

Italiaracing
.net

n. 40 - 1 giugno 2009

MAGAZINE

Scoop



Ecco la Rossa
per il Fia Gt



Dentro o fuori

Battaglia FIA-FOTA

Dopo mesi di baruffe, vere o presunte, è venuta l'ora della verità. Dopo il GP di Turchia sapremo finalmente quale sarà il futuro della Ferrari e della F.1

La foto della settimana

Decollo controllato

Albert Costa è un pilota spettacolare oltre che estremamente redditizio. Comanda la Eurocup di F.Renault e il WEC. E proprio domenica scorsa si è imposto nelle due gare di Magny-Cours confermandosi assoluto leader. Oltre che amante dei... decolli



Photo MorAle



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

Direttore responsabile:

Massimo Costa
(info@italiaracing.net)

Redazione:

Stefano Semeraro
Marco Minghetti
Marco Cortesi

Collaborano

Velocità:

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

Produzione:

Nicola Desiderio
Marco Marelli

Fotografie:

Photo4
Actualfoto
Photo Pellegrini
MorAle

Realizzazione:

Inpagina srl
Via Giambologna, 2
40138 Bologna

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

**“Il 12 giugno
o dentro o fuori”**



Il giorno dopo l'annuncio da parte della FOTA di un'iscrizione condizionata dei team al mondiale 2010, Stefano Domenicali, team principal della Scuderia Ferrari Marlboro, ha voluto chiarire la posizione della FOTA e della Scuderia di Maranello. Ribadendo che se entro il 12 giugno, data in cui la FIA comunicherà i nomi dei team scelti, non accetterà le richieste dei costruttori, i nove team aderenti alla FOTA ritireranno la iscrizione.

Nel comunicato della FOTA si parla di iscrizione condizionata: che cosa vuol dire?

"E' molto semplice. Le nove squadre - la Williams è stata sospesa - che attualmente compongono la FOTA hanno presentato un'iscrizione al campionato 2010 che sarà però valida soltanto a condizione che sia firmato il Patto della Concordia e che le regole siano quelle attualmente in vigore, modificate sulla base di quanto proposto dalla FOTA stessa. L'atto compiuto ieri è in totale coerenza con i principi portati avanti dal-

la Ferrari, ribaditi nel Consiglio d'Amministrazione del 12 maggio scorso, e dalla FOTA."

Cosa succede se queste condizioni non saranno soddisfatte?

"Anche in questo caso la risposta è semplice: le iscrizioni delle nove squadre non saranno valide."

Perché è stata indicata come scadenza la data del 12 giugno?

"Perché è il giorno in cui la FIA dovrà pubblicare la lista dei team partecipanti al campionato 2010: vogliamo che tutto sia stato risolto per quella data."

La scelta di iscriversi con la condizionale implica un'eventuale accettazione del budget cap?

"Assolutamente no. La richiesta di avere le regole 2009 come punto di partenza significa che non ci sarà alcun budget cap".

E come si risponde all'esigenza di contenere le spese?

"Attraverso un meccanismo di autolimitazione implementato all'interno della FOTA e da essa stessa, cioè dalle squadre, monitorato. Sappiamo bene quello che dobbiamo fare e siamo in grado di farlo da soli, come dimostra quello che è stato raggiunto fino ad oggi. Del resto, la stessa cosa avviene da anni con i test: sono le squadre che hanno trovato un accordo fra loro e lo gestiscono e tutto funziona bene."

Puoi darci dei dettagli in più su come verranno limitati i costi?

"Innanzitutto partiamo da quello che è già stato deciso dalla FOTA, vale dire la disponibilità per i team indipendenti di un pacchetto motore-cambio al prezzo di 6,5 milioni di euro per tutta la stagione. Poi sono state definite ulteriori riduzioni nel settore dell'aerodinamica e sono stati stabiliti alcuni limiti nello sviluppo, come ad esempio nel numero di diverse ali che potranno esse-



re utilizzate durante l'arco del campionato. In questo modo si manterrà la competizione tecnologica ma se ne ridurrà l'aspezzatura, con effetti benefici sui costi. Inoltre, si potranno ridurre gli organici delle squadre durante il weekend di gara, tramite ad esempio l'abolizione del rifornimento in occasione dei pit-stop. Ci sono ancora tanti altri punti ma preferiamo in questo momento non entrare in ulteriori dettagli visto che ne stiamo parlando con la FIA."

Con questo sistema sarà possibile per nuove squadre entrare in Formula 1?

"Sì, perché la considerevole riduzione dei costi che verrà raggiunta potrà permettere di partecipare ed essere sufficientemente competitivi in una disciplina che rimarrebbe la massima espressione dell'automobilismo sportivo, sia come competizione che come business, visto che il suo valore e la sua visibilità non soltanto sarebbero inalterati ma anche rafforzati dall'impegno di tutti i grandi costruttori a restare a lungo termine."

Nelle settimane scorse si è parlato da parte della Ferrari e della FOTA della richiesta di regole di governance solide e di stabilità come una condizione necessaria per poter trovare un accordo. Come si concretizzerebbero queste richieste?

"Attraverso la firma del Patto della Concordia potranno essere confermate quelle norme che hanno caratterizzato la gestione regolamentare della Formula 1 negli ultimi anni - mi riferisco al ruolo della Formula 1 Commission come unica sede in cui si formano i regolamenti - e, nello stesso tempo, sarà garantito contrattualmente un impegno da parte di tutte le squadre a rimanere nello sport almeno fino a tutto il 2012."

Pensi che venga data risposta alle preoccupazioni di cui si è fatta portatrice la FIA in questi mesi?

"Credo proprio di sì. La FIA voleva ridurre significativamente i costi con due obiettivi: evitare la fuoriuscita di altri team esistenti

e consentire l'eventuale entrata di nuove squadre. Entrambi gli obiettivi possono essere raggiunti: le spese saranno ridotte in maniera molto considerevole e, allo stesso tempo, ci sarà l'impegno di tutti gli attuali protagonisti della Formula 1 a restare in questo sport."

Se entro il 12 giugno le richieste venissero accettate si potrebbe dire che la FOTA avrà vinto la sua battaglia?

"Se così accadesse, e lo spero davvero, vorrebbe dire che la Formula 1 avrà vinto: saranno state conservate le sue caratteristiche principali di competizione tecnologica e sportiva e sarà stata assicurata una stabilità di regolamenti e di partecipanti duratura. Questo è quello che la FOTA ha sempre desiderato: lavorare insieme alla FIA e al Commercial Right Holder per una Formula 1 sana e prospera".

*Press
Ferrari*



Il futuro è nelle mani

Max Mosley ha vinto il primo atto. Tutti i team aderenti alla FOTA, ovvero quelli dell'attuale mondiale esclusa la Williams che è stata sospesa dopo aver tradito il gruppo inviando l'iscrizione per conto suo, hanno spedito l'applicazione per poter partecipare al campionato 2010. E lo hanno fatto nei tempi e nei modi previsti, entro il 29 maggio. Un segnale di apertura al presidente FIA. Ma la questione non è poi così semplice. Come spiega Stefano Domenicali nella intervista che avete letto nelle pagine precedenti, la FOTA ora si aspetta un gesto significativo di Mosley. Il presidente FIA dovrebbe a questo punto accogliere le richieste dei nove team principal aderenti alla FOTA. Che sono la firma di un nuovo Patto della Concordia, mantenere il nuovo regolamento ma con le modifiche da loro inoltrate alla Federazione. Quindi nessuno doppio regolamento, no al budget cap immediato, ma una riduzione dei costi attuabile entro di anno in anno, gradualmente. Proposte che ci sembrano sagge. Il pallino è ora nelle mani di Mosley. Spetta a lui decidere se dire di no, rimanere fermo e inamovibile sulle sue convinzioni, e quindi distruggere l'attuale F.1 perché a quel punto i team che aderiscono alla FOTA faranno dietro front. Oppure, dire di sì, passando quindi come colui che ha comunque piegato i costruttori e i team della associazione presieduta da Luca di Montezemolo dimostrando allo stesso tempo di essere malleabile capendone la bontà delle loro proposte. Il 12 giugno avremo la risposta.

Il comunicato FOTA

Tutti i team della FOTA hanno inoltrato domanda di iscrizione, sotto condizione, al Campionato del Mondo F.1. La FOTA conferma l'impegno a lungo termine nel campionato FIA Formula 1, e si è accordata in modo unanime per ulteriori azioni di riduzione dei costi nei prossimi tre anni, per creare un meccanismo che preservi la competizione tecnologica e sportiva e possa facilitare l'ingresso di nuovi team. Queste misure sono in linea con le decisioni prese dalla FOTA nel 2009, che hanno consentito grandi risparmi per quanto concerne motori e cambi. Tutti i team sono iscritti al campionato 2010 a condizione che:

1 - Venga firmato un nuovo Patto della Concordia entro il 12 giugno 2009. I team della FOTA si impegneranno a quel punto a correre nel Mondiale fino al 2012.

2 - Il nuovo regolamento venga basato sull'attuale, con le modifiche inoltrate dalla FOTA alla FIA.

Le iscrizioni dei team FOTA sono state perfezionate oggi con l'accordo che:

- tutti i team avranno la possibilità di correre con basi di regole identiche
- verranno accettati come un unico insieme

Ecco chi ha inviato l'iscrizione al mondiale 2010

BMW
Brawn
Campos Meta1
Ferrari
Force India
Lola
McLaren
Prodrive
Red Bull
Renault
Toro Rosso
Toyota
Williams
USF1

anni di quest'uomo

In attesa

RML Group
Wirth Research
Epsilon Euskadi
Litespeed MG1
Superfund
March
iSport
Formtech





Piace la crociata

di Massimo Costa

Più passa il tempo e più la gente sta dalla parte di Max Mosley. Ce ne stiamo rendendo conto dalle e-mail che ci sono pervenute in redazione, dalle persone che incontriamo, dai discorsi ascoltati nei paddock della GP2 e della World Series Renault a Monte Carlo. La crociata di Mosley contro i folli budget attualmente in essere nel mondiale F.1 piace. Mosley è addirittura visto come un eroe. Sarà che da qualche mese a questa parte tutti hanno iniziato ad apprezzare il valore dei soldi (almeno la crisi economica a qualcosa è

servita...), ma appare evidente che gli appassionati sanno bene che la F.1 ha sempre visto protagonisti i team privati, gestiti da persone che si sono formate col motorsport e non negli uffici di BMW, Toyota eccetera. Storicamente i costruttori arrivano in F.1, investono milioni su milioni, se ne fregano di tutto e di tutti, impongono il potere dei soldi, poi tolgono il disturbo quando gli pare. Mosley ha ragione ad avere paura che un bel giorno la massima formula dell'automobilismo si ritrovi con pochissimi team presenti. La Honda si è ritirata senza preavviso, domani potrebbero farlo la Toyota, la Renault. Squadre che

non rispondono alla logica del motorsport, ma semplicemente agli uffici marketing, all'andamento dei mercati dell'auto. Ecco dunque la necessità di avere tra gli iscritti i piccoli team. Che magari un giorno diventeranno grandi. Un esempio? Quando Frank Williams iniziò la sua avventura in F.1 era uno squattrinato, il suo team era uno dei peggiori. Eppure in breve ha vinto mondiali a ripetizione. Mosley ha deciso, certamente con modi eccessivamente autoritari, di tagliare drasticamente le spese. Cogliendo anche l'occasione per cercare di rompere le uova nel paniere alla neonata FOTA. Dov'è l'errore? Il caricare a testa



ta di Mosley

bassa di Mosley, incattivito dagli avvenimenti prima comici poi tragici della sua vita, le sue parole baldanzose nei confronti della Ferrari.

D'accordo tutti che la Ferrari è un'altra cosa. Il discorso cambia se parliamo ad esempio di BMW, Toyota, Renault. Pensate veramente che per chi sta davanti alla televisione o seduto in tribuna, faccia una grande differenza sapere che la macchina che vedono sfrecciare si chiama BMW o Campos? Che tradizione ha la BMW in F.1? Per non parlare di Toyota. Dov'erano a Monte Carlo questi due grandi costruttori che spendono centinaia di milioni? Nelle ultime

due file. Dietro a Force India, a Toro Rosso... Che significa questo? Forse che spendono male i loro soldi? Che pagano decine di tecnici inadatti? Che la F.1 è un mestiere che non fa per loro? Traete da soli le vostre conclusioni. La realtà è che, a parte l'Italia che vede solo Ferrari, negli altri Paesi sono gli uomini a calamitare l'attenzione. Hamilton, Alonso, Raikkonen, Massa, Vettel. Mettete Alonso sulla USF1, Hamilton sulla Campos, Raikkonen sulla Epsilon Euskadi, lo spettacolo sarà garantito. Si dirà: i grandi campioni vanno dove sanno di spuntare contratti da favola. A poterli garantire sono i costruttori. Ma per

quanto ancora i team manager di queste squadre potranno firmare assegni da nababbi ai piloti che li rappresentano, quando vi sono operai delle loro stesse aziende in cassa integrazione o licenziati? La realtà di tutti i giorni, che è sempre rimasta fuori dai dorati paddock della F.1, ha attraversato senza pass i cancelli di controllo ed è piombata come uno tsunami su Briatore and company. Mosley l'ha capito al volo, Williams pure, gli uomini FOTA stentano a capirlo. Ma tempo al tempo, e anche loro intuiranno che... la capanna non sarà una camera a cinque stelle, ma è pur sempre meglio che dormire sotto a un ponte.

Toro Rosso



in città

Hanno liberato un Toro Rosso in città. Che poi è fuggito, da Faenza fino a Brisighella. Dalla pianura alla collina romagnola. Un toro rumoroso, un torero del tutto particolare. Non uno spagnolo, come vorrebbe la tradizione, bensì un tedesco: Sebastian Vettel. Che per 13 chilometri, passando davanti a case coloniche, cortili, campi coltivati, persone che magari si aspettavano i ciclisti del Giro d'Italia e non una F.1 sulle proprie strade. Non è una novità, a dire la verità, essendosi già esibiti nel

2008. Partenza dalla piazza di Faenza, arrivo in quella più piccola di Brisighella. Vettel per una volta è tornato al volante della Toro Rosso, la squadra con la quale lo scorso anno ha vinto il GP di Monza. Ha fatto un salto nella sede del team con base a Faenza, ha salutato la sua ex truppa. Ora infatti è con i cugini della Red Bull. Arrivato nella località collinare, Vettel è anche arrivato lungo, fermandosi dove non doveva tra le risate di tutti. Poi ha ricevuto il prestigioso Trofeo dedicato a Lorenzo Ban-

dini. Nell'occasione sono stati premiati altri personaggi come l'ex team manager Toro Rosso, ed ex pilota di F.1, Gerhard Berger. Poi, l'attuale pilota della STR4 a motore Ferrari, Sebastien Buemi, il giornalista RAI Ettore Giovannelli, il direttore sportivo Massimo Rivola (ora alla Ferrari ma cresciuto tra Minardi e Toro Rosso), Christian Montanari che milita nel GT, e altri personaggi, non solo del motorsport, come gli sciatori Manfred e Manuela Moelgg.



Rossi sfrattato da Stoner



di Antonio Caruccio

Era il regno di Valentino Rossi. Il Mugello per lui era la sua casa. Si muoveva tra gli impegnativi saliscendi dell'autodromo toscano con facilità, come fa abitualmente tra il salotto e la cucina quando è tra le mura amiche. Ora però, nel fatidico settimo anno di dominio, gli hanno detto di spostarsi, per lui questa volta non c'era posto. Sfrattato. E allora ecco sbucare la sagoma di Casey Stoner e della sua Ducati GP9. Non senza brividi, l'australiano ha viaggiato forte dopo il cambio della moto, quando la pista si è asciugata, trattando come birilli i suoi avversari. Tutti abbattuti. Anche il timore di vedere cedere la frizione è stato vinto. Filippo Preziosi, progettista della Desmosedici, è salito sul podio per la consegna del premio riservato ai costruttori,

visibilmente commosso, per un successo che la Ducati bramava dal suo ingresso in Moto GP, visto che tutte le sessioni di test che il collaudatore Vittoriano Guareschi svolge hanno luogo proprio al Mugello. Per il campione del mondo del 2007 e per il costruttore italiano è la prima vittoria al Gran Premio d'Italia, anche se sul suolo italiano già si erano imposti a Misano nel 2007. Ma questa volta le emozioni sono tante e diverse. Stoner è l'unico pilota che ha sempre raggiunto il traguardo nelle prime cinque gare. E' diventato attendista, si accontenta di una posizione a punti senza rischiare di cadere e perdere punti preziosi per il mondiale. Ora per Stoner arrivano piste favorevoli al suo stile di guida ed alla ciclistica Ducati ossia Barcellona, Assen, Laguna Seca e Sachsenring. Chi vuol capire... ▶

segue a pag 16



**Stoner sfreccia sotto una tribuna
Ducati: il Mugello è ai suoi piedi**

Sul podio con l'australiano salgono Jorge Lorenzo e Valentino Rossi, compagni in Yamaha, ma separati nel box e nelle emozioni. Lorenzo, caduto addirittura nel giro di allineamento e reduce da una partenza non certo brillante, ha conquistato il suo obiettivo, ossia chiudere la gara davanti a Rossi sulla sua pista di casa, incrementando il vantaggio in campionato sul tavulliese. La prossima gara sarà quella di Barcellona in cui Lorenzo avrà la pressione del pubblico di casa, ma intanto parte dal Mugello fiducioso di essere in piena corsa per l'iride. Chi cerca di nascondere la delusione a tutti i costi è invece Rossi. Il Dottore è sembrato nervoso sin dalle qualifiche quando, visibilmente contrariato dal non aver conquistato la prima fila, ha accusato Loris Capirossi di avergli rubato la scia. In gara, sbaglia lui, sbaglia il team, quello ritenuto essere il migliore. Come a Le Mans, è ancoa una scelta errata di gomme a compromettere il risultato finale: non cade questa volta, ma montando slick dure anziché morbide come i suoi avversari, non riesce a fare entrare subito in temperatura gli pneumatici, perdendo secondi vitali che sarebbero potuti valere una vittoria. C'è ugualmente del buono nella gara di Rossi, sempre caparbio e combattivo che trova nel podio la rivincita morale alla caduta francese. Ora sono nove i punti che lo dividono da Stoner, 90 a 81, e cinque quelli che mancano per arrivare a Lorenzo.

Gara stupenda dei piloti italiani sulla loro pista. Se Rossi ha acchiappato il terzo posto, ad un certo punto, quando la pista era bagnata, vi erano ben tre italiani davanti: Marco Melandri, stupefacente con la Kawasaki, Andrea Dovizioso e Rossi. Era il 7° giro. Quando però l'asfalto si è asciugato, Melandri ha perso il contatto con le zone nobili della classifica, Dovizioso ha arrancato, ma è emerso Loris Capirossi che per un giro se l'è giocata con Stoner. Dovizioso ha azzeccato il momento giusto per cambiare la moto, passando dalle gomme da bagnato alle slick, e dall'undicesimo al tredicesimo passaggio ha condotto la gara, mentre Capirossi (che accusa mancanza di potenza al proprio motore, tanto è vero che la Suzuki dovrebbe portargli una nuova versione a Barcellona) è riuscito a mettersi nella scia della Ducati infastidendo Stoner. Prima di Dovizioso al comando della corsa c'era stato Melandri, strepitoso protagonista sul bagnato con la sua Kawasaki del team Hayate, anche se poi è decaduto prestazionalmente con la moto in assetto da asciutto. Bravissimo anche il "cucciolo" di casa Italia, Niccolò Canepa, pilota ligure classe 1988, che raggiunge il nono posto, sua miglior prestazione stagionale, sul tracciato più impegnativo di tutto il mondiale. Grande gioia per Canepa che risponde in pista alle critiche piovutegli addosso dopo un inizio di stagione non certo convincente. Dietro di lui Nicky Hayden, sempre più fantasma con la seconda Ducati ufficiale, ed il suo compagno Mika Kallio, rispettivamente in dodicesima e tredicesima posizione.



Stoner precede Melandri



È festa sul podio del Mugello



La sofferenza di Dani Pedrosa

Merita di essere menzionato il povero Dani Pedrosa. Il piccolo spagnolo è sempre in condizioni precarie di salute, troppo precarie, e la caduta in gara ha aggravato la sua situazione dopo la botta rimediata nelle prove. Oltre al classico problema alle caviglie e al ginocchio, Pedrosa sabato in una brusca imbarcata si era rotto la testa del femore procurandosi uno stiramento al gluteo destro. Dani sarà presente alla prossima gara di Barcellona, ma le sue speranze iridate sembrano essere rimaste nella ghiaia del Mugello.

L'ordine di arrivo, domenica 31 maggio 2009

- 1 - Casey Stoner (Ducati) – Ducati – 23 giri in 45'41"894
- 2 - Jorge Lorenzo (Yamaha) – Yamaha – 1"001
- 3 - Valentino Rossi (Yamaha) – Yamaha – 2"076
- 4 - Andrea Dovizioso (Honda) – HRC – 2"129
- 5 - Loris Capirossi (Suzuki) – Suzuki – 3"274
- 6 - Colin Edwards (Yamaha) – Tech 3 – 24"451
- 7 - James Toseland (Yamaha) – Tech 3 – 25"621
- 8 - Randy De Puniet (Honda) – LCR – 26"046
- 9 - Niccolò Canepa (Ducati) – Pramac – 31"815
- 10 - Chris Vermeulen (Suzuki) – Suzuki – 34"814
- 11 - Marco Melandri (Kawasaki) – Hayate – 35"090
- 12 - Nicky Hayden (Ducati) – Ducati – 39"122
- 13 - Mika Kallio (Ducati) – Pramac – 52"462
- 14 - Toni Elias (Honda) – Gresini – 52"478
- 15 - Alex De Angelis (Honda) – Gresini – 1 giro

Ritirati

- 10° giro - Yuki Takahashi
- 12° giro - Dani Pedrosa

Giro più veloce: Valentino Rossi 1'51"186

Il campionato piloti

1. Stoner 90; 2. Lorenzo 86; 3. Rossi 81; 4. Pedrosa 57; 5. Dovizioso 56; 6. Melandri 48; 7. Edwards 45; 8. Capirossi 38; 9. Vermeulen 37; 10. De Puniet 34.

Il campionato costruttori

1. Yamaha 115; 2. Ducati 90; 3. Honda 76; 4. Suzuki 49; 5. Kawasaki 4

Dovizioso in lotta con Rossi





I muretti salv

di Marco Cortesi

Avrà bisogno di quattro mesi Vitor Meira per tornare a correre, dopo l'incidente che domenica 24 maggio, durante la 500 Miglia di Indianapolis, l'aveva visto ricoverato in ospedale con una doppia frattura lombare. Un impatto che sarebbe risultato fatale anche solo dieci anni fa, contro un muretto di cemento, ha invece avuto come conseguenza un infortunio che, per quanto serio, non ha richiesto interventi né lunghi ricoveri. Merito delle vetture, ma non solo. Perché per quanto un telaio si possa prestare a resistere ad impatti del

genere, che avvengono a oltre 320 chilometri orari con angoli quasi perpendicolari, la buona parte delle forze andrebbero a finire sulla parte più delicata e flessibile: il pilota. E' stato il caso, ad esempio, di Scott Brayton, la cui Lola, riparata dopo l'incidente che gli costò la vita nelle prove di Indy 96, tornò regolarmente in pista nelle mani di Danny Ongais. La risposta, fornita dall'IndyCar Series in collaborazione con l'Università del Nebraska-Lincoln, ha fatto il proprio debutto ufficiale nel 2002, prima di essere estesa a tutti i principali tracciati degli Stati Uniti. Il nome è SAFER, acronimo di "riduzione di energia

tramite schiuma e acciaio", e l'aspetto non è molto differente da quello di un classico muretto. La sostanza è però completamente diversa. Una serie di tubi d'acciaio, di sezione quadrata e cavi all'interno, si appoggiano infatti su dei sostegni in polistirolo espanso, a loro volta collocati contro il muro in cemento e tenuti in tensione da un meccanismo di cinghie. Il risultato è una struttura resistente, ma flessibile e deformabile, in grado di sacrificarsi per dissipare l'energia dell'urto e di funzionare in maniera ottimale insieme ai collari HANS, per contenere le sollecitazioni su colonna vertebrale e base cranica. Dal pri-



Le nuove barriere ad assorbimento d'urto hanno cambiato la concezione della sicurezza delle gare su ovali. Nella foto, Andretti e Meira a muro lo scorso anno a Richmond

avita

mo "test" dal vivo effettuato, da Robby McGee, la famiglia dei piloti salvati dalle barriere SAFER (e dai collari HANS) è andata progressivamente aumentando. Buddy Rice, Phil Giebler, Tony Kanaan, Michael McDowell sono solo alcuni dei piloti tornati alle proprie famiglie dopo incidenti dai quali, solo un decennio fa, sarebbe stato impensabile uscire illesi. L'ultima novità in fatto di barriere laterali è stata presentata allo Iowa Speedway, dove le barriere SAFER sono state montate su una serie di sostegni in acciaio, aumentando la flessibilità della struttura e sostituendo completamente i muretti.



Anche la NASCAR ha adottato le barriere SAFER in maniera estensiva, a sinistra. L'accoppiata con le nuove Car Of Tomorrow è perfetta



Dixon

di Marco Cortesi

Vittoria da campione per Scott Dixon. Il pilota neozelandese, rimasto per buona parte della corsa dietro a Ryan Briscoe, ha pazientemente atteso una possibilità di attacco, concretizzatasi con soli 25 passaggi alla conclusione. Dimostrando ancora una volta una visione di gara unica, Dixon ha

approfittato di un'indecisione del leader, infilandosi con precisione chirurgica e centrando il secondo successo dell'anno. Briscoe ha concluso in seconda posizione, resistendo agli attacchi di Dario Franchitti. Piazzamento rispettabile per lo scozzese, che avrebbe potuto però fare di più dopo essersi trovato a condurre in occasione della terza serie di soste. Buona



EMILE



Scott Dixon taglia il traguardo della AJ Foyt 225, mentre, sotto, festeggia

il killer

prova anche di Graham Rahal. Il vincitore di St. Petersburg 2008 ha optato per una gara accorta: scivolato oltre la top-5 dopo lo start in prima fila, ha recuperato nel finale, chiudendo davanti a Danica Patrick. A seguire ha chiuso Raphael Matos, riscattatosi dopo il contatto con Meira di Indy, mentre Marco Andretti, balzato in avanti all'ultima ripartenza, si è visto

recuperare nel finale. Giornata di passione per Tony Kanaan ed Helio Castroneves. Il primo, che aveva condotto le fasi iniziali, è scivolato indietro per problemi d'assetto, ritirandosi poi per un principio d'incendio in corsia box. Il secondo, partito dal fondo, non è più riuscito a recuperare, terminando doppiato in undicesima piazza. Giornata di grande disappunto per molti

altri, tra cui Tracy, Scheckter, Doornbos e Wilson, che hanno terminato con oltre un giro di distacco. Giornata negativa anche per il duo Vision, disperso nelle retrovie. In classifica, Dixon conquista la prima posizione con 161 punti, quattro in più dell'accoppiata Briscoe-Franchitti. La Patrick, grazie ai numerosi piazzamenti, è quarta a quota 139.





Serie difficoltà per i team Vision e Foyt



L'attività ai box, come sempre a Milwaukee è stata frenetica



L'ordine di arrivo, domenica 31 maggio 2009

- 1 - Scott Dixon - Ganassi - 225 giri 1h38:54
- 2 - Ryan Briscoe - Penske - 2.1257
- 3 - Dario Franchitti - Ganassi - 2.2644
- 4 - Graham Rahal - Newman-Haas-Lanigan - 2.6744
- 5 - Danica Patrick - Andretti-Green - 5.9824
- 6 - Raphael Matos - Luczo Dragon - 1 giro
- 7 - Marco Andretti - Andretti-Green - 1 giro
- 8 - Hideki Mutoh - Andretti-Green - 1 giro
- 9 - Mario Moraes - KV - 2 giri
- 10 - Dan Wheldon - Panther - 2 giri
- 11 - Helio Castroneves - Penske - 3 giri
- 12 - Ryan Hunter-Reay - Vision - 3 giri
- 13 - Tomas Scheckter - Dreyer&Reinbold - 4 giri
- 14 - Robert Doornbos - Newman-Haas-Lanigan - 6 giri
- 15 - Justin Wilson - Coyne - 7 giri
- 16 - Ed Carpenter - Vision - 7 giri
- 17 - Paul Tracy - Foyt - 7 giri

Ritirati

- 176° giro - Ernesto Viso
 133° giro - Tony Kanaan
 56° giro - Mike Conway

Il campionato

1. Dixon 161; 2. Briscoe, Franchitti 157; 4. Patrick 139;
 5. Castroneves 136; 6. Wheldon 126; 7. Kanaan 122; 8.
 Rahal 114; 9. Andretti 109; 10. Hunter-Reay 102.

La cronaca Giro dopo giro

In partenza, Ryan Briscoe fatica più del previsto a passare Graham Rahal ed è Tony Kanaan ad approfittare, sfilando in prima posizione. Bella partenza di Dario Franchitti, che aggancia la top-5 alle spalle di Scott Dixon e di Tomas Scheckter, che deve però cedere le posizioni guadagnate con uno scatto fulminante. I primi doppiaggi arrivano già al giro 21. Mentre Kanaan riesce ad allungare, Rahal attacca Briscoe ma, quando l'australiano chiude, si ritrova passato da Dixon. Al giro 26, la battaglia è infuocata: Kanaan ha un'indecisione, e sia Briscoe che Dixon passano. Danica Patrick è in coda al gruppo di testa insieme al compagno Hideki Mutoh, mentre Castroneves si ritrova imbottigliato in coda. Kanaan è nel frattempo precipitato all'ottavo posto, con problemi di sovrasterzo. Al 42esimo giro, Castroneves fa da tappo a Briscoe, che cerca per quanto possibile di evitare il doppiaggio. Al brasiliano viene dato via libera in termini di mappatura, e allunga. In suo aiuto arriva Mike Conway, che finisce a muro al giro 58. Tutto il gruppo rientra al box. La sosta lascia l'ordine di gara invariato. Franchitti decide per un aggiustamento dell'ala anteriore.

Castroneves spegne la sua Dallara in corsia. Riparte ultimo dei piloti a pieni giri (esattamente dove si trovava in precedenza). I suoi guai potrebbero derivare da un guaio alla trasmissione.

Si riprende al sessantanovesimo giro, con il gruppo che si sgrana leggermente. Kanaan è ora nono, davanti a Wheldon e Marco Andretti, che dopo una prima parte di gara complicata risale con molta fatica. Disapunto per Paul Tracy, che deve fermarsi due volte ai pit a causa di un errore nella modifica di incidenza dell'ala anteriore e per Ernesto Viso, rimasto a sua volta fermo in corsia box. I due chiudono la classifica. Al giro 100: Briscoe, Dixon, Franchitti, Rahal, Mutoh, Matos, Patrick, Moraes, Wheldon. Kanaan. La battaglia più accesa è tra Andretti e Kanaan per la top-10. Al giro 105, Castroneves rischia nuovamente di essere doppiato: ancora una volta, Briscoe cerca di aiutarlo, facendo riavvicinare il duo Ganassi. Pochi giri dopo, l'australiano rompe gli indugi e cerca di approfittare della presenza del compagno per allungare. La media di gara è infernale. Intorno al 130esimo giro, iniziano le soste in regime di bandiera verde. Carpenter, Wheldon, e i piloti di casa Andretti sono i primi a rientrare. Al giro 132 rientra Franchitti, anticipando i due leader, mentre Briscoe rientra due giri dopo, perdendo tempo

ad ingresso pit-lane dietro a una vettura che aveva rallentato troppo anticipatamente. Franchitti ringrazia, conquistando la leadership, mentre la vettura di Kanaan va a fuoco ai box. Dixon è terzo davanti a Rahal, mentre Matos si gode la quinta posizione. Al giro 154 arriva la vendetta di Briscoe, che riprende la vetta "neutralizzando" i cambiamenti dell'ultima sosta. Al giro 160 arriva una nuova caution per detriti in pista che riporta tutti ai pit. La situazione rimane invariata, salvo che per Castroneves.

Mossa della disperazione per il brasiliano, che cerca di restare a pieni giri ma, senza ulteriori caution, dovrà fermarsi ancora. La mossa non porterà l'esito sperato. Il fresco vincitore di Indy viene passato in breve tempo. Al giro 191, si ferma definitivamente Viso. Briscoe si fa strada a ruotate su Tracy nel tentativo di contenere Dixon, e la lotta si sposta ancora sui doppiaggi. Al giro 200, il leader ha una minuscola incertezza passando Scheckter. Dixon vede lo spiraglio giusto ed è implacabile. Passa al comando, saluta e se ne va. In dodici giri, costruisce una leadership di oltre quattro secondi e si mette al sicuro. Seconda vittoria 2009 per lui, seguito da Briscoe, Franchitti e dal rimontante Rahal. Per Danica Patrick arriva il quarto piazzamento in top-5 in cinque gare, davanti a Raphael Matos e Marco Andretti,

MOMENTO CLOU

Ryan Briscoe esita nel doppiare Scheckter, Dixon non gli lascia scampo, vede un varco e ci si infila



Avanti tutta



Massimo Costa

Quando è arrivato nel Principato di Monaco, per disputare la seconda prova della GP2 Main Series, il suo sguardo era un po' malinconico. Davide Rigon sapeva che quella poteva essere la sua ultima volta nella categoria in cui tanto voleva essere protagonista. Ora che aveva capito di poterci stare là in mezzo, a un passo dalla F.1, mischiato con i piloti che hanno un futuro già segnato nella massima formula, e dopo anche il brillante terzo posto in gara 2 ad Al Sakhir nella serie asiatica, Rigon temeva di vedersi svanire il sogno tra le mani. Non tutto era perduto però, serviva un bel risultato per convincere osservatori e un nuovo sponsor trovato dall'instancabile papà di Davide, che sempre ha creduto nelle qualità del figlio. Rigon e il team Trident si sono annusati e col tempo si sono piaciuti sempre più. Tanto che ora anche gli ingegneri della squadra non lo vogliono mollare e lo stesso proprietario, Maurizio Salvadori, ha deciso di impegnarsi a fondo per permettere al campione della Superleague 2008 e ancora prima della Euroseries 3000 di allungare il più possibile l'impegno nella GP2 con Rigon. Che intanto già questo fine settimana sarà a Istanbul e probabilmente lo rivedremo anche nelle gare estive. Il colpo vincente Rigon (che ricordiamo essere stato selezionato come Pilota Italiaracing nel 2005) lo ha messo a segno a Monte Car-

lo. Dopo una qualifica difficile che lo ha visto 19°, nella corsa principale si è piazzato 9°. Una prova durissima, nella quale ha ritardato al massimo il cambio gomme sperando in una safety-car che non c'è stata. Nonostante le gomme finite e una situazione precaria di stabilità, Rigon ha condotto magistralmente la sua Dallara tra i rail del Principato. Un'esitazione, una minima disattenzione, poteva risultare fatale, ma Rigon non ha sbagliato nulla nonostante la forte pressione esercitata alle sue spalle da chi aveva gomme fresche era più rapido. Compiuta la missione, in gara 2 Rigon è arrivato a un soffio dalla zona punti conquistando il settimo posto. Queste prestazioni hanno quindi modificato ampiamente la prospettiva di chi crede nel pilota vicentino che dice: "Monte Carlo segnava il confine. O si tornava indietro e ricominciavo a pensare alla Superleague, o si proseguiva. E' andata bene, con gli ingegneri e tutto il team ho lavorato alla perfezione, e sono arrivati i risultati. E' stata una bella soddisfazione anche perché si correva su una pista estremamente impegnativa dal punto di vista della guida e sfiancante dal punto di vista fisico. Dopo Monte Carlo, lo sponsor che mi segue ha deciso di darmi ulteriore fiducia e non finirò mai di ringraziarli. Così come Salvadori che mi sta aiutando forte e il mio management che mi appoggia in ogni situazione". Avanti così allora, Rigon lo merita.

La carriera di Rigon

- 2008 – Campione Superleague
- 2008 – 7° FIA GT2
- 2007 – Campione Euroseries 3000
- 2006 – 2° F.3 Italia
- 2005 – 6° F.Renault Italia
- 2005 – Campione F.Azzurra
- 2004 – 11° F.3 Italia
- 2004 – 2° F.Gloria
- 2003 – 17° F.BMW tedesca

Così quest'anno

GP2 Main Series

Barcellona: 17° - 21°
Monte Carlo: 9° - 7°

GP2 Asia

Losail: 14° - 15°
Sepang: Ritirato - 13°
Al Sakhir: 7° - 3°



Wickens super Bortolotti sul podio

di Massimo Costa

Robert Wickens si sta rivelando il dominatore assoluto del neonato campionato di Formula 2. Due pole e due vittorie, questo il suo primo timbro sulla prova iniziale di Valencia. Wickens è scattato come una molla dalla pole in gara 1 ed ha sempre tenuto la prima posizione, per niente turbato da un periodo di safety-car nella parte finale della corsa. Secondo posto per Carlos Iaconelli che si è installato in terza posizione fin dalla partenza scavalcando Tobias Hegewald, lento dalla prima fila. Il brasiliano ha resistito a lungo agli attacchi del tedesco poi ha ereditato la seconda piazza da Andy Soucek, bloccato da problemi meccanici. Soucek improvvisamente ha dovuto rallentare per i guai di cui sopra e pericolosamente si è tenuto in traiettoria venendo colpito da Hegewald, che si è dovuto ritirare. Soucek ha proseguito a passo d'uomo rimanendo fermo dopo poche curve. Anziché percheggiare sul prato come sarebbe stato logico, lo spagnolo si è piantato in pista costringendo il direttore di gara a chiamare la safety-car. Il terzo posto è andato al vero rookie della F.2. Se infatti Wickens arriva da una stagione in World Series Renault e Iaconelli da un anno in GP2, Vasiliaskas Kazimieras nel 2008 era in F.Renault. Il lituano ha lottato come un esperto e il podio è tutto meritato dopo aver vinto la battaglia con Mikhail Aleshin, quarto. Quinto posto per Julien Jousse, superato nel restart dalla safety-car da un brillante Philipp Eng, ma l'austriaco ha rovinato tutto girandosi all'ultimo passaggio. Dietro a Jousse, Mirko Bortolotti, autore di una buona gara dopo essere partito dalla sesta fila. Furiosa rimonta iper Nicola De Marco che da diciottesimo in griglia ha concluso nono mentre Edoardo Piscopo si è dovuto ritirare ai box per problemi tecnici dopo appena tre giri quando era nono. Al traguardo Pietro

Gandolfi, ventesimo. E' dovuto partire dai box, per poi ritirarsi poco dopo, Milos Pavlovic. Un drive-through lo ha beccato Jason Moore. Da segnalare un testacoda a testa per Henri Karjalainen e Joylon Palmer. In gara 2 (una corsa vera, determinata dalla qualifica e non dall'ordine di arrivo della prima prova), Wickens come al solito non ha sbagliato nulla. Dietro di lui ha concluso Mirko Bortolotti, che così è salito sul podio. Partito bene dalla seconda fila, superando Andy Soucek che ha tentennato dalla prima fila, Bortolotti ha tentato nei primi chilometri di gara di dare fastidio a Wickens. Ma il canadese ha presto abbassato i tempi e per il campione italiano della F.3 non c'è stato nulla da fare. Terza piazza per Philipp Eng, che ha capitalizzato al meglio il buon avvio ed ha resistito a Soucek, quarto. Nicola De Marco aveva passato al via Soucek, ma lo spagnolo lo ha risuperato poco dopo. Il pordenonese ha colto un buon quinto posto davanti a Mikhail Aleshin e Edoardo Piscopo, regolare settimo davanti a Carlos Iaconelli che ha avuto la meglio su Julien Jousse. Kazimieras Vasiliaskas ha tentato un sorpasso impossibile proprio a Jousse nei primi giri e si è girato. Alex Brundle ha eliminato Natacha Gachnang dopo essersi toccato con Joylon Palmer.



Mirko Bortolotti subito a podio

Nicola De Marco quinto in gara 2





Robert Wickens

MOMENTI CLOU

In entrambe le partenze, chi scattava a fianco di Wickens è rimasto come ipnotizzato. In gara 1 Hegewald, nella seconda Soucek. Tutto facile per il canadese che entrato senza problemi per primo nella curva iniziale, ha poi gestito con maestria nelle due corse il vantaggio..



Piscopo parla con i suoi tecnici dopo il ritiro di gara 1

F.2 più lente della Master Pochi i problemi tecnici

Eccellente debutto per la Formula 2. Benché la monogestione continui a non convincerci, l'organizzazione a Valencia nella prima prova del campionato è stata impeccabile. E le monoposto della Williams con motori Audi non hanno incontrato gravi problemi tecnici. La temuta moria non c'è stata e soltanto due tre monoposto hanno accusato noie. Insomma, un inizio positivo. La nota negativa però, riguarda la velocità delle vetture. Si chiama F.2, ma le Williams-Audi sono risultate più lente della Formula Master e lontanissimo da World Series Renault e GP2. Ma a Max Mosley, presidente FIA intervenuto per dare il battesimo alla categoria da lui voluta, l'ha promossa comunque.

L'ordine di arrivo di gara 1, sabato 30 maggio 2009

- 1 - Robert Wickens - 23 giri
- 2 - Carlos Iaconelli - 3"870
- 3 - Kazimieras Vasiliauskas - 5"241
- 4 - Mikhail Aleshin - 8"554
- 5 - Julien Jousse - 9"922
- 6 - Mirko Bortolotti - 10"904
- 7 - Henry Surtees - 11"319
- 8 - Alex Brundle - 12"326
- 9 - Nicola De Marco - 12"913
- 10 - Sebastian Hohenthal - 13"976
- 11 - Natacha Gachnang - 14"982
- 12 - Philipp Eng - 17"675
- 13 - Jack Clarke - 17"916
- 14 - German Sanchez - 17"994
- 15 - Armaan Ebrahim - 18"942
- 16 - Jason Moore - 20"724
- 17 - Henri Karjalainen - 22"076
- 18 - Jens Hoing - 25"218
- 19 - Tom Gladdis - 27"296
- 20 - Pietro Gandolfi - 37"711
- 21 - Joylon Palmer - 48"195

Giro più veloce: Robert Wickens 1'29"166

Ritirati

- 14° giro - Andy Soucek
- 14° giro - Tobias Hegewald
- 4° giro - Milos Pavlovic
- 3° giro - Edoardo Piscopo

L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 31 maggio 2009

- 1 - Robert Wickens - 17 giri 25"22"024
- 2 - Mirko Bortolotti - 5"911
- 3 - Philipp Eng - 7"881
- 4 - Andy Soucek - 8"615
- 5 - Nicola De Marco - 9"780
- 6 - Mikhail Aleshin - 11"707
- 7 - Edoardo Piscopo - 13"601
- 8 - Carlos Iaconelli - 16"616
- 9 - Tobias Hegewald - 18"826
- 10 - Julien Jousse - 21"577
- 11 - German Sanchez - 22"968
- 12 - Henry Surtees - 23"520
- 13 - Sebastian Hohenthal - 27"911
- 14 - Jason Moore - 30"365
- 15 - Henri Karjalainen - 31"059
- 16 - Armaan Ebrahim - 31"966
- 17 - Milos Pavlovic - 32"704
- 18 - Tom Gladdis - 36"317
- 19 - Jack Clarke - 38"336
- 20 - Kazimieras Vasiliauskas - 38"656
- 21 - Jens Hoing - 46"489
- 22 - Pietro Gandolfi - 1'01"306
- 23 - Alex Brundle - 1 giro

Giro più veloce: Kazimieras Vasiliauskas 1'28"322

Ritirati

- 0 giri - Joylon Palmer
- 0 giri - Natacha Gachnang

Il campionato

1. Wickens 20; 2. Bortolotti 11; 3. Iaconelli 9; 4. Aleshin 8; 5. Vasiliauskas, Eng 6; 7. Soucek 5; 8. Jousse, De Marco 4; 9. Surtees, Piscopo 2.

Leimer, luci e ombra



Fabio Leimer

di Massimo Costa

Fabio Leimer si è imposto con autorità nella prima corsa di Valencia della Formula Master. Ancora una passeggiata per il piccolo svizzero del team Jenzer, anche se in fase di partenza e al restart dopo il rientro ai box della safety-car uscito al 1° giro, Josef Kral ha tentato in tutti i modi di sorpassarlo. Ma Leimer ha chiuso bene e Kral ha alzato bandiera bianca. Il ceco ha ottenuto un buon secondo posto con la vettura del JD Motorsport che ha perso Sergey Afanasiev, con fumata bianca uscita dal motore. Terzo, nettamente staccato, Vladimir Arabadzhiev, compagno di Kral, poi il rookie Pal Varhaug, che si è districato bene dal gruppo centrale facendo anche un bel sorpasso su Kasper Andersen. Un incidente ha falciato subito ben sei piloti. Bamber, che in partenza aveva guadagnato due posizioni, alla prima curva ha perso aderenza girandosi e scatenando il caos. Bamber è stato colpito da Ales-

sandro Kouzkin, ha speronato Simon Trummer e coinvolto Frankie Provenzano, Dennis Reiter e Kelvin Snoeks. Tutti ritirati, a parte Kouzkin che dopo essere arrivato ai box con una sospensione posteriore rotta, è rientrato in pista grazie al veloce lavoro svolto dai meccanici Cram per percorrere gli ultimi giri. La seconda gara della Formula Master a Valencia ha segnato la vittoria di Kasper Andersen con la vettura del team Hitech. Il danese è stato abile al via nel superare Nicolas Maulini, partito dalla posizione del poleman grazie all'ottavo posto di gara 1. Andersen ha poi sempre tenuto il comando della corsa con una certa tranquillità approfittando delle varie lotte che si sono sviluppate alle sue spalle. Dal gruppo è emerso Pal Varhaug, campione italiano F.Renault 2008, che ancora una volta ha dimostrato le sue qualità. Il biondo norvegese ha catturato un bel secondo posto che lo porta a sole sei lunghezze da Fabio Leimer. Ancora una volta il leader del campionato e domi-

natore di prove libere, qualifiche e gare 1, nella seconda corsa non riesce a fare la differenza. Era accaduto a Pau, si è ripetuto a Valencia. Leimer sembra accontentarsi di quel che arriva, conscio della sua superiorità, e non prende rischi. Il sesto posto è un "brodino". Chi ha lottato è stato Sergey Afanasiev, buon terzo con la Tatuus del JD Motorsport. Il russo ha in fretta recuperato posizioni dalle retrovie (in gara 1 si era ritirato), poi ha superato Vladimir Arabadzhiev, Maulini e Josef Kral. Alessandro Kouzkin, dopo la prova sfortunata del sabato quando si è trovato suo malgrado coinvolto nel testacoda di Earl Bamber, è finito nella sabbia nel corso del giro di ricognizione. Un brutto risveglio per il 16enne della Cram dopo la bella vittoria di Pau. Patrick Reiter è stato tamponato nel corso del primo giro ed è finito in testacoda. Ha proseguito, ma nell'ultimo passaggio ha centrato Kelvin Snoeks. Frankie Provenzano si è piazzato nono dopo vari duelli.

MOMENTO CLOU gara 1

Il 1° giro è decisivo. Leimer respinge l'assalto di Kral e gestisce perfettamente il cammino verso la bandiera a scacchi...



Il duello tra Rossi e Maulini



Bamber si gira e viene centrato da Kouzkin



Kasper Andersen

MOMENTO CLOU gara 2

Andersen si libera di Maulini dopo pochi chilometri di corsa, prende un buon vantaggio che aumenta grazie alla resistenza che il francese opera nei confronti degli inseguitori

L'ordine di arrivo di gara 1, sabato 30 maggio 2009

- 1 - Fabio Leimer - Jenzer - 25 giri 40'02"900
- 2 - Josef Kral - JD - 8"110
- 3 - Vladimir Arabadzhiev - JD - 27"771
- 4 - Pal Varhaug - Jenzer - 34"317
- 5 - Patrick Reiterer - Iris/Jenzer - 39"315
- 6 - Kasper Andersen - Hitech - 44"660
- 7 - Alexander Rossi - Hitech - 1'08"233
- 8 - Nicolas Maulini - Jenzer - 1 giro
- 9 - Kelvin Snoeks - AR - 5 giri
- 10 - Alessandro Kouzkin - Cram - 17 giri

Giro più veloce: Fabio Leimer 1'29"059

Ritirati

- 7° giro - Sergey Afanasiev
- 0 giri - Earl Bamber
- 0 giri - Simon Trummer
- 0 giri - Dennis Retera
- 0 giri - Frankie Provenzano
- 0 giri - Harald Schlegelmilch

L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 31 maggio 2009

- 1 - Kasper Andersen - Hitech - 19 giri
- 2 - Pal Varhaug - Jenzer - 3"479
- 3 - Sergey Afanasiev - JD - 3"880
- 4 - Josef Kral - JD - 4"561
- 5 - Vladimir Arabadzhiev - JD - 8"413
- 6 - Fabio Leimer - Jenzer - 14"841
- 7 - Nicolas Maulini - Jenzer - 18"492
- 8 - Harald Schlegelmilch - ADM - 21"486
- 9 - Frankie Provenzano - Cram - 22"181
- 10 - Earl Bamber - ADM - 23"032
- 11 - Patrick Reiterer - Iris/Jenzer - 34"075
- 12 - Alexander Rossi - Hitech - 38"281
- 13 - Kelvin Snoeks - 1'26"337

Giro più veloce: Josef Kral 1'28"700

Ritirati

- 18° giro - Patrick Reiterer
- 1° giro - Simon Trummer
- 0 giri - Alessandro Kouzkin

Il campionato

1. Leimer 26; 2. Varhaug 20; 3. Arabadzhiev 16;
4. Kral 12; 5. Kouzkin 11; 6. Andersen 9; 7. Reiterer 6;
8. Rossi 5; 9. Kennard, Reiterer, Afanasiev 4.



Bianchi leader... punito!

Foto Gargantini

Vittorie di Jules Bianchi e Christian Vietoris al Lausitzring nella seconda prova della F.3 Euro Series. In gara 1, Bianchi per sei giri è rimasto alle spalle del poleman e compagno di squadra Valtteri Bottas, poi lo ha superato tagliando il traguardo con un margine di vantaggio di 2"7. Positivo il terzo posto di Jean-Karl Vernay con la Dallara-Volkswagen della Signature, primo in gara 2 a Hockenheim, che guadagna la seconda piazza nella classifica di campionato. Quarta piazza per Brendon Hartley, che recupera i primi punti della stagione dopo essere partito dalla quarta fila. Incrementa il bottino in classifica Sam Bird, quinto, mentre Roberto Merhi conclude sesto dopo una strepitosa rimonta dalla settima fila. Nei punti anche Henki Waldschmidt e Christian Vietoris, ottavo e dunque in pole per gara 2. Bella la prova di Matteo Chi-

nosì, decimo dopo essere scattato dalla ventesima posizione, mentre Mika Maki da ultimo dopo l'incidente in qualifica ha terminato dodicesimo. Stefano Coletti, che si è presentato al Lausitzring con i galloni del comandante del campionato, non ha raccolto punti. Da sedicesimo al via è risalito nono, ma poi ha terminato quindicesimo per un drive through causa sorpasso con bandiera gialla. Poi ha infilato tre giri velocissimi. Cesar Ramos, quinto in qualifica, ha visto il traguardo al diciassettesimo posto dopo essere rimasto ancora una volta fermo al via. Andrea Caldarelli ha chiuso ventitreesimo. Caos in partenza con Ramos e anche Atte Mustonen fermo e subito KO, Alexander Sims fuori, Esteban Gutierrez attardato.

Gara 2

Settimo e secondo a Hockenheim, ottavo e primo a Lausitzring. Christian Vietoris sa sfrut-

tare al meglio la griglia invertita (da tempo ne auspichiamo l'abolizione in tutte le categorie), non si può dire il contrario. Nella seconda gara sul circuito posto tra Berlino e Dresda, il pilota di Mucke è partito al comando facilitato dal pessimo avvio di Henki Waldschmidt al suo fianco. Vietoris ha quindi sempre tenuto il primo posto ponendo tra sé e il duo Roberto Merhi-Sam Bird quei 3-4 secondi che gli hanno permesso di correre in tranquillità. Bravissimo Merhi che ha salvato con la sua classe un weekend che pareva perso per via di una serie infinita di problemi tecnici. Solo 14° in qualifica, lo spagnolo del team Manor ha conquistato il 6° posto in gara 1 dopo una grande rimonta e il 2° in gara 2. Merhi ha tenuto a bada un mastino come Bird che per tutti i 31 giri gli ha messo grande pressione. Ma il giovane valenciano non si è scomposto ed ora è secondo nella classifica generale, in coa-

bitazione con Bird, a due soli punti da Jules Bianchi. Il francese del team ART, vincitore di gara 1, rimane in testa alla classifica generale, ma è partito in anticipo e si è beccato un drive through. Stessa sorte per Valtteri Bottas, secondo nella corsa del sabato, e anche lui partito in anticipo. Entrambi i piloti ART erano in quarta fila. Chi esce dal Lausitzring a testa alta è Brendon Hartley. Il neozelandese del team Carlin ha conquistato con la Dallara-Volkswagen due quarti posti di spessore. Un buon weekend lo ha vissuto anche Waldschmidt, 7° e 5°, ma su di lui pesa l'errore al via. Bravo Mika Maki, che ha conquistato un punticino dopo una lunga rincorsa iniziata nella prima corsa del sabato, dalla quale era partito in ultima fila. Stefano Coletti lascia il Lausitzring con zero punti. In gara 2, è stato colpito al via e sospinto contro chi aveva davanti, danneggiando il musetto

MOMENTO CLOU gara 1

Al 6° giro, Bianchi rompe gli indugi e attacca il poleman, e suo compagno di squadra, Bottas. Con un sorpasso deciso, il francese passa in testa andando a vincere la gara



Il poleman Valtteri Bottas



Matteo Chinosi



Christian Vietoris

MOMENTO CLOU gara 1

Il finale... di gara 1. Vietoris giungendo ottavo si è assicurato la posizione del poleman per la seconda corsa. Il tedesco al via non ha avuto esitazioni ed ha vinto in tranquillità

L'ordine di arrivo di gara 1, sabato 30 maggio 2009

- 1 - Jules Bianchi (Dallara-Mercedes) - ART - 23 giri 30'18"861
- 2 - Valtteri Bottas (Dallara-Mercedes) - ART - 2"776
- 3 - Jean Karl Vernay (Dallara-Volkswagen) - Signature - 4"606
- 4 - Brendon Hartley (Dallara-Volkswagen) - Carlin - 5"823
- 5 - Sam Bird (Dallara-Mercedes) - Mucke - 6"872
- 6 - Roberto Merhi (Dallara-Mercedes) - Manor - 7"796
- 7 - Henki Waldschmidt (Dallara-Mercedes) - SG - 11"833
- 8 - Christian Vietoris (Dallara-Mercedes) - Mucke - 12"603
- 9 - Tiago Geronimi (Dallara-Volkswagen) - Signature - 15"518
- 10 - Matteo Chinosi (Dallara-Mercedes) - Prema - 27"559
- 11 - Adrien Tambay (Dallara-Mercedes) - ART - 28"120
- 12 - Mika Maki (Dallara-Volkswagen) - Signature - 29"179
- 13 - Kevin Mirocha (Dallara-Mercedes) - HBR - 31"905
- 14 - Christopher Zanella (Dallara-Mercedes) - Motopark - 33"218
- 15 - Stefano Coletti (Dallara-Mercedes) - Prema - 35"518
- 16 - Johnny Cecotto (Dallara-Mercedes) - HBR - 44"426
- 17 - Cesar Ramos (Dallara-Mercedes) - Manor - 48"292
- 18 - Pedro Enrique (Dallara-Mercedes) - Manor - 49"350
- 19 - Carlo Van Dam (Dallara-Volkswagen) - Kolles Heinz - 52"451
- 20 - Basil Shaaban (Dallara-Mercedes) - Prema - 53"554
- 21 - Jake Rosenzweig (Dallara-Volkswagen) - Carlin - 53"950
- 22 - Marco Wittmann (Dallara-Mercedes) - Mucke - 56"796
- 23 - Andrea Caldarelli (Dallara-Mercedes) - SG - 1'11"909
- 24 - Esteban Gutierrez (Dallara-Mercedes) - ART - 1'13"141

Giro più veloce: Stefano Coletti 1'18"022

Ritirati

- 1° giro - Alexander Sims
- 0 giri - Alexander Marsoin
- 0 giri - Atte Mustonen

L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 31 maggio 2009

- 1 - Christian Vietoris (Dallara-Mercedes) - Mucke - 31 giri 40'45"948
- 2 - Roberto Merhi (Dallara-Mercedes) - Manor - 4"819
- 3 - Sam Bird (Dallara-Mercedes) - Mucke - 5"769
- 4 - Brendon Hartley (Dallara-Volkswagen) - Carlin - 11"381
- 5 - Henki Waldschmidt (Dallara-Mercedes) - SG - 15"701
- 6 - Mika Maki (Dallara-Volkswagen) - Signature - 28"429
- 7 - Adrien Tambay (Dallara-Mercedes) - ART - 30"147
- 8 - Christopher Zanella (Dallara-Mercedes) - Motopark - 31"307
- 9 - Marco Wittmann (Dallara-Mercedes) - Mucke - 34"323
- 10 - Atte Mustonen (Dallara-Mercedes) - Motopark - 37"634
- 11 - Esteban Gutierrez (Dallara-Mercedes) - ART - 38"320
- 12 - Jean Karl Vernay (Dallara-Volkswagen) - Signature - 39"572
- 13 - Valtteri Bottas (Dallara-Mercedes) - ART - 42"119
- 14 - Jules Bianchi (Dallara-Mercedes) - ART - 43"357
- 15 - Jake Rosenzweig (Dallara-Volkswagen) - Carlin - 52"259
- 16 - Pedro Enrique (Dallara-Mercedes) - Manor - 55"602
- 17 - Matteo Chinosi (Dallara-Mercedes) - Prema - 1'04"827
- 18 - Johan Jokinen (Dallara-Volkswagen) - Kolles Heinz - 1'10"060
- 19 - Carlo Van Dam (Dallara-Volkswagen) - Kolles Heinz - 1'12"564
- 20 - Andrea Caldarelli (Dallara-Mercedes) - SG - 1'13"165
- 21 - Basil Shaaban (Dallara-Mercedes) - Prema - 1'30"186
- 22 - Alexander Sims (Dallara-Mercedes) - Mucke - 1 giro
- 23 - Stefano Coletti (Dallara-Mercedes) - Prema - 1 giro
- 24 - Tiago Geronimi (Dallara-Volkswagen) - Signature - 3 giri
- 25 - Kevin Mirocha (Dallara-Mercedes) - HBR - 5 giri

Giro più veloce: Henki Waldschmidt 1'18"244

Ritirati

- 17° giro - Alexandre Marsoin
- 11° giro - Johnny Cecotto
- 1° giro - Cesar Ramos

Il campionato

1. Bianchi 18; 2. Merhi, Bird 16; 4. Vernay 15; 5. Vietoris 14; 6. Coletti 12; 7. Bottas, Maki 9; 9. Hartley 8; 10. Waldschmidt 4.



Tandy e il giorno dell

Pochi giorni fa, il 14 maggio, suo fratello Joe, titolare del team JTR, moriva in un incidente stradale. Domenica 31 maggio, Nick Tandy ne ha onorato la memoria nel migliore dei modi, tagliando per primo il traguardo nella gara 1 di Rockingham della F.3 inglese. Al volante della Mygale della JTR, Tandy da terzo che era in griglia di partenza si è ritrovato primo già nel giro iniziale quando il poleman

Daniel Ricciardo è finito contro Renger Van der Zande. L'australiano si è ritirato subito, l'olandese ha riparato l'ala posteriore ai box, ha infilato una serie di giri veloci, poi si è fermato con la sospensione danneggiata. Tandy ha tenuto saldamente il comando con Marcus Ericsson alle spalle, ma più lento tanto da sommare un distacco di 8" sotto la bandiera a scacchi. Incredibilmente, tagliato il tra-

guardo, sulla Mygale di Tandy ha ceduto lo schianto la sospensione anteriore destra e per poco il pilota inglese non andava a sbattere. Bel terzo posto di Daisuke Nakajima che ha difeso con i denti il podio dagli attacchi di Carlos Huertas. Vittoria di Marcus Ericsson nella seconda gara di Rockingham. Lo svedese non poteva fare un ritorno migliore nella F.3 britannica che lo aveva lancia-

to nel 2008. Impegnato nella F.3 giapponese con Tom's, Ericsson domenica è partito dalla pole, ma Riki Christodoulou ha avuto la meglio. L'inglese però, per una non corretta posizione sullo schieramento, è stato penalizzato con un drive through. Nick Tandy intanto, nel mucchio della prima curva ci ha rimesso il musetto mentre Renger Van der Zande si è dovuto ritirare. Dopo poche curve un

NGHAM



la memoria

contatto tra Gabriel Dias e Carlos Huertas ha richiesto l'intervento della safety-car. Christodoulou non ha rispettato la chiamata ai box per il drive through ed ha preso la bandiera nera. Nessun problema quindi per Ericsson che ha vinto davanti ad Henry Arundel e Adriano Buzaid, che avevano evitato gli incidenti del primo giro. Daniel Ricciardo, quinto, tiene la testa del campionato.

Henry Arundel



L'ordine di arrivo di gara 1, domenica 31 maggio 2009

- 1 - Nick Tandy (Mygale M09-Mercedes) - JTR - 25 giri 30'57"771
- 2 - Marcus Ericsson (Dallara 308-Mercedes) - Raikkonen - 8"608
- 3 - Daisuke Nakajima (Dallara 308-Mercedes) - Raikkonen - 17"310
- 4 - Carlos Huertas (Dallara 308-Mercedes) - Raikkonen - 18"226
- 5 - Max Chilton (Dallara 308-Volkswagen) - Carlin - 18"800
- 6 - Riki Christodoulou (Dallara 308-Mercedes) - Fortec - 19"641
- 7 - Henry Arundel (Dallara 308-Volkswagen) - Carlin - 23"176
- 8 - Victor Garcia (Dallara 308-Mercedes) - Fortec - 26"969
- 9 - Wayne Boyd (Dallara 309-Volkswagen) - T Sport - 28"786
- 10 - Jay Bridger (Mygale M09-Mugen) - Litespeed - 32"909
- 11 - Daniel McKenzie (Dallara 307-Mugen) - Fortec - 39"365
- 12 - Gabriel Dias (Dallara 307-Mugen) - T Sport - 40"662
- 13 - Stephane Richelmi (Dallara 308-Mercedes) - Barazi Epsilon - 47"740
- 14 - Max Snegirev (Dallara 307-Mugen) - West Tec - 1'04"444
- 15 - Victor Correa (SLC R1-Mugen) - Litespeed - 1'08"315
- 16 - Adriano Buzaid (Dallara 309-Volkswagen) - T Sport - 1 giro

Giro più veloce: Renger Van der Zande 1'13"001

Ritirati

- 21° giro - Walter Grubmuller
- 19° giro - Hywel Lloyd
- 9° giro - Renger Van der Zande
- 0 giri - Daniel Ricciardo

L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 31 maggio 2009

- 1 - Marcus Ericsson (Dallara 308-Mercedes) - Raikkonen
22 giri 30'01"530
- 2 - Henry Arundel (Dallara 308-Volkswagen) - Carlin - 3"926
- 3 - Adriano Buzaid (Dallara 309-Volkswagen) - T Sport - 4"871
- 4 - Daisuke Nakajima (Dallara 308-Mercedes) - Raikkonen - 6"165
- 5 - Daniel Ricciardo (Dallara 308-Volkswagen) - Carlin - 7"344
- 6 - Walter Grubmuller (Dallara 308-Mercedes) - Hitech - 8"037
- 7 - Victor Garcia (Dallara 308-Mercedes) - Fortec - 13"088
- 8 - Jay Bridger (Mygale M09-Mercedes) - Litespeed - 13"952
- 9 - Hywel Lloyd (Dallara 309-Mugen) - CF - 14"409
- 10 - Max Chilton (Dallara 308-Volkswagen) - Carlin - 16"030
- 11 - Wayne Boyd (Dallara 309-Volkswagen) - T Sport - 22"247
- 12 - Stephane Richelmi (Dallara 308-Mercedes) - Barazi Epsilon - 25"435
- 13 - Daniel McKenzie (Dallara 307-Mugen) - Fortec - 27"147
- 14 - Nick Tandy (Mygale M09-Mercedes) - JTR - 30"761
- 15 - Max Snegirev (Dallara 307-Mugen) - West Tec - 1'14"095

Giro più veloce: Nick Tandy 1'13"644

Ritirati

- 2° giro - Victor Correa
- 1° giro - Gabriel Dias
- 0 giri - Renger Van der Zande
- 0 giri - Carlos Huertas

Il campionato

1. Ricciardo 76; 2. Tandy 61; 3. Nakajima 56; 4. Chilton 46; 5. R. Christodoulou 45.



Cerqui precede Moscato e Falci

Cerqui aggancia Falci

Con una vittoria praticamente agguantata al secondo giro, dopo essere partito solo quinto in griglia, Marco Moscato ha aperto il secondo round del Campionato Italiano Formula Azzurra, Trofeo Michele Alboreto a Vallelunga. Dopo il sorpasso vincente sferrato ai danni del 20enne palermitano Antonino Pellitteri (Nannini Racing), poi costretto al ritiro, il 17enne cosentino del Mac Competition ha condotto con grande autorità fino al traguardo e lanciandosi così tra i nuovi protagonisti della serie addestrativa varata da ACI-CSAI nell'ambito del "Progetto Giovani". Dopo una toccata oltre misura sferrata ai danni del 18enne cosentino Simone Iaquinia (LineRace), il 19enne fiorentino Marco Falci (Nannini Racing) viene invece penalizzato di 25" con i quali retrocede all'ottavo posto, mentre sul podio salgono il sorprendente 15enne senese Mirko Torsellini (Minardi-Corbetta) ed il 16enne fiorentino Edoardo Bacci (Mac Compe-

Marco Moscato vincitore in gara 1





Alberto Cerqui esulta sul podio

L'ordine di arrivo di gara 1, sabato 30 maggio 2009

1.Marco Moscato 15 giri 25'25.156; 2.Torsellini a 6.859; 3.Bacci a 12.489; 4.Silvestri a 13.093; 5.Cerqui a 13.964; 6.Defendi a 23.764; 7.Palmeri a 26.449; 8.Falci a 30.575; 9.Fontana a 50.229; 10.Prosperti a 56.673.

Giro più veloce: Moscato 1'40"624

L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 31 maggio 2009

1.Alberto Cerqui (Mg Motorsport) 15 giri 25'30.433; 2.Moscato 0.246; 3.Palmeri 1.002; 4.Falci 3.508; 5.Silvestri 4.844; 6.Taloni 5.436; 7.Valori 8.889; 8.Fontana 15.581; 9.Defendi 17.005; 10.Marino 29.756.

Giro più veloce: Simone laquinta 1'40.528

Il campionato

1.Cerqui, Falci, 24; 3.Moscato 23; 4.Silvestri 21; 5.Palmeri 14; 6.Torsellini 11; 7.Valori 10; 8.Fontana, 7; 9.laquinta, Bacci, Taloni 6; 12.Defendi, 4.

Torsellini che risale nelle posizioni da podio. Al 12esimo passaggio Valori è costretto al ritiro consegnando così il quarto posto a Bacci inseguito dal 19enne riminese Alessandro Silvestri (MG Motorsport) e Cerqui a stretto contatto.

Conquistando in gara 2 la sua seconda vittoria sulle quattro finora disputate, Alberto Cerqui agguanta a Vallelunga la vetta del Campionato Italiano Formula Azzurra, Trofeo Michele Alboreto, al secondo round nel tracciato capitolino. Abilissimo nel portarsi in testa alla gara già nel corso del primo giro ai danni del 15enne senese Mirko Torsellini (Minardi-Corbetta), autore della pole e poi vittima della bagarre, il 16enne bresciano della Mg Motorsport ha controllato fino al traguardo gli attacchi del 17enne agrigentino Marco Moscato (Mac Competition), ora terzo in campionato ad una lunghezza dalla vetta che vede anche il 19enne fiorentino Marco Falci (Nannini Racing), oggi quarto al traguardo ed a pari punti con il leader in classifica. Autore di una furiosa rimonta dall'ottava posizione in griglia, il 20enne siracusano Eugenio Palmeri (Mac Competition) conquista il terzo gradino del podio e la quinta posizione in campionato alle spalle del 19enne riminese Alessandro Silvestri (MG Motorsport) oggi quinto. Il secondo round della serie addestrativa varata da ACI-CSAI nell'ambito del "Progetto Giovani" si chiude con il giro più veloce fatto segnare del 18enne cosentino Simone laquinta (LineRace) sfortunato protagonista in gara dopo il settimo tempo segnato in qualifica. Alla partenza di gara 2 Torsellini questa volta non esita e conserva il primato guadagnato in prova, ma nel primo giro deve cedere a Cerqui e Moscato ed accodarsi così al terzo posto davanti al 20enne palermitano Antonino Pellitteri (Nannini Racing), Falci e Palmeri. Al secondo passaggio al Tornantino Pellitteri tocca Torsellini spedendolo in testacoda, con il siciliano che sale al terzo posto inseguito da Falci. Proprio il pilota fiorentino, poi imitato da Palmeri, riesce ad avere la meglio su Pellitteri che si ritrova così quinto davanti a Silvestri, il 20enne romano Simone Taloni (Winner Motorsport) ed il 15enne bergamasco Luca Defendi (Fog Competition). Cerqui conduce il minimo distacco di sicurezza su Moscato, mentre Falci e Palmeri sono divisi da soli 4 decimi ed ora inseguiti da Silvestri, Pellitteri superato dal romagnolo al 5° giro e Taloni. Il siciliano del Nannini Racing inizia progressivamente a perdere anche altre posizioni e prima di rimediare uno Stop&Go per il contatto su Torsellini che nel frattempo continua la gara nelle ultime posizioni. Intanto la leadership di Cerqui viene messa in discussione da Moscato che nel finale di gara si porta a meno di 1 secondo dal battistrada.



Marco Falci

titution). Al via di gara 1 Torsellini esita, il 16enne bresciano Alberto Cerqui (Mg Motorsport) tarda a partire dalla griglia ed il più veloce è così Pellitteri che si lancia al comando davanti a Moscato, Falci e laquinta, mentre Torsellini è solo quinto. Al secondo giro Moscato si porta in testa mentre alle spalle di laquinta, si accende la lotta per il quarto posto tra Falci, il 20enne romano Simone Taloni (Winner Motorsport) e Palmeri, con il siciliano costretto alla sabbia dei Cimini al terzo giro. Il terzetto è scatenato ed a farne le spese è laquinta che toccandosi con Falci

rischia il capottamento perdendo poi posizioni. Il terzo posto arriva così nella mani di Falci inseguito da Taloni, Torsellini e ed il 18enne comasco Ronnie Valori (BVE Racing) in rimonta. Proprio il pilota comasco riesce ad avere ragione di Torsellini al sesto passaggio per il quinto posto, mentre il colpo di scena al settimo giro con il ritiro di Pellitteri. La lotta tra Falci e Taloni diventa così per il secondo gradino del podio davanti a Torsellini che riguadagna la quarta posizione ai danni di Valori. Al decimo giro Taloni perde contatto da Falci che si ritrova così solo al secondo posto e con

Una storia infinita

di **Alfredo Filippone**
foto **Actualafoto**

La Ferrari che ritorna alle Sport e a Le Mans? Sarà una provocazione politica, ma tanto basta a mettere in moto la macchina dei ricordi e dei sogni in tutti gli appassionati di ruote coperte... Sono tante pagine di storia, bellissime ma ingiallite, quelle che legano il Cavallino alle gare Sport, determinanti nella costruzione del mito Ferrari. E' il 1949, due anni scarsi dopo la costituzione della scuderia, quando una rossa vince per la prima volta a Le Mans. E' una 166 MM affidata a Lord Selsdon e all'italo-americano Luigi Chinetti, poi uomo della Ferrari negli USA. Nel 1954, il bis, con la 375 Plus di Trintignant-González, che prelude allo strapotere della favolosa 250, dominatrice della categoria per quasi un decennio, nelle sue molteplici versioni, dalla Testa Rossa alle varie evoluzioni. A Maranello mietono titoli mondiali Marche e successi a Le Mans, ben sette negli anni fra il 1958 e il 1965, soprattutto grazie a Olivier Gendebien e Phil Hill. Nel 1963, si impone una coppia di giovani piloti italiani, Ludovico Scarfiotti e Lorenzo Bandini, poi falciati entrambi da un tragico destino. La 250, una privata coi colori NART dell'importatore americano, riesce a vincere ancora nel 1965, con Rindt-Gregory, alla faccia dei nuovi prototipi ufficiali, le 330 P2, e soprattutto di un'armata di Ford MkII.

E' infatti cambiato lo scenario: nelle gare di durata ormai si affrontano i colossi dell'auto. Henry Ford, che non ha potuto acquistare la Ferrari, decide di vendicarsi in pista, con le Mk e le GT40 nelle gare sport, e col motore Cosworth in F.1. Ferrari tenta di adeguare la contro-offensiva, con veri e propri prototipi, la famosa stirpe delle P2, P3 e P4. Ma a Le Mans deve inchinarsi sia nel 1966 ("Finalmente siamo stati battuti a Le Mans" scriverà il Commendatore con ironia) e nel 1967, decidendo poi di ritirarsi dal mondiale, stizzito per le nuove norme che esigono di produrre 50 esemplari delle vetture, favorendo così le grandi Case. Torna, però, nel 1970, con la potentissima 512, ma stavolta nel suo cammino c'è la Porsche 917, che segna l'inizio dell'era di Stoccarda. Nuovo stop di due anni e viene varata la 312 P, forse il più bel prototipo della storia, che stradomina il mondiale nel 1972 (l'ultimo vinto dalla Ferrari) e viene schierato a Le Mans una sola volta, nel 1973. E' un'edizione da antologia, dove si battono per 23 ore Ferrari, Matra e Porsche, ma ha il sopravvento la Matra, che vince pure il

Mondiale. A fine stagione, a Maranello decidono di chiudere il programma Sport per concentrarsi sulla F.1, dove i risultati sono pessimi, rifondando interamente il settore sportivo. Con Forghieri alla direzione tecnica, un giovanissimo Luca Montezemolo direttore sportivo, Lauda e Regazzoni come piloti, inizia un nuovo e felice corso, che dura sino ad oggi, dove non c'è più posto per le Sport. Da allora a difendere i colori del Cavallino a Le Mans sono le GT e i privati, con le varie 365 Daytona, 512 BB, F40 e via discorrendo sino alle 430 GT2 d'oggi. Per vedere un nuovo prototipo Ferrari, bisognerà aspettare il 1994 e la bella 333SP voluta da Piero Ferrari per i clienti americani. Sebbene concepita per gare corte, vincerà più volte anche in grandi classiche come Daytona e Sebring, ma a Le Mans non andrà oltre un 6° posto nel 1997, con Papis-Theys-Moretti. Che oggi la Ferrari possa pensare a un rientro in grande stile, può solo rinverdire le radici del proprio mito...

I 12 titoli mondiali Sport della Ferrari

1953

1954

1956

1957

1958

1960

1961

1962

1963

1965

1967

1972

L'ultima apparizione di una Ferrari ufficiale alla 24 Ore di Le Mans risale al lontano 1973. Nella foto il prototipo 312 PB pilotato da Arturo Merzario



Le 9 vittorie alla 24 Ore di Le Mans

1949	166 MM	Lord Selsdon – Luigi Chinetti
1954	375 Plus	Maurice Trintignant – Froilán González
1958	250 TR	Olivier Gendebien – Phill Hill
1960	250 TR 60	Olivier Gendebien – Paul Frère
1961	250 TR 61	Olivier Gendebien – Phil Hill
1962	330 LM	Olivier Gendebien – Phil Hill
1963	250 P	Ludovico Scarfiotti – Lorenzo Bandini
1964	275 P	Jean Guichet – Nino Vaccarella
1965	240 LM	Masten Gregory – Jochen Rindt



In pista la 450 del



di Leopoldo Canetoli

Tra coloro che seguono il campionato FIA GT e che guardano con interesse a un eventuale futuro mondiale della categoria, ce ne sono un buon cinquanta per cento dubbiosi, ma altrettanti invece sono convinti che Stephane Ratel, l'organizzatore della SRO che ha chiesto la titolarità iridata per il 2010 e ha già concordato un regolamento di massima con la FIA, ce la farà. Sicuro dei suoi mezzi, Ratel ha già fatto vedere sin dai test al Paul Ricard, almeno due tipi di vetture (peraltro già scese

in pista nella prima gara della stagione 2009 a Silverstone), le Ford GT realizzate dalla Matech e la Nissan GT-R schierata dalla Nismo, la sezione sportiva della Casa giapponese, pronte per i nuovi regolamenti. Inoltre, sembra che il preparatore tedesco Reiter stia preparando una versione 2010 della Lamborghini Murcielago, mentre qualcuno parla di una Audi con un kit di upgrade... Ma le grandi protagoniste del GT2, Porsche e Ferrari, che dovrebbero schierarsi con vetture molto simili come regolamento a quelle attuali, tacciono. O meglio, stanno

come si suol dire, alla finestra. Ma non per questo non si interessano al futuro, e qualcosa stanno facendo per tenersi pronti nel caso si decidesse di partecipare al possibile nuovo mondiale. Lo stanno facendo misurandosi un po' in incognito in un campionato che sta diventando di gran moda in terra di Germania, la serie VLN aperta alle vetture Gran Turismo con specifiche speciali.

future

SCOOP





La Porsche ha già realizzato diversi esemplari di una "super RSR" turbo che ha consegnato a qualche cliente, e che fa correre dalla Manthey, la sua squadra corse semiufficiale, che anche quest'anno si è aggiudicata la 24 Ore del Nurburgring. Ma qualcuno, fedelissimo della Ferrari, è voluto scendere dalle Alpi per cercare una GT del Cavallino capace di competere, e possibilmente battere, la rivale di sempre. E il Reparto Corse Clienti di Maranello lo ha accontentato realizzando per il Team Academy Racing una speciale F430 ribattezzata "ADAC GT". Che pare abbia battuto tutti i record sul vecchio Nurburgring in test privati fino a quando il proprietario, tale Opperman, in un eccesso di confidenza ha finito per ribaltarsi distruggendo il gioiello monotipo. Questa speciale F430, dotata di una aerodinamica partico-

lare che va ben oltre la GT2, potrebbe essere la configurazione, con eventuale kit, che un cliente potrebbe richiedere per correre nel mondiale FIA GT 2010, magari montandolo sulla futura F430, che si chiamerà F450 e sarà l'evoluzione della V8 attuale, dotata di iniezione diretta e presentata a fine stagione a Francoforte (se verrà pronta per quella data).

La conferma ci viene direttamente da Cristiano Michelotto che seguendo sulle piste l'attuale FIA GT (il padre Giuliano non si muove mai dalla officina: lo abbiamo visto solo ad Adria che dista pochi km dalla sua factory) ce ne parla stando bene attento a non scoprire grossi segreti: "Di questa vettura posso parlare, l'hanno vista tutti in Germania - ci racconta - possiamo dire che si è trattato di una buona esercitazione

per noi e per la Ferrari. Sì, in effetti questa aerodinamica è molto simile a quella delle GT1 e potrebbe essere una buona base per il FIA 2010. Diciamo che a differenza della GT2 attuale, questa versione ADAC montava un diverso splitter anteriore, un diffusore posteriore con alette verticali e una grossa ala a filo tetto e a filo paraurti. Per quel che riguarda il telaio, da notare che abbiamo montato ruote anteriori da 12" e posteriori da 13" al posto di quelle da 11" e 10,45" della GT2. I freni sono Brembo, ma in questo caso abbiamo usato un ABS Bosch. Il cambio è sequenziale a 6 rapporti, il motore V8 quattro litri senza le bride supera i 560 CV e può funzionare con benzina a 98 ottani. Tra l'altro, questa macchina è dotata di uno scarico con catalizzatore e le marmitte le consen-

SCOOP



tono di non superare i 98 decibel. Ma la cosa più interessante è che per assecondare il criterio di abbassamento dei costi imposto anche da Ratel, fare una eventuale GT1 come questa non comporterebbe costi impossibili. E' chiaro, stiamo ragionando sulla 430 attuale, non vorrei sbilanciarmi su un modello futuro. Ma diciamo che se attualmente una 430 in allestimento GT2 viene a costare sull'ordine dei 435 mila euro più le tasse, la versione ADAC, che potrebbe prefigurare una GT1 2010, non dovrebbe costare più di 465 mila euro, tasse escluse. Ma mi raccomando si informi bene alla Ferrari Corse Clienti, sono loro che vendono le vetture, che fanno i prezzi. La Michelotto è ben felice di collaborare con Maranello, ma alla fine le vetture devono uscire da quei cancelli..."





Un Paff...ett a

Francesco Satta

Strepitosa rivincita per la Mercedes, che sul circuito del Lausitzring risponde al dominio Audi visto a Hockenheim. La soddisfazione per la casa di Stoccarda è doppia in quanto, oltre a una ritrovata competitività delle proprie vetture, dovuta anche al vantaggio di peso dopo i risultati della prima corsa, si aggiunge la lezione di strategia inflitta ai rivali. La gara è infatti iniziata con il tentativo di fuga del polesitter Mattias Ekstrom, agevolato anche

dalla buona partenza del compagno Mike Rockenfeller che, con un grande spunto e un piccolo taglio alla prima curva ha subito scavalcato la Mercedes di Paul Di Resta. La conformazione della pista, tutt'altro che prodiga di punti di sorpasso, sembrava un altro punto a favore delle Audi, con Rockenfeller che agevolmente conteneva gli attacchi del gruppetto composto da Di Resta, Scheider, Spengler e Paffett. La prima sosta del leader è arrivata intorno al 12° giro, quando tutti si sono fermati eccetto Gary Paf-

fett, secondo in qualifica, ma retrocesso al settimo posto per la penalità comminatagli dai commissari dopo Hockenheim. L'inglese è stato protagonista di un primo stint lunghissimo, rimanendo in pista fino al 24° giro, quando i principali rivali per la vittoria avevano già effettuato la seconda sosta obbligatoria. Un ritmo impressionante quello di Paffett, permesso da una vettura molto rispettosa delle gomme, che gli ha consentito di guadagnare su Ekstrom sia con gli pneumatici usurati sia con quelli freschi.

Tanto che al 33° giro, quando Paffett ha effettuato l'ultima sosta, il suo vantaggio sullo svedese superava i 20" e la conquista della prima posizione era ormai certa. Di una strategia simile ha beneficiato anche l'altra Mercedes ufficiale di Bruno Spengler che, dopo aver seguito Ekstrom e Di Resta nel primo tratto di gara, ha preferito ritardare la seconda sosta fino al 36° giro, cosa che ha permesso al canadese di scavalcare i rivali. Le gomme più fresche lo hanno poi portato, negli ultimi giri, a

MOMENTO CLOU

Paffett ritarda all'inverosimile la prima sosta, effettuata al 24° giro quando gli altri piloti si fermavano tra il 12° e il 15° passaggio, e questa scelta si rivelerà determinante. L'inglese della Mercedes vince la gara meritatamente



Il Audi

insidiare la leadership di Paffett, ma difficilmente Norbert Haug avrebbe permesso un duello interno che avrebbe messo a rischio una doppietta tanto significativa. Al terzo posto ha chiuso Mattias Ekstrom che, nonostante le difficoltà accusate con l'ultimo treno di gomme, ha contenuto gli attacchi non troppo convinti di Paul Di Resta, la cui strategia di "marcatura" dello svedese non ha pagato quanto quelle messe in atto dalle altre Mercedes. Lo scozzese ha definitivamente rinunciato al podio

dopo aver perso circa un secondo nel doppiaggio dell'Audi di Tomas Kostka, autore di un gioco di squadra davvero poco sportivo. Quinto posto per Timo Scheider, penalizzato da una seconda sosta problematica. Il tedesco, nuovo leader di campionato, ha preceduto l'arrembante Jamie Green, il migliore tra i piloti con vetture 2008, a sua volta aiutato dall'azzeccata strategia del muretto Mercedes. Settima piazza per Mike Rockenfeller, in lotta con Ekstrom e Di Resta per metà gara, ma vittima di un pessimo

pit-stop finale. Maro Engel ha chiuso la zona punti giungendo ottavo. Il tedesco ha preceduto Mathias Lauda, protagonista di una lunghissima serie di sportellate con Alexandre Premat nelle prime fasi, e Ralf Schumacher, che ha chiuso decimo dopo essere partito ultimo. Solo 12° Tom Kristensen, subito attardato da una serie di contatti che hanno pregiudicato la competitività della sua Audi. Il danese ha subito anche una penalità per un violento tamponamento a Lauda. Un duro contatto nelle prime fasi ha chiuso

in anticipo la corsa di Katherine Legge e Markus Winkelhock. Oliver Jarvis, dopo aver ricevuto un drive through per partenza anticipata, si è ritirato con una sospensione piegata in seguito a un contatto con Christian Bakkerud. Ritiro anche per Martin Tomczyk e Premat, insabbiatosi in solitudine a metà gara dopo aver dato spettacolo nelle prime fasi. Solo 19 le vetture al via, con Johannes Seidlitz che non ha preso parte alla gara per gli ingenti danni procurati alla sua Audi nelle prove libere.

L'ordine di arrivo, domenica 31 maggio 2009

- 1 - Gary Paffett (Mercedes C Klasse 09) - AMG - 52 giri 1.10'01"572
- 2 - Bruno Spengler (Mercedes C Klasse 09) - AMG - 1'115
- 3 - Mattias Ekstrom (Audi A4 09) - Abt - 14'228
- 4 - Paul Di Resta (Mercedes C Klasse 09) - AMG - 15'134
- 5 - Timo Scheider (Audi A4 09) - Abt - 15'755
- 6 - Jamie Green (Mercedes C Klasse 08) - AMG - 16'326
- 7 - Mike Rockenfeller (Audi A4 08) - Rosberg - 31'172
- 8 - Maro Engel (Mercedes C Klasse 08) - Persson - 41'546
- 9 - Mathias Lauda (Mercedes C Klasse 08) - Persson - 49'968
- 10 - Ralf Schumacher (Mercedes C Klasse 09) - AMG - 50'652
- 11 - Susie Stoddart (Mercedes C Klasse 08) - Persson - 1'16'331
- 12 - Tom Kristensen (Audi A4 09) - Abt - 1 giro
- 13 - Tomas Kostka (Audi A4 07) - Kolles - 1 giro
- 14 - Christian Bakkerud (Audi A4 07) - Kolles - 1 giro

Giro più veloce: Jamie Green - 1'19"040

Ritirati

- 10° giro - Katherine Legge
- 11° giro - Markus Winkelhock
- 13° giro - Martin Tomczyk
- 17° giro - Oliver Jarvis
- 17° giro - Alexandre Premat

Il campionato

- 1. Timo Scheider 12 punti; 2. Kristensen 10; 3. Paffett 10; 4. Di Resta 9; 5. Spengler 8; 6. Ekstrom 8; 7. Jarvis 6; 8. Winkelhock 5; 9. Engel 4; 10. Green 4; 11. Rockenfeller 2.



Il poleman Mattias Ekstrom



di Marco Cortesi
Photo 4

Seconda vittoria del 2009 per Jimmie Johnson a Dover. Il campione in carica, che aveva condotto per buona parte la corsa, ha affrontato un gran duello nelle fasi finali con Tony Stewart, conquistando il comando a due giri dalla conclusione. In terza piazza ha concluso Greg Biffle, vistosi superare da entrambi nei giri finali. Per Stewart, ad addolcire il secondo posto arriva la leadership in campionato

grazie alla contemporanea disfatta di Jeff Gordon che, finito sotto di un giro dopo un pit-stop con bandiera verde, non è più riuscito a recuperare. Kenseth ha concluso al terzo posto, davanti a Busch, Kahne ed Edwards. Ryan Newman, Casey Mears e Mark Martin hanno chiuso la top-10. Nelle fasi iniziali, Juan Pablo Montoya, David Reutimann e Sorenson avevano battagliato per la prima posizione, vedendo però ben presto emergere Greg Biffle. Dopo il re-start

dovuto al dechappamento di Tony Raines, Johnson aveva rotto gli indugi andando a conquistare la testa, recuperando anche quando una caution capitata nel momento sbagliato l'aveva spedito ai margini della top-10. Alla distanza, anche Mark Martin aveva iniziato a fare pressing, senza però impensierire il leader. Ancora una volta, a costargli caro era stata una sosta ai box, al 361° giro, che aveva fatto passare in testa Biffle insieme a Tony Stewart e Ryan Newman. A 9 giri

dal termine l'inizio del duello finale, terminato con la vittoria del campione in carica e con un nuovo secondo posto per Stewart.

Tra i contatti da segnalare quello di Denny Hamlin contro le protezioni al giro 231 a causa di un dechappamento. Poco dopo Paul Menard e Robby Gordon erano venuti a contatto: violento l'impatto di quest'ultimo mentre, al giro 370, David Stremme aveva centrato con violenza le barriere interne del rettilineo.

Una folla oceanica ha fatto da degna cornice alla vittoria del campione in carica Jimmie Johnson



L'ordine di arrivo, domenica 31 maggio 2009

- 1 - Jimmie Johnson (Chevy) - Hendrick - 400 giri
- 2 - Tony Stewart (Chevy) - Stewart-Haas - 400
- 3 - Greg Biffle (Ford) - Roush - 400
- 4 - Matt Kenseth (Ford) - Roush - 400
- 5 - Kurt Busch (Dodge) - Penske - 400
- 6 - Kasey Kahne (Dodge) - RPM - 400
- 7 - Carl Edwards (Ford) - Roush - 400
- 8 - Ryan Newman (Chevy) - Stewart-Haas - 400
- 9 - Casey Mears (Chevy) - Childress - 400
- 10 - Mark Martin (Chevy) - Hendrick - 400
- 11 - Clint Bowyer (Chevy) - Childress - 400
- 12 - Dale Earnhardt Jr. (Chevy) - Hendrick - 400
- 13 - Sam Hornish Jr. (Dodge) - Penske - 400
- 14 - Jamie McMurray (Ford) - Roush - 400
- 15 - Joey Logano (Toyota) - Gibbs - 400
- 16 - Jeff Burton (Chevy) - Childress - 400
- 17 - Kevin Harvick (Chevy) - Childress - 400
- 18 - David Reutimann (Toyota) - Waltrip - 400
- 19 - Reed Sorenson (Dodge) - RPM - 400
- 20 - Marcos Ambrose (Toyota) - Waltrip - 400
- 21 - Martin Truex Jr. (Chevy) - DEI/Ganassi - 400
- 22 - Regan Smith (Chevy) - Furniture Row - 400
- 23 - Kyle Busch (Toyota) - Gibbs - 400
- 24 - David Ragan (Ford) - Roush - 400
- 25 - Brian Vickers (Toyota) - Red Bull - 400
- 26 - Jeff Gordon (Chevy) - Hendrick - 398
- 27 - Elliott Sadler (Dodge) - RPM - 398
- 28 - Bobby Labonte (Ford) - HOF - 397
- 29 - A.J. Allmendinger (Dodge) - RPM - 396
- 30 - Juan Montoya (Chevy) - DEI/Ganassi - 395
- 31 - David Stremme (Dodge) - Penske - 370
- 32 - Paul Menard (Ford) - Yates - 363
- 33 - Robby Gordon (Toyota) - Gordon - 282
- 34 - John Andretti (Chevy) - Front Row - 253
- 35 - Michael Waltrip (Toyota) - Waltrip - 250
- 36 - Denny Hamlin (Toyota) - Gibbs - 232
- 37 - Scott Speed (Toyota) - Red Bull - 118
- 38 - Joe Nemechek (Toyota) - Nemco - 67
- 39 - Dave Blaney (Toyota) - Prism - 66
- 40 - Mike Bliss (Dodge) - Phoenix - 56
- 41 - Mike Skinner (Toyota) - Baldwin - 51
- 42 - Tony Raines (Chevy) - M&J - 42
- 43 - David Gilliland (Chevy) - TRG - 38

La classifica

1. Stewart 1853; 2. Jeff Gordon 1807; 3. Johnson 1789;
4. Kurt Busch, 1762; 5. Newman 1680; 6. Kyle Busch 1634; 7. Hamlin 1630; 8. Kenseth 1625; 9. Biffle 1618;
10. Burton 1587.



MOMENTO CLOU

Jimmie Johnson attacca Tony Stewart. L'ex campione IndyCar dapprima resiste poi, con la leadership di campionato in tasca, conquista un nuovo secondo posto

BMW scac



Dario Sala

La BMW è tornata alla vittoria e il paddock del WTCC ha tirato un sospiro di sollievo. Quello della casa di Monaco infatti, oltre che essere il primo della stagione, è anche un trionfo che potrebbe aver calmato le acque. I tedeschi infatti, hanno vinto con una macchina più pesante della Seat e su di un circuito dove notoriamente hanno sempre faticato. In gara uno, le 320si hanno pagato gli errori della qualifica, ma sono comunque state in grado di girare veloci e recuperare fino alla zona punti. Battere la Seat non era pensabile partendo così indietro, ma una volta al

comando in gara due, sono state implacabili con il solo Tarquini in grado di interrompere quella che poteva essere una cinquina bella e buona. Quindi? E' ora che a Monaco comincino a lavorare come hanno fatto a Valencia. Le lamentele e le esternazioni di Mario Theissen, ora che Farfus è a tre punti dalla vetta, rischiano di divenire pretestuose e futili anche perché un costruttore, una volta che si è iscritto a tutto il campionato, non può decidere di lasciare come e quando vuole. Dovrebbe giustificarsi verso la FIA e al momento la BMW di scuse serie non ne ha. Niente è compromesso, il campionato è vivo e forse non è così indirizzato verso

la Seat come si può pensare. Dipenderà molto da come la BMW si comporterà nelle prossime gare e che strategie deciderà di adottare, ma sembra che il gioco di squadra ora sia entrato nella loro mentalità. Ovviamente tutti negheranno, ma la perdita di posizioni da parte di Jorg Muller a favore di Farfus e Priaux in gara uno è sembrata qualcosa di molto simile.

SEAT. La Seat dal canto suo non può essere delusa. E' vero, ha dovuto subire tre cambi di regolamento in cinque gare, ma il valore di pressione fissato a 2.7 bar sembra essere equo. Si può discutere sul modo in cui ci si è arrivati, ma una triplet-

ciacrisi



ta in gara uno dice molto sul potenziale della macchina. Chiaro che bisognerà aspettare altre prove per capire la situazione reale, ma ad oggi la cosa sembra funzionare.

LOTTI. Del resto Marcello Lotti, boss della categoria, è stato chiaro. Non si cambierà più da qui alla fine della stagione, quindi i costruttori si dovranno adeguare. Ovvio, non tutti sono d'accordo. I team manager continuano a non essere soddisfatti di quello che è successo, ma a Valencia il paddock è apparso più calmo. Forse era volutamente anestetizzato, ma per la prima volta da qualche gara a que-

sta parte non si sono sentite dichiarazioni al vetriolo. Sarà stato per la presenza di Mosley (arrivato per la F.2 e autore di una dichiarazione di amore verso il WTCC) o forse perché è stato chiesto a tutti di parlare di sport, fatto sta che in Spagna ha prevalso la linea della non belligeranza. Durerà? Il fuoco cova sotto la cenere? Vedremo.

CHEVROLET E LADA. La pista ha sentenziato che da ora in poi si potrebbe vedere un campionato più equilibrato, almeno fra Seat e BMW. A Valencia, la Chevrolet non è praticamente esistita. Rispetto allo scorso anno avevano cento chili in più

(macchina diversa, ma l'esperienza è la stessa) ed hanno distrutto le gomme. Per i piloti le chance di fare punti sono svanite presto ed è un peccato. A perderci è stato lo spettacolo. E' mancata anche la Lada. Il nuovo motore è stato un calvario. Van Lagen ne ha sostituiti due prima di arrendersi al calo della pressione dell'olio. Si dovrà lavorare sull'affidabilità prima che tali propulsori siano installati sulla Piora. I russi adesso dovranno convincere James Thompson ad accettare la loro sorprendente proposta. Se tutto andrà come deve, l'inglese verrà annunciato prima di Porto, mentre la nuova macchina potrebbe andare in pista dopo Brno.



Seat vince in

di Dario Sala
Photo 4

E' il campione del mondo e lo ha dimostrato una volta di più. Yvan Muller ha vinto la prima delle due gare di Valencia dopo essere scattato dalla prima fila al fianco di Tarquini. Il francese si è costruito la vittoria nel corso del primo giro quando ha passato l'abruzzese con una grinta straordinaria. E' stata questa la chiave di tutta la gara perché poi per Yvan non ci sono state più difficoltà. Ha tenuto alta la concentrazione ed ha condotto la Seat Leon Tdi fino sotto alla bandiera a scacchi. Secondo posto per Tiago Monteiro. Un piazzamento che vale oro per il portoghese, chiamato a dare segnali di vita in un campionato che fino ad ora era stato pove-

ro di soddisfazioni per lui. Tiago è partito bene. Passato indenne dal caos della prima curva dove invece ne hanno fatto le spese, Genè, Huff, Farfus, Zanardi, Rydell, il portoghese era terzo. Quando Tarquini ha perso il controllo della sua vettura, Tiago ne ha approfittato giungendo così sul podio. Terzo e un po' amareggiato Tarquini. Poteva essere la sua gara non vi è dubbio. Sulla sua strada però ha trovato un Muller formato galacticos e una macchina inaspettatamente difficile da guidare. "Si in effetti non avevo un assetto ideale", ha detto Gabriele a fine gara. "All'inizio Yvan ha incrociato la traiettoria, è stato bravo e mi ha passato. Poi ho sbagliato io. Sono arrivato largo e Tiago mi ha passato. Mi dispiace, ma oggi la macchina era davvero difficile".

Tripletta Seat e BMW che in gara ha rialzato la testa. Farfus dopo aver perso tante posizioni in partenza si è prodotto in una bella rimonta che lo ha portato a ridosso dai primi. Sul finale ha recuperato una posizione in più grazie al rallentamento di Jorg Muller che negli ultimi metri ha perso due posizioni. Probabilmente per partire meglio in gara due. La rincorsa BMW ha visto protagonista anche Priaulx. L'inglese non aveva il passo di Farfus, ma comunque ha disputato una buona gara fatta di sorpassi e grinta. Sesto posto per Jorg molto bravo ad evitare il caos della partenza e piazzarsi a ridosso delle Seat per buona parte della corsa fino all'ultimo giro quando, probabilmente, ha deciso di lasciarsi passare. Bene anche Coronel,

MOMENTO CLOU

Dopo poche curve Yvan Muller era già in grado di attaccare Tarquini. Lo ha fatto incrociando la traiettoria ed entrando con grinta all'interno dell'abruzzese. Da lì in poi, non ha avuto rivali ed è andato a cogliere la terza vittoria stagionale



Muller precede Monteiro

casa

L'ordine di arrivo di gara 1, domenica 31 maggio 2008

- 1 - Yvan Muller (Seat Leon Tdi) - Seat - 13 giri 23'13"675
- 2 - Tiago Monteiro (Seat Leon Tdi) - Seat - 1"884
- 3 - Gabriele Tarquini (Seat Leon Tdi) - Seat - 4"157
- 4 - Augusto Farfus (BMW 320si) - Schnitzer - 5"364
- 5 - Andy Priaulx (BMW 320si) - RBM - 5"855
- 6 - Jorg Muller (BMW 320si) - Schnitzer - 5"943
- 7 - Tom Coronel (Seat Leon) - Sunred - 8"096
- 8 - Sergio Hernandez (BMW 320si) - Roal - 12"106
- 9 - Stefano D'Aste (BMW 320si) - Wiechers - 13"301
- 10 - Felix Porteiro (BMW 320si) - Proteam - 15"846
- 11 - Nicola Larini (Chevrolet Cruze) - RML - 16"461
- 12 - Alessandro Zanardi (BMW 320si) - Roal - 22"528
- 13 - Rickard Rydell (Seat Leon Tdi) - Seat - 23"038
- 14 - Mehdi Bannani (Seat Leon) - Exagon - 25"385
- 15 - Alain Menu (Chevrolet Cruze) - RML - 26"381
- 16 - Franz Engstler (BMW 320si) - Engstler - 32"002
- 17 - Tom Boardman (Seat Leon) - Sunred - 33"042
- 18 - Marin Colak (Seat Leon) - Colak - 33"730
- 19 - Vito Postiglione (BMW 320si) - Proteam - 34-781
- 20 - Viktor Shapovalov (Lada 110) - Lada - 38-341
- 21 - Jaap Van Lagen (Lada 110) - Lada - 1 giro
- 22 - Robert Huff (Chevrolet Cruze) - RML - 1 giro



D'Aste primo tra gli indipendenti

settimo, dopo che la sua macchina era stata trovata sottopeso di 2,5 kg. Come ha dimostrato non c'era dolo, le sue prestazioni erano reali e Tom, con una macchina sicuramente leggera ha fatto bene il suo dovere. Buon ottavo Hernandez che partirà il pole nella gara di casa. La BMW della Roal è a posto e chissà che non possa scapparci un buon piazzamento. Belle gare per D'Aste specialmente all'inizio quando occupava le prime posizioni e per Porteiro. Delusione in casa Chevrolet. Huff e Menu hanno sprecato tutto al via rimanendo invischiati nell'incidente della prima curva mentre Larini ha dovuto lottare con una macchina pesante. Dodicesimo Zanardi. Bei sorpassi, peccato che anche lui abbia pagato dazio al via.



Gené e Menu ai ferri corti



Farfus

Principe di Baviera

Dario Sala
Photo 4

E venne il giorno della BMW. Augusto Farfus ha finalmente portato l'alloro alla casa di Monaco. Cosa questa che non era ancora riuscita. Non solo, la BMW se ne è andata da Valencia con la doppietta del team Schnitzer, le prestazioni positive di RBM e Roal che daranno sicuramente morale e forse calmeranno le acque nel mare agitato del WTCC. Scattato quinto, Farfus si è reso protagonista di una gran partenza dove ha scavalcato Priaulx e Coronel. Mentre il compagno Jorg Muller davanti si sbarazzava di Hernandez, il brasiliano si è avvicinato anch'egli e non ha avuto problemi a passare il pilota della Roal mettendosi in caccia di Muller. Il sorpasso è avvenuto al terzo giro con una manovra pulita e favorita dal compagno stesso. A quel punto, pur avendo Jorg incollato agli scarichi, Farfus, non ha sbagliato nulla fino alla bandiera a scacchi, che ha sancito la prima vittoria dell'anno e ora lo pone a soli tre punti di distacco da Yvan Muller in classifica generale. Una bella motivazione in vista di Brno, pista notoriamente favorevole alle BMW. Ottimo anche il lavoro di Jorg Muller sempre veloce e capace di due ottimi piazzamenti. Terzo posto per Gabriele Tarquini. Dopo la mezza delusione di gara uno, il suo ingegnere

Giancarlo Bruno gli ha modificato la regolazione della sospensione posteriore. La macchina è decisamente migliorata e lui non si è fatto pregare arrivando a sorpassare Andy Priaulx. Con l'ex campione del mondo, "Cinghio" ha ingaggiato un bel duello fatto di sorpassi e contro sorpassi. Alla fine l'ha spuntata

l'italiano grazie alla sua Seat Leon, ma anche a tanto, tanto mestiere. Priaulx si è così accontentato del quarto posto davanti a uno Zanardi spettacolare.

In gara uno Alex ha ricevuto tantissime botte. Il posteriore della sua vettura era praticamente distrutto. Gran lavoro dei



Lotta tra le due Lada di van Lagen e Ladygin

Larini precede Gené



Farfus davanti a Muller

meccanici e macchina schierata nei tempi regolamentari. A questo punto ci ha pensato lui, con una gran partenza che lo ha proiettato nelle posizioni di testa. A quel punto ha tenuto un gran ritmo. Prima ha passato il suo compagno di squadra Hernandez, che partiva dalla prima piazza, poi è stato a stretto contatto con i duellanti Tarquini e Priaulx. Grande gara per Alex che ha sfruttato al meglio una macchina che con il cambio sequenziale si adattava meglio al circuito, ma dove ha



sciornato una bella guida. Anche per lui un buon segnale in vista di Brno, pista dove ha sempre fatto faville. Alla fine è da considerarsi buono il sesto posto di Hernandez anche se, visto dove partiva, era lecito attendersi qualcosina in più. Settimo Yvan Muller e ottavo Tiago Monteiro. I due non sono riusciti a risalire di più, dimostrando forse che la Seat non è quella corazzata imbattibile che la BMW continua a sbandierare. Un plauso particolare va a Stefano D'Aste. Il pilota

della Wiechers ha portato a termine un fine settimana davvero fantastico. Ottima la sua prima frazione, ma ancora meglio la seconda dove ha vinto fra gli Indipendenti con una gara magistrale e sempre all'attacco. Non ha sbagliato nulla ed ha vinto meritatamente risalendo la classifica degli Indipendenti. Ancora male le Cruze. Troppo pesanti le vetture anglosvizzere hanno distrutto le gomme e per loro le possibilità di fare qualcosa si sono spente dopo poche tornate

MOMENTO CLOU

Dopo il sorpasso che ha permesso a Farfus di passare al comando e vincere la gara, l'attenzione si è spostata su Tarquini e Priaulx che hanno dato vita ad un duello fatto di sorpassi e contro sorpassi. Una lotta ad alto livello e per palati fini

L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 31 maggio 2008

- 1 - Augusto Farfus (BMW 320si) - Schnitzer - 13 giri 23'16"075
- 2 - Jorg Muller (BMW 320si) - Schnitzer - 0"540
- 3 - Gabriele Tarquini (Seat Leon Tdi) - Seat - 5"426
- 4 - Andy Priaulx (BMW 320si) - RBM - 5"884
- 5 - Alessandro Zanardi (BMW 320si) - Roal - 6"676
- 6 - Sergio Hernandez (BMW 320si) - Roal - 7"178
- 7 - Yvan Muller (Seat Leon Tdi) - Seat - 11"169
- 8 - Tiago Monteiro (Seat Leon Tdi) - Seat - 11"569
- 9 - Stefano D'Aste (BMW 320si) - Wiechers - 13"052
- 10 - Tom Coronel (Seat Leon) - Sunred - 16"936
- 11 - Jordi Genè (Seat Leon Tdi) - Seat - 17"978
- 12 - Alain Menu (Chevrolet Cruze) - RML - 20"965
- 13 - Nicola Larini (Chevrolet Cruze) - RML - 23"139
- 14 - Rickard Rydell (Seat Leon Tdi) - Seat - 23"635
- 15 - Felix Porteiro (BMW 320si) - Proteam - 24"470
- 16 - Franz Engstler (BMW 320si) - Engstler - 29"515
- 17 - Vito Postiglione (BMW 320si) - Proteam - 32"556
- 18 - Marin Colak (Seat Leon) - Colak - 33"721
- 19 - Tom Boardman (Seat Leon) - Sunred - 34"589
- 20 - Kristian Poulsen (BMW3 20si) - Engstler - 35"793
- 21 - Viktor Shapovalov (Lada 110) - Lada- 36"289
- 22 - Robert Huff (Chevrolet Cruze) - RML - 45"503
- 23 - Mehdi Bennani (Seat Leon) - Exagon - 43"550
- 24 - Kirill Ladygin (Lada 110) - Lada - 46"540

Giro più veloce: Augusto Farfus 1'45"974

Il campionato

1. Yvan Muller 57 punti; 2. Farfus 54; 3. Tarquini 46; 4. Priaulx 35; 5. Huff 32; 6. J. Muller 31; 7. Rydell 30; 8. Genè 24; 9. Hernandez 15; 10. Larini e Menu 14; 12. Monteiro 13; 13. Zanardi 11; 14. Engstler e Coronel 5; 16. Porteiro 3; 17. Cayrolle 1

Livio-Bontempelli salva

E' partito da Vallelunga il campionato italiano GT2 e GT3 e subito si è riaperto il classico confronto tra Ferrari e Porsche, finito in parità. L'ingresso di due safety car, la pioggia nel finale e le penalizzazioni che hanno modificato l'ordine d'arrivo hanno caratterizzato la gara d'esordio delle classi GT2 e GT3. A risolvere il duello tra 430 e 997 è stata la decisione dei commissari sportivi che hanno retrocesso in seconda posizione l'equipaggio vincitore, Cressoni-Pavoni (Ferrari F 430-Edilcris), reo di non aver rispettato il tempo imposto in occasione del cambio pilota. A beneficiare della decisione sono stati Cruz Martins-Maassen (Porsche 997-Autorlando), peraltro anche loro puniti per lo stesso motivo, ma con una penalizzazione inferiore, saliti sul gradino più alto del podio davanti ai portacolori dell'Edilcris e ai compagni di squadra Fratti-Caffi. La decisione dei commissari sportivi, comunque, ha rispecchiato l'andamento della gara che ha visto nel primo stint la supremazia del portoghese Aguas (Ferrari F 430-Advanced Engineering) che è riuscito a tenere dietro Maassen ed il suo compagno di squadra Cirò, nonostante l'ingresso della safety car a causa dell'incidente tra La Mazza e Perazzini. Al cambio pilota, però, Martins Cruz, subentrato a Maassen, riusciva a scavalcare Garofano, succeduto ad Aguas, mentre in terza posizione saliva Cressoni dopo il rientro ai box di Cerrai per una foratura. Il secondo ingresso della safety car e, soprattutto, la pista bagnata per una leggera pioggia, prometteva nuovo spettacolo e così è stato. A mettersi in evidenza erano Cressoni, che aveva la meglio su Garofano poi giratosi, e Caffi che scavalcava Kemenater (Ferrari F 430-Playteam) salendo in terza posizione. Ma l'aumento della pioggia favoriva Cressoni che all'ultimo giro

passava Martins Cruz andando a vincere la gara davanti al portoghese e Caffi. Quarti erano Kemenater-Mugelli che precedevano Formilli-Fendi-Castellana (Porsche 997-Autorlando) e Livio-Bontempelli, primi della GT3, davanti ai portacolori della Mik Corse Grassotto-Baso e Piccini-Geri (Lamborghini Gallardo). Dodicesimi e sesti di classe hanno concluso Capello-Sanna, al volante della debuttante Audi R8 LMS attardati dalla sosta ai box per il montaggio delle gomme rain nel finale di gara.

Gara 2

Tanta pioggia ed emozioni a non finire fin sotto alla bandiera a scacchi hanno caratterizzato la seconda gara. A tal punto che sui tre gradini del podio sono saliti equipaggi al volante di vetture della classe più piccola, relegando quelli della classe regina solo nelle posizioni di rincalzo. A guadagnare una sofferta vittoria sono stati Livio-Bontempelli, al volante della Ferrari F 430 di classe GT3 con i colori del Kessel Racing, sempre protagonisti fin dalle prime battute. Al via era Cioci e successivamente Cressoni a prendere il comando della gara, con Bontempelli che controllava un'ottima seconda posizione davanti a Caffi e Valentini (Dodge Viper). Tra i protagonisti del primo stint si mettevano in evidenza, inoltre, Grassotto, Martins Cruz e Borghi, che occupavano, rispettivamente, la quinta, sesta e settima posizione. Con la pioggia che continuava a cadere incessantemente, erano numerosi i testa coda e le uscite di pista, tra cui quella di Cressoni che riusciva prontamente a rientrare sul nastro d'asfalto. Era così uno scatenato Valentini a prendere il comando delle operazioni davanti a Bontempelli, che riusciva a portarsi al comando prima dell'ingresso della safety car e dell'apertura box per i cambi pilota. Tra i testacoda quelli di Mugelli e Capello, subentrato a



Sanna al volante dell'Audi R 8, che si esibiva in una splendida rimonta che in poche tornate lo portava in zona podio, dove iniziava un acceso duello con De Lorenzi. Nella seconda parte di gara era ancora la pioggia a condizionare il risultato. A salire in cattedra era Livio, subentrato a Bontempelli, che precedeva Pavoni, succeduto a Cressoni, e Capello ancora in lotta con De Lorenzi. Quinto era Moncada davanti a Maassen, Mugelli e Aguas. Sotto la bandiera a scacchi le posizioni non cambiavano e Livio-Bontempelli andavano a

cogliere uno splendido successo e la seconda vittoria di classe GT3 davanti a Capello-Sanna, secondi di classe, e Borghi-De Lorenzi, terzi di classe, mentre Cressoni-Pavoni venivano penalizzati per irregolarità nel cambio pilota e per sorpasso con bandiere gialle, retrocedendo in quattordicesima posizione. Quarti della classe GT3 erano Valentini-Moncada, mentre i primi della GT2 erano Cruz Martins-Maassen che precedevano Garofano Aguas, secondi della GT2, e Kemenater-Mugelli, terzi della GT2.

ano il tricolore



L'ordine di arrivo di gara 1, domenica 31 maggio 2009

1. Cruz Martins-Maassen (Porsche 997) 50'10.11; 2. Cressoni-Pavoni (Ferrari F 430) 1.382; 3. Fratti-Caffi (Porsche 997) 3'45; 4. Kemenater-Mugelli (Ferrari F 430) 4.40; 5. Formilli Fendi-Castellaneta (Porsche 997) 8.36; 6. Livio-Bontempelli (Ferrari F 430) 9.67; 7. Grassotto-Baso (Lamborghini Gallardo) 11.57; 8. Cerrai-Cirò (Ferrari F 430) 19.18; 9. Piccini-Geri (Lamborghini Gallardo) 23.37; 10. Bianco-Meneghella (Dodge Viper) 24.04.

L'ordine di arrivo di gara 1, domenica 31 maggio 2009

1. Livio-Bontempelli (Ferrari F 430) 49'54.782; 2. Capello-Sanna (Audi R8 LMS) 1 giro; 3. Borghi-De Lorenzi (Porsche 997) 1 giro; 4. Valentini-Moncada (Dodge Viper) 1 giro; 5. Cruz Martins-Maassen (Porsche 997) 1 giro; 6. Garofano-Aguas (Ferrari F 430) 1 giro; 7. Kemenater-Mugelli (Ferrari F 430) 1 giro; 8. Piccini-Geri (Lamborghini Gallardo) 1 giro; 9. Formilli Fendi-Castellaneta (Porsche 997) 1 giro; 10. Grassotto-Baso (Lamborghini Gallardo) 1 giro.

Classifica campionato GT2: 1. Cruz Martins e Maassen 30; 3. Mugelli e Kemenater 18

Classifica campionato GT3: 1. Livio e Bontempelli 30; 3. Capello e Sanna 19



Sopra, la Porsche 997 dei vincitori di gara 1 Cruz Martins-Maassens. A sinistra, la Ferrari F430 di Bontempelli-Livio. Sotto, la tanto attesa Audi R8 LMS di Capello-Sanna



Servizi editoriali
per tutte le esigenze

INPAGINA

ON-LINE publishing

InPagina crea e gestisce italiaracing.net, la testata on-line che ha cambiato le regole dell'informazione sullo sport motoristico

EDITORIAL services

InPagina è in grado di fornire una vasta gamma di servizi editoriali, dalla semplice redazione alla fornitura di prodotti finiti

RACING pr service

Pacchetti di gestione PR dedicati a piloti e team InPagina è in grado di offrire contenuti di alto livello a costi accessibili

STORIE di sport

Lo sport vero, quello che emoziona e fa battere il cuore, raccontato da chi della passione ha fatto una scelta di vita



www.inpagina-bo.com

info@inpagina-bo.it



Cappellari sempre leader di campionato

Cappellari tiene la vetta

Piero Necchi in coppia con Beppe Gabbiani sulla BMW M3 E92 4.0 della N Racing e Luca Cappellari sulla BMW M3 E92 3.2 del Duller Motorsport si dividono le vittorie del terzo round per il Campionato Italiano Turismo Endurance disputatosi nell'autodromo romano "Piero Taruffi" Vallelunga. La serie tricolore varata da ACI-CSAI in collaborazione con il Gruppo Peroni Race ha visto in gara 1 l'attesissimo successo per la coppia d'assi grande protagonista e rivale nella scena formulistica degli anni '70 ed '80, mentre il campione in carica, nuovo capoclassifica con il secondo posto in gara 1, si è imposto in una gara 2 interrotta nelle fasi iniziali per pioggia e poi definitasi per somma dei tempi tra le due frazioni. A tagliare il traguardo in prima posizione nella bagnatissima corsa del pomeriggio è stato peraltro Federico Bonamico, subentrato a Federico Bellini sulla BMW M3 E92 4.0 Duller Motorsport ed abilissimo nel gestire Cappellari alle sue spalle, ma la som-

ma dei tempi accredita alla coppia romana solo il secondo posto. Terzo al traguardo di entrambe le gare Roberto Colciago (Seat Leon Turbo TSI FR - Seat Motorsport Italia) e sempre davanti ad Andrea Bacci (BMW M3 E92 4.0 Autofficina Rally). Il giovane sammarinese Andrea Crescentini (Audi Rs4 - Lella Lombardi Autosport) è settimo e ottimo quinto nelle due gare, mentre Valli-"Jolly" (BMW 330 Zerocinque Motorsport) e Walter Meloni (BMW M3 E46 3.2 W&D) si dividono le vittorie nella classe 3.000, così come i fratelli Claudio e Flavio Gangemi (BMW 320 E46 Zerocinque) ed Arduini-Gaiofatto (Honda Accord S2000) in Seconda Divisione. Vittoria di Marsilio Canuti in gara 2 della classe Leon Supercopa, mentre Gianni Giudici in coppia con il sempre più convincente Walter Nudo (BMW 330D Scuderia Giudici), 11esimi assoluti in gara 1 e Valentina Albanese (Seat Leon Tdi - Seat Motorsport Italia), ottava assoluta in gara 2 si dividono le vittorie tra le Diesel.

L'ordine di arrivo di gara 1, domenica 31 maggio 2009

1) Necchi-Gabbiani (BMW M3 E92 4.0 - 24h 4.0), 28 giri 51'22.812; 2) Cappellari (BMW M3 E92 3.2 - 24h 4.0) a 6.468; 3) Colciago (Seat Leon 2.0 Turbo TSI FR - 24h 4.0) a 29.470; 4) Bacci (BMW M3 E92 4.0 - 24h 4.0) a 30.503; 5) Bonamico-Bellini (BMW M3 E92 4.0 - 24h 4.0) a 30.798; 6) "Jolly"-Valli (BMW 330 E46 3.0 - 24h 3.0) a 1'06.554; 7) Crescentini (Audi RS4 - 24h 4.0) a 1'09.255; 8) W.Meloni (BMW 330 E46 3.0 - 24h 3.0) a 1'23.570; 9) C.Gangemi-F.Gangemi (BMW 320 E46 24h 2.0) a 2 giri; 10) Gaiofatto-Arduini (Honda Accord S2000 - 24h 2.0) a 2 giri. Giro più veloce (5°) Piero Necchi in 1'40.809 a 145.879 km/h.

L'ordine di arrivo di gara 1, domenica 31 maggio 2009

1) Luca Cappellari (BMW M3 E92 3.2 - 24h 4.0), 24 giri in 46'07.717; 2) Bonamico-Bellini (BMW M3 E92 4.0 - 24h 4.0) a 2.591; 3) Colciago (Seat Leon 2.0 Turbo TSI FR - 24h 4.0) a 24.024; 4) Bacci (BMW M3 E92 4.0 - 24h 4.0) a 34.117; 5) Crescentini (Audi RS4 - 24h 4.0) a 49.595; 6) W.Meloni (BMW 330 E46 3.0 - 24h 3.0) a 1'12.125; 7) Ferrato-Marrese (BMW M3 E92 4.0 - 24h 4.0) a 1'18.063; 8) Albanese (Seat Leon Tdi D/2.0) a 1'21.418; 9) Cremonesi-Belicchi (BMW M3 E46 3.2 24h 4.0) a 1'27.042; 10) "Jolly"-Valli (BMW 330 E46 3.0 - 24h 3.0) a 1'48.175 giro. **Giro più veloce** (19°) Roberto Colciago in 1'51.847 a 131.483 km/h.

Il campionato

1. Luca Cappellari (BMW M3 E92 B/4.0), 62; 2. Colciago (Seat Leon Tsi B/4.0), 57; 3. Bellini (BMW M3 E92 B/4.0), Bonamico (BMW M3 E92 B/4.0), 51; 5. Bianchet (BMW M3 E46 B/4.0), 45; 6. W. Meloni (BMW M3 E46 B/3.0), Bacci (BMW M3 E92 B/4.0), 24; 8. Crescentini (Audi RS4 B/4.0), 22; 9. Conte (BMW M3 E92 B/4.0), 20; 10. Valli (BMW 330 E46 B/3.0), 18.

La BMW di Necchi-Gabbiani in un bel fuoristrada





Gli indimenticabili

A Varano, nella seconda prova del campionato dello scorso 24 maggio, erano in quattordici i piloti "storici" della Coppa Clio Renault che si sono dati appuntamento sul circuito emiliano, per ricordare insieme le sfide che negli anni Settanta ed Ottanta li videro protagonisti nel monarca della Casa francese e per seguire da vicino le gare della Clio Cup Italia, incontrando quelli che sono oggi i nuovi volti del trofeo dedicato alle berline d'oltralpe. L'idea di ritrovarsi tutti insieme è venuta a Giorgio Corti che, tra i suoi successi, annovera la vittoria conquistata a Monza nel 1978, nell'appuntamento europeo riservato alle R5. Per il driver

milanese quello era un periodo d'oro: "La Coppa Renault ci è rimasta talmente nel cuore che, dopo trent'anni, siamo ancora qui a raccontarcela". Filo conduttore per questa rimpatriata in piena regola, uno dei social network più famosi del web: Facebook. L'occasione per rimettersi in contatto, creando un gruppo dedicato. A Varano c'era anche Caterina Baldoni Tagliatesta, una delle "donne terribili" di quell'epoca. Veloce in pista, ovviamente nella Coppa Renault, e persino protagonista in Tv: "Nel 1981 mi presentai alla trasmissione Flash della Rai condotta da Mike Bongiorno. Ero preparata sulla vita di Enzo Ferrari e vinsi 80 milioni, che per

quei tempi non erano pochi". Insieme a loro Pippo Cascone, che oggi è passato dall'altro lato del muretto box, ma anche Carlo Milani e Romeo Muccio, i quali hanno lasciato rispettivamente il testimone ai figli Matteo ed Ezio, quest'ultimo proprio in questa stagione al suo esordio nella Clio Cup Italia. E poi Luigi Calamai, Gabriele Cristofori, Lorenzo Gargan, Gigi Meroni, Massimo Nardelli, Livio Ponzone, Roberto Sigala (ancora in piena attività agonistica) e Giancarlo Xella. Per tutti loro, ovviamente, non è potuta mancare la foto di rito con i piloti Renault "classe 2009" e la promessa di rivedersi presto insieme ad altri ancora.

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



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

207



Porro concede il bis Raikkonen dura due p

di Massimiliano Ruffini

Sono Paolo Porro e Paolo Cargnelutti i vincitori del 26. Rally della Marca. I due tornano a vincere solo due settimane dopo il successo colto al Valli Pordenonesi, la precedente gara del Trofeo Rally Asfalto. Il pilota lariano ha messo in chiaro sin da subito le sue intenzioni di vittoria, aggiudicandosi i primi due scratch e iniziando ad accumulare secondi preziosi di prova in prova. Alla fine per lui sono stati ben cinque i successi parziali, su nove prove speciali disputate. Porro si è detto: "soddisfatto di tutto il pacchetto: vettura, pneumatici..." ammettendo poi che anche lui stesso sta attraversando un bel momento di forma. Con questa vittoria il forte pilota comasco ha consolidato la sua leadership in campionato, portando a 6 i punti di vantaggio sul secondo.

Piazza d'onore finale per uno dei favoriti della gara: Massimo Gasparotto. Il vicentino è stato l'unico serio avversario di Porro per la lotta alla vittoria. Dopo quattro speciali i due erano staccati di soli 5", ma sulla quinta, la Monte Cesen, Gasparotto si è trovato davanti il pilota che lo precedeva, Gianfico (attardato da un'uscita), dopo soli 4 chilometri. Nonostante le numerose segnalazioni, il driver napoletano non si è accorto di avere una vettura alle spalle, lasciando passare il più veloce Gasparotto solo dopo averlo tenuto alle spalle per diversi chilometri. Forte delusione quindi per il vicentino che ha dovuto rinunciare forzatamente alla lotta per la vittoria assoluta, per colpe non sue, dovendosi quindi accontentare della seconda piazza.

Terzo gradino del podio per il vincitore della passata edizione, Felice Re. In questa occasione "Felix" ha pagato un'errata scelta di gomme nel primo giro di prove speciali, ma per tutta la gara, anche con le giuste calzature,

non ha mai trovato un buon feeling con una Xsara "troppo ballerina". Ai piedi del podio un terzetto di Peugeot 206, vetture che ormai pagano qualcosa in confronto a quelle più evolute che hanno, com'era prevedibile, monopolizzato il podio. Alla guida delle tre vetture francesi: Elvis Chentre, Luca Pedersoli e Devid Oldrati. Ritirate le altre due Wrc al via, la Focus di Silva e la Corolla di Ballabio.

A chiudere la zona punti sono Marco Signor ed Andrea Biasiotto, primo e secondo tra le Super2000. I due sono stati i protagonisti di un acceso duello, dividendosi tutte le vittorie parziali della loro categoria (5 contro 4) e chiudendo, dopo 120 chilometri di gara, distanziati di soli 6". Alle loro spalle, nono e decimo, Tagliani e Pisi.

Tra le Super2000 molta attesa c'era per la gara di Kimi Raikkonen. Il pilota Ferrarino, dopo un avvio di gara discreto (un 14. ed un 17. tempo parziale) ha concluso la sua gara sulla terza prova, dopo un contatto che ha "staccato" la ruota posteriore destra. Al Parco Assistenza il pubblico non seguiva i protagonisti dell'assoluta, ma era tutto ad attendere Kimi nella

sua -blindatissima- zona. Raikkonen si è poi fatto vedere, dopo qualche decina di minuti, quando ormai il pubblico iniziava a mugugnare: il finlandese si è avvicinato al fan firmando una decina di autografi.

Una citazione infine per i vincitori dei numerosi trofei presenti: Tosini, 11. assoluto, si impone tra le Clio R3 del Renault Top, dopo una gara dominata dal suo compagno di team Gasperetti. Cesa, ventiseiesimo, si conferma ancora una volta il più forte con le Citroen C2 R2. Consigli infine fa valere la propria esperienza aggiudicandosi la vittoria tra le Peugeot 207.



prove



L'ordine di arrivo, sabato 30 maggio 2009

1. Porro-Cargnelutti (Ford Focus Wrc) in 1h20'57"4
2. Gasparotto-Bizzotto (Ford Focus Wrc) a 31"3
3. Re-Bariani (Citroen Xsara Wrc) a 38"8
4. Chentre-Furlan (Peugeot 206 Wrc) a 1'56"9
5. Pedersoli-Romano (Peugeot 206 Wrc) a 2'42"4
6. Oldrati-Fappani (Peugeot 206 Wrc) a 3'28"5
7. Signor-Barone (Abarth Grande Punto S2000) a 3'34"1
8. Biasiotto-Tomasi (Peugeot 207 S2000) a 3'40"2
9. Tagliani-Pericotti (Abarth Grande Punto S2000) a 5'43"1
10. Pisi-Floreat (Abarth Grande Punto S2000) a 6'24"8

PS vinte: 5 Porro (1,2,4,5,9), 2 Gasparotto (3,8), 2 Re (6,7)
Leader della gara: PS1-PS9 Porro

Classifiche TRA dopo 3 prove

Conduttori: 1. Porro 26; 2. Re 20; 3. Chentre 15; 4. Pedersoli 9; 5. Rossetti e Gasparotto 8; 7. Zannier e Pisi 5; 9. Silva 4; 10. Blanc, Laganà e Oldrati 3.

Costruttori: 1. Ford 26; 2. Citroen 20; 3. Peugeot 15; 4. Fiat 11; 5. Renault 5; 6. Mitsubishi 3.

Super2000: 1. Pisi 21; 2. Blanc, Rossetti e Signor 10; 5. Biasiotto 8; 6. Bernardelli e Tagliani 6; 8. Borsa 5; 9. Giudici e Bianco 4.

Gruppo N: 1. Martinis 22; 2. Laganà 13; 3. Maurino 11; 4. Vedelago e Trentin 10; 6. Cenedese 8; 7. Brosolo 6; 8. Iraldi, Tagliapietra, Sordi e Crugnola 5.



A sinistra, il vincitore Porro. Sopra, il grande atteso della gara veneta Kimi Raikkonen. Il ferrarista dop avre fatto segnare due tempi discreti ha rovinato tutto toccando con il posteriore destro



Ruote nel



Andrea De Cesaris Il romano grintoso

di Carlo Baffi
foto Actualfoto

Lo scorso 31 maggio ha spento 50 candeline. La F.1 l'ha lasciata nel '94, quando il G.P. d'Europa Jerez, ha segnato la sua ultima gara, per l'esattezza la numero 208. Ma di Andrea De Cesaris, il Circus e soprattutto l'automobilismo italiano conserva tutt'ora un vivo ricordo. Giudicato da molti velocissimo, forse anche troppo, s'è sempre distinto per la grinta, anche quando il mezzo tecnico non era dei migliori. Nato a Roma, esordisce giovanissimo in pista sui kart, affermandosi prima nella Coppa del mondo Junior nel '76 e poi nel Campionato Italiano di classe 125. Compiuti i 18 anni passa sulle monoposto e varca la Manica per cimentarsi prima in F.3 dove sfiora in titolo preceduto da Chico Serra e poi in F.2 dove chiude 5° nel 1980. Un anno importante, perché segna il suo debutto nella massima serie, il 28 settembre nel G.P. del Canada a Montreal. E' al volante di un Alfa Romeo, che ha testato per soli 20 giri a Balocco. Si ritira per noie al cambio,



tempo



A Monte-Carlo con la McLaren MP4

ma col team milanese disputa anche il G.P. statunitense a Long Beach. Nel frattempo entra a far parte del vivaio dei piloti Marlboro e già dalla stagione dopo è alla McLaren sponsorizzata dal popolare tabaccaio. Entra però in contrasto con Ron Dennis, lamentando un trattamento diverso dal compagno Watson, che beneficia della nuova vettura progettata da John Barnard. Il bilancio finale è assai parco con 1 solo punto, arpiionato ad Imola. Nel 1982 torna a correre per il "Biscione" di Carlo Chiti e torna a sorridere. Il 4 aprile sul cittadino di Long Beach, alla 2a gara in calendario, sigla l'unica pole position della sua carriera, ultima della storia dell'Alfa Romeo, beffando Lauda ad un minuto dallo scadere delle qua-

lifiche. La sua cavalcata in gara però, si interrompe al 33° passaggio; avvertita un'anomalia, rientra ai box lentamente, ma d'improvviso la vettura prende fuoco e slitta. Causa di tutto, il distacco di un tubo dell'olio del motore, con conseguente fuoriuscita del lubrificante sulle gomme. Una piccola rivincita se la

riprende il mese successivo a Monte-Carlo, quando in un finale rocambolesco rischia di vincere, ma rimasto senza benzina a 700 metri dal traguardo deve accontentarsi del 3° posto ad un giro dal vincitore Riccardo Patrese. Sempre come portacolori del "Quadrifoglio Verde", l'anno successivo è due volte secondo in

Germania ed in Sud Africa, salendo all'8° posto nella graduatoria iridata. Lasciata l'Alfa emigra in Francia alla Ligier, con cui disputa due campionati incolori. L'ultimo periodo della sua carriera, lo vede cambiare ben otto scuderie, tra l'86 ed il '94. Riesce comunque a togliersi ancora delle soddisfazioni, come a Spa nel 1987 quando è 3° con la Brabham-Bmw. O coi quarti posti, di Detroit nel 1988 con la modestissima Rial, di Canada e Messico nel '91 con la Jordan-Ford, del Giappone sulla Tyrrell-Ilmor e a Montecarlo, nel '94 ancora con la Jordan-Hart. Chiude la stagione sulla Sauber-Mercedes, chiamato a sostituire Wendlinger vittima del grave incidente in prova a Monaco.



Con la Lancia tra i Prototipi

Alla rivoluzione in G



BMW Serie 5 GT



di Marco Marelli

Gran Turismo

Rivoluzionaria. Questo solo si può dire dell'ultima nata di Monaco la quale sposa il concetto di progressive active sedan, riassumibile con l'acronimo Pas. Quattro porte e cinque posti, abbina le doti di una berlina di lusso a quelle di una sport utility. Le dimensioni la posizionano a metà strada tra la Serie 7 e la X5 con una lunghezza di cinque metri (4998 mm per la precisione) e un'altezza di 1,56 metri. Il profilo è slanciato, con la linea del tetto di ispirazione coupé; le quattro porte hanno i cristalli senza cornice come sulle coupé. Per la prima volta, su un modello BMW, le luci diurne sono realizzate con anelli luminosi alimentati a led.

All'interno, i cinque posti sono in posizione leggermente rialzata e c'è un largo utilizzo di materiali pregiati con alcune raffinatezze come le maniglie per aprire o chiudere le portiere annegate nel pannello porta in materiale ricercato. Nella posizione standard, i sedili posteriori garantiscono ai passeggeri un confort per le gambe simile a quello offerto sulla Serie 7 e uno spazio in altezza paragonabile a quello della X5 così da apparire comoda anche alle taglie XXL. La capienza del bagagliaio varia tra i 440 e i 1.700 litri se si viaggia solo in due e si reclinano

lo schienale del divano posteriore.

I motori sono due benzina, la 535i (equipaggiata con un sei cilindri in linea turbo a benzina di 3.0 litri da 306 CV) e la 550i (V8 di 4.4 litri, 407 CV); uno solo il turbodiesel, la 530d (3.0 litri, 245 CV). Poi nel tempo dovrebbero arrivare anche versione M e diesel biturbo. Il cambio è automatico per tutti i motori e i rapporti sono ben otto come la 760i e la Luxus LS.

La base meccanica su cui è costruita servirà la futura Serie 5 pertanto questa nuova GT è una vera antenna tecnologica che proietta nel futuro. Molto l'alluminio utilizzato per contenere il peso e massima l'attenzione alla distribuzione delle masse per renderla agile a dispetto delle sue dimensioni.

I prezzi sono importanti: 58.000 euro per la 530d in allestimento Eletta, 58.500 per la 535i Eletta e 84.500 per la 550i Futura.





Un centenario a tiratura limitata



La Bugatti compie quest'anno cento anni. E nello stabilimento di Molsheim è iniziata la produzione della Bugatti Veyron 16.4 Grand Sport. La produzione prevede solo 150 esemplari, che saranno venduti al prezzo pazzesco di 1,4 milioni di euro ciascuno, tasse nazionali escluse. 30 vetture sono già state prenotate! Alla faccia della crisi. La Veyron Grand Sport ha il tetto di policarbonato trasparente rimovibile manualmente, in perfetto stile Targa, e prima volta nella storia della Casa. Una soluzione questa apprezzata molto dai tedeschi e forse non a caso la proprietà di questo marchio è Volkswagen. Senza tetto la vettura arriva "solo" alla velocità di 360 km/h, mentre quando è chiusa può raggiungere i 407 km/h, dopo aver selezionato tutta la potenza del motore e il set up aerodinamico appositamente sviluppato. Il motore è il solito 16 cilindri da 1001 cavalli con 1250 Nm di coppia. Il cambio ha sette rapporti. Il peso è sempre elevato ma guidandola non lo si sente. Auto per pochissimi, la Veyron Grand Sport è l'automobile del centenario sempre che non arrivino sorprese dell'ultimo minuto come una serie speciale a tiratura ultra limitata con carrozzeria spider.





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.3 SudAm a Brasilia
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
F.3 SudAm a Curitiba
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
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
 F.3 SudAm a San Paolo
 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
 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.3 SudAm a Santa Cruz Do Sol
 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 Piriapolis
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
F.3 SudAm a San Paolo
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
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
F.3 SudAm a Curitiba
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

aparco

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



Ipse dixit

“Abbiamo accettato molte richieste del presidente Mosley e tutti i team resteranno in F.1 sino al 2012. Abbiamo chiesto un regolamento uguale per tutti e non con continui cambiamenti che disorientano pubblico e sponsor e contestualmente proposto che si lavorasse su una riduzione dei costi senza un limite prestabilito. Quindi io mi auspico che si arrivi a un accordo. Per la Ferrari questo è un limite oltre il quale non possiamo andare”
Luca di Montezemolo

“Ci è stato richiesto di spiegare la nostra

decisione di iscriverci al Mondiale. Dopo di che ci hanno invitato a lasciare la riunione per un po' di tempo e quando siamo stati convocati ci è stato comunicato che la maggioranza delle scuderie aveva deciso di sospenderci dalla Fota perché la nostra presenza non sarebbe più stata compatibile con la strategia della associazione. Ci spiace ma ci adeguiamo”

Adam Parr (Williams)

“Jenson è con noi da tanto e abbiamo avuto fallimenti e successi. Il nostro obiettivo è di averlo con noi per il resto della carriera.



Sono sicuro che lui e il manager sanno che il suo valore sale in continuazione, ma anche il valore di sponsorizzazione della squadra sta salendo, e possiamo



Nick Fry si coccola Jenson Button dopo la vittoria di Monte-Carlo

permettercelo...”

Nick Fry

“Chiusa la parentesi con la Ducati, ero molto diffidente all’idea di lavorare ancora una volta con un ingegnere. Volevo avere a che fare con

una persona più corsaiola, di stile motociclista. E infatti la scelta iniziale era Juan Martinez. Poi con il ritiro della Kawasaki la scelta è caduta su Andrea Dosoli e ora so che non tutti i mali

vengono per nuocere. Non è un ingegnere nel senso di uno con la mentalità piatta. È espansivo, è una persona. Oltre a lui ho trovato una squadra davvero ottima”

Marco Melandri

“Dopo sette vittorie, prima o poi doveva capitare che vincessero un altro. Mi sarebbe dispiaciuto però non finire sul podio, qui è sempre speciale. Speriamo che la nuvola di Fantozzi

ci dia tregua a Barcellona.

Il campionato sarà apertissimo fino alla fine. Una battaglia a tre come questa con Lorenzo e Stoner non si vedeva da anni...”

Valentino Rossi

Miss Italiaracing

