastrate e i commissari di percorso devono sudare parecchio per districare

la matassa. Entra la safety-car. Al restart, Turvey conduce al 4° giro su Zaugg, Walker, Martinez, Molina, Baguette, Di Sabatino, Alguersuari, Van der Drift e Valles. Alla variante del Porto, Hartley attacca il compagno di squadra Pic per l'11° posto, ma taglia la chicane. Al 7° giro, Martinez (4°) rallenta e si ritira ai box. Hartley cede la posizione a Pic per non incorrere in penalità. Turvey amministra bene ed ha 8 decimi su Zaugg pressato da Walker. A due secondi dall'inglese, la coppia

Molina-Baguette, poi Di Sabatino, Alguersuari, Van der Drift, Valles, Pic. Coletti è 13°, Leo 19°. Testacoda di Nebilitskiy a Sainte Devote all'11° giro. Al 12° passaggio, Di Sabatino parcheggia la sua Dallara alla Piscina.

Al 13° giro: Turvey, Zaugg, Walker, Molina, Baguette, Alguersuari, Van der Drift, Valles, Pic, Hartley. Pentus passa Martin per il 12° posto. Infilano la corsia box Nebilitskiy e Chilton, ma proseguono. Al 16° passaggio, Turvey è sempre saldamente al

comando con 1"1 su Zaugg, Walker, Molina e Baguette. Leo (16°), si gira a Sainte Devote mentre Bianchi colpisce il rail all'uscita della Piscina e si ritira. Drive through per Hartley. La corsa procede senza sussulti, Turvey guida con sicurezza, Walker molla la presa di Zaugg e si accontenta del terzo posto. Il sudafricano però non ci sta e nell'ultimo giro mette pressione a Turvey, ma l'inglese è freddissimo e va a conquistare la sua prima vittoria in World Series Renault.



Il duo Epsilon Valles e Van der Drift



Lo sfortunato Di Sabatino



Federico Leo salta sui cordoli di Monte-Carlo





## MOMENTO CLOU

In fase di partenza, Walker non è rapido e il poleman Turvey si invola verso la prima curva. Zaugg attacca Walker e lo passa di forza prima della Sainte Devote guadagnando il secondo posto

Adrian Zaugg

### L'ordine di arrivo, domenica 24 maggio 2009

- 1 - Oliver Turvey - Carlin - 25 giri
- 2 - Adrian Zaugg - Interwetten - 0"661
- 3 - James Walker - P1 - 3"595
- 4 - Miguel Molina - Ultimate - 8"288
- 5 - Bertrand Baguette - Draco - 9"337
- 6 - Jaime Alguersuari - Carlin - 10"039
- 7 - Chris Van der Drift - Epsilon Euskadi - 10"431
- 8 - Adrian Valles - Epsilon Euskadi - 11"123
- 9 - Charles Pic - Tech 1 - 11"462
- 10 - Stefano Coletti - Prema - 13"856
- 11 - Sten Pentus - Fortec - 21"670
- 12 - John Martin - Comtec - 24"496
- 13 - Greg Mansell - Ultimate - 24"948
- 14 - Julian Leal - Prema - 29"017
- 15 - Fairuz Fauzy - Fortec - 33"215
- 16 - Marco Barba - Draco - 37"923
- 17 - Brendon Hartley - Tech 1 - 43"763
- 18 - Federico Leo - Pons - 58"671
- 19 - Max Chilton - Comtec - 1'15"452
- 20 - Anton Neblitskiy - SG - 1'20"321
- 21 - Filip Salaquarda - RC - 1 giro

#### Ritirati

- 16° giro - Jules Bianchi
- 11° giro - Pasquale Di Sabatino
- 7° giro - Marcos Martinez
- 0 giri - Mihai Marinescu
- 0 giri - Daniil Move

**Giro più veloce:** Brendon Hartley 1'26"609

#### Il campionato

- 1. Martinez 47; 2. Baguette 43; 3. Walker 37; 4. Turvey 31; 5. Molina 30; 6. Zaugg 26.



James Walker

# Piscopo risfida

## Gli iscritti

Mirko Bortolotti - Italia  
 Nicola De Marco - Italia  
 Pietro Gandolfi - Italia  
 Edoardo Piscopo - Italia  
 Mikhail Aleshin - Russia  
 Sebastian Hohenthal - Svezia  
 Alex Brundle - Gran Bretagna  
 Jack Clarke - Gran Bretagna  
 Tom Gladdis - Gran Bretagna  
 Jason Moore - Gran Bretagna  
 Joylon Palmer - Gran Bretagna  
 Henry Surtees - Gran Bretagna  
 Milos Pavlovic - Serbia  
 Julien Jousse - Francia  
 Tobias Hegewald - Germania  
 Jens Hoing - Germania  
 Kazimieras Vasiliauskas - Lituania  
 German Sanchez - Spagna  
 Andy Soucek - Spagna  
 Henri Karjalainen - Finlandia  
 Natacha Gachnang - Svizzera  
 Carlos Iaconelli - Brasile  
 Armaan Ebrahim - India  
 Robert Wickens - Canada

Si erano così divertiti nel 2008 a sfidarsi gara dopo gara nel campionato italiano F.3 che hanno voluto riprovarci. Così Mirko Bortolotti e Edoardo Piscopo saranno ancora uno contro l'altro quando sembrava che le loro strade si fossero definitivamente separate

alla fine della scorsa stagione. Bortolotti, che aveva battuto Piscopo vincendo il titolo tricolore, è stato portato in F.2 dalla Red Bull, di cui fa parte da qualche mese, mentre il romano ha scelto questa categoria pochissimi giorni fa dopo aver detto no a un ritorno

nella F.3 italiana e alla possibilità di correre nella World Series Renault. La Formula 2, l'inedito campionato monogestione con monoposto costruite dalla Williams e motori Audi turbo, parte questo fine settimana da Valencia. Sarà tutta da scoprire l'effettiva funzionalità della formula, che offre un solo ingegnere per tre piloti, un solo meccanico per vettura. Ci si adatterà, ma per chi è abituato ad essere seguito ogni minuto dal proprio ingegnere di pista all'interno di una squadra, subirà uno shock! Bortolotti e Piscopo non saranno gli unici italiani al via della F.2. Ci sono infatti anche Nicola De Marco e Pietro Gandolfi che si tufferanno nella mischia composta da piloti con grande esperienza come Milos Pavlovic, Mikhail Aleshin o Andy Soucek e giovani acerbi semiconosciuti.

## Il calendario 2009

31 maggio - Valencia  
 21 giugno - Brno  
 28 giugno - Spa  
 19 luglio - Brands Hatch  
 16 agosto - Donington  
 6 settembre - Oscherleben  
 20 settembre - Imola  
 1 novembre - Barcellona

Mirko Bortolotti



# Bortolotti

**Edoardo Piscopo  
indica il "nemico" di  
sempre Mirko Bortolotti.  
I due torneranno  
a sfidarsi dopo la stagione  
passata nella F.3 italiana**





# Vanthoor leader, Frey la

Seconda vittoria stagionale per Laurens Vanthoor sul tracciato tedesco del Nurburgring in occasione della seconda prova dell'ATS Formel 3 2009. Il pilota belga, scattato dalla pole position ha completato i 18 giri di gara in prima posizione precedendo la pilotessa svizzera Rahel Frey, al volante della vettura del team Zeller. Stef Dusseldorp, leader del campionato prima di questo appuntamento, si è invece ritirato nel corso del primo giro. Sul podio della prima corsa è salito Bernd Herndlhofer, che ha tagliato il traguardo a meno di due secondi dal vincitore, a dimostrazione di una gara estremamente combattuta ed agguerrita. Più staccato, con oltre dieci secondi di ritardo, ha chiuso il brasiliano

Rafael Suzuki, che in zona punti precede ben quattro esordienti di questa stagione: Markus Pommer, Willi Steindl, Nico Monien e Nicolas Marroc. Nella National Class continuano le buone prestazioni della Arttech F24 che con Sergey Chukanov riescono ad ottenere, in dodicesima posizione assoluta, la vittoria di classe.

La seconda gara ha regalato novità e certezze. La certezza è stato il belga Laurens Vanthoor, che ha chiuso al secondo posto mantenendo la leadership del campionato acquisita venerdì dopo la prima corsa. La novità è la vittoria di Rahel Frey, poleman con la vettura del team Zeller, nella seconda manche che regala anche il primo successo del 2009 alla Merce-

des nella categoria. In classifica generale Vanthoor è incalzato ad un solo punto dalla Frey. Dusseldorp è stato autore al Nurburgring di una gara di gran carattere. Dopo aver perso la leadership di campionato a favore del compagno in seno al team Van Amersfoort, non si è fatto abbattere e ha recuperato dalla penultima posizione di partenza sino al quinto posto, raccogliendo importanti punti. Sul podio ha chiuso l'esordiente Nico Monien, al miglior risultato della stagione con la Dallara-Mercedes del team Zettl. Sergey Chukanov, undicesimo assoluto, è il vincitore della National Class con la Artich F24 che ha conquistato entrambe le pole e le vittorie al Nurburgring.





*A sinistra, il vincitore di gara 1  
Laurens Vanthoor.  
Sotto, la graziosa  
Rahel Frey*

# Andy vincente



## L'ordine di arrivo di gara 1, venerdì 22 maggio 2009

- 1 - Laurens Vanthoor (Dallara 307-Volkswagen) - Van Amersfoort  
18 giri 30'05"328
- 2 - Rahel Frey (Dallara 307-Mercedes) - Zeller - 1"321
- 3 - Bernd Herndlhofer (Dallara 307-Mercedes) - HS Technik - 1"938
- 4 - Rafael Suzuki (Dallara 307-Volkswagen) - Performance - 10"592
- 5 - Markus Pommer (Dallara 307-Mercedes) - Zettl Sportsline - 15"482
- 6 - Willi Steindl (Dallara 307-Mercedes) - HS Technik - 16"103
- 7 - Nico Monien (Dallara 307-Mercedes) - Zettl Sportsline - 23"247
- 8 - Nicolas Marroc (Dallara 307-Mercedes) - Racing Experience - 25"939
- 9 - Adderly Fong (Dallara 307-Volkswagen) - Performance - 26"728
- 10 - Marco Oberhauser (Dallara 307-Mercedes) - Neuhasuer - 30"566
- 11 - Gary Hauser (Dallara 307-Mercedes) - Racing Experience - 34"223
- 12 - Sergey Chukanov (Artech 24-Opel) - ArtLine - 55"397
- 13 - Mika Vahamaki (Dallara 304-Opel) - ADRF - 56"209
- 14 - Francesco Lopez (Dallara 304-Opel) - Woss - 58"528
- 15 - Luca Iannaccone (Dallara 304-Opel) - Leipert - 1 giro
- 16 - Vladimir Semerov (Dallara 307-Mercedes) - Zyxel RRT - 3 giri

### Ritirati

- 10 giri - Shirley Van der Lof
- 10 giri - Dominik Schraml
- 1 giro - David Hauser
- 1 giro - Stef Dusseldorp
- 0 giri - Max Nilsson

**Giro veloce:** Rahel Frey - 1'39"380

## L'ordine di arrivo di gara 2, sabato 23 maggio 2009

- 1 - Rahel Frey (Dallara 307-Mercedes) - Zeller  
18 giri 30'15"574
- 2 - Laurens Vanthoor (Dallara 307-Volkswagen) - Van Amersfoort - 6"482
- 3 - Nico Monien (Dallara 307-Mercedes) - Zettl Sportsline - 13"963
- 4 - Bernd Herndlhofer (Dallara 307-Mercedes) - HS Technik - 15"512
- 5 - Stef Dusseldorp (Dallara 307-Volkswagen) - Van Amersfoort - 16"336
- 6 - Max Nilsson (Dallara 307-Mercedes) - SRT - 26"401
- 7 - Rafael Suzuki (Dallara 307-Volkswagen) - Performance - 27"921
- 8 - Markus Pommer (Dallara 307-Mercedes) - Zettl Sportsline - 30"136
- 9 - Adderly Fong (Dallara 307-Volkswagen) - Performance - 35"325
- 10 - Gary Hauser (Dallara 307-Mercedes) - Racing Experience - 36"029
- 11 - Sergey Chukanov (Artech 24-Opel) - ArtLine - 38"911
- 12 - David Hauser (Dallara 307-Mercedes) - Racing Experience - 40"225
- 13 - Marco Oberhauser (Dallara 307-Mercedes) - Neuhasuer - 41"192
- 14 - Willi Steindl (Dallara 307-Mercedes) - HS Technik - 43"024
- 15 - Shirley Van der Lof (Dallara 307-Mercedes) - Zettl Sportsline - 45"881
- 16 - Vladimir Semerov (Dallara 307-Mercedes) - Zyxel RRT - 46"695
- 17 - Mika Vahamaki (Dallara 304-Opel) - ADRF - 1'04"615
- 18 - Francesco Lopez (Dallara 304-Opel) - Woss - 1'04"783
- 15 - Luca Iannaccone (Dallara 304-Opel) - Leipert - 1 giro
- 16 - Nicolas Marroc (Dallara 307-Mercedes) - Racing Experience - 2 giri

### Ritirati

- 8 giri - Dominik Schraml

**Giro veloce:** Stef Dusseldorp - 1'40"000

### Il Campionato

1. Vanthoor 32; 2. Frey 31; 3. Dusseldorp 24; 4. Herndlhofer 21; 5. Suzuki 18;
6. Pommer 10; 7. Monien 9; 8. Nilsson 8; 9. Steindl 6; 10. Oberhauser 4.

di Valerio Faccini  
Foto Actualfoto

Colpaccio della One Racing e dei suoi piloti nella seconda prova della F.Renault 2000 tricolore a Varano. Dominatori in qualifica, Daniel Mancinelli ha vinto gara 1 e il debuttante Federico Scionti si è imposto nella seconda corsa.

### Gara 1

E' finita com'era cominciata, rispettando l'ordine uscito dalla qualifica e Daniel Mancinelli si è aggiudicato con merito la vittoria. Il marchigiano ha provato a scappare sin dal semaforo verde, trascinandosi dietro il compagno Federico Scionti. Daniel inizialmente sembrava poter prendere il largo, arrivando ad accumulare quasi 2" sul compagno di squadra ed oltre 6" sul primo degli inseguitori, Comini. Poi Mancinelli ha stabilizzato le proprie prestazioni e si è assistito al riavvicinamento di Scionti. Questi, giro dopo giro, ha rosicchiato i decimi che lo separavano dal compagno sino ad annullare del tutto il distacco. Tuttavia il piccolo romano non è mai parso avere la "forza" sufficiente per tentare un attacco. Piuttosto ha continuato a mettere pressione all'avversario in attesa di un eventuale errore di Mancinelli che però non è mai arrivato. Poco da dire sulla gara degli inseguitori, se non elencare le sbavature in cui sono occorsi. Comini ed Olivè esclusi beninteso, terzi e quarto sotto la bandiera a scacchi, autori di una gara senza susulti (fotocopia di quella di Mancinelli e Scionti) dopo che al via Comini ha scavalcato lo spagnolo. Zero in condotta a Tyler Dueck è finito nella ghiaia della via di fuga dopo la prima variante quando mancava una manciata di tornate alla fine. Dietro la lavagna anche Andrea Roda, andato in testacoda solo soletto al decimo passaggio. Romain Vozniak è invece fini-



# Scionti rookie

to nelle protezioni al Ferro di cavallo lamentando noie ai freni. Peccato anche per Bianca Steiner. La ragazza austriaca è stata autrice di una buona fase centrale della gara, nella quale sembrava potesse andare a prendere Betti, poi una sbavatura le ha fatto perdere due posizioni.

### Gara 2

Approfittando di un errore commesso nelle prime battute di gara dal compagno Mancinelli, Federico Scionti ha vinto con pieno merito la seconda corsa della F. Renault Italia a Varano. Il romano ha concluso la sua cavalcata, corsa in condizioni identiche a quella di gara-1 ovvero con un fastidiosissimo caldo afoso, con un tempo leggermente inferiore a quello impiegato ieri da Daniel Mancinelli. Il successo di Scionti completa il

weekend quasi perfetto del team One Racing. Diciamo "quasi" perchè alla prima fila in qualifica, alle prime due posizioni di gara-1, la squadra laziale ha aggiunto oggi al caniere la vittoria di Scionti e "solo" il terzo posto di Mancinelli. Lo spagnolo Olivè è infatti riuscito ad incunearsi tra Scionti e Mancinelli grazie all'errore di quest'ultimo alla prima variante. I tre hanno fatto gara di testa e allungato da subito sugli inseguitori, comandati dal concreto Comini. Nel finale Mancinelli, che ha ammesso di aver avuto un ritmo inferiore ai primi due forse per aver danneggiato il fondo nel salto sul cordolo che gli è costato la leadership della gara, ha mollato il colpo, finendo un po' staccato. Poca fortuna per il team Bvm: dopo pochi giri Roda ha dovuto abbandonare per problemi al cambio, mentre Dueck

oggi non ha commesso errori ma ha terminato con un distacco pesante. In campionato il canadese è sceso così dalla prima alla terza posizione. Da quanto visto a Varano, il più pericoloso contendente per Mancinelli, pare proprio Scionti, pur se al momento il divario di punti tra i due è ancora di una certa consistenza. Nel finale di gara Antonino Pellegrino ha dato forfait, con l'ala posteriore in disordine, a causa di problemi ad un semiasse, ma è stato classificato ugualmente. All'ultimo giro Kvasai, in precedenza penalizzato con uno drive through per aver causato il ritiro di Bianca Steiner finita nella sabbia alla variante lckx, ha passato Vozniak. Quest'ultimo ha percorso gli ultimi giri, nell'indifferenza della direzione gara, con l'alettono posteriore che perdeva pezzi.



# e da sballo

## L'ordine di arrivo di gara 1, sabato 23 maggio 2009

- 1 - Daniel Mancinelli - One - 28 giri 31'05"765
- 2 - Federico Scionti - One - 0"732
- 3 - Stefano Comini - Co2 - 4"590
- 4 - Genis Olivè - Jenzer - 7"217
- 5 - Bernardo Arnaut - Co2 - 16"437
- 6 - Marco Betti - Facondini by Draco - 18"752
- 7 - Antonino Pellegrino - Antonino - 28"753
- 8 - Nikolas Kvasai - Facondini by Draco - 34"214
- 9 - Bianca Steiner - Steiner - 34"992
- 10 - Zoel Amberg - Jenzer - 40"825
- 11 - Andrea Roda - BVM Minardi - 1 giro
- 12 - Romain Vozniak - Facondini by Draco - 2 giri
- 13 - Tyler Dueck - BVM Minardi - 6 giri

**Giro più veloce:** Daniel Mancinelli 1'05"866

## L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 24 maggio 2009

- 1 - Federico Scionti - One - 28 laps - 31'04"216
- 2 - Genis Olivè - Jenzer - 2"782
- 3 - Daniel Mancinelli - One - 8"776
- 4 - Stefano Comini - Co2 - 13"017
- 5 - Bernardo Arnaut - Co2 - 14"407
- 6 - Zoel Amberg - Jenzer - 22"210
- 7 - Tyler Dueck - BVM Minardi - 26"207
- 8 - Nikolas Kvasai - MbK - 58"813
- 9 - Romain Vozniak - Facondini by Draco - 1'00"114
- 10 - Marco Betti - Facondini by Draco - 1'04"392
- 11 - Antonino Pellegrino - Antonino - 9 laps

**Giro più veloce:** Genis Olivè 1'06"091

### Ritirati:

Andrea Roda - lap 5  
Bianca Steiner - lap 13

### Il campionato

1.Mancinelli 108; 2.Comini 78; 3.Dueck 76; 4.Scionti 72; 5.Arnaut 64; 6.Olivè, Roda 52; 8.Kvasai 50; 9.Corsini 46; 10.Pellegrino 38; 11.Steiner 34; 12.Vozniak 32; 13. Amberg, Betti, Colombo 28; 16.Venturini 24; 17.Brugiotti 18; 18.Scunzio 16; 19.Davenia 2; 20.Vecchi 1.

**Sopra, Federico Scionti**  
**A fianco, il podio di gara 1**  
**con il vincitore Mancinelli**  
**attorniato da Scionti e Comini**



# Visconti, e tre!

**Samanta Capacini**  
**Foto MorAle**

Marco Visconti si aggiudica anche la terza gara stagionale del Trofeo Cadetti. Tre vittorie su tre gare disputate. Visconti, partito dalla pole, si aggiudica la gara, ma deve lottare contro gli assalti di Simone Gatto che lo ha tallonato dal primo all'ultimo giro, tagliando il traguardo in seconda posizione. Dietro di loro Giovanni Erba, l'unico che sembra in grado di tenere i ritmi dei leader Under e Over 25. Erba conquista una meritata terza posizione giungendo sul traguardo con un distacco di 2"504. La vera lotta in pista si è però consumata per la conquista della quarta posizione tra Paolo Coppi, Paolo Scialpi, Angelo Valentino, Riccardo Calegari, Paolo Collivadino. Il gruppetto approfitta del ritiro di Maurizio Giordano, quinto in griglia, per noie al motore (motore che gli era appena stato sostituito) che lo hanno messo ko nel giro di ricognizione e di Dario Lugli che deve accodarsi al gruppo per una non prevista sosta al box. I cinque si sono sfidati sorpassandosi e scambiandosi più volte le posizioni. Nel corso dell'ottavo giro l'entrata in pista della Safety Car, necessaria per permettere di recuperare la vettura di Alberto Baglioni insabbiata in una uscita di pista, ricompatta il gruppo annullando le distanze tra i primi tre e gli inseguitori, ma alla ripartenza, nel tredicesimo

giro, la storia si ripete. Visconti, Gatto e Erba prendono terreno staccando gli altri. Riprende la battaglia per la quarta posizione, ma Scialpi, nel tentativo di passare Coppi, si gira e perde alcune posizioni. Alla fine è Paolo Coppi che taglia il traguardo in quarta posizione, seguito, nell'ordine, da Valentino, Calegari e Collivadino. I gemelli Nicola e Stefano De Val, usciti dalla Scuola Piloti Milano di Luca Carluccio, al debutto in monoposto, festeggiano il loro compleanno con l'ottava e la nona posizione. Nicola, quattordicesimo in griglia, è riuscito a portarsi nel gruppetto capeggiato da Coppi lottando con Collivadino nelle fasi finali per la settima posizione, mentre Stefano, che partiva dalla sesta fila, ha dovuto rimontare dal fondo avendo perso numerose posizioni nelle prime fasi di gara. Un debutto incoraggiante per i due De Val se si considera che non hanno mai guidato nemmeno un kart. Dietro di loro Luca Del Missier e Andre Claude Benin tallonato da Paolo Scialpi. Concludono a punti anche Matteo Torta, Alessia Locatelli e Giuliano Zecchetti. Da segnalare l'uscita di pista e il conseguente ritiro di Andrea Capella spinto in sabbia da Lugli che doppiato non era certo in lotta per una posizione con il pilota della ARM Competition che occupava la decima posizione. Ritiro anche per Massimo Galli e Francesco Terra.

## L'ordine di arrivo, domenica 24 maggio 2009

- 1 - Marco Visconti (Reggiani) - Stilo Corse - 21 giri in 29'44"221
- 2 - Simone Gatto (Reggiani) - TS Corse - a 0"425
- 3 - Giovanni Erba (Covir) - Team Co' - a 2"504
- 4 - Paolo Coppi (Mandelli) - Sarchio Racing - a 15"456
- 5 - Angelo Valentino (Reggiani) - Stilo Corse - a 17"574
- 6 - Riccardo Calegari (Silva) - Diesse Corse - a 17"865
- 7 - Paolo Collivadino (Reggiani) - M2 Racing - a 19"865
- 8 - Nicola De Val (Fadini) - Fadini - a 20"716
- 9 - Stefano De Val (Ermolli) - Fadini - a 27"870
- 10 - Luca Del Missier (Cover) - Team Co' - a 31"628
- 11 - Andre Claude Benin (Reggiani) - ARM Competition - a 34"411
- 12 - Paolo Scialpi (Essepi) - Essepi Power - a 37"252
- 13 - Matteo Torta (Reggiani) - ARM Competition - a 41"002
- 14 - Alessia Locatelli (Reggiani) - ARM Competition - a 52"485
- 15 - Giuliano Zecchetti (Reggiani) - Zemires - a 1 giro
- 16 - Dario Lugli (Cavallini) - Lugli - a 1 giro
- 17 - Andrea Capella (Reggiani) - ARM Competition - a 7 giri

### Ritirati

- 0 giri - Maurizio Giordano (Fadini) - Fadini
- 5° giro - Francesco Terra (Reggiani) - TS Corse
- 6° giro - Alberto Baglioni (ABR) - Autodama
- 10° giro - Massimo Galli (Reggiani) - Galli

### Classifica Piloti

- 1. Visconti 92 punti; 2. Gatto 71; 3. Coppi 56; 4. Valentino e Erba 52; 6. Giordano e Calegari 38; 8. Benin 32; 9. Del Missier 31; 10. Collivadino 26; 11. Lugli 25; 12. Deodati e Torta 22; 14. Galli 18; 15. Zecchetti 15; 16. N. De Val 14; 17. Capella e S. De Val 12; 19. Scialpi 6; 20. Beppato 4; 21. Generale, Terra e Locatelli 2; 24. Prospero 1.

Marco Visconti



# sara racing weekend



AC Vallelunga



sara



**SARA GT Campionato Italiano Gran Turismo**  
**Campionato Italiano Turismo Endurance**  
**Campionato Italiano Formula Azzurra**  
**Carrera Cup Italia - Seat Leon Supercopa**

**WWW.VALLELUNGA.IT**  
**INFO LINE: 06.9015501**

Acquista un biglietto e con questo tagliando ne riceverai un altro in OMAGGIO!!!

**Autodromo di Vallelunga**

Campagnano di Roma

30-31 maggio 2009

Sabato: inizio prove ore 9,00

inizio gare ore 15,00

Domenica: inizio gare ore 9,00

**Formula**  
**2x1**

# Bruni e Ramos,

di Leopoldo Canetoli

Maserati e Ferrari. Due marchi famosi, una volta divisi da una forte rivalità modenese (alla Bartali e Coppi) ora unite e collaboranti tra loro. Maestranze che si mescolano, collaudatori che lavorano per il Cavallino e per in Tridente. Insomma, una bella famiglia che assieme nobilita quel campionato per vetture GranTurismo per ora denominato FIA GT e che aspira per il prossimo anno alla titolazione mondiale. Il dialetto modenese, al di là della spocchiosa superiorità di certi inglesi (che al limite arrivano a parlare in francese, come se l'italiano fosse lingua da terzo mondo...) è piuttosto diffuso tra le squadre, molte delle quali, al

di là del Tridente o del Cavallino, issano vessilli tricolori. E nel colorito linguaggio dei meccanici, che piacerebbe tanto all'amico Leo Turrini da Sassuolo, esistono due classifiche ben distanziate: quella "dal campion dal mond" e quella degli "sfighè"...Alla faccia delle idee di Ecclestone, del Mondiale a medaglie, questa seconda classifica determinata dalla "sfortuna" (che secondo alcuni, non è cieca, ma ci vede benissimo) è quella più interessante. E dopo le prime due gare del Campionato FIA GT siamo in grado di stilare una prima graduatoria, o per lo meno siamo tutti d'accordo sui primi nomi della lista, prendendoli a caso tra GT1 e GT2. ▶

segue a pag 52



# che iella!



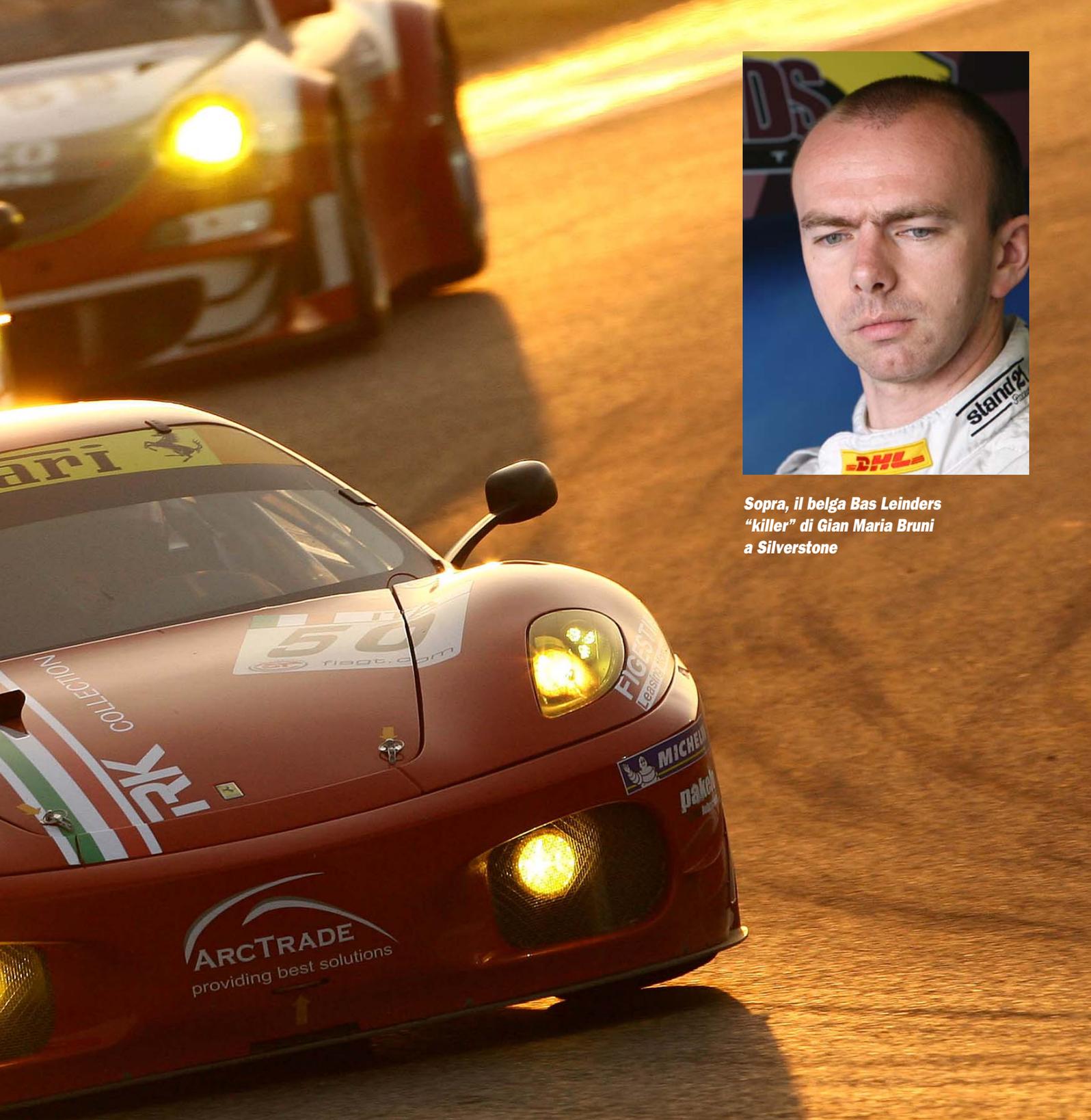
*Miguel  
Ramos*



Il capolista, sempre secondo i meccanici che sono la voce del popolo più attendibile, è quello che avrebbe dovuto dominare in GT2, visto che è tuttora detentore del titolo. E' un pilota Ferrari, è simpatico, velocissimo, e si alterna su diversi campionati, sempre al volante delle Ferrari F430 che conosce come le sue tasche, visto che è lui a fare tutti i collaudi, gli sviluppi, compresi quelli dei pneumatici Michelin. Si chiama Gian Maria Bruni, "Gimmi" per gli amici. Un vero atleta, uno che corre le maratone vere e con la bici da corsa potrebbe fare anche il Giro d'Italia se

solo ne avesse il tempo. Ma tra una gara al di là dell'Atlantico, una al di là della Manica, test vari e prove del FIA GT non ha proprio un attimo per respirare. Sentite cosa gli è successo quest'anno; prima gara FIA GT a Silverstone. Prova difficile, le Porsche sono molto migliorate. Ma il portacolori della AF Corse non demorde e sul tracciato inglese, velocissimo, sta concludendo al comando della classifica delle GT2 senza il minimo problema. Ma a sei giri dalla fine, quando caracollava da solo in prima posizione con nove secondi di vantaggio (un limite incolmabile

per la Porsche che seguiva), ci si mette il belga Bas Leinders (suo rivale come tester in Minardi F.1) che in un goffo doppiaggio con la grossa Ford GT gli rimedia una bella sportellata mandandolo in mezzo al prato. Seconda prova del FIA GT in notturna ad Adria. Anche qui la battaglia doveva essere dura. Diciamo doveva perché alla prima curva il nostro eroe rimedia una bella ruotata questa volta dal collega inglese Mullen che gli fa perdere posizioni, costringendolo ad una prematura sosta ai box e obbligatorio cambio di strategie. E così la seconda, pos-



**Sopra, il belga Bas Leinders  
"killer" di Gian Maria Bruni  
a Silverstone**

sibile vittoria, se ne va in fumo. Ma Bruni è un tipo positivo, si accontenta di aver preso punti. E si vergogna a rivelarci che, la settimana prima, alla 1000 KM di Spa, quando era ancora una volta al comando della gara, i meccanici ai box gli hanno montato tre gomme posteriori mettendolo fuori competizione! Abbiamo parlato della Ferrari, ma il secondo sfortunato è un alfiere della Maserati, o meglio del team Vitaphone che schiera le due Maserati MC12. Altro ragazzo tranquillo, educato, e buon professionista. Che dopo la seconda prova del FIA GT ha fatto fatica a

non sbottare col vostro cronista, proprio quando aveva visto la vittoria assoluta alla portata di mano. A Silverstone, quando marciava in buona posizione, si è trovato senza una ruota. Sì, c'è stato un cambio gomme non proprio perfetto e la posteriore sinistra non è venuta imbullonata bene. Succede anche nelle migliori famiglie, anche nei team più organizzati. Ma il nostro eroe, che risponde al nome di Miguel Ramos, è rimasto nel bel mezzo della pista con una ruota aperta, incapace di muoversi. Ad Adria poteva esserci la grande vendetta, quando, per il gioco dei

cambi gomme..ahi ahi...si era trovato i testa alla gara. Ma i solerti commissari sportivi avevano annotato sui loro taccuini che questa sostituzione di pneumatici non era avvenuta in maniera regolare, secondo le norme del Codice Sportivo. E così il povero Ramos veniva penalizzato con un "drive through" che il portoghese eseguiva alla meraviglia, perdendo così oltre 17" e soprattutto la prima posizione. Coraggio, la prossima corsa sarà a Oschersleben, in giugno. Chissà che la classifica degli "sfighe" non subisca ulteriori modifiche...



# Le minacce della BMW

di Dario Sala

Dopo il marasma di Pau, la Seat ha dichiarato di volersi prendere un certo periodo di tempo per valutare bene come e se proseguire la sua avventura nel WTCC. All'indomani delle nuove decisioni tecniche del Bureau della FIA, è la BMW ad esternare le sue perplessità. Al sito inglese Autosport, Mario Theissen ha dichiarato: "La situazione così com'è non è sostenibile e noi stiamo guardando al nostro futuro nella serie in maniera molto critica". Il boss tedesco, già lo scorso anno fu molto critico nei confronti della FIA per non aver mai trovato realmente un bilanciamento delle performance in grado di soddisfare tutti e per aver permesso alla Seat di godere di un grande vantaggio. Theissen tenne poi sulle spine il WTCC fino all'ultimo minuto circa una partecipazione ufficiale della casa nel 2009. Con l'iscrizione, il tutto è rientrato, ma dopo i continui cambi di regole, Theissen ha sbottato di nuovo. Alcune decisioni non sono state prese in maniera chiara. Alcune volte dopo le gare, altre volte durante l'evento stesso, dove si sono cambiati dei parametri. Questo significa che chi corre non sa che condizioni troverà e come correranno gli avversari. Non è una situazione legata alla Seat, ma un problema della FIA che non riesce a trovare regole eque per tutti. Theissen ha poi aggiunto: "Stiamo guardando ad altre categorie Turismo, vedremo il da farsi oppure potremmo propendere per un periodo dove supporteremo solamente i nostri clienti". In pratica un modo di dire che la BMW continuerà ad esserci, ma la Casa non si impegnerà più ufficialmente. Le solite minacce o intenzioni vere di cercare altro ora che la M3 GT è una realtà? Vedremo, ma è chiaro che il WTCC si trova ora nell'occhio del ciclone per colpa di regole poco chiare e variabili di gara in gara. Un peccato visti gli enormi sforzi della KSO che fino ad ora ha svolto un lavoro eccellente.

# Manthey cala

di Marco Cortesi

Strepitoso poker per il Manthey Racing alla 24 Ore del Nurburgring 2009. La squadra ufficiale Porsche ha conquistato il quarto successo consecutivo, il terzo per la formazione Berhard-Lieb-Dumas-Tiemann. In lotta per buona parte della corsa, Basseng-Fassler-Rockenfeller-Stippler hanno pagato una foratura con conseguenti danni al semiasse della loro R8 LMS con la quinta posizione, dopo uno scambio di leadership continuo con i vincitori durante tutta la nottata. Costretta a stint più corti di un giro a causa del maggior consumo, la Porsche 997 di testa ha mantenuto il comando con tranquillità nel finale, per

chiudere davanti ad Hermouille-Kaffer-Luhr-Abt sulla R8 schierata da quest'ultimo, e alla 997 compagna di colori (ma in versione Cup) pilotata da Collard-Henzler-Lietz-Werner. Problemi tecnici hanno fermato fin prima del via l'Audi numero 100, pensata come celebrazione per il centenario di Ingolstadt, così come quella di Emanuele Pirro (affiancato da Stuck, Biela e Fassler), bloccata da guai idraulici e da una penalità inflitta nelle fasi iniziali. Da sottolineare la curiosa decisione della direzione gara che ha riguardato i vincitori. Penalizzati dopo la segnalazione di un commissario per essere passati troppo veloci sul luogo di un incidente, i quattro si sono visti assegnare un credito pari alla

durata dello stop&go grazie all'intervento di Olaf Manthey che, telemetria alla mano, ha provato l'avvenuto rallentamento. Tra le vetture "turismo", successo per la Scirocco di Johansson-Gruber-Thiim-Karlhofer, davanti alla coupé gemella (ma alimentata a metano) di Vanina Ickx-Klenke-Terting-Niedzweidz. Poca gloria per gli italiani in equipaggi privati: migliore della pattuglia tricolore è risultato Maurizio Cavalari (57° assoluto). Sessantottesima piazza per Ragazzi-Arlotti-Gini-Barbaro, 93a per Diego Romanini, 114a per Merzario-Simoncini-Negrone-Bolognesi. Ritirata la Ford GT polesitter che nella prima ora si era vista protagonista e che vedeva al via Mutsch-Adorf-Hennerici-Tilke.

La Porsche 997 dei vincitori  
Berhard-Lieb-Dumas-Tiemann



# L'asso

## L'ordine di arrivo, domenica 24 maggio 2009

- 1 - Berhard-Lieb-Dumas-Tiemann (Porsche 997 RSR) - Manthey - 155 giri in 24:05:01.412
- 2 - Abt-Hermouille-Kaffer-Luhr (Audi R8 LMS) - Abt - 154
- 3 - Collard-Henzler-Lietz-Werner (Porsche 997 Cup) - Manthey - 152
- 4 - Alzen-Bert-Arnold-Mies (Porsche 997 Cup) - Alzen - 150
- 5 - Basseng-Fassler-Rockenfeller-Stippler (Audi R8 LMS) - Phoenix - 149
- 6 - Schmitz-Abbelen-Althoff-Heyer (Porsche 997 RSR) - Frikadelli - 149
- 7 - Kraling-Gindorf-Scharamach-Holzer (Porsche 997 Cup) - Manthey - 149
- 8 - Bremes-Kainz-Schmicker-Bergmeister (Porsche 997 Cup) - Muehlnr - 148
- 9 - Quinn-Quinn-Baird-Denyer (Porsche 997 RSR) - VIP Australia - 146
- 10 - Adams-Ludwig-Meier-Grossmann (BMW Z4 M) - Dorr - 145
- 11 - Dumbreck-Tanaka-Hoshino-Schoysman (Nissan 370Z) - Nismo - 144
- 12 - Stuck-Biela-Pirro-Fassler (Audi R8 LMS) - Phoenix - 144
- 13 - Schratz-Herbst-De Bruijn-Tsarev (Porsche 997 Cup) - Steam - 143
- 14 - Schmidt-Schultis-Konopka-Hannes (Porsche 997 Cup) - CC Car - 143
- 15 - Johansson-Gruber-Thiim-Karlhofer (VW Scirocco GT24) - Volkswagen - 142
- 16 - Konig-Schlichenmeier-Meyer-Ecke (Porsche 997 Cup) - RDM-Logwin - 141
- 17 - Ickx-Klenke-Terting-Niedzweidz (VW Scirocco CNG) - Volkswagen - 140
- 18 - Krumbach-Jacoma-Schlotter-Fuchs (Porsche 997 Cup) - DMV - 140
- 19 - Deegener-Wohlfart-Breuer-Gass (Audi A3) - Reader - 139
- 20 - Heger-Van Dam-Cheng-Mailleux (VW Scirocco GT24) - Volkswagen - 139

**Giro più veloce:** Bernhard-Lieb-Dumas-Tiemann - 8:36.760



## MOMENTO CLOU

Ore 11:20 - Mike Rockenfeller deve rallentare a Kallenhart.  
La posteriore destra, forata, ha danneggiato cerchio e semiassie



# Ruote nel



## McLaren a Monte-Carlo una storia infinita

di Carlo Baffi  
Foto Photo 4

McLaren regina di Monte Carlo, un titolo nobile spettante di diritto. Ovviamente per meriti sportivi. Le 15 vittorie nel Gran Premio più fashion del mondo, in 25 anni parlano chiaro. Per la McLaren, quello col tracciato monegasco è un legame particolare, perché al di là dei successi, segna il suo debutto in F.1. E' il 22 maggio del 1966, quando il neozelandese Bruce McLaren, scende in pista con la M2B. Per vedere la vettura vincere, ci vuole circa un ventennio, per l'esattezza il 3 giugno del 1984. Sotto una pioggia torrenziale, la McLaren di Alain Prost ha la meglio sulla Toleman-Hart dell'astro nascente Ayrton Senna partito 13°, solo grazie alla bandiera a scacchi calata da Jackie Ickx al 31° passaggio, dei 77 previsti. E' il primo trionfo del tris messo a segno dal Professore. Nell'85, la cavalcata del poleman Senna dura solo 10 giri, la leadership di Alboreto è compromessa da un calo del motore Ferrari e Prost mette a segno il colpaccio. L'anno dopo, il francese parte dalla



Alain Prost guida sotto il diluvio nel 1984

# tempo



Ayrton Senna a Monaco nel 1993

pole e domina con la sua MP4-2B Tag Porsche, seguito dal compagno Keke Rosberg. Il quarto sigillo del transalpino arriva nel 1988. Ha ancora una volta la meglio su Senna, suo acerrimo rivale appena approdato alla McLaren. Il paulista parte davanti e prende il largo, ma a 12 giri dalla fine, commette un errore all'uscita della curva del Portier. Il guard-rail pone fine alla sua marcia trionfale, dando via libera alla MP4/4 del due volte iridato. Ayrton si riscatta nell'89, quando spinto dal V10 Honda, s'invola dalla pole infliggendo oltre 50" a Prost, secondo al traguardo. Il campione brasiliano, s'imporrà per altre quattro volte di fila sulla monoposto bianco-rossa. Nel '90 e '91 domina, mentre nel 1992 è aiutato dalla sorte. A sei

giri dalla fine, Mansell leader solitario, deve riparare ai box con una gomma rovinata dal cerchione. Il paulista, secondo, ringrazia, passa e vince. Il 23 maggio 1993, Senna centra il suo sesto capolavoro. Prost va in testa, ma punito per partenza anticipata rientra in pit-lane e nel ripartire fa spegnere la sua Williams-Renault. Va in testa Schumacher tradito poi dal motore della sua Benetton-Ford e lascia campo libero alla MP4/8 del paulista. Segue un

diggiuno di 5 anni e poi la McLaren torna in orbita. Con la nuova livrea grigio-nera e il V-10 Mercedes, Mika Hakkinen s'impone nell'anno del suo primo titolo mondiale. Passano due stagioni e a festeggiare è David Coulthard, reduce da un incidente aereo su un jet privato, da cui è uscito miracolosamente illeso con la fidanzata Heidi. Nel 2002, lo scozzese fa il bis, infila Montoya allo start e saluta tutti. La sua fuga non si ferma nemmeno quando lamenta

problemi di carburazione, risolti dal muretto, grazie alla telemetria bidirezionale. Nell'edizione 2005, la McLaren trionfa con un altro finnico: è Kimi Raikkonen, che detta legge al volante della sua MP4/20. E siamo alle ultime due stagioni. Il 2007 saluta la doppietta del duo Alonso-Hamilton, ma è proprio la tappa monegasca a segnare l'inizio della rivalità tra i due e delle sventure delle Freccie d'Argento. Il sorriso torna nel 2008. Hamilton approfitta di un incidente nei primi giri per rientrare ai box e cambiare strategia. Si ritrova primo e quando una gomma gli si affloscia nelle ultime curve, ci pensa la dea bendata a fargli tagliare il traguardo in testa. Per Ron Dennis & C. va in scena l'ennesimo tripudio, sulle note del "God save the Queen".



David Coulthard nel 2003

# Per non passare m



# Volkswagen Polo

di Marco Marelli

# mai di moda

Tutta nuova porta al debutto un nuovo stile, interni raffinati e di grande qualità, tanti nuovi motori e cambi di ultimissima generazione. Ben dotata fin dalla versione d'ingresso, l'ESP è di serie, il listino parte da 12.500 euro. Quattro i motori a benzina: 1.2 60 cavalli, 1.2 70 cavalli, 1.4 85 cavalli e 1.2 turbo da 105 cavalli; uno solo il diesel, 1.6, ma con tre livelli di potenza: 75, 90 e 105 cavalli. Tutti i diesel hanno il filtroantiparticolato di serie. Tre i livelli di allestimento: Trendline, Comforline



e Highline. Di serie ci sono l'ESP, il dispositivo per le partenze in salita che non fa arretrare l'auto, la predisposizione per gli attacchi isofix, il climatizzatore. Sviluppata sulla nuova piattaforma del segmento B del Gruppo Volkswagen, la nuova Polo ha carreggiate più larghe che hanno migliorato e di molto sia l'aspetto estetico sia la tenuta di strada. La plancia, i materiali interni, i sedili sono da punto di riferimento sia per la qualità sia per l'ergonomia. Ottima la costruzione di tutta la vettura come consuetudine Volkswagen e buono pure il bagagliaio che ha un fondo doppio così da rendere la parte superiore a filo battuta del portellone e quindi agevolare lo stivaggio di colli pesanti. Come dimensioni esterne è leggermente cresciuta in larghezza e altezza ma è un po' meno alta. L'abitabilità non ne ha sofferto e in quattro si sta comodi. Molto silenziosa, è la migliore della categoria, e molto ben ammortizzata, la Polo ha contenuti e qualità da grande e per questo conquista. Per il momento arriva con sole cinque porte e la prevendita è prevista dal mese di luglio.



## Questioni di stile

I Bassotti hanno colpito ancora. E chi se non Walter de Silva e Flavio Manzoni sono i Bassotti. Geni compresi e liberi hanno rifatto la Polo e, come sulla Golf, i due designer italiani al vertice del Gruppo Volkswagen hanno caratterizzato il frontale con una mascherina nera che ricorda quella dei Bassotti. Ma non è solo per questo che verranno De Silva e Manzoni ricordati. La scelta di un design come amano definirlo "semplice" ha fatto della piccola-grande nuova Polo una sfida nella sfida. Se infatti le concorrenti si differenziano notevolmente per le forme ardite altrettanto non si può dire di questa Volkswagen. Le linee sono chiare, pulite, semplici. Non strizzate come quelle della Fiesta e nemmeno lavorate come quelle della Yaris. La nuova Polo sembra una piccola Golf ma anche ricorda la Golf quinta generazione un'automobile che a distanza di quasi quindici anni dal lancio è ancora moderna nel design. E proprio qui si gioca la partita dei due Bassotti: loro sono convinti che le forme della loro nuova Polo sono un'icona che non passerà di moda e questo la renderà vincente. Dai tavoli di disegno alla fabbrica, dalla produzione alle concessionarie il passo ormai è breve. Da giugno, quando la nuova Polo andrà in vendita il giudizio lo darà il pubblico. E solo allora si saprà se la strada presa dai due designer sarà quella giusta

# Volkswagen Polo



## Semplice ed intelligente

Con qualsiasi motore una premessa: è tanto facile da guidare quanto silenziosa da vivere. Non è una rivoluzione ma tanto per chiari- re come piacere di guida e tenuta di strada se la gioca con le miglio- ri del segmento, Fiat Grande Punto e Peugeot 207. Alla guida del- la più potente diesel 1.6 si rimane un po' sconcertati dal cambio a sole cinque marce. In autostrada una sesta avrebbe aiutato alla voce prestazioni e consumi. Alla guida della 1.2 TSI si rimane ulterio- rmente senza parole per la presenza di un cambio DSG a 7 mar- ce. La diesel, che frequenterà di più le autostrade, di marce ne ha poche, la benzina al contrario fin troppe. La sette marce benzina va bene ma non è rapidissima nel passaggio settimana, terza, cioè quando si devono scalare più rapporti. Insomma se vi piace il brio e la guida sportiva non va usata in automatico. Lo sterzo, con le versione a ruote larghe, presenta un po' di reazione durante le for- ti accelerazioni quindi si consiglia l'uso di ruote larghe solo a chi impugna sempre bene il volante e ama la guida impegnata. Bu- ona la diesel da 90 cavalli e valida anche la benzina 1.4. La Polo è più leggera del modello che sostituisce e quindi va bene anche con potenze meno importanti. In definitiva la nuova Polo è una ot- tima macchina che può svolgere molti compiti. Un'auto in poco paro- le tanto semplice quanto intelligente.



**Lunghezza 3970 mm**  
**Laeghezza 1682 mm**  
**Altezza 1453 mm**  
**Bagagliaio 280 litri**

## 90 CV per risparmiare

L'anno prossimo arriverà la TDI Bluemotion con 90 cavalli. Questa versione avrà un consumo di 3,6 litri ogni 100 chilometri. Un valo- re di assoluta rilevanza che dimostra come il diesel con piccoli accorgimenti sia il motore più ecologico ed economico di tutto il panorama automobilistico.

# Alla conquista dello spazio

di Marco Marelli

C'è molto Insignia nella nuova Opel Astra che debutterà ufficialmente al prossimo Salone di Francoforte a settembre. Rispetto al modello attuale è molto più grande grazie anche all'allungamento del passo che dovrebbe migliorare in modo significativo l'abitabilità. Tra i motori dovrebbe debuttare un nuovo 1.4 turbo da 140 cavalli e l'1.6 turbo da 180 cavalli ora in uso sulla Insignia.

Sospensioni FlexRide, che possono essere regolate per adattare l'assetto in base allo stile di guida e al percorso, fari bi-xeno che variano automaticamente l'intensità delle luci e telecamera che legge i segnali stradali saranno le chicche tecnologiche di maggiore appeal.

Ampia la gamma di motori, di cui molti nuovi. Per i diesel si parte dal 1.3 litri da 95 CV e si arriva al nuovo 2 litri da 160 CV, mentre le novità a benzina sono due: il 1.4 litri turbo da 140 CV che sostitui-

sce il 1.8 aspirato e un altro turbo 1.6 da 180 CV, appena presentato sulla Insignia.

La nuova Astra debutterà con carrozzeria cinque porte nelle concessionarie italiane il prossimo ottobre, poi dovrebbe seguire la tre porte e quindi la station wagon. Le maggiori dimensioni della carrozzeria e la nuova base meccanica dovrebbe garantire una maggiore tenuta di strada così come è stato con il passaggio tra la Vectra e Insignia.



# Nuova Opel Astra



### 17 maggio

WTCC a Pau  
F.Master a Pau  
WEC F.Renault a Pau  
Euroseries 3000 a Portimao  
GT Open a Portimao  
F.3 Euro Series a Hockenheim  
DTM a Hockenheim  
F.Renault svizzera a Hockenheim  
FIA GT a Adria  
ETCS a Vallelunga  
F.Nippon a Suzuka  
F.3 giapponese a Suzuka  
F.3 SudAm a Curitiba  
F.Renault inglese a Donington  
BTCC a Donington  
ALMS a Salt Lake  
Grand Am a Laguna Seca  
Challenge Ferrari a Imola  
MotoGP a Le Mans

### 24 maggio

F.1 a Montecarlo  
GP2 a Montecarlo  
World Series Renault a Montecarlo  
Indycar a Indianapolis  
Nascar a Charlotte  
F.3 tedesca a Nurburgring  
F.Renault Italia a Varano  
Trofeo Cadetti a Varano  
2000 Light a Misano  
Porsche Targa Tricolore a Misano  
Mondiale Rally - Italia

### 31 maggio

Indycar a Milwaukee  
WTCC a Valencia  
DTM al Lausitzring  
F.3 Euro Series al Lausitzring  
F.Master a Valencia  
Formula 2 a Valencia  
F.Nippon a Motegi  
F.3 inglese a Rockingham  
F.Renault inglese a Oulton Park  
BTCC a Oulton Park  
WEC F.Renault a Magny-Cours  
Nascar a Dover  
F.Azzurra a Vallelunga  
GT Italiano a Vallelunga  
CITE a Vallelunga  
Porsche Carrera Cup a Vallelunga  
MotoGP a Mugello

### 7 giugno

F.1 a Istanbul  
GP2 a Istanbul  
Indycar a Fort Worth  
F.3 inglese a Hockenheim  
European F.3 Open a Jarama  
F.3 tedesca a Hockenheim  
F.3 italiana a Magione  
F.Azzurra a Magione  
Superstars a Magione  
GT italiano a Magione  
Grand Am a Watkins Glen  
Nascar a Pocono  
WEC F.Renault a Spa  
F.Renault svizzera a Spa

### 14 giugno

24 Ore di Le Mans  
World Series Renault a Budapest  
Master F.3 Europe a Zandvoort  
F.BMW a Zandvoort  
Eurocup F.Renault a Budapest  
F.Renault Italia a Budapest  
Megane Trophy A Budapest  
F.3 inglese a Knockhill  
NEC F.Renault a Alastaro  
F.Renault inglese a Croft  
BTCC a Croft  
Nascar a Michigan  
Mondiale Rally - Grecia  
MotoGP a Barcellona

### 21 giugno

F.1 a Silverstone  
GP2 a Silverstone  
F.BMW a Silverstone  
Indycar a Iowa  
WTCC a Brno  
F.Master a Brno  
Formula 2 a Brno  
Porsche Targa Tricolore a Brno  
Grand Am a Lexington  
Nascar a Sonoma  
Super GT giapponese a Sepang  
GT italiano a Mugello  
CITE a Mugello  
F.3 italiana a Mugello  
F.Azzurra a Mugello  
Superstars a Mugello  
Porsche Carrera Cup a Mugello  
FIA GT a Oschersleben  
F.3 tedesca a Oschersleben  
NEC F.Renault a Oschersleben  
F.3 SudAm a Rio de Janeiro  
IRC - Belgio  
Italiano Rally - San Marino

### 28 giugno

Indycar a Richmond  
DTM a Norisring  
F.3 Euro Series a Norisring  
Superleague a Magny-Cours  
Euroseries 3000 a Magny-Cours  
Formula 2 a Spa  
European F.3 Open a Spa  
F.Renault Italia a Spa  
GT Open a Spa  
F.Renault svizzera a Hockenheim  
F.Nippon a Fuji  
F.3 giapponese a Fuji  
Nascar a Loudon  
Mondiale Rally - Polonia  
MotoGP a Assen

### 5 luglio

Indycar a Watkins Glen  
World Series Renault a Silverstone  
Eurocup F.Renault a Silverstone  
Megane Trophy a Silverstone  
F.Renault inglese a Silverstone  
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

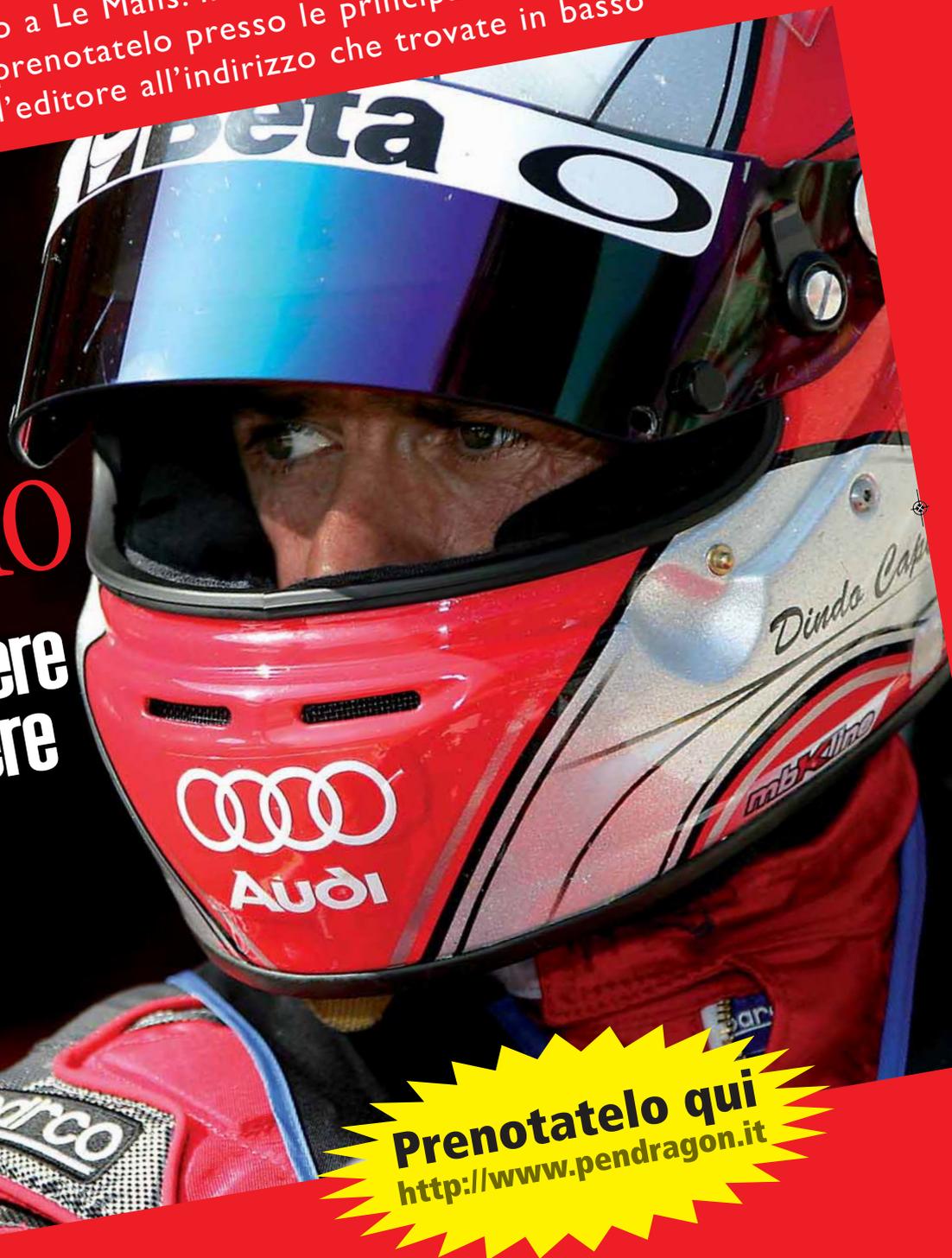
Dindo Capello, Il mestiere di vincere

Coscia - Semeraro

 Pendragon  
INPAGINA

 Pendragon

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



# Ipse dixit

**"Io non voglio una Formula 1 senza Ferrari. Però il tetto dei costi resta"**

**Max Mosley**

**"I Gp non sarebbero uguali, ma nessuno è indispensabile. Ho invitato Montezemolo per un incontro costruttivo"**

**Max Mosley**

**« La Ferrari è molto importante per la F.1, ma anche la F.1 è molto importante per la Ferrari».**

**Max Mosley**

**"Non vogliamo andare in continuazione incontro a dei cambiamenti che disorientano il pubblico, vogliamo stabilità e che nei prossimi due anni si arrivi a un'ulteriore diminuzione dei costi"**

**Luca di Montezemolo**

**"Non è una situazione che si possa risolvere semplicemente: la discussione è stata lunga, ci saranno altri incontri, ma a questo punto posso dire di essere**



**più ottimista"**

**Ross Brawn**

**"In questo momento vedo che non c'è energia. Il pubblico non vuole sapere cosa spendiamo: dobbiamo dare agli spettatori le migliori macchine**



Max Mosley con John Button

**passare attraverso l'imposizione di cifre, perché siamo noi che sappiamo quanto dobbiamo spendere oppure no».**

**Stefano Domenicali**

**e i migliori piloti. Non possiamo far correre le GP2 con le F.1”**  
**Flavio Briatore**

**“I soli due team che non sono d'accordo con il tetto sono Ferrari e Toyota. Ma alla fine si**

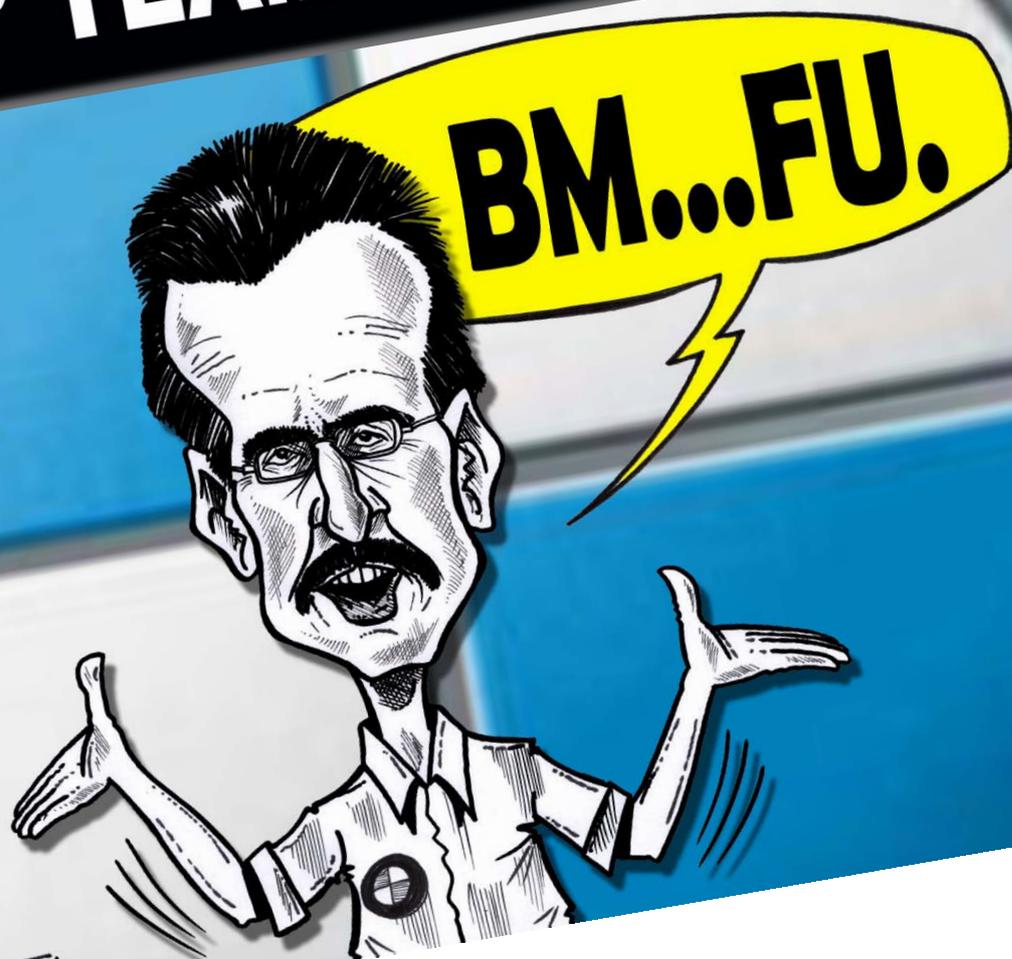
**ritroveranno soli all'angolo. Però adesso che Maranello ha perso la causa a Parigi non sarà spiù così rigida”**  
**Patrick Head**

**«La volontà di diminuire i costi è di tutti, ma non può**

**“Nelle prove del sabato ho guidato più veloce che potevo, alla curva della Piscine ho persino temuto di uscire e di finire sulla barca di Briatore... Credo che Flavio non sarebbe stato molto contento”**  
**Jenson Button**

# Il graffio di Baffi

**UN TOP TEAM IN DECLINO.**



BAFFI