

SCOOP

**Vi spieghiamo in anteprima
come il WTCC intende ridurre
i costi a partire dal 2010**



La F.1 sta per disintegrarsi



GP Turchia

**La quinta vittoria di Jenson Button
non serve a rasserenare l'ambiente.
Tra poche ore potrebbe essera sancita
la clamorosa scissione tra FIA e FOTA**

La foto della settimana

Campioni a... ruota libera

Certo, la Renault e la McLaren non sono le più belle del reame, ma Fernando Alonso e Lewis Hamilton non si danno certo per vinti. Un campione del Mondo, del resto, non può fare regali a nessuno



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
Dario Lucchese
Alessio Morgese
Guido Rancati
Francesco Satta

Produzione:

Nicola Desiderio
Marco Marelli

Fotografie:

Photo4
Actualfoto
Studio Mazzi
Photo Pellegrini
MorAle

Realizzazione:

Inpagina srl
Via Giambologna, 2
40138 Bologna

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

Verso una



F.1 bis

*La riunione FOTA
nel paddock di Istanbul*



Massimo Costa
foto Photo 4
e foto Mazzi

Non c'è niente di peggio nell'assistere al muro contro muro tra due uomini di grande influenza sulle sorti della popolazione. Per la loro presunta integrità morale, per il non voler recedere dalle loro ideologie, che siano religiose o politiche non fa differenza, spesso assistiamo inermi e increduli allo scoppio di guerre, tumulti, con relative tragedie e morti che si potevano evitare. E tutto perché non si vuole trovare un comune punto d'accordo, non ci si viene incontro. E' quello che sta accadendo, con le dovute proporzioni ovviamente, da ormai un paio di mesi nel mondo della F.1. Da una parte Max Mosley, presidente FIA. Un uomo travolto dallo scandalo sessuale che lo ha umiliato un anno e mezzo fa e poi colpito dalla tragedia della morte del figlio. Tutto in pochi mesi. Mosley appare incattivito, eccessivamente arroccato sulle sue posizioni, come se dovesse far pagare al mondo intero le sue disavventure, le sue vergogne. Dall'altra parte c'è la FOTA, l'associazione dei team della F.1 che intanto si è ridotta da dieci a otto dopo il "tradimento" di Williams e Force India. La FOTA ha buone intenzioni, cerca di comprendere

le ragioni di Mosley, però pone anche lei le proprie condizioni, senza condizione. Potranno trovare una via univoca FIA e FOTA davanti a queste premesse? L'iniziativa di Mosley di ridurre drasticamente i costi è importante e lodevole, ma l'atteggiamento è decisamente autoritario, drastico. La FOTA ha proposto alcuni interventi al futuro regolamento, lasciando intendere che un accordo si può trovare, ma al tempo stesso detta degli aut-aut che inevitabilmente (come se non lo sapessero) portano allo scontro ulteriore con Mosley. E difatti, per tutta risposta, il presidente FIA ha risposto che le regole le fa da sempre la Federazione e non certo i team...

Dall'ultimo scontro verbale apparirebbe impossibile che si trovi un accordo e che nel 2010 si assista ad un campionato con gli attuali otto team FOTA, i due che sono stati sospesi, e i tre che saranno scelti venerdì 12 giugno per raggiungere il tetto delle 26 monoposto. Ecco, venerdì 12 giugno. Questo è il giorno in cui si deciderà il futuro della F.1. Mosley deve annunciare il nome dei team nuovi che potranno partecipare al prossimo campionato e dire se accetterà di firmare un nuovo Patto della Concordia, di non mettere in pratica fin da subito (come è invece sua intenzione) il budget cap, ma diluirlo da oggi al 2012 in

un programma di contenimento costi preparato dalla FOTA. Se Mosley sarà malleabile, uno spiraglio si aprirà, se proseguirà nell'affermare che i regolamenti li detta lui e non la FOTA, allora sarà guerra. E allora Ferrari, McLaren-Mercedes, BMW, Toyota, Renault, Red Bull, Toro Rosso, Brawn, ritireranno le iscrizioni consegnate entro lo scorso 29 maggio e penseranno seriamente di formare un nuovo campionato di F.1, alternativo a quello FIA. Sarà il caos. Pare che la FOTA abbia già iniziato a sondare circuiti, televisioni e quant'altro serve per l'organizzazione di un campionato. Intanto ha incassato la solidarietà dei piloti, che hanno dato piena adesione a ogni volontà targata FOTA. Ovviamente, viene da dire, considerando che hanno contratti in essere ben retribuiti che gli eventuali nuovi team non potranno mai permettersi. Meglio rimanere quindi aggrappati alla solidità dei costruttori. Ma i piloti (e purtroppo molti addetti ai lavori) scendono nel banale quando parlano di tecnologia, di sicurezza... Come se la F.1, improvvisamente, possa esistere solo con la presenza dei grandi costruttori. Ma dal 1950 fino a pochi anni fa, a cosa abbiamo assistito, che F.1 abbiamo seguito? Un concentrato di poveri disgraziati? Suvvia, non scendiamo nel ridicolo...

“Se necessario inizieremo a pensare a un campionato di F.1 alternativo”

John Howett
Vice presidente FOTA





Piloti pro FOTA Parla Jarno Trulli

E' uno dei tre presidenti della GPDA, l'associazione dei piloti, e al termine della riunione con i membri della FOTA, Jarno Trulli ha spiegato quella che sarà la loro posizione. Da notare che i piloti di Williams e Force India, sospese dalla FOTA per "tradimento", non hanno partecipato all'incontro: "Tutti i piloti hanno la stessa idea, seguire la FOTA e rispettare il lavoro che stanno facendo per i prossimi regolamenti e la gestione della F.1. Mosley deve capire che ci sono delle cose che non possono funzionare. I regolamenti del 2010 non vanno assolutamente bene. La F.1 deve rimanere lo sport numero 1 al mondo con la massima tecnologia e con i costruttori, non si può pretendere di fare entrare altri team che magari non hanno idea di cosa significhi correre un campionato al massimo livello. Tutti i piloti capiscono bene quale sia la parte giusta da cui stare. Credo che la prossima settimana ci si potrebbe, ci si dovrebbe muovere. Se non accadrà ci sarà sicuramente una scissione".

Agli italiani

A un certo punto ci eravamo stupiti del fatto di non trovare italiani tra gli interessati alla proposta FIA del budget cap per il mondiale F.1 del 2010. Piano piano sono invece emersi i nomi. Dapprima quello di Gianpaolo Dallara, che è stato chiamato da Adrian Campos a supportare con il progetto e la realizzazione di una monoposto l'iscrizione della Campos Meta1. Poi, a sorpresa, è arrivata la richiesta della N Technology, la struttura che da anni fa capo a Mauro Sipsz e che nelle gare Turismo, dall'italiano al mondiale, ha sempre vinto tutto con le Alfa Romeo. Negli ultimi tre anni, N Technology è invece impegnata nella organizzazione e nella promozione della Formula Master. Ma ora Sipsz, che

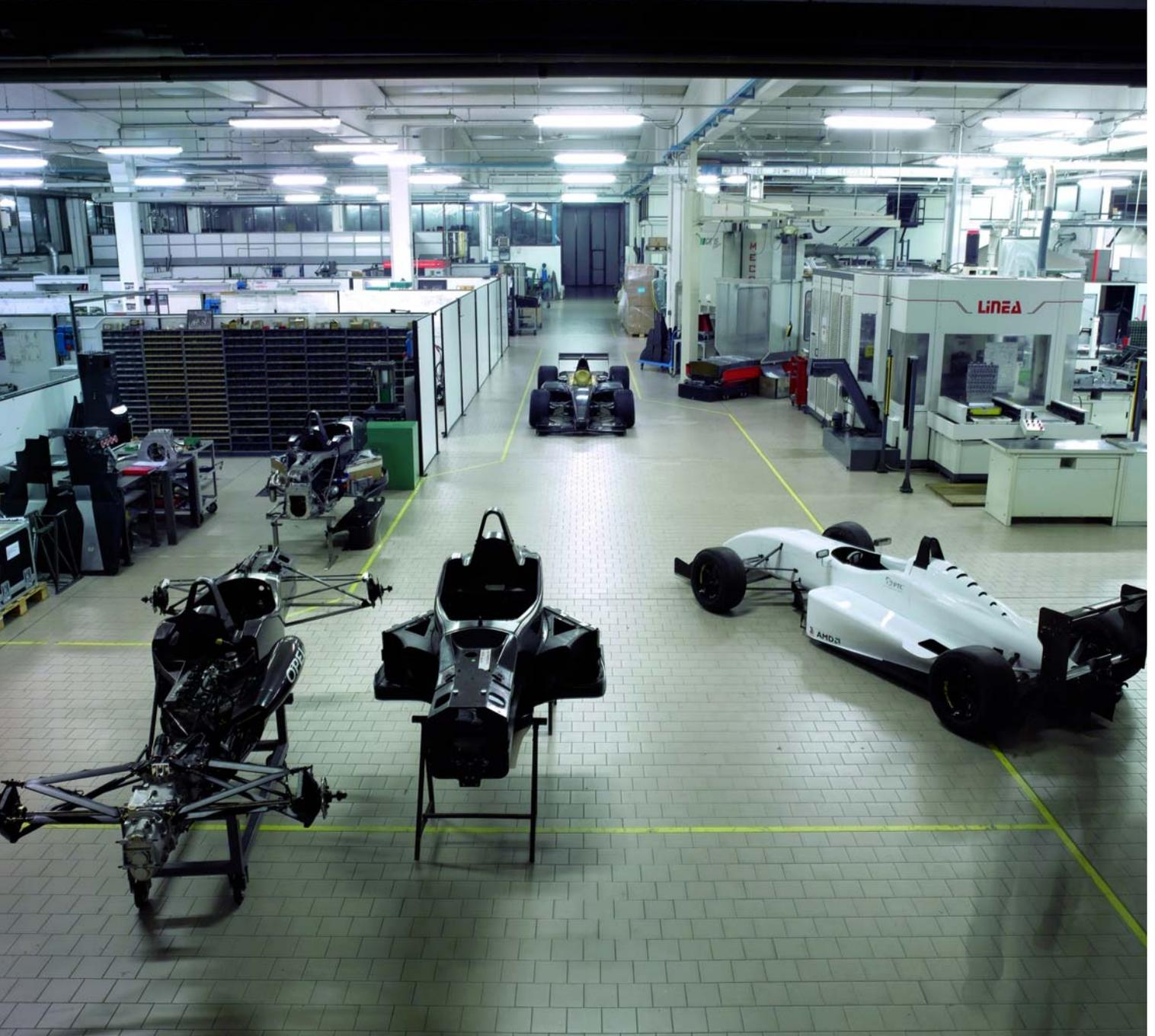
rappresenta la MSC Organization assieme ad Angelo Codignoni (Eurosport), in partnership con il financial advisor Jean-Pierre Morel e con il supporto del proprio staff tecnico e sportivo diretto da Monica Bregoli, Andrea Adamo e Alessandro Alunni Bravi, si butta in questo impegnativo programma. Alunni Bravi ha dichiarato a Italiaracing: "Il nostro progetto è pronto, è curato in ogni dettaglio, disponiamo di garanzie tecniche e finanziarie. Non si doveva sapere nulla, avevamo lavorato nell'ombra, ma la notizia è emersa e allora eccoci qua. Appena si è presentata l'opportunità, abbiamo cercato di prenderla iniziando a lavorare sulla costruzione di un team con determinazione e umiltà. Tutte le

persone coinvolte nell'organizzazione ci credono e hanno sposato in pieno l'iniziativa. Disponiamo di un ingegnere, Andrea Adamo, che è più volte partito da un foglio bianco ed ha portato al successo macchine come l'Alfa 156, la Ferrari 575, la Grande Punto S2000. Ora non ci resta che attendere le decisioni e le scelte della FIA". Per Dallara invece, la F.1 non è una novità. Il costruttore parmense vi è già stato coinvolto con la Scuderia Italia a cavallo tra gli anni Ottanta e Novanta, poi per conto della Honda, per la quale realizzò e sviluppò a lungo in una serie di test una monoposto che però non corse mai per il ripensamento del costruttore giapponese.



NVtechnology

piace la F.1



A sinistra il boss di Ntecnology Mauro Sipsz. Sopra l'officina di Dallara Automobili

Un sogno targato

Soltanto 15 anni fa non si conosceva l'esistenza di team spagnoli impegnati nelle serie per monoposto a livello internazionale. Oggi abbiamo due formazioni, Campos ed Epsilon Euskadi, che hanno inviato l'iscrizione al mondiale F.1 del 2010. Spinti dal budget cap voluto da Max Mosley, Adrian Campos e Joan Villadelprat hanno messo sul tavolo della FIA la loro applicazione. Il primo, ex pilota della Minardi in F.1 tra il 1987 e il 1988, ha poi fondato una propria squadra godendo sempre di forti appoggi politici della Comunità Valenciana. Ha vinto in F.Nissan, F.3, GP2, poi ha ceduto il team al suo socio Alejandro Agag proseguendo nella gestione delle monoposto di F.3 nella European Open, la ex serie spagnola. Campos alle 00.05 del 22 maggio ha inviato l'iscrizione alla FIA. A partire dal mese di gennaio, si è buttato sul progetto F.1 trovando in Dallara il costruttore ideale per rendere possibile tale sogno. Campos ha trovato nella società di management Meta il socio decisivo per l'operazione F.1. Meta, con base a Madrid, ha gestito per anni il ciclista Indurain e ora ha come atleta di punta il cestista Gasol, che milita nei Los Angeles Lakers. Ha inoltre il "cartellino" di 70 giocatori di basket e 70 calciatori. Unico pilota, Bruno Mendez, che ovviamente guida per Campos in F.3.

Epsilon Euskadi, a differenza di Campos, presenta tutto ciò che serve per la costruzione di una monoposto di F.1, compresa l'autoclave e la galleria del vento. Una struttura enorme, con un investimento valutato sui 65 milioni di euro, che ha permesso a Epsilon Euskadi di divenire costruttore realizzando un Prototipo LMP1 per l'Endurance. Vettura che a fine stagione 2008 era divenuta, tra quelle spinte da motore a benzina, tra le più rapide. Epsilon è inoltre presente nella World Series Renault, categoria nella quale ha vinto il titolo 2005 con Robert Kubica, e nella F.Renault 2.0 dove ha permesso a tanti giovani piloti di mettersi in luce. Tra questi vanno segnalati Mika Maki e Brendon Hartley, che nel 2007 hanno rispettivamente vinto il campionato italiano e quello europeo. Epsilon Euskadi nel 2008 ha contribuito alla esplosione del talento di Roberto Merhi mentre oggi, come punta di diamante, ha Albert Costa, leader della Eurocup e del West European Cup. Joan Villadelprat, un lungo passato in F.1 tra McLaren, Ferrari, Tyrrell, Prost e Benetton, ha dichiarato a Italiaracing: "Epsilon Euskadi conferma l'avvenuta iscrizione grazie alla garanzia di uno sponsor che sarà con noi per i prossimi quattro anni. Ora non ci resta che aspettare la decisione della FIA, il 12 giugno. Ci sentiamo pronti per affrontare questa nuova avventura con serietà e professionalità, abbiamo tutto ciò che serve per assemblare degnamente un progetto F.1. La nostra struttura conta almeno 100 persone considerando coloro che stanno affrontando il Master. Tanti ragazzi che si sono formati da noi, oggi li potete trovare anche in F.1 e torneranno a casa se tutto partirà. Mosley vuole una F.1 diversa, penso che Epsilon Euskadi rappresenti tutto ciò, mettendo a disposizione una struttura completamente indipendente, una scuola per ingegneri, un team che alleva piloti nelle categorie come la World Series e la F.Renault".



Epsilon Euskadi



Joan Villadelprat, a destra, un lungo passato in F.1 tra McLaren, Ferrari, Tyrrell, Prost e Benetton. Sopra, lo stabilimento Epsilon Euskadi di Vitoria

nto Spagna



Campos

Adrian Campos, a destra, ex pilota della Minardi in F.1 tra il 1987 e il 1988, ha poi fondato una propria squadra godendo sempre di forti appoggi politici della Comunità Valenciana

6 vittorie su 7 GP

Button raggiunge Clark e Schumacher in questa particolare graduatoria dei record



minio ma con stile



*Un inchino a tifosi ed avversari:
Jenson Button campione di sportività*

di Massimo Costa
foto Photo 4

1967: Jim Clark conquista sei delle sette corse iniziali del campionato. 1994: Michael Schumacher vince sei delle prime sette gare del mondiale. 2009: Jenson Button firma sei successi su sette prove disputate. Il pilota che era finito nell'oblio, che pensava più a divertirsi che ad allenarsi come ai tempi Benetton, che guidava carrette come la Honda, che pareva aver disperso il suo talento per sempre, entra nell'olimpo dei grandi. Al fianco di Clark e di Schumacher. E questo è solo l'inizio, il primo record raggiunto. Perché se continua così, Button può ottenere molto di più da questa annata magica. La BGP001 su una pista estremamente complicata per le monoposto, è stata fantastica, spaziale, perfetta, come ha detto il leader del mondiale, che non trovava più gli aggettivi giusti per definire la grandezza della Brawn. Button non ha avuto problemi nel dire che mai come a Istanbul la sua vettura è sta-

ta facile da guidare, da condurre alla vittoria. E lo confermano i dati della fatidica e terribile curva 8 del circuito di Istanbul, dove Button era il più veloce in quel punto. Questo significa che, oltre alle doti di guida di Jenson, la BGP001 aveva un grip micidiale che consentiva al suo pilota di tenere giù il pedale destro dell'acceleratore con la massima serenità. Non siamo ancora alla metà della stagione, eppure sembra che nulla possa fermare Button e la Brawn nella loro rincorsa al titolo. E in fondo, diciamolo pure, sono anche simpatici. Perché dai loro successi in serie (quattro consecutivi) non emerge l'arroganza di chi li ha preceduti, ma solo tanta umiltà. Button ogni volta sembra scusarsi. A Monte Carlo era dispiaciuto di aver reso noiosa la corsa, mai sentito un pilota dire una cosa simile. A Istanbul quasi si vergognava, affermando che la sua Brawn è scandalosamente veloce. Quando Michael Schumacher conquistava vittorie a ripetizione con la Ferrari non abbiamo mai sentito le parole che arrivano dal team Brawn... I toni erano alti... e altri.

Red Bull ad alta tensione

Massimo Costa

Sono i principali avversari della Brawn, ma alla lunga stanno perdendo la calma. E la facciata di team gioioso che contraddistingue la Red Bull, quando la posta in palio si fa tremendamente seria va a farsi benedire. E così capita che Sebastian Vettel proprio non concepisce l'errore strategico dei suoi uomini, che lo hanno obbligato a proseguire sulle tre soste dopo il suo errore al 1° giro. Mentre il giovane team manager Christian Horner arriva a dire che no, era giusto così, semmai è stato Vettel a non sapere sorpassare Button. Una dichiarazione che appare quanto meno curiosa. Il pilota tedesco infatti, nel secondo stint ha raggiunto Button dopo una progressione notevole, facilitata dal minor carico di benzina, ma l'in-

glese della Brawn non è uno sprovveduto ed ha reagito riparandosi dagli attacchi del rivale. Vettel ci ha messo del suo con quell'errore nel corso della prima tornata, che lo ha portato leggermente fuori pista quando era davanti a Button e in testa al GP dopo essere partito dalla pole. In quel momento i tre pit-stop non avevano più senso, dice Vettel, ed era necessario portarsi sulla strategia delle due soste, come Button. Alla fine, il tedesco ci ha rimesso anche il secondo posto a vantaggio del compagno Mark Webber. Non è la prima volta che Vettel (nella foto) si ritrova penalizzato da un errore di visione della gara da parte del team. Era accaduto a Barcellona con Sebastian tenuto sempre dietro a Massa (anche nel pit-stop, che sciocchezza), e a trarne vantaggio era stato ancora una volta Webber, terzo sul tra-

guardo davanti a lui. Oppure la errata scelta delle gomme a Monaco. Viene allora da chiedersi se la Red Bull e Vettel siano veramente in grado di poter contrastare con lucidità il passo alla coppia infallibile BB, Brawn-Button. Se la RB5 di Adrian Newey, con il doppio diffusore ha ulteriormente avvicinato le monoposto di Brawn, la conduzione della squadra lascia a desiderare. Quando Horner si dice soddisfatto di aver intascato 14 punti, ma ha rovinato la corsa a Vettel, ragiona come se la Red Bull fosse ancora a centro classifica. E allo stesso tempo, il talentuosissimo tedesco sbaglia ancora parecchio. Ricordate l'incidente di Melbourne negli ultimi due giri con Robert Kubica, o il testacoda con ritiro a Sepang, o il recente incidente a Monte Carlo? Per concludere con lo svarione di Istanbul?

Gli errori di Vettel

Melbourne

Butta via un 4° posto sicuro per resistere inutilmente a Kubica

Sepang

Si gira con la pioggia quando era 8° poco prima della bandiera rossa

Monte-Carlo

Sbatte a Sainte Devote quando tenta di rientrare in zona punti per errata scelta di gomme

Istanbul

Esce leggermente di pista a Istanbul nel 1° giro facendosi superare da Button per il 1° posto

Gli errori del team

Barcellona

Lasciano Vettel alle spalle di Massa, anche nella fase del pit-stop, non pensando che ritardandone la sosta di un paio di giri, con pista libera il loro pilota avrebbe potuto guadagnare qualche decimo importante. Alla fine è 4° dietro a Webber.

Monte-Carlo

Optano per l'utilizzo di gomme supersoft che si degradano nei primi giri costringendo Vettel al rientro anticipato per sostituirle.

Istanbul

Dopo l'errore di Vettel, mantengono la strategia delle tre soste quando sarebbe stato più saggio passare alle due fermate. Vettel da secondo si ritrova così terzo dietro a Webber.



GIVES YOU WINGS

 Trust

 Red Bull
Red Bull
Red Bull

Abba

Massimo Costa
Foto Mazzi

Monte Carlo aveva confuso le idee a tutti. A chi osserva e a chi è nel team Ferrari, piloti compresi. Oppure hanno barato, spargendo ottimismo quando sapevano bene che al ritor-

no su una pista vera, come è quella di Istanbul, di giocarsela con Brawn e Red Bull non se ne sarebbe parlato proprio. Il risveglio è stato brutale. La F60 ha lo stesso problema della McLaren MP4/24, benché la monoposto inglese sia ben più grave e necessiti di cure pesanti: la



glio Rosso

mancanza di aderenza. Che nelle stradine del Principato di Monaco non c'è proprio e quindi certe carenze finiscono per divenire invisibili. In qualifica, Kimi Raikkonen aveva strappato la terza fila, Felipe Massa la quarta. Nelle prove libere, con un buon carico di benzina, le

Ferrari erano state veloci. Ora non ci si capacita del perché in gara il passo sia stato più lento del primo giorno e anche del sabato mattina. Forse la pista aveva maggiore aderenza e quindi i soliti problemi della F60 sono riemersi con prepotenza, come accaduto in casa McLa-

ren? Rimane il fatto che da possibili terzi incomodi, la Ferrari sotto la bandiera a scacchi si è ritrovata dietro alla Toyota di Jarno Trulli e alla Williams di Nico Rosberg. Tre punti per Massa, nessuno per Raikkonen la cui gara nella parte iniziale è stata condizionata dal musetto

danneggiato in un contatto con Fernando Alonso. Poi il finlandese è parso abulico, come nelle sue proverbiali peggiori gare. Stefano Domenicali non si arrende ed ha dichiarato che almeno fino a Budapest la Ferrari continuerà a sviluppare particolari per la F60.



*Felipe Massa
solo sesto in Turchia*



Da mani nei capelli

Da campioni del mondo a comparse. Dura da digerire. Se poi ti chiami Ron Dennis, non ami la sconfitta, e le tue creature venivano chiamate frecce argentate, allora è durissima. D'accordo, Dennis si è tirato in disparte, ma il suo ufficio è sempre lì, nella maestosa sede Paragon. E vive e respira l'aria della squadra come prima anche se non è più al muretto o nei box. Martin Whitmarsh, che lo rimpiazza, abbozza. La MP4/24 è nata male e cresce peggio. L'atteso passo in avanti non c'è stato e la McLaren è costretta a lottare per superare il Q1. Partire dalla sesta o settima fila può essere considerato un successo. La vettura di Lewis Hamilton e Heikki Kovalainen non ha semplicemente aderenza, come da tempo sostengono i piloti. E nonostante vari accorgimenti ed interventi, la musica distorce sempre. Nel venerdì di prove libere a Istanbul sembrava che per Hamilton e Kova-

lainen ci potesse essere un po' di gloria. Ma il motivo era da ricercare nella mancanza di grip del tracciato che rendeva lente anche le vetture ben costruite. Quando poi l'asfalto si è gommato, è calata la notte. Whitmarsh ha compreso, assieme ad Hamilton, che è inutile tentare di ribaltare la situazione investendo tempo e denaro. Si andrà avanti così, con qualche novità di tanto in tanto, ma i tecnici si concentreranno sul progetto della monoposto per il 2010. E intanto il prossimo GP sarà a Silverstone, la "casa" di Hamilton. Negli ultimi due anni è stato accolto come un eroe, ma ora l'attenzione del pubblico sarà tutta per l'altro inglese, Jenson Button. Hamilton ne soffrirà anche perché non potrà far nulla per cambiare le carte. E in Mercedes come reagiscono? La pillola è amarissima, ma si consolano con la Brawn, che utilizza pur sempre i loro motori...

Migliore qualifica di Hamilton
5° a Al Sakhir

Miglior risultato di Hamilton
4° a Al Sakhir

Migliore qualifica di Kovalainen
7° Monte Carlo

Miglior risultato di Kovalainen
5° a Shanghai

Per Trulli dei punti d'oro

Foto
Studio Mazzi

VIA

I piloti delle prime file hanno gomme dure, non Alonso che adotta le morbide. Vettel scatta bene dalla posizione del poleman, Button lo segue, Barrichello invece tentenna e precipita al 13° posto.

1° giro

Vettel alla variante 9 perde aderenza ed è costretto a un forte controsterzo uscendo dalla traiettoria. Button appare sorpreso, ha anche lui una esitazione e lo supera con facilità. Grande avvio di Trulli, che compie parte del 1° giro al terzo posto, ma viene passato da Webber.

4° giro

Fisichella si ferma ai box al 4° giro per un problema ai freni.

6° giro

Button ha 2"9 su Vettel, 6"9 su Webber e 9"2 su Trulli. Barrichello infila nell'ultima curva Kovalainen, ma il finlandese sul rettilineo di arrivo aziona il Kers e ripassa il pilota della Brawn. Barrichello frustrato tenta nuovamente l'attacco a Kovalainen, ma è in netto ritardo e urta la McLaren girandosi. Il finlandese riesce a tenere la macchina, Rubens riparte dietro a Hamilton, che supera rapidamente.

10° giro

Button precede Vettel a 4"2, Webber a 9"2, Trulli a 12"5, Rosberg a 15"1, poi Massa, Alonso, Kubica, Raikkonen, Nakajima, Kovalainen, Glock, Heidfeld, Sutil, Barrichello, Piquet, Hamilton, Buemi, Bourdais. Barrichello raggiunge Sutil e sbaglia anche con lui il tempo del sorpasso danneggiando l'ala anteriore. Il brasiliano infila la corsia box per il primo pit-stop e comunica che non ha la settima marcia.

18° giro

Raikkonen che cambia il musetto danneggiato nel corso della tornata iniziale in un contatto con Alonso. Vettel è più veloce di Button avendo imbarcato meno benzina perché la sua strategia è improntata sulle tre soste.

20° giro

Button ha 2"4 su Vettel, poi Webber a 11"9, Nakajima a 18"1 (ma ancora non si è fermato), Rosberg a 22"8, Trulli a 24"6. Massa è 8°, Raikkonen 14°.

24° giro

Vettel scatenato e più leggero di benzina raggiunge Button. Ma l'inglese non si scompone e riesce a tenere a bada Vettel.

29° giro

Vettel anticipa di due tornate il secondo pit-stop avendo capito che dietro a Button, che non riusciva a superare, avrebbe solo perso tempo.

33° giro

Button, Webber a 17"4, Vettel a 25"1, Rosberg a 31"5, Trulli a 35"5, Massa a 42"1, Nakajima, Kubica, Alonso, Glock, Raikkonen, Heidfeld, Kovalainen, Sutil, Barrichello, Hamilton, Piquet, Buemi, Bourdais.

48° giro

Vettel si ferma per il terzo pit-stop e perde il 2° posto a vantaggio di Webber.



Al via Vettel prende provvisoriamente la testa



Foto
Photo 4



L'ordine di arrivo, domenica 7 giugno 2009

- 1 - Jenson Button (Brawn BGP001-Mercedes) - 58 giri 1.26"24"848
- 2 - Mark Webber (Red Bull RB5-Renault) - 6"714
- 3 - Sebastian Vettel (Red Bull RB5-Renault) - 7"461
- 4 - Jarno Trulli (Toyota TF109) - 27"843
- 5 - Nico Rosberg (Williams FW31-Toyota) - 31"539
- 6 - Felipe Massa (Ferrari F60) - 39"996
- 7 - Robert Kubica (BMW F1.09) - 46"247
- 8 - Timo Glock (Toyota TF109) - 46"959
- 9 - Kimi Raikkonen (Ferrari F60) - 50"246
- 10 - Fernando Alonso (Renault R29) - 1'02"420
- 11 - Nick Heidfeld (BMW F1.09) - 1'04"327
- 12 - Kazuki Nakajima (Williams FW31-Toyota) - 1'06"376
- 13 - Lewis Hamilton (McLaren MP4/24-Mercedes) - 1'20"454
- 14 - Heikki Kovalainen (McLaren MP4/24-Mercedes) - 1 giro
- 15 - Sebastien Buemi (Toro Rosso STR4-Ferrari) - 1 giro
- 16 - Nelson Piquet (Renault R29) - 1 giro
- 17 - Adrian Sutil (Force India VJM02-Mercedes) - 1 giro
- 18 - Sebastien Bourdais (Toro Rosso STR4-Ferrari) - 1 giro

Giro più veloce: Jenson Button 1'27"579

Ritirati

- 4° giro - Giancarlo Fisichella
- 47° giro - Rubens Barrichello

Il campionato piloti

1.Button 61; 2.Barrichello 35; 3.Vettel 29; 4.Webber 27,5; 5.Trulli 19,5; 6.Glock 13; 7.Rosberg 11,5; 8.Alonso, Massa 11; 10.Raikkonen, Hamilton 9; 12.Heidfeld 6; 13.Kovalainen 4; 14.Buemi 3; 15.Bourdais, Kubica 2.

Il campionato team

1.Brawn-Mercedes 96; 2.Red Bull-Renault 56,5; 3.Toyota 32,5; 4.Ferrari 20; 5.McLaren-Mercedes 13; 6.Williams-Toyota 11,5; 7.Renault 11; 8.BMW 8; 9.Toro Rosso-Ferrari 5.

Bel quarto posto ottenuto da Jarno Trulli



Jenson Button

Abbonato a questo voto, non ci stanchiamo di assegnarglielo. Travolgente, furbo, maledettamente veloce anche a Istanbul. Sta vincendo su ogni tipo di circuito, col caldo, col freddo, con la pioggia.

**10
e lode****Ross Brawn**

Al via del GP una telecamera lo inquadra. Lui è impassibile quando Button si accoda a Vettel ma quando Barrichello quasi stalla, alza leggermente il labbro superiore. Inimitabile.

**10
e lode****Mark Webber**

Una corsa solida, l'ennesima, e un altro secondo posto dopo quello di Shanghai. L'australiano sta trovando fiducia in se stesso, l'infortunio invernale è alle spalle, la convivenza col fenomeno Vettel si sta rivelando meno difficile del previsto. E ogni volta che gli finisce davanti, capisce che il tedesco non è imbattibile.

8**Jarno Trulli**

Una partenza notevole, ma tenere il passo di Red Bull e Brawn era impossibile per la Toyota. Una macchina e un team schizofrenici, che passano dalla prima fila di Al Sakhir all'ultima di Monte Carlo e poi torna tra i protagonisti a Istanbul. Trulli si adegua e quando la Toyota va lui non manca di raccogliere il massimo possibile.

7,5**Sebastian Vettel**

Una grande pole, ma un piccolo errore al 1° giro. Ci può stare, ma dal suo box sono andati in tilt e gli hanno stravolto la strategia, poi lo hanno pure incolpato di non essere riuscito a superare Button. Christian Horner deve avere bevuto qualche Red Bull di troppo domenica e col caldo che faceva le conseguenze possono essere terribili...

7**Nico Rosberg**

Un bel quinto posto, un avvio aggressivo e questa volta non si è perso. Merito suo o della macchina? Quando si classificava male la colpa era della Williams...

7**Robert Kubica**

Un talento vero. I vertici BMW, risvegliati dai postumi del dopo Kers (per riprendersi da una scossa elettrica ci vuole un po') hanno capito che forse era necessario introdurre un doppio diffusore. Kubica, che ha un senso di sportività invidiabile, ha ringraziato e mostrato ai quei tedeschi un po' così, che se la macchina va, lui con i primi, non i primissimi per ora, ci sta sempre.

7**Heikki Kovalainen**

Si è messo dietro Hamilton e questo è per lui già un primo successo. Aveva promesso che sarebbe uscito dal tunnel in cui si era ficcato e ci è riuscito. Ovviamente il confronto era casalingo perché la McLaren non va e quindi era impossibile poter vedere il finlandese in zona punti.

6,5**Adrian Sutil**

E' entrato nel Q2 in qualifica, nessuno se lo aspettava. In gara si è difeso, ha fatto venire il nervoso a Barrichello e ha visto il guardo.

6

IL PAGELLONE



Il duo Red Bull e Jenson Button sul podio

Lewis Hamilton

Le ha prese da Kovalainen, ma non si è mai tirato indietro. Non molla il campione del mondo, questo va sottolineato. E non accampa scuse.

6

Timo Glock

Un weekend strano il suo, sottotono fin dalla qualifica. Alla fine ha catturato un punto, ma il valore della Toyota in Turchia era buono e dal tedesco ci si aspettava molto di più.

6

Fernando Alonso

Con una Renault senza benzina e da rottamare cerca di fare il possibile, ma finisce fuori dai punti. Due anni di carriera sprecati per fuggire da Hamilton e aver creduto alle promesse di Briatore. Un bell'affare, senza dubbio.

6

Nelson Piquet

Meglio di altre volte, qualche errore qua e là, un ritrovato orgoglio quando ha superato Hamilton con una bella manovra.

6

Felipe Massa

Sono arrivati a Istanbul senza fiato dopo averlo perso nei giorni precedenti raccontando che dal GP turco Red Bull e Brawn avrebbero dovuto stare attenti alla Rossa. Ma quando è giunto il momento di passare ai fatti, ci si è squagliati. Massa è arrivato dietro a Toyota e Williams disputando un GP anonimo.

6

Kimi Raikkonen

Vedi sopra, anche se rispetto a Massa e agli altri del team, lui ha parlato molto meno. Come sempre del resto. E in gara è stato ancora più anonimo.

5,5

Kazuki Nakajima

Almeno non ha sbattuto, ed è già tanto. Il suo compagno Rosberg però, è distante anni luce.

5

Nick Heidfeld

Inesistente in qualifica e in gara.

5

Rubens Barrichello

Imbarazzante. Non riesce a conquistare la prima fila benché guidi un missile, alla partenza passa dalla prima alla folle, ma non è colpa sua. Ingaggia duelli frustranti con Kovalainen e Sutil non trovando di meglio che speronarli, tra l'altro nella stessa curva, con sorpassi iniziati in netto ritardo. Si giustifica dicendo che aveva la settima marcia non funzionante. La sua fortuna è che ha sempre la scusa pronta... Ma Brawn lo terrà fino al termine della stagione?

4

Toro Rosso

Accumuniamo Sebastien Buemi e Sebastien Bourdais ponendo a loro discopla una domanda: ma c'era la Toro Rosso a Istanbul?

4



Foto Studio Mazzi

Kimi Raikkonen versione turista



Foto Studio Mazzi



IL PAGELLONE

Commenti sull'assenza di pubblico

Abbiamo sempre ascoltato i team manager dire che a loro del pubblico sugli spalti frega poco, tanto c'è la TV e i conseguenti introiti pubblicitari. Ma davanti al deserto di Istanbul (ai turchi della F.1 frega mezza, se poi i biglietti costano uno stipendio...) improvvisamente si sono preoccupati. Anche Ecclestone, proprietario del circuito, ha alzato il ciglio. Il circuito è una cattedrale nel deserto, lontana dalla città e evitata da tutte le altre categorie del motorsport per veto del suo padrone. Ridicole poi, le asserzioni per cui i turchi avrebbero scelto di non recarsi all'autodromo per via delle polemiche FIA e FOTA...

2

Commenti sui nuovi piccoli team

C'è un accanimento terapeutico nei confronti di chi vuole entrare nel mondiale F.1 del 2010. Come se fosse colpa di N Technology, Campos e compagnia se è stata data loro questa possibilità. Il bello è che chi critica ha la memoria corta e tira fuori la barzelletta della indispensabile tecnologia, come proferito dai piloti nel paddock. Ma la F.1 non era forse fatta da piccoli team fino a 10 anni fa? E la tecnologia era forse inesistente? Cioè, fateci capire, dal 1950 al 1995 (più o meno) cosa abbiamo visto? Divertente poi Cesare Fiorio che sbefeggiava in RAI Campos, quando lui è stato team manager di un team di F.1 che di nome faceva Forti...

2

Force India

Pare che a Zola Predosa ci sia un carrozziere molto bravo, soprattutto esperto di freni. Mallya potrebbe pensare a lui per risolvere il problema che ha tormentato per tre giorni (dicasi tre) Fisichella.

0

Giancarlo Fisichella

Fuori troppo presto per i freni che lo hanno assillato per tre giorni, è in giudicabile.

n.g.



Le Force India di Sutil e Fisichella

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

A cura di
Marco Cortesi
e Marco Minghetti



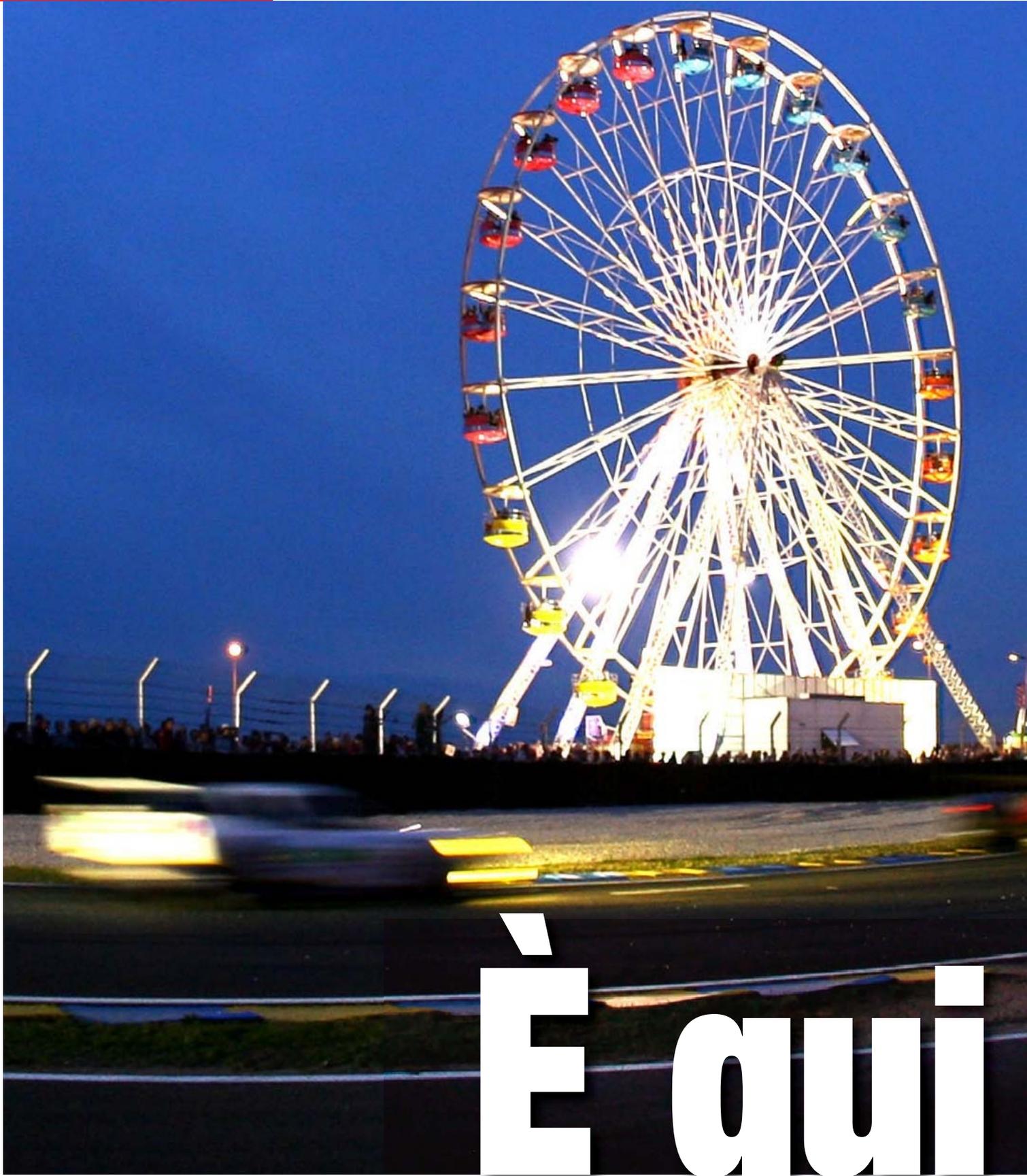
SPECIALE 24 ORE DI LE MANS

13-14 giugno 2009



- ✓ Gli iscritti alla gara
- ✓ Nell'abitacolo con Dindo Capello
- ✓ 86 anni di storia
- ✓ Tutti i numeri da sapere

*Speciale
Le Mans 2009*



È qui

DUNLOP

Partner ufficiale della 24 Ore di Le Mans
www.dunlop.it

13-14 giugno 2009



la festa

Speciale
Le Mans 2009

Una corsa di un giorno, un'attesa

di **Alfredo Filippone**
foto **Photo 4**

Chissà quanto inchiostro è stato versato nel tentativo di spiegare il "fascino di Le Mans", un'espressione ormai trita che i giornali tirano fuori ogni anno, quando si avvicina l'appuntamento con la grande classica francese. E' vero, però, che Le Mans esercita un'immutata attrazione ancora oggi, che è giunta alla settantasettesima edizione ed è una sorta di anomalia anacronistica nel panorama delle corse moderne, votate all'aspirazione tecnologica, alla spettacolarità e all'immediatezza veicolata dai media, dove le corse di durata e la categoria sport sono praticamente estinte. Eppure, Le Mans è più viva che mai. Vi si continua a correre per un giorno ed una notte, in un carosello, a volte noio-

so, di sofisticati Prototipi e piloti blasonati, ma anche di vetture praticamente di serie guidate da appassionati quasi anonimi, su un circuito che è tutt'ora, per metà, una strada nazionale. Vengono in due-trecentomila, ogni anno, ad assistere a questa particolare rappresentazione, che dura quasi una settimana. Perché Le Mans comincia al martedì, col rituale del "pesage", cioè le verifiche tecniche e amministrative, che vengono fatte in città, nella centralissima place des Jacobins, in mezzo alla gente, che può vedere e toccare le vetture, farsi fotografare con i piloti. Mercoledì e giovedì ci sono le prove; venerdì il sacrosanto giorno di riposo, non si sa per chi, perché meccanici e tecnici lo passano a smontare e rimontare motori, cambi e telai, mentre piloti, giornalisti e sponsor sono impegnati in un'estenuante maratona di con-

ferenze stampa e attività promozionali, tra cui l'immane "parade" nel centro cittadino, soffocante ma irripetibile abbraccio della città intera ai suoi eroi.

Quella protesta di lckx

Il sabato, la tensione sale progressivamente, mentre le tribune si riempiono come un formichiere per assistere alla tradizionale sfilata dei concorrenti. Alle quattro del pomeriggio (quest'anno alle tre...), quasi sempre sotto il solleone, il fatidico via. Non più... a piedi, con i piloti che corrono verso le vetture disposte a lisca di pesce contro il muretto dei box. La procedura fu abbandonata dopo il 1969, per ragioni di sicurezza. Jacky Ickx, che sarebbe poi diventato Monsieur Le Mans grazie alle sue sei vittorie (e lo è ancora nonostante Tom Kristensen gli abbia rapinato il pri-



di un anno

13-14 giugno 2009

mato), guidò la rivolta contro il vecchio sistema. Attraversò la pista ad andatura da passeggero e partì fra gli ultimi. Rischiò di pentirsi l'indomani, quando vinse con meno di un paio di secondi di vantaggio, il distacco più piccolo della storia della 24 Ore. La gara, quasi sempre, si srotola secondo copione: le prime ore sono concitate, poi la situazione si va stabilizzando, mentre si tiene la conta delle vetture buone che cominciano a cedere. A metà giugno, nella Sarthe, la notte cala tardi, verso le undici. Inizia il momento magico: le sciabolate dei fari e il rombo assordante che squarciano la notte sono uno spettacolo davvero unico. Avvicinarsi al rettilineo delle Hunaudières (seppur sfregiato, oggi, da due chicanes) mette i brividi ancor più che di giorno: le macchine sono missili, che sfrecciano sibilando in mezzo al bosco a 350 l'ora. Le

senti, ma praticamente non le vedi, ti accorgi che passano per lo spostamento d'aria, che fa ondeggiare i guard-rail come se fosse il filo di uno scacciapensieri.

Il terrore arriva all'Hunaudières

Stoici come pali del telegrafo, i commissari sono lì, ogni duecento metri, circondati da estintori, brandine e vettovaglie. Sono un esercito, vengono da ogni parte del mondo, fanno carte false per essere selezionati, non beccano un soldo, e hanno spesso pagato di persona, tutto per passione. Non se la passano meglio i piloti, che devono combattere contro la fatica e il più elementare istinto umano, quello di conservazione: ci vuole fegato a tenere il piede giù, con il muro del buio più pesto davanti agli occhi. "Di giorno o di notte, quando imbocchi le Hunaudières

– mi ha raccontato un giorno Jacky Ickx - hai sempre il fiato che si mozza per un secondo. Cerchi di respirare profondamente, lotti per non chiudere gli occhi e vai, il più velocemente possibile. Sperando che le macchine più lente che ti stanno davanti ti abbiano visto negli specchietti, e soprattutto, che non si rompa nulla. Sai che se scoppia una gomma o cede una sospensione o un alettone, non hai praticamente nessuna chance di uscirne vivo". All'alba, invariabilmente, la gara sembra trascinarsi. Chiaramente, il ritmo non è cambiato, è la mente degli attori e degli addetti ai lavori ad aver schiacciato il tasto "slow", ad essere rintronata dal sonno e dal rumore. Tra sbadigli, caffè e croissants precotti, poco a poco, l'adrenalina torna a scorrere...

segue a pag 32



Speciale
Le Mans 2009

Una corsa di un giorno, un'attesa

Degli spettatori, a quell'ora, meglio non parlare. Le prime luci del giorno mettono a nudo uno scenario apocalittico: il famoso "village", al di là della pista, è un campo di battaglia: migliaia di persone giacciono per terra, vinte dal sonno e dall'alcol, in una marea di cartacce unte, di lattine e di bicchieri di plastica. Per tutta la notte si è fatta baldoria, ci sono stati i concerti, le giostre e la fiera, si sono sfornate tonnellate di salsicce e patate fritte. Qua e là, sotto un'albero, una coppia abbracciata, perché la notte di Le Mans regala anche storie, o quanto meno, illusioni d'amore.

Pochi alberghi, case aperte

Sciamano in trecentomila, in moto, in camper, in pullman, in treno; da ogni dove, ma soprattutto dalla Gran Bretagna, perché sono i sudditi di Sua Maestà i veri cultori di

Le Mans. E' una passione trasversale, che colpisce gente di ogni età, di ogni ceto. Scendono in comitiva, su una marea di macchine d'epoca tirate a lucido, portandosi dietro le cassette di birra e l'Union Jack, persino i kilt e le cornamusa, se sono scozzesi. Conoscono la storia della 24 Ore meglio dei francesi, tifano per le Bentley, le Jaguar, le Aston Martin, per qualsiasi vettura che sia dipinta di verde, ma si capisce che l'importante è soprattutto essere presenti. Invadono qualsiasi spazio dove sia possibile piantare una tenda, fanno bisbocce incredibili per una settimana, e ripartono carichi di vini, formaggi e foie-gras, perché sebbene non riescano a spiacciare nemmeno "bonjour" in francese e trattino i locali da "mangiatori di rane", con garbata britannica condiscendenza, sanno apprezzare le cose buone. Le Mans è una gara speciale anche perché c'è una vera

comunione fra chi viene a vederla e gli abitanti. Gli alberghi sono pochi e, a parte i team danarosi che si piazzano nei castelli della zona, si vive per una settimana nelle camere affittate presso la gente del posto. Col tempo si creano strane parentele. Sono vent'anni che il sottoscritto è cliente fisso di una gentilissima signora nella sua grande, ma modesta casa a Mayet, paesino poco più in là di Mulsanne, sei camere e un solo bagno. Mamy ormai è anziana, non arrotonda più la pensione ospitando turisti, ma ai suoi figlioli della 24 Ore non dirà mai di no. Sempre i soliti: c'è Andrew, gentleman farmer inglese, che si porta sempre appresso un paio di amici in quella che è la loro gita-svago dell'anno; c'è Monique, belga e fotografa, e Horst, che viene dalla Svizzera in moto e spesso lavora come tuttofare per qualche team. Mamy cucina per tutti, ci



di un anno

13-14 giugno 2009

aspetta tardi la sera e ci sveglia al mattino con le ultime notizie dal circuito, e ho spesso pensato che quelle chissose e allegre tavolate, zeppe delle leccornie che ognuno porta da casa propria, fosse una prova che l'Europa esiste davvero.

Dalla radio gracchiante a internet

Verso mezzogiorno comincia a risalire il pathos, proporzionalmente alla suspense che offre l'andamento della gara in pista. Alle quattro, quando lo speaker, che, per tradizione, non può staccarsi dal microfono durante le intere 24 ore (mi sono sempre chiesto dove fa la pipì), termina di sgolarsi raccontando l'arrivo, la festa finisce con l'immancabile sventolio di bandiere dei commissari e l'invasione del rettilo e dei box. E' capitato spesso che la vettura vincitrice non abbia formalmente superato il

traguardo, smentendo così la ricetta coniata da Ferdy Porsche, uno che a Le Mans aveva vinto spesso: "La miglior vettura in una 24 Ore è quella che risulta più veloce durante la gara e si rompe subito dopo il traguardo". Chissà perchè una fetta così grande della storia dell'automobilismo ha eletto dimora proprio qui, in questo pezzo anonimo della provincia francese, a metà strada tra la Loira e la costa atlantica, sprovvista degli splendori dell'una e della bellezza dell'altra, in una regione che conobbe un'industrializzazione precoce, ma che vive oggi una profonda crisi. Chissà se Charles Faroux e Georges Durand, i due intraprendenti appassionati di automobili che vollero creare questa gara nel 1923 per "favorire lo sviluppo della tecnica" hanno mai sognato cosa sarebbe diventata la loro creatura. Un nome conosciuto in tutto il

mondo, un mito per milioni di appassionati, un business fiorente per l'Automobile Club de l'Ouest, cui americani e giapponesi pagano fior di quattrini per poter usare l'ambito marchio, persino un famoso film, dove Steve McQueen pronuncia una frase meravigliosa: "La vita è una lunga, noiosa attesa tra una corsa e l'altra". Le Mans affascina perchè rimane una cosa disumana, un'impresa tecnica e sportiva di primissimo rilievo; perchè è forse l'unica corsa su pista che lega l'automobilismo moderno alle foto ingiallite delle prime, epiche gare d'improbabili trabiccoli a motore su polverose strade; perchè la si vive immaginandola: ieri con l'orecchio attaccato a una radio che gracchia, oggi via internet guardando uno schermo colorato, ma quasi mai in tv. Per poter sognare, ancora e sempre, che a correrla potremmo esserci anche noi.



Aston Martin guastafeste tra Audi e Peugeot

Teatro delle sfide tra Peugeot e Audi, la classe LMP1 vedrà questa stagione affacciarsi un nuovo costruttore protagonista, Aston Martin. Gli inglesi sono stati protagonisti di un difficile avvio di stagione, con due vetture distrutte in test preliminari. La stessa cosa è capitata all'Audi con le nuove R15, finite inoltre nel mirino dei rivali per motivi regolamentari. Molta più tranquillità in casa Peugeot. La casa francese, sconfitta a Sebring ma apparsa in grandissima forma a Spa, conta su una 908 HDI ormai arrivata a fine sviluppo, ma ben conosciuta e (quasi) sempre affidabile. Inoltre porterà in pista un vantaggio numerico, con un quarto esemplare affidato al team Pescarolo, capace di arrivare secondo nel 2006 con le vecchie C60-Judd. Tra gli altri, gli unici che potrebbero - sulla carta - inserirsi sono gli uomini Oreca, al debutto con la nuova 01 motorizzata AIM. Ancora oscure, le potenzialità delle R10 TDI del team Kolles. Per quanto riguarda l'Italia, oltre a Dindo Capello prenderà il via Andrea Belicchi, affiancato a Nicolas Prost e Neel Jani sulla Lola-Aston Speedy.



Al duello tra Audi e Peugeot si aggiungerà da questa stagione un nome storico, quello di Aston Martin, a destra. L'avventura degli inglesi è cominciata in maniera turbolenta. Saranno in grado di impensierire le vetture diesel?



13-14 giugno 2009

LMP1



Nel particolare

- Peso minimo: 900 kg
- Larghezza ala posteriore: 1.60 m
- Cilindrata massima: 6000cc (benz. asp.), 4000cc (benz. t.), 5500cc (diesel t.), 7000cc (derivati dalla produzione)
- Diametro massimo freni: 38 cm
- Capacità del serbatoio: 90 L (benzina), 81 L (diesel)
- Colore fari: bianco
- Portanumero: rosso

Gli iscritti

007	AMR Eastern Europe Lola Aston Martin B09/60 Michelin	Stefan Mücke Tomas Enge Jan Charouz
008	Aston Martin Racing Lola Aston Martin B09/60 Michelin	Darren Turner Jos Verstappen Anthony Davidson
009	Aston Martin Racing Lola Aston Martin B09/60 Michelin	Harold Primat Peter Kox Stuart Hall
1	Audi Sport Team Joest Audi R15 TDI Michelin	Tom Kristensen Allan McNish Dindo Capello
2	Audi Sport North America Audi R15 TDI Michelin	Mike Rockenfeller Marco Werner Lucas Luhr
3	Audi Sport Team Joest Audi R15 TDI Michelin	Romain Dumas Alexandre Prémat Timo Bernhard
4	Creation Autosportif Creation CA07 - Judd Dunlop	Vanina Ickx Romain Iannetta Jamie Campbell-Walter
6	Team LNT Ginetta-Zytek 09S - Zytek Michelin	Richard Dean Nigel Moore Lawrence Tomlinson
7	Team Peugeot Total Peugeot 908 HDi-FAP Michelin	Pedro Lamy Christian Klien Nicolas Minassian
8	Team Peugeot Total Peugeot 908 HDi-FAP Michelin	Franck Montagny Sébastien Bourdais Stephane Sarrazin
9	Peugeot Sport Total Peugeot 908 HDi-FAP Michelin	David Brabham Alexander Wurz Marc Gené
19	Team Oreca Matmut Oreca 01 - AIM Michelin	Bruno Senna Tiego Monteiro Stephane Ortelli
11	Team Oreca Matmut Oreca 01 - AIM Michelin	Nicolas Lapierre Soheil Ayari Olivier Panis
12	Signature Plus Courage-Oreca LC70 - Judd Michelin	Frank Mailleux Didier Andre Pierre Ragues
13	Speedy Racing Team Sebah Lola B06/80 - Aston Martin Michelin	Nicolas Prost Neel Jani Andrea Belicchi
14	Kolles Audi R10 TDI Michelin	Narain Karthikeyan Charles Zwolsman Andre Lotterer
15	Kolles Audi R10 TDI Michelin	Christijan Albers Giorgio Mondini Christian Bakkerud
16	Pescarolo Sport Pescarolo 01 Evo - Judd Michelin	Christophe Tinseau Bruce Jouanny João Barbosa
17	Pescarolo Sport Peugeot 908 HDi-FAP Michelin	Bernard Treluyer Simon Pagenaud Jean Christophe Bouillon
23	Strakka Racing Ginetta-Zytek 09S - Zytek Michelin	Nick Leventis Danny Watts Peter Hardman

Una Lola tutta italiana per fermare la Porsche RS

Dedicata ai privati, la classe LMP2 vedrà favorite le vetture che potranno godere di un supporto diretto del costruttore. Vengono immediatamente alla mente le Porsche RS Spyder, dominatrici della passata edizione. Quest'anno saranno affidate all'Essex Racing, rilevato da Kristian Poulsen, e al team Goh, vincitore della classifica assoluta nel 2004. Le altre squadre, in pista con una grande varietà di vetture, avranno però più possibilità che non in LMP1. In pole position, una vettura tutta italiana, la Lola-Judd del team Racing Box che verrà affidata al trio Thomas Biagi-Andrea Piccini-Matteo Bobbi. Da tenere in considerazione saranno anche gli equipaggi di Epsilon Barazi, Speedy e Quifel. Anche se, per loro, la gara sarà molto lunga...



Racing Box, sopra, sarà al via con un equipaggio tutto italiano per combattere le Porsche RS semi-ufficiali, in alto a destra, dominatrici nel 2008. Da tenere sott'occhio anche le Perscarolo e le aggiornate Ginetta-Zytek, a destra

13-14 giugno 2009

LMP2



Gli iscritti

5	NAVI Team Goh Porsche RS Spyder Michelin	Keisuke Kunimoto Sascha Maassen Seiji Ara
24	Oak Racing Pescarolo 01 - Mazda Dunlop	Jacques Nicolet Richard Hein Jean-Francois Yvon
25	Ray Mallock Limited Lola B08/80 Coupé - Mazda Michelin	Mike Newton Chris Dyson Tommy Erdos
26	Bruichladdich Bruneau Radical SR9 - AER Dunlop	Tim Greaves Marc Rostan Pierre Bruneau
30	Racing Box Lola B08/80 Coupé - Judd Michelin	Matteo Bobbi Thomas Biagi Andrea Piccini
31	Team Essex Porsche RS Spyder Michelin	Kristian Poulsen Emmanuel Collard Casper Elgaard
32	Team Barazi-Epsilon Ginetta-Zytek 07S - Zytek Dunlop	Juan Barazi Phil Bennett Stuart Moseley
33	Speedy Racing Team Sebah Lola B08/80 Coupe - Judd Michelin	Xavier Pompidou Jonny Kane Benjamin Leuenberger
35	Oak Racing Pescarolo 01- Mazda Dunlop	Mathieu Lahaye Karim Aljani Guillaume Moreau
39	Kruse Schiller Motorsport Lola B09/86 - Mazda Michelin	Jean de Pourtales Matthew Marsh Hideki Noda
40	Quifel-ASM Team Ginetta-Zytek 09S - Zytek Dunlop	Olivier Pla Guy Smith Miguel Amaral
41	G.A.C. Racing Team Ginetta-Zytek 07S - Zytek Michelin	Claude-Yves Gosselin Phillip Peter Karim Oijeh

Nel particolare

- Peso minimo: 825 kg
- Larghezza ala posteriore: 1.60 m
- Cilindrata massima: 3400cc
(benzina aspirati, max 8 cilindri),
2000cc (benzina turbo, max 6 cilindri)
- Diametro massimo freni: 38 cm
- Capacità del serbatoio: 81 litri
- Colore fari: bianco
- Portanumero: blu

Per la Chevrolet C6.R l'ultima passerella

Tra le gran turismo si celebra l'addio ai vecchi regolamenti, che verranno rimpiazzati in toto o quasi dalle nuove previsioni per il Mondiale GT. Doppio addio in casa Chevrolet, dove si darà l'addio alla ormai storica Corvette C6.R, con un occhio alla GT2 in arrivo e alla nuova GT1, il cui esordio è stato con ogni probabilità già pianificato (magari dopo l'arrivo della C7). Unica casa ufficiale, Chevrolet si affiderà anche a Luc Alphand, che schiererà due C6 gommate Dunlop, mentre la vettura vincitrice delle ultime due edizioni, l'Aston Martin DBR9, si presenterà sotto le insegne del JetAlliance Racing, ex potenza FIAGT ridimensionata dopo la crisi di fine anno. Da rilevare il graditissimo ritorno alla Sarthe di Marco Apicella, a due anni dal crash che ne aveva messo a rischio la vita e la carriera nel 2007. Rimarrà fedele al marchio Lamborghini e al JLOC Racing di Isao Noritake, con cui ha da poco ripreso a correre anche in Giappone.



Lo squadrone ufficiale Corvette, sopra va destra, sarà in cerca di un bel regalo d'addio per la storica C6.R. Oltre alla coupé americana saranno in pista l'Aston Martin JetAlliance, a destra, e la Lamborghini Murcielago schierata dal JLOC con il rientrante Marco Apicella, sopra



DUNLOP

Partner ufficiale della 24 Ore di Le Mans
www.dunlop.it

13-14 giugno 2009

LMGT1



Gli iscritti

63	Corvette Racing Chevrolet Corvette C6.R Michelin	Jan Magnussen Antonio Garcia Johnny O'Connell
64	Corvette Racing Chevrolet Corvette C6.R Michelin	Oliver Gavin Marcel Fassler Olivier Beretta
66	Jetalliance Racing Aston Martin DBR9 Michelin	Thomas Gruber Alex Müller Lukas Lichtner-Hoyer
68	JLO Lamborghini Murciélago R-GT Yokohama	Atsushi Yogo Marco Apicella Koji Yamanishi
72	Luc Alphand Aventures Chevrolet Corvette C6.R Dunlop	Patrice Goueslard Stephane Gregoire Luc Alphand
73	Luc Alphand Aventures Chevrolet Corvette C6.R Dunlop	Xavier Maassen Julien Jousse Yann Clairay

Nel particolare

- Peso minimo: 1150 kg (1125 Lamborghini)
- Larghezza max: 200 cm
- Cilindrata massima:
8000cc aspirati, 4000cc turbo
- Dischi freno: carbonio
- Capacità del serbatoio: 90 litri
- Cambio: max 6 rapporti
- Colore fari: giallo
- Portanumero: verde

Maranello e Stoccarda la via del successo

La classe GT2 sarà ancora una volta dominata dall'infinita battaglia Porsche-Ferrari. Se nel 2008 a fare il più grande favore alla casa di Maranello erano stati proprio gli uomini di Stoccarda, con l'inverosimile incidente tra le vetture Flying Lizard e IMSA, quest'anno la casa di Stoccarda si ripresenterà con un'ipercompetitiva 997. Le Ferrari 430, a loro volta aggiornate, conteranno sulla superiorità numerica (al via JMW, Virgo, AF Corse, Risi, Modena, Farnbacher), e sulle modifiche tecniche di Maranello per il 2009. Quanto a vittorie, il vantaggio va ai rivali: al Flying Lizard sono andate tre delle quattro prove ALMS del 2009 (sfuggita però la 12 Ore di Sebring), e solo una squalifica, ancora in attesa di ricorso, ha impedito al Proton-Felbermayr di monopolizzare la LMS. Da segnalare la conferma al via del divo di Hollywood Patrick Dempsey sulla Ferrari dell'Advanced Engineering. Tutti gli italiani al via conteranno sulle "rosse": Gimmi Bruni sarà presente per AF Corse dopo la vittoria 2009, e il trio Malucelli-Ruberti-Babini tenterà di migliorare il secondo posto della passata stagione per la Scuderia Italia.



Robert Bell, sopra a destra, messosi "in proprio" dopo il successo del 2008, tenterà di ripetersi con il neonato JMW Automotive.

A Sbarrargli la strada, uno squadrone di Porsche ufficiali capitanato dalla 997 del team Proton Felbermayr. a destra. Come outsider, Spyker, sopra, e Aston Martin

13-14 giugno 2009

LMGT2



Gli iscritti

70	IMSA Performance Matmut Porsche 997 GT3 RSR Evo Michelin	Michel Lecourt Horst Felbermayr Sr Horst Felbermayr Jr
75	Endurance Asia Team Porsche 997 GT3 RSR Evo Dunlop	Philippe Hesnault Plamen Kralev Darryl O'Young
76	IMSA Performance Matmut Porsche 997 GT3 RSR Evo 09 Michelin	Patrick Pilet Raymond Narac Patrick Long
77	Team Felbermayr Proton Porsche 997 GT3 RSR Evo 09 Michelin	Marc Lieb Wolf HENZLER Richard Lietz
78	AF Corse SRL Ferrari F430 GTC Michelin	Matias Russo Gimmi Bruni Luis Perez Companc
80	Flying Lizard Motorsport Porsche 997 GT3 RSR Evo 09 Michelin	Seth Neiman Darren Law Jörg Bergmeister
81	Team Advanced Engineering Ferrari F430 GTC Michelin	Joey Foster Patrick Dempsey Don Kinch Jr
82	Risi Competizione Ferrari F430 GTC Michelin	Pierre Kaffer Mika Salo Jaime Melo
83	Risi Competizione Ferrari F430 GTC Michelin	Nic Jonsson Eric van de Poele Tracy Krohn
84	Team Modena Ferrari F430 GTC Michelin	Pierre Ehret Roman Rusinov Leo Mansell
85	Snoras Spyker Squadron Spyker C8 Laviolette GT2-R Michelin	Jeroen Bleekemolen Tom Coronel Jarek Janis
87	Drayson Racing Aston Martin V8 Vantage GT2 Michelin	Jonny Cocker Marino Franchitti Paul Drayson
89	Hankook-Team Farnbacher Ferrari F430 GTC Hankook	Dominik Farnbacher Christian Montanari Allan Simonsen
92	JMW Motorsport Ferrari F430 GTC Dunlop	Rob Bell Tim Sugden Andrew Kirkaldy
96	Virgo Motorsport Ferrari F430 GTC Dunlop	Michael McInerney Sean McInerney Michael Vergers
97	BMS Scuderia Italia Ferrari F430 GTC Pirelli	Matteo Malucelli Paolo Ruberti Fabio Babini
99	JMB Racing Ferrari F430 GTC Michelin	Manuel Rodrigues Yves Lebon Christophe Bouchut

Nel particolare

- Peso minimo: 1125 kg
- Larghezza max: 200 cm
- Cilindrata massima:
8000cc aspirati, 4000cc turbo
- Dischi freno: acciaio
- Capacità del serbatoio: 90 litri
- Cambio: max 6 rapporti
- Colore fari: giallo
- Portanumero: giallo

*Speciale
Le Mans 2009*

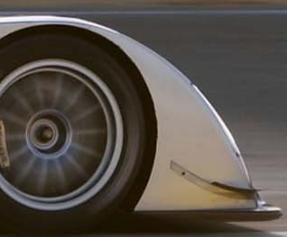
Vista dall'abitacolo



**Con Capello
alla scoperta
del mito**

“Le Mans non è difficile da memorizzare, ci sono circuiti lunghi cinque chilometri e mezzo molto più tortuosi e difficili da imparare. Il problema sono le frenate, perché ci arrivi sempre a 300 all’ora. E come essere sempre alla prima variante di Monza. Devi stare concentrato sui punti di frenata, farci l’occhio e l’abitudine. Freni dieci metri prima, e perdi tempo prezioso. Freni un metro dopo, e rischi di saltare la chicane e compromettere la gara o la meccanica”

Dindo Capello



di Stefano Semeraro

Un giorno scaleno, infinito, imprevedibile. Un giorno che dura 36 ore, non 24 come recita il nome della gara e come scandiscono i display dei cronometristi ufficiali. Chi può raccontarlo meglio di Dindo Capello, il giorno della Le Mans? Su tutte le piste, a Le Mans più che mai, quello che percepiscono gli occhi degli spettatori e della telecamera, quello che scrutano i giornalisti e i curiosi, non è la stessa cosa che vede, tocca, maneggia di chi da sempre vive per correre. Dindo questa gara diversa da tutte, fascinosa e feroce, se l’è presa tre volte. Nel 2003 con la Bentley, nel 2004 e nel 2008 con l’Audi. “A Le Mans arri-

vai direttamente dal Campionato italiano SuperTurismo”, racconta, “Fui come precipitato dentro questa che per me era una gara leggendaria, ma di cui onestamente non sapevo tanto”. I riti, le macchine, il circuito, tutto nuovo: “Un mondo a parte. A partire dalle verifiche fatte in paese, sulla piazza, con tutta la gente attorno”.

Era l’anno di grazia 1998. Capello insieme a Bscher e Pirro fu inviato sulla Sarthe come infiltrato speciale, “In realtà quell’anno Audi organizzò per me e per Biela un debutto mascherato a Le Mans. Per me era qualcosa di assolutamente nuovo, non sapevo neanche come prenderlo”.

segue a pag 4



“Il primo giro a Le Mans è veramente impressionante”, spiega oggi. “La differenza la fanno i rettilinei, che sono lunghissimi. Hai il tempo di guardare il contachilometri e di renderti conto della velocità a cui vai. Con la McLaren raggiungevamo punte notevolissime: io pensavo di andare forte, poi mi passava una Toyota e lo spostamento d'aria mi buttava di lato. Nei primi giri mi sentivo spaesato. Neanche tanto convinto di rimanerci, a dire il vero. Però poi il feeling è scattato”.

Una questione di esperienza, di istinto e di studio. E di talento.

“Le Mans non è difficile da memorizzare, ci sono circuiti lunghi cinque chilometri e mezzo molto più tortuosi e difficili da imparare. Il problema sono le frenate, perché ci arri-

vi sempre a 300 all'ora. E come essere sempre alla prima variante di Monza. Devi stare concentrato sui punti di frenata, farci l'occhio e l'abitudine. Freni dieci metri prima, e perdi tempo prezioso. Freni un metro dopo, e rischi di saltare la chicane e compromettere la gara o la meccanica”.

Dindo la differenza a Le Mans la fa nei curvoni veloci, dove il cuore ti salta in gola e l'accelerazione ti schiaccia sulle cinture di sicurezza. Tertre Rouge, l'innesto sulla prospettiva infinita dell'Hunaudières. *“E poi il tratto delle curve Porsche, la parte clou della pista, dove si fa il tempo. E' la sequenza più da “pelo” che io abbia mai visto, cinque curve in successione, uniche al mondo. Quando le fai come si deve, ti dà soddisfazione. Ormai la velocità è altissima.*

Rispetto alla prima volta che ho corso a Le Mans è aumentata minimo di 50 chilometri all'ora. Già allora era difficile; oggi, nonostante la stabilità delle macchine sia aumentata tantissimo, ti accorgi di essere sempre al limite”.

La 24 Ore è fatta anche di tappe di avvicinamento. La cerimonia della lunga vigilia, i gesti di preparazione, la routine delle prove e degli appuntamenti ufficiali, che il venerdì prima della gara comprendono la parata di tutti i concorrenti per le strade di Le Mans, sotto lo sguardo gotico della cattedrale, sole o pioggia non importa. Un bagno di folla che è una vera festa per il pubblico. Ma spesso una tortura cinese per i piloti.

“Per me la cosa più faticosa è il venerdì”, ammette Dindo. “La parata è bellissima per

“Per me la cosa più faticosa è il venerdì. La parata è bellissima per il pubblico, per i ragazzini che possono vedere da vicino i loro idoli, per i tanti appassionati che arrivano dall'Inghilterra e da tutta Europa. Ma per noi è piloti è stressante. Perché dura troppo: finisce all'ora di cena e tu sei stato lì per tre ore, a sorridere, a stringere mani”.

Dindo Capello



13-14 giugno 2009

il pubblico, per i ragazzini che possono vedere da vicino i loro idoli, per i tanti appassionati che arrivano dall'Inghilterra e da tutta Europa. Ma per noi è piloti è stressante. Perché dura troppo: finisce all'ora di cena e tu sei stato lì per tre ore, a sorridere, a stringere mani".

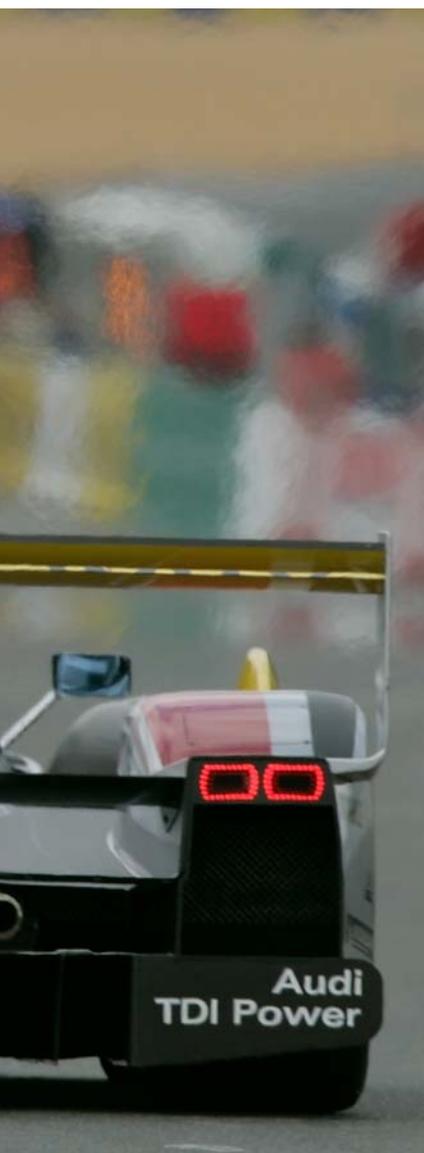
A Le Mans la gara dura 24 Ore, ma l'ultimo giorno ne dura più di trenta. Il warm up è alle 9 di mattina, i piloti alle sei, sei e mezzo devono svegliarsi. I turni degli equipaggi Audi in genere sono suddivisi così: uno corre qualifica, uno parte e uno arriva. I primi due turni sono più facili da rispettare, mentre il terzo può cambiare a seconda delle situazioni.

"Il problema a Le Mans è cercare di dormire la notte prima della gara", spiega Dindo.

"Quando dormi la notte prima sei a posto. Da qualche tempo alloggiamo vicino al centro di Le Mans, non più nei motorhome. Il motorhome ti fa risparmiare tempo, però ti costringe a rimanere sempre dentro il circuito, che non è una cosa facile. Può diventare un'esperienza claustrofobica, di notte ci può essere il rumore dei meccanici che lavorano sulle macchine che disturba il sonno". Sveglia, colazione rapida. "Poi in macchina verso il circuito. Il warm-up lo facciamo tutti e tre, ma siccome è molto corto, dura appena quarantacinque minuti, che a Le Mans non sono nulla: a volte non fai neppure in tempo a concludere un giro cronometrato che è già tempo di rientrare".

Nel 2008, un decennio dopo quell'esordio un po' clandestino, per Dindo a Le Mans è

arrivata la terza vittoria. La più bella, la più difficile. "Perché negli ultimi anni si diceva: le Audi non hanno rivali. Stavolta l'avversario si chiamava Peugeot. Non era al debutto, come nel 2007, e sapevamo che andava più forte di noi. Avevamo una sola tattica per farcela. Non sbagliare nulla... È successo". I francesi puntavano sulla velocità, su piloti tutti ex F.1 o IndyCar, giovani o glamour. Erano in testa, ma alle 4 e 20 di notte, quando ha iniziato a piovere, la vecchia guardia Audi è salita in cattedra. Il sorpasso alle 5 e 18, poi la disperata e fallita rimonta delle Peugeot, dall'alba all'una, alle tre del pomeriggio il trionfo e le lacrime di gioia di Herr Ullrich. E di Dindo Capello, l'anti-eroe italiano ormai entrato nella leggenda di Le Mans.



*Speciale
Le Mans 2009*

La storia



13-14 giugno 2009

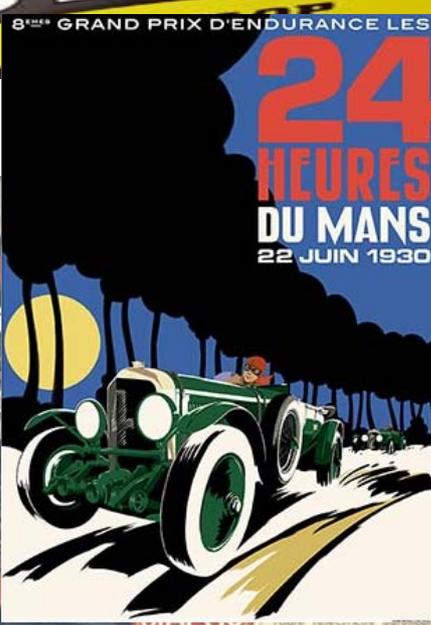


Photo Actualfoto



di Stefano Semeraro

Il circuito passava per Pointlieu: 17 chilometri e 262 chilometri di strade non asfaltate, trattate a silicato di potassio per evitare che i piloti affogassero nella polvere. Il tracciato del Grand Prix di Francia di due anni prima. Chi guidava doveva fare anche da meccanico. Media dei 92 all'ora, vincitori André Lagache e René Léonard, su una Chenard & Walker da 2978 cc, modello Sport. Il via lo aveva dato, alle 4 del pomeriggio Charles Faroux, giornalista, meccanico, campione di biliardo, l'uomo che aveva convinto Georges Durand, presidente dell'Automobile Club de l'Ouest, il primo club automobilistico di Francia, e Emile Coquille, industriale del ramo gomme, a mettere in piedi quella gara lunga, dura, un po' bislacca.

Era il 26 maggio del 1923. Era la prima Le Mans. La prova generale – perché la prima edizione nelle intenzioni avrebbe dovuto essere solo una sorta di qualifica per una coppa triennale denominata Rudge Whitworth – di quella che sarebbe diventata la gara più famosa, leggendaria della storia dell'automobilismo. Non la prima 24 Ore, visto che l'anno prima si era corsa, fra molte polemiche, la prima edizione del Bol d'Or. Ma la prima 24 Ore consapevole. Mirata a migliorare le performances di quel mezzo di trasporto ormai popolare, l'auto; a renderlo più facile da usare mettendone a prova – a durissima prova – meccanica, accessori, consumi e velocità, e sperimentando sempre nuove soluzioni tecniche.



86 anni tra gioie e dolori



Le Mercedes 300 SLR degli Anni 50

Uno spirito, che nonostante tutte le vicissitudini della gara, le sue glorie e le sue tragedie, le variazioni di regolamento e di percorso, è arrivato intatto fino ai giorni nostri. Eccellenza e affidabilità del mezzo, talento del pilota, la festa popolare intorno. Questi sono gli ingredienti di una ricetta che garantisce il successo da 86 anni.

La storia della Le Mans è fatta di grandi piloti e di marchi assoluti. Dopo la fiamma di Lagache arrivarono i ruggenti anni '20 della Bentley (vittorie nel '24 e dal '27 al '30, con i famosi Bentley Boys), poi quelli dell'Alfa (dal '31 al '34) e degli avveniristici "tanks" Bugatti ('37 e '38).

La gara, che nel '36 non si era corsa per via di uno sciopero generale, e che a causa della guerra non fu disputata dal '40 al '48, nel dopoguerra diventò terreno di conquista della Jaguar ('51, '53 e '55-'57).

Gli Anni 60 contribuiscono a edificare il mito Ferrari, con le sei vittorie consecutive dal 1960 al 1965, firmate fra gli altri da Ludovico Scarfiotti e da Lorenzo Bandini, da Phil Hill e Olivier Gendebien, da Nino Vaccarella e da Jochen Rindt, che prima lottano e poi lasciano il campo alla Ford (4 centri dal '66

al '69), prima che arrivi la Porsche a dettare legge ben 16 volte fra l'inizio degli anni '70 e la fine dei '90 con modelli favolosi dalla 917 alla 962.

Il 1933 è l'anno di Tazio Nuvolari, che in coppia con Raymond Sommer vince sull'Alfa Romeo 8C 2300. Il 1955 l'anno di Mike Hawthorn sulla Jaguar D-Type, ma soprattutto del disastro che cambiò la storia delle corse.

Il venerdì delle prove la Gordini di Elie Bayol si schianta alla Maison Blanche e Pierre Levegh, che sopraggiunge sulla Mercedes 300 SLR n.20, lo evita per miracolo. "Ho l'impressione di aver sfiorato la morte", dice Levegh, in una profezia terribile.

Il giorno dopo, sabato 11 giugno, mentre Juan Manuel Fangio, Hawthorn ed Eugenio Castellotti lottano in pista, e sugli spalti i megafoni spandono musica popolare e il pubblico, 300 mila spettatori, sgranocchia salsicce e "frites", la Mercedes di Levegh nel tentativo di scartare l'Austin Haley di Lance Macklin ne colpisce la ruota, decolla e, alle 18 e 26, piomba sulle tribune falciando tutto, incendiandosi e uccidendo 82 spettatori, alcuni letteralmente decapi-

tati dal telaio argentato che viaggiava a 60 metri al secondo. Il cervello di Levegh viene ritrovato dentro il casco, a centinaia di metri di distanza.

Una strage che fermò la Francia, e che costringerà l'automobilismo sportivo a fare più seriamente i conti con la sicurezza, e che convincerà, ad esempio, la Svizzera a vietare per sempre le corse, e la Mercedes a disertare per 34 anni la Sarthe.

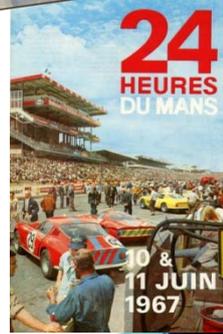
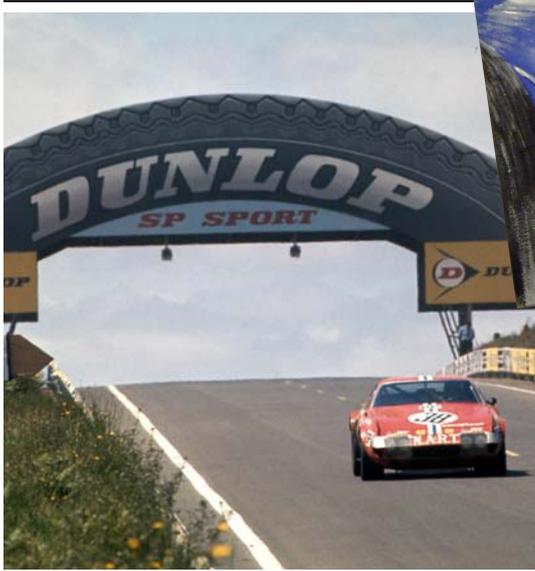
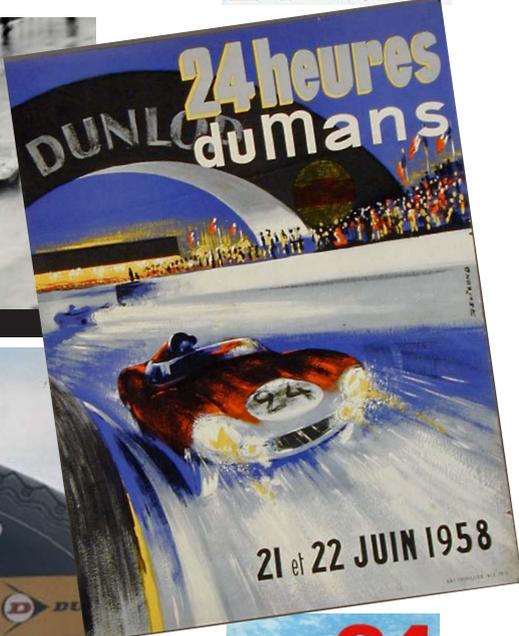
Le Mans però sopravvive, cambia, si evolve. La tradizionale data di giugno, dopo la prima edizione di maggio conoscerà un solo scivolamento a settembre nel '68, a causa della rivolta studentesca. Il circuito, che nel 1929 e nel '32 era già stato "amputato" per evitare la pericolosa curva di Pontlieu, sarà modificato altre volte, per l'esattezza tredici. In alcuni casi in maniera decisiva. Nel '55, dopo la tragedia, per allargare la zona dei box, poi nel '68, con una nuova "esse" prima delle tribune. Nel '72, per rendere più lento il tratto che ricorda Arnage e Maison Blanche, teatro di altri drammatici incidenti. E ancora nell'86, per ammorbidire la terribile curva Dunlop (dove morì Luciano Bianchi nelle pre-prove del '69) e



13-14 giugno 2009



La Ford GT40 vincitrice nel 1966



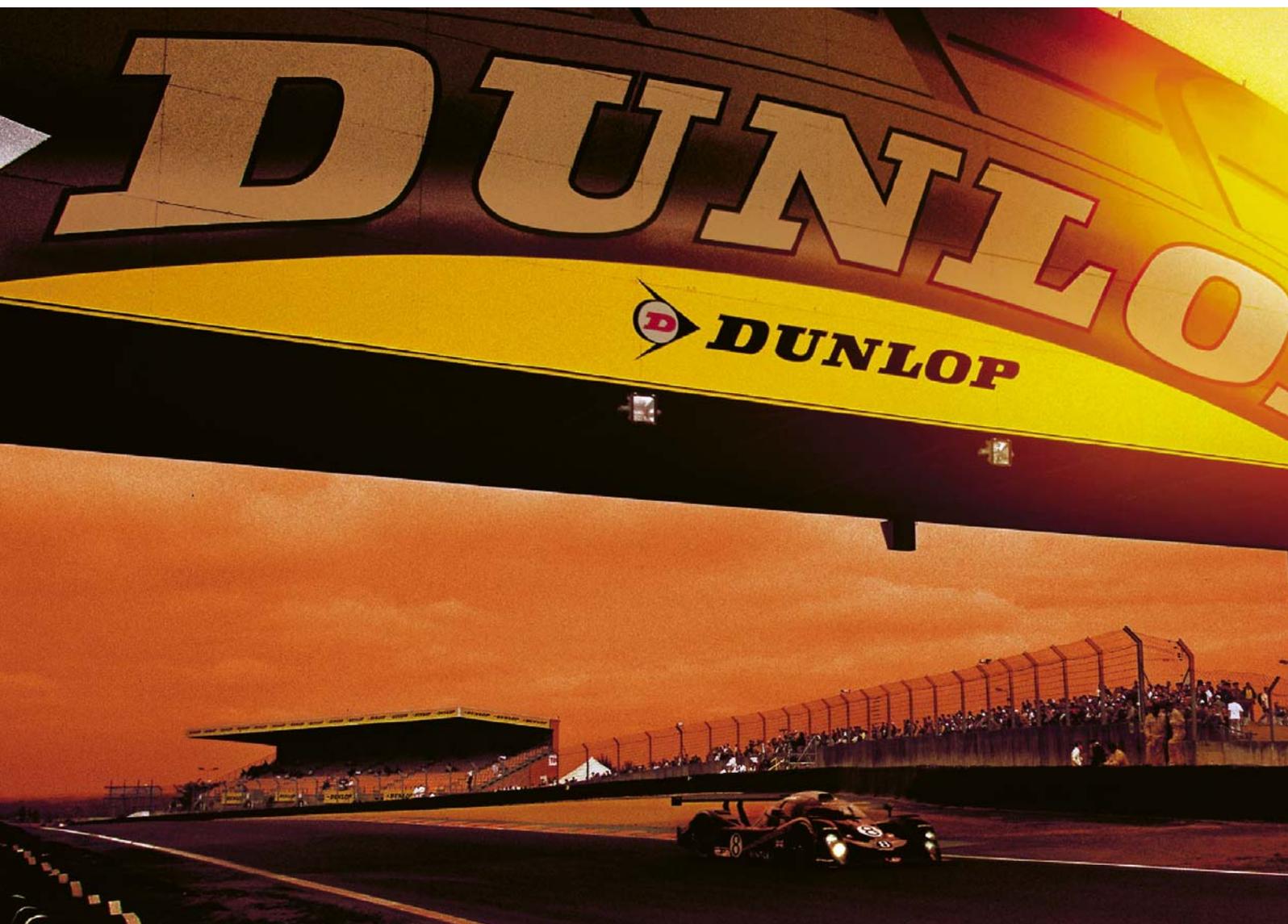
La Porsche e Steve McQueen: due leggende sulla Sarthe



nel '90, quando la Fia impose di spezzare la "Ligne Droite" di 6 chilometri filati dell'Hunaudières, dove le macchine ormai toccavano i 400 chilometri all'ora, con le due chicane Motorola e Michelin. Proprio all'inizio dell'Hunaudières, si era ucciso nell'86 Jo Gartner con la sua Porsche 962C in un tratto buio e senza spettatori. Nel 1970 venne abbandonata - per un anno a favore di uno start da fermo (immortalato dal famoso film "Le Mans" interpretato da Steve McQueen), poi per uno lanciato modello Indianapolis - la tradizionale partenza che imponeva ai piloti di schierarsi in piedi sulla sinistra della griglia e, all'abbassarsi della bandiera a scacchi, di sprintare verso le macchine parcheggiate sulla destra e partire avviando freneticamente i motori in un pericolosissimo baillamme. Frenesia che contagiava tutti i piloti. Tranne uno: Jacky Ickx, altra leggenda assoluta di Le Mans, che nel 1969, da debuttante, decise di camminare flemmaticamente (e polemicamente) verso l'abitacolo, e di allacciarsi tranquillamente le cinture nel mezzo dell'agitazione generale. Vinse lui, con la mitica Ford GT40, in testa dall'inizio alla fine, e la partenza cambiò. Ickx a Le Mans era destinato a vincere altre cinque volte, l'ultima nell'82, prima con Ford e poi con Porsche (nel '76 con il primo motore "turbo"), spesso in coppia con Derek Bell, guadagnandosi anche la cittadinanza onoraria. Nel '72 e nel '73 fu il turno di una coppia di stelle, quella formata da Henri Pescarolo, il recordman di presenze sulla Sarthe (33!) e Graham Hill, il grande campione di F1. Gli anni '80 furono dominati dalle neonate vetture Gruppo C, figlie dell'austerità e della smania di controllare i consumi; nei '90 fecero scalpore le vittorie della Mazda 787B a motore rotante, poi della Peugeot. Il terzo millennio è stato invece finora letteralmente dominato dalla Audi, che vince ininterrottamente dal 2000 (con l'eccezione del 2003, quando a trionfare, con Capello, fu comunque la Bentley, altro marchio del gruppo Volkswagen) e che negli ultimi tre anni ha portato al successo per la prima volta a Le Mans un motore Diesel grazie al genio di Ulrich Baretzky, il capo reparto motori del marchio di Ingolstadt. Insieme a Pirro, a Capello, a Biela e a McNish l'eroe di questo ultimo decennio, l'ultimo per ora di una storia che si avvia a diventare centenaria, è sicuramente Tom Kristensen, il fuoriclasse danese che con 8 vittorie ha stabilito il nuovo record per un pilota sul circuito più famoso, terribile e amato del mondo.

Speciale
Le Mans 2009

La curiosità



La gomma del... Ponte

Se amate Le Mans, se siete stati a Le Mans - ma anche se avete visto almeno una volta nella vita una foto di Le Mans - non potete dimenticarvi del Ponte.

“Il” ponte per eccellenza, il ponte Dunlop. Per la 24 Ore è quello che il suo “collega” di Brooklyn è per New York: un marchio inconfondibile, una parte irrinunciabile della skyline della pista.

Nacque nel 1924, l'anno dopo la prima edizione della 24 Ore. Più che un ponte, allora, era una passerella in metallo che serviva ai - pochi - spettatori per attraversare la pista e spostarsi dalla tribuna principale ai

chioschi che vendevano le tradizionali “frites”, le patatine fritte. Presto però l’“avenue Dunlop”, come era stata ribattezzata, iniziò a invecchiare, e alla Dunlop ebbero il colpo di genio, decidendo di sostituirla con una replica del suo pneumatico più famoso, il Dunlop Fort. Una leggenda era nata. Peccato che la Guerra Mondiale abbia distrutto ogni testimonianza di quel primo, vero, mitico ponte. Nel corso degli anni '30 Le Mans decise di abolire passerelle e pubblicità, e quindi fu necessario attendere il 1952 - il divieto sulle reclame cadde in realtà nel '48 - per vedere la terza edizione del

ponte Dunlop, questa volta lungo 18 metri, accogliere il trionfo di Lange e Riess su Mercedes-Benz.

Con gli anni '60, il boom economico, l'evolversi delle strategie di comunicazioni anche la “passerelle” si adeguò ai tempi. Dunlop, l'anno del trionfo di Scarfiotti e Bandini sulla Ferrari, il 1963, decise di sostituire l'immagine del modello “Fort” con lo “SP Sécurité”. Nei decenni successivi la struttura, ormai diventata uno dei luoghi di “scatto” preferito dai fotografi, è andata sempre più ampliandosi. Già dal 1978, ad esempio, il ponte Dunlop, allungato a 50 metri, alto 13

13-14 giugno 2009

Le 34 vittorie Dunlop sulla Sarthe

1924	John F. Duff/Frank Clément	Bentley 3-Litre
1925	Gérard de Courcelles/André Rossignol	Lorraine-Dietrich B3-6
1926	Robert Bloch/André Rossignol	Lorraine-Dietrich B3-6
1927	J. Dudley Benjafield/Sammy Davis	Bentley 3 Litre 'Old Number 7'
1928	Woolf Barnato/Bernard Rubin	Bentley 4.5
1929	Woolf Barnato/Tim Birkin	Bentley Speed Six
1930	Woolf Barnato/Glen Kidston	Bentley Speed Six
1931	Lord Howe (Earl Howe)/Tim Birkin	Alfa Romeo 8C 2300
1935	Johnny Hindmarsh/Luis Fontès	Lagonda M45 Rapide/Meadows
1937	Jean-Pierre Wimille/Robert Benoist	Bugatti T 57 G "Tank"
1938	Eugene Chaboud/Jean Trémoulet	Delahaye 135 CS
1939	Jean-Pierre Wimille/Pierre Veyron	Bugatti T 57 C "Tank"
1950	Louis Rosier/Jean-Louis Rosier	Talbot Lago T 26C GS
1951	Peter Walker/Peter Whitehead	Jaguar XK 120 C
1953	Tony Rolt/Duncan Hamilton	Jaguar XK 120 C
1955	Mike Hawthorn/Ivor Bueb	Jaguar D-Type
1956	Ron Flockhart/Ninian Sanderson	Jaguar D-Type
1957	Ron Flockhart/Ivor Bueb	Jaguar D-Type
1960	Olivier Gendebien/Paul Frère	Ferrari 250 TR/60
1961	Olivier Gendebien/Phil Hill	Ferrari 250 TRI/61
1962	Olivier Gendebien/Phil Hill	Ferrari 330 TRI/LM Experimental
1963	Ludovico Scarfiotti/Lorenzo Bandini	Ferrari 250 P
1964	Jean Guichet/Nino Vaccarella	Ferrari 275 P
1977	Jacky Ickx/Jürgen Barth/Hurley Haywood	Porsche 936/77
1979	Klaus Ludwig/Whittington/Whittington	Porsche 935 K3
1981	Jacky Ickx/Derek Bell	Porsche 936/81
1982	Jacky Ickx/Derek Bell	Porsche 956
1983	Vern Schuppan/Hurley Haywood/AI Holbert	Porsche 956
1984	Henri Pescarolo/Klaus Ludwig	Porsche 956
1985	Klaus Ludwig/Paolo Barilla/John Winter	Porsche 956 B
1986	Derek Bell/Hans-Joachim Stuck/AI Holbert	Porsche 962 C
1987	Hans-Joachim Stuck/Derek Bell/AI Holbert	Porsche 962 C
1988	Jan Lammers/Johnny Dumfries/Andy Wallace	Jaguar XJR-9 LM
1991	Volker Weidler/Bertrand Gachot/Johnny Herbert	Mazda 787 B



Nelle foto due viste in epoche diverse del ponte Dunlop a Le Mans



e pesante 70 tonnellate - un "mostro" rispetto al primo timido ponticello - poteva ospitare ben 1350 spettatori, e resistere a raffiche di vento da 200 km/h. L'ultimo ritocco risale al 1992, dopo che nel 1988 proprio il ponte di Le Mans era stato scelto dalla Dunlop per celebrare il proprio centenario.

Una presenza che ormai fa parte della storia stessa della gara più famosa del mondo, immortalata in mille riprese e anche nel famoso film dedicato alla 24 Heures da Steve McQueen nel 1971. Tanto che per tutti gli appassionati di endurance la Dunlop ormai è diventata.... la gomma del Ponte.



Il marchio Dunlop, è legato alla 24 Ore più famosa del mondo anche per il legame indissolubile che da sempre contraddistingue l'equipaggiamento degli pneumatici ai concorrenti in gara. Un connubio che ha portato allo straordinario record di 34 successi sulle 76 edizioni fin qui disputate. Nella foto la Mazda 787 vincitrice nel 1991

Speciale
Le Mans 2009

I numeri



Piloti più vittoriosi

8	Tom KRISTENSEN (DNK)
6	Jacky ICKX (BEL)
5	Derek BELL (GBR)
	Frank BIELA (DEU)
	Emanuele PIRRO (ITA)
4	Yannick DALMAS (FRA)
	Olivier GENDEBIEN (BEL)
	Henri PESCAROLO (FRA)
3	Woolf BARNATO (GBR)
	Rinaldo CAPELLO (ITA)
	Luigi CHINETTI (ITA)
	Hurley HAYWOOD (USA)
	Phil HILL (USA)
	Al HOLBERT (USA)
	Klaus LUDWIG (DEU)
	Marco WERNER (DEU)

Marche più vincenti

16	PORSCHE
9	FERRARI
8	AUDI
7	JAGUAR
6	BENTLEY
4	ALFA ROMEO e FORD
3	MATRA
2	BUGATTI, LORRAINE e PEUGEOT

Pneumatici più vincenti

34	DUNLOP
17	MICHELIN
14	GOODYEAR
5	ENGLEBERT
3	FIRESTONE
1	PIRELLI, CONTINENTAL E AVON

Maggiori velocità

405 km/h	1988	WM-Peugeot P88
400 km/h	1989	Sauber Mercedes C9
391 km/h	1988	Porsche 962 C
381 km/h	1987	WM-Peugeot P87
374 km/h	1986	Porsche 956
372 km/h	1985	Porsche 962 e Cougar
367 km/h	1978	Alpine
363 km/h	1983	VW
363 km/h	1979	Porsche 936
359 km/h	1971	Ferrari
356 km/h	1981	Porsche 936
355 km/h	1982	Porsche
354 km/h	1993	Porsche 962 C
351 km/h	1980	VW
349 km/h	1992	Peugeot 905
348 km/h	1991	Sauber Mercedes C11
345 km/h	1977	Alpine
344 km/h	2007	Audi R10 TDI

Record sul giro in prova

1985	Stuck	Porsche 962	3'14"80 (251,815 km/h)
1988	Stuck	Porsche 962	3'15"64 (250,164 km/h)
1971	Rodriguez	Porsche 917	3'13"90 (250,069 km/h)
1989	Schlesser	Sauber C9	3'15"04 (249,826 km/h)
1983	Ickx	Porsche 956	3'16"56 (249,560 km/h)
1984	Wollek	Lancia LC3	3'17"11 (248,864 km/h)
1986	Mass	Porsche 962	3'15"99 (248,486 km/h)
2008	Sarrazin	Peugeot 908	3'18"51 (247,160 km/h)

Record sul giro in gara

2008	Sarrazin	Peugeot 908	3'19"39 (245,612 km/h)
1971	Oliver	Porsche 917	3'18"4 (244,387 km/h)
1989	Ferté	Jaguar XJR9	3'21"27 (242,093 km/h)
1970	Elford	Porsche 917	3'21"00 (241,235 km/h)
1988	Stuck	Porsche 962	3'22"50 (240,622 km/h)
1985	Ickx	Porsche 962	3'25"10 (239,169 km/h)
1967	Andretti	Ford GT40	3'23"60 (238,014 km/h)

I tempi sul giro sono stati ordinati
in base alla media oraria stabilita

I record mitici e come batterli...

● Il giro di pista più veloce della storia della 24 Ore di Le Mans è stato realizzato da Hans Joachim Stuck nel 1985 con una Porsche 962 ad una media di 251,815 km/h durante le prove di qualifica.

Per migliorarlo, oggi bisognerebbe fare un giro con un tempo inferiore a 3'14"843.

● Il giro più veloce in gara (3'19"39) è stato segnato nel 2008 da Stéphane Sarrazin a bordo di una Peugeot 908 HDi, alla media di 245,612 km/h.

Il precedente apparteneva a Jackie Oliver che lo aveva stabilito nel 1971 a bordo di una Porsche 917 LH, alla media di 244,387 km/h.

● Il maggior numero di giri percorsi in 24 ore appartiene alla Porsche 917 vittoriosa nel 1971 con Marko/Van Lennep. I due percorsero 396 giri alla media di 222,304 km/h. Per un totale di 5335,313 km.

Per migliorarlo, oggi bisognerebbe percorrere più di 392 giri.



Nell'ultima edizione del 2008, vinta dall'Audi R10 di Capello/Kristensen/McNish (sopra), sono stati percorsi 381 giri alla media di 216,300 km/h.

IMPERDIBILE!

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

Carlo Coscia
Stefano Semeraro

Dindo Capello

Il mestiere
di vincere

Dindo Capello. Il mestiere di vincere

Coscia - Semeraro

 Pendragon
INPAGINA

 Pendragon

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







Scoop

Turismo da budget cap

di Dario Sala

Come il BTCC che le ha ufficializzate pochi giorni fa, anche il WTCC si appresta ad introdurre una riduzione dei costi che dovrebbe attuarsi fin dalla prossima stagione. Al momento si tratta di proposte fatte dalla FIA e contenute in una lettera confidenziale spedita ai responsabili delle squadre, ma Italiaracing è in grado di anticiparle in **ESCLUSIVA**. I settori toccati sono praticamente tutti. Gomme, motori, test, personale, acquisizione dati, format delle gare, numero degli eventi e via di questo passo. Un insieme che porterebbe ad un risparmio valutato in oltre mezzo milione di euro all'anno per squadra. Ripetiamo al momento sono solo proposte che in alcuni casi ricalcano quanto avviene già in F.1 e che dovranno essere approvate. Alcune attuabili subito altre che potrebbero andare in vigore nel 2010 altre ancora che dovranno essere modificate quando il nuovo regolamento con i nuovi motori turbo da 1,6 litri entrerà in vigore. In ogni caso se tutto sarà approvato, il WTCC andrà incontro ad una mezza rivoluzione così come accaduto per la F.1. Magari difficile da accettare visto l'impovertimento di certi aspetti, ma sicuramente più in linea con i tempi attuali e con la linea scelta da Max Mosley.

segue a pag 6

**Marcello Lotti
e Max Mosley
a colloquio. Facile
immaginare il tema
della discussione...**

GOMME

Viene proposta l'abolizione delle termocoperte. Si risparmia corrente, ma in questo modo le trazioni posteriori potrebbero avere un leggero vantaggio nei primi chilometri visto che le scaldano meglio. La FIA chiede la riduzione del numero di gomme nuove per il weekend di gara e la limitazione per i set usati nei test privati. Togliere un treno di gomme nuove significa risparmiare circa 1.200 euro a macchina. Risparmi ulteriori ci sarebbero limitandole nei test. In questo modo il vantaggio che le Case ufficiali acquisiscono proprio nei test, si ridurrebbe. Si vorrebbe poi rivedere il regolamento sulle gomme da bagnato che ad oggi devono per forza essere nuove.

MOTORI

Si vorrebbe aumentare la vita dei motori. Oggi può essere cambiato ogni due eventi. La Federazione vorrebbe alzare tale limite a quattro appuntamenti o come in F.1 dare un numero massimo di motori all'anno. In questo caso dovrebbero essere tre. Questo significherebbe dover studiare propulsori a più lunga durata, ma riducendo il tempo in pista le cose non dovrebbero essere complicate. Si pensa anche ad un jolly. Sempre sui motori si chiede di poter usare la benzina della pompa, ovviamente questo dovrà essere specificato nell'appalto per il 2010.

PERSONALE E LAVORO SULLE MACCHINE

La FIA vorrebbe limitare a quattro il numero di persone che possono lavorare su ogni singola vettura, riducendole poi a tre l'anno successivo. Idea che porterebbe ad un risparmio, ma che si scontra con la necessità di intervenire tempestivamente fra gara uno e gara due qualora la macchina sia fortemente danneggiata. Come in F.1, si chiede di mettere le auto in parco chiuso al sabato sera per ritirarle un'ora prima dell'inizio della prima corsa.

RACCOLTA DATI

Si vuole ridurre il numero di sensori. Questo porterebbe di conseguenza ad un'elettronica meno sofisticata con la possibilità di usare anche meno personale. Ma attenzione, meno parametri sotto controllo potrebbe comportare la difficoltà nel tenere sotto controllo eventuali furbi.

FORMAT

Rimozione del test del venerdì nei circuiti nuovi, della prima sessione di prove libere e del warm up. Diminuzione del numero di eventi. In più viene chiesto che la prima gara si svolga in Europa ovvero dove hanno sede tutti i team. Questo significherebbe avere più tempo a disposizione per la pausa invernale, avere meno ore di lavoro da parte del personale. Le trasferte extraeuropee possono essere fatte più avanti nella stagione.

TEST

I test verranno contingentati. La proposta è quella che ogni team possa prenotare un massimo di cinque giornate nella pausa invernale, magari condividendoli con altre squadre. In questo modo, visti i quattro costruttori, una squadra farebbe al massimo venti giorni di test. Con tutte le macchine in pista, le prove collettive risulterebbero sicuramente più interessanti rispetto ad ora dove la maggior parte delle squadre gira da sola. Divieto di fare test durante la stagione di gara. Il rischio che si corre è che i team passino più tempo ai banchi dinamici che simulano le condizioni della pista. In questo modo non ci sarebbero grandi risparmi.

Meno personale



Meno gomme



SCOOP



Le proposte FIA per il 2010

Abolizione delle termocoperte

Meno gomme nuove nel weekend di gara

Meno set di gomme per i test

Aumentare la vita dei motori

Ridurre a 4 il personale per macchina

Elettronica meno sofisticata

Cancellare il test del venerdì nei weekend di gara

Meno appuntamenti in calendario

Prima prova 2010 in Europa

Limitato numero di test invernali



Meno gare

Martin Bartek
"papà" del programma Ford GT
del FIA GT





Love story

di Leopoldo Canetoli

A prima vista, con cuffie e radio in cintura, lo scambiaresti per un team manager inglese, o ben che vada nordico. Statura imponente, sorriso sempre pronto, Martin Bartek in realtà ha cittadinanza svizzera, anche se il cognome tradisce origini polacche. La cosa divertente è che questo ragazzone dalle spalle larghe (è stato un campione di nuoto, oltre che di sci) ha scoperto l'automobilismo da corsa non più di cinque anni fa. Ha cominciato con una Porsche, poi è passato a un'altra Porsche un po' più cattiva, ha fatto qualche gara, e ha capito subito che non era una carriera in banca che lo attraeva, ma il mondo delle corse. Caso strano, qualcuno cercava di rilanciare un programma basato sulle Ford GT, peraltro non più in produzione negli Stati Uniti. Martin, folgorato dalla bellezza delle linee di questa vettura, non ci ha pensato due volte ed ha rilevato il programma, lanciando così la Matech Concepts che si sarebbe occupata delle Ford da competizione: "All'inizio ho fatto una bella fatica a convincere gli americani – ci confessa Bartek – loro non ne volevano proprio sapere. Poi alla fine, quando si sono resi conto della bontà del nostro progetto, hanno acconsentito a dare il loro nome. Ma non mi regalano niente, mi fanno solo un piccolo sconto quando acquisto da loro telai e motori". Strana e bella storia quella di giovane e brillante manager, che ha svolto un sacco di attività soprattutto bancarie, parla correntemente cinque lingue e si interessa di tutto nella sua squadra, dalla tecnica al marketing fino all'organizzazione in pista. Anche se, da manager intelligente, si è contornato di una efficiente e attraente segretaria, un PR multilingue ungherese, e recentemente anche di un direttore sportivo con grande esperienza nel settore che risponde al nome di Raphael Calafell, che avevamo già conosciuto con questo incarico al

team Vitaphone e ancora prima nel mondo delle monoposto, dalla F3 alla GP2. All'inizio la Matech ha cominciato riportando in pista le Mustang FR500C in GT4 e queste "muscle car" si sono dimostrate subito competitive. Ma allo stesso tempo portava avanti il progetto Ford GT in modo da poter schierare queste berlinette in GT3.

"Alla Ford non ne volevano sapere, e nemmeno a Ratel piaceva che io facessi contemporaneamente le Mustang e le Ford GT. Poi il fascino della berlinetta, replica fedele delle plurivittoriose GT 40 a Le Mans, ci ha coinvolto e ci siamo tuffati su questo prodotto. Come è noto le Ford GT sono state prodotte sino a qualche anno fa negli USA e dalla catena di montaggio Ford ne sono uscite qualche migliaio. Noi siamo partiti dal telaio in alluminio, che acquistiamo direttamente dalla fabbrica, e poi il resto lo montiamo noi nella nostra factory di Mayen, a due passi dal Nurburgring. Perché in Germania? Perché lì attorno c'è tutta una serie di fornitori in grado di aiutarci nei particolari, e perché ho una mentalità molto tedesca...". Ormai di Ford GT, tra le stradali e quelle in versione GT3, la Matech ne ha costruite diverse per i vari campionati: FIA GT, tedesco e brasiliano.

"Ne ha comprata una anche Nelson Piquet, e si dice felicissimo. Ci corre nel campionato locale. Io ne ho una stradale e la uso quotidianamente per i miei spostamenti tra la Svizzera, dove ho base e uffici a Ginevra, e la Germania. La trovo una vettura formidabile e credo non ce ne sia un'altra con lo stesso appeal, almeno a quanto sento dire quando passo tra la gente". Di vittorie ne sono già venute a iosa, fino alla conquista l'anno scorso del titolo per team appunto con la GT3. Vittoria che ha spinto Bartek al grande passo: "Alle prove di inizio stagione al Paul Ricard abbiamo presentato la nuova Ford GT1, la vettura che stiamo preparando per il Mon-

diale 2010. Una grande impresa per un piccolo team come il nostro. Siamo partiti dalla base già molto buona della GT3 utilizzando lo stesso motore, il Ford V8 Cammer da 5,5 litri, dal quale, con un diverso impianto di aspirazione a 8 farfalle abbiamo spremuto altri 50 cavalli. Ora ne ha circa 600 con 640 Nm di coppia per un peso della vettura di 1200 chili. Molti, pochi? E' chiaro che dobbiamo ancora lavorarci sopra per ottenere il massimo". Interessante a questo punto il parere di Thomas Biagi, che l'ha guidata nelle prime due prove del FIA GT di quest'anno: "La macchina ha un grosso potenziale, la trovo già ben bilanciata, molto piacevole da guidare. Il motore secondo me ha le caratteristiche della serie, poco corsaiolo: dovrebbe essere più rabbioso, con ancora più coppia, più veloce a salire di giri. Lo abbiamo notato anche dalla telemetria, la macchina manca ancora di velocità massima, anche se io sono contento dei miglioramenti, visto che ad Adria, quando sono tornato in pista, giravo negli stessi tempi dei migliori". Due sono per il momento le GT1, già a norma 2010, schierate quest'anno nel campionato, che servono soprattutto per collaudare la vettura e prepararla al meglio per la prossima stagione, una ufficiale della Matech e una seconda già venduta al team belga VDS: costo della vettura 495 mila euro. Per il momento il confronto con la Nissan GTR, che si è vista solo a Silverstone, è stato positivo. Thomas Mutsch, pilota di fiducia di Bartek, e Thomas Biagi, che era stato scelto per i primi collaudi (ma al momento non si sa se continuerà visto che la squadra sta cercando piloti con budget adeguati) hanno fatto un grande lavoro. Ma ancora molto ci sarà da fare. Nel frattempo accontentiamoci di vedere sfracciare in pista questo splendido bolide, che ci riporta direttamente agli anni Sessanta.



Maassen attaccato da Garofalo.

Passa lo straniero

Vittorie di Cioci-Perazzini e Cruz Martins-Maassen, in testa al campionato, nelle due corse della seconda prova del campionato GT Italia a Magione. Nella prima gara Cioci-Perazzini hanno preceduto Kemenater-Mugelli (Ferrari F430-Playteam) e Cressoni-Pavoni (Ferrari F430-Edilicris). Al via era Maassen (Porsche 997-Autorlando) a prendere la testa della gara davanti a Cioci, Cressoni e Cirò (Ferrari F430-Advanced Engineering) che guadagnava una posizione su Kemenater, mentre nella GT Cup Bontempelli, settimo assoluto, precedeva De Lorenzi (Porsche 997-GDL) e La Mazza (Ferrari F 430-Kessel Racing). Al settimo passaggio Cirò si ritirava per la rottura del semiasse, mentre al giro successivo l'Audi di Cappello era costretta ad una fermata ai box per un problema alla centralina. Dalla ottava posizione di partenza, intanto, risaliva Caffi (Porsche 997-Autorlando) portandosi in quinta piazza. Con Maassen in testa per meno di un secondo su Cioci, e più staccati Cressoni, Kemenater e Caffi, si apriva la finestra sui cambi pilota che favorivano i portacolori della Megadrive. Perazzini, infatti, si portava al comando scavalcando Cruz Martins, subentrato a Maassen, sfruttando la penalizza-

zione di 30 secondi per le due vittorie di Vallelunga dell'equipaggio dell'Autorlando. Alle spalle del pilota veronese si portava, così, Pavoni, succeduto a Cressoni, mentre in terza posizione saliva Mugelli davanti a Cruz Martins. Anche nella GT3 cambiava il leader di classe, con Borghi che prendeva il comando dopo che Livio doveva scontare la penalizzazione ai box, mentre Piccini faceva sua la terza posizione. Al 28° passaggio Borghi aveva la meglio su Fratti e si portava in quinta posizione. Aguas (Ferrari F430-Advanced Engineering) invece, si esibiva in una buona rimonta salendo fino alla settima piazza alle spalle di Fratti che riusciva a passare alla quarantesima tornata. Nel frattempo Castellaneta doveva rientrare ai box per sostituire una gomma abbandonando così l'ottava posizione, mentre al comando Perazzini allungava su Pavoni e Mugelli. Sotto alla bandiera a scacchi le posizioni non cambiavano e il due volte campione italiano andava a cogliere la sua prima vittoria stagionale davanti a Pavoni. Ma il colpo di scena arrivava ancora una volta nel post gara quando il portacolori dell'Edilicris veniva di nuovo penalizzato, dopo i due precedenti di Vallelunga, per l'errata procedura del cambio

pilota, retrocedendo in terza posizione e consegnando a Mugelli il secondo gradino del podio. Quarto era Cruz Martins che concludeva davanti a Borghi, primo della GT3, Aguas, Livio, secondo della GT3, Caffi, e Piccini (Lamborghini Gallardo-Mik Corse) terzo della GT3.

Gara 2

Si è decisa nelle fasi finali la gara più combattuta dell'intero weekend, quando Garofano, al comando con un vantaggio di oltre 16 secondi su Maassen, ha dovuto cedere all'attacco del pilota tedesco che andava a vincere in coppia con Cruz Martins la classe GT2 per la terza volta nella stagione. La vittoria è stata comunque ampiamente meritata dai portacolori dell'Autorlando che dominavano i primi giri con un veloce Cruz Martins, partito dalla pole. Alle sue spalle si inseriva Aguas seguito da Pavoni, che al secondo giro andava in testa coda perdendo quattro posizioni, mentre nella GT3 Livio, ottavo assoluto e primo di classe, precedeva il suo compagno di squadra Earle, Borghi e Sanna. Alle spalle dei due battistrada si inserivano Castellaneta, Perazzini, Cerrai e Mugelli che iniziavano un acceso duello per la terza posizio-



L'ordine di arrivo di gara 1, sabato 6 giugno 2009

1. Cioci-Perazzini (Ferrari 430) 49'25.258; 2. Kemenater-Mugelli (Ferrari F430-Playteam) 8.77; 3. Cressoni-Pavoni (Ferrari F430-Edilcris) 10.43; 4. Maassen-Cruz Martins (Porsche 997-Autorlando) 29.78; 5. De Lorenzi-Borghi (Porsche 997-GDL) 49.28; 6. Garofano-Aguas (Ferrari F430-Advanced Engineering) 51.93; 7. Bontempelli-Livio (Ferrari F430-Kessel Racing) 1'08.87; 8. Caffi-Fratti (Porsche 997-Autorlando) 1'12.10; 9. Geri-Piccini (Lamborghini Gallardo-Mik Corse) 1 giro; 10. Formilli Fendi-Castellaneta (Porsche 997-Autorlando) 1 giro.

L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 7 giugno 2009

1. Cruz Martins-Maassen (Porsche 997) 49'30.49; 2. Garofano-Aguas (Ferrari F 430) a 5.36; 3. Cirò-Cerri a 1869; 4. Cioci-Perazzini (Ferrari F 430) a 19.37; 5. Kemenater-Mugelli (Ferrari F 430) a 28.71; 6. Caffi-Fratti (Porsche 997) a 55.81; 7. Formilli Fendi-Castellaneta (Porsche 997) a 1'01.08; 8. De Lorenzi-Borghi (Porsche 997) a 1'14.01; 9. Capello-Sanna (Audi A 8 LMS) a 1 giro; 10. Grassotto-Baso (Lamborghini Gallardo) a 2 giri

Il campionato GT2

1. Cruz Martins e Maassen 53 punti; 3. Mugelli e Kemenater 37; 5. Aguas e Garofano 35; 7. Cressoni e Pavoni 30

Il campionato GT3

1. Borghi e De Lorenzi 45 punti; 3. Livio e Bontempelli 42; 5. Capello e Sanna 35; 7. Grassotto e Baso 30

ne. Ad avere la meglio era il pilota veronese che scavalcava Castellaneta, mentre Cerri, in bagarre, perdeva tre posizioni. In testa, intanto, al 10° passaggio Aguas passava Cruz Martins allungando subito con decisione. Anche la GT3 cambiava leader dopo lo stop di Livio per noie alla trasmissione, lasciando il primo posto di classe ad Earle che precedeva Borghi e Moncada (Corvette-Scuderia 22). Con Aguas al comando su Cruz Martins e Perazzini, arrivavano i cambi pilota che confermavano le prime due posizioni per Garofano e Maassen. In terza piazza, invece, saliva Cressoni che, però, dopo due giri doveva rientrare ai box per una foratura, mentre nella GT Cup Borghi prendeva la leadership davanti a La Mazza, che si ritirava poco dopo per noie meccaniche, e Capello.

La gara, però, si riapriva negli ultimi nove minuti. Cioci, infatti, scavalcava Kemenater e si portava al quarto posto in scia di Cirò, Garofano andava in testa coda dilapidando tutto il suo vantaggio su Maassen, mentre Capello dechappava una gomma ed era costretto ad una sosta ai box. Con il pilota tedesco ormai incollato ai tubi di scarico del portacolori dell'Advanced Engineering, la gara si infiammava all'ultimo giro grazie al deciso sorpasso al tornantino del pilota dell'Autorlando, che andava a conquistare una insperata vittoria davanti a Garofano e Cirò, bravo a resistere nelle ultime tornate agli attacchi di Cioci. Quinto concludeva Kemenater precedendo Caffi, Formilli Fendi e De Lorenzi, primo della classe GT3 davanti a Capello e Grassotto.

Cioci-Perazzini



De Lorenzi 1° in GT3 gara 1





Stewart, una vittoria c

di Marco Cortesi
Photo 4

Arriva finalmente a Pocono, dopo una lunga serie di secondi posti e la vittoria nell'All-Star Race, il primo successo valido per il campionato di Tony Stewart da pilota e team manager. L'impresa era riuscita per l'ultima volta nel 1998, a Ricky Rudd. Decisiva per il risultato la scelta di non fermarsi ai box negli ultimi 41 giri, e la seguente fase di risparmio di carburante, portata a termine con successo dall'ex campione

IndyCar. In seconda posizione ha concluso Carl Edwards, penalizzato anche dalla piazzola box più arretrata, mentre David Reutimann ha centrato la terza posizione, mettendosi ancora una volta in luce come un potenziale pretendente al top. Alti e bassi nel finale per Jeff Gordon. Il pilota Hendrick è infatti rimasto molto più a lungo degli altri in pista in occasione dell'ultima sosta, rischiando di andare a vincere a causa di un leggero acquazzone. Con la fine della pioggia, la sosta ritardata lo ha poi spe-

redito a fondo gruppo, permettendogli però di riagganciare il quarto posto grazie al fatto di poter contare su qualche giro in più di tolleranza con il carburante. Penalizzato dalla situazione-carburante è stato Jimmie Johnson, rimasto a secco e costretto a concludere in settima posizione. La top-5 è stata chiusa da Ryan Newman, bravo a recuperare dopo un inconveniente tecnico, mentre Marcos Ambrose ha centrato il sesto posto, confermando i progressi del team di Michael Waltrip.

Buon finale per Juan Pablo Montoya, bravo a recuperare un giro di distacco e ad installarsi in ottava posizione. Tra gli ex formuisti ha ben figurato anche Sam Hornish, decimo, mentre tra i più penalizzati è risultato Denny Hamlin, afflitto da problemi di pressione dell'olio sin dal primo giro. Grazie al successo conquistato, Stewart rafforza la propria posizione di leadership in classifica davanti al quasi compagno (il team Stewart/Haas è una "dipendenza" Hendrick) Gordon.



Tony Stewart
leader di campionato

he vale doppio

L'ordine di arrivo, domenica 7 giugno 2009

- 1 - Tony Stewart (Chevy) - Stewart/Haas - 200
- 2 - Carl Edwards (Ford) - Roush - 200
- 3 - David Reutimann (Toyota) - Waltrip - 200
- 4 - Jeff Gordon (Chevy) - Hendrick - 200
- 5 - Ryan Newman (Chevy) - Stewart/Haas - 200
- 6 - Marcos Ambrose (Toyota) - Waltrip/JTG - 200
- 7 - Jimmie Johnson (Chevy) - Hendrick - 200
- 8 - Juan Pablo Montoya (Chevy) - DEI/Ganassi - 200
- 9 - Jeff Burton (Chevy) - Childress - 200
- 10 - Sam Hornish Jr. (Ford) - Penske - 200
- 11 - Greg Biffle (Ford) - Roush - 200
- 12 - Clint Bowyer (Chevy) - Childress - 200
- 13 - Jamie McMurray (Ford) - Roush - 200
- 14 - Casey Mears (Chevy) - Childress - 200
- 15 - Kasey Kahne (Dodge) - RPM - 200
- 16 - Matt Kenseth (Ford) - Roush - 200
- 17 - Michael Waltrip (Toyota) - Waltrip - 200
- 18 - Martin Truex Jr. (Chevy) - DEI/Ganassi - 200
- 19 - Mark Martin (Chevy) - Hendrick - 200
- 20 - Reed Sorenson (Dodge) - RPM - 200
- 21 - Brian Vickers (Toyota) - Red Bull - 200
- 22 - Kyle Busch (Toyota) - Gibbs - 200
- 23 - Joey Logano (Toyota) - Gibbs - 200
- 24 - Kevin Harvick (Chevy) - Childress - 200
- 25 - Elliott Sadler (Dodge) - RPM - 200
- 26 - David Ragan (Ford) - Roush - 200
- 27 - Dale Earnhardt Jr. (Chevy) - Hendrick - 200
- 28 - Bobby Labonte (Ford) - HOF - 200
- 29 - Paul Menard (Ford) - Yates - 200
- 30 - A J Allmendinger (Dodge) - RPM - 199
- 31 - Robby Gordon (Toyota) - Gordon - 199
- 32 - Scott Speed (Toyota) - Red Bull - 199
- 33 - Regan Smith (Chevy) - Furniture Row - 198
- 34 - David Stremme (Dodge) - Penske - 198
- 35 - John Andretti (Chevy) - Front Row - 198
- 36 - Dexter Bean (Toyota) - Bean - 196
- 37 - Kurt Busch (Toyota) - Penske - 182
- 38 - Denny Hamlin (Toyota) - Gibbs - 178
- 39 - Sterling Marlin (Dodge) - Phoenix - 56
- 40 - Dave Blaney (Toyota) - Prism - 37
- 41 - Joe Nemechek (Toyota) - Nemco - 36
- 42 - David Gilliland (Chevy) - TRG - 34
- 43 - Patrick Carpentier (Toyota) - Baldwin - 32

Il campionato

1. Stewart 1853; 2. Gordon 1807; 3. Johnson 1789; 4. Kurt Busch 1762; 5. Newman 1680; 6. Kyle Busck 1634; 7. Hamlin 1640; 8. Kenseth 1625; 9. Biffle 1618; 10. Burton 1587.

MOMENTO CLOU

La pioggia che era caduta in occasione dell'ultima sosta cessa di colpo. La gara non è più a rischio e Jeff Gordon, che era rimasto fuori dai pit cercando il colpo gobbo, deve rientrare ai box



Angelelli sfida Pruett-Rojas

Marco Cortesi

Hanno gli stessi punti in classifica, e sono primi. Pruett-Rojas e Angelelli-Frisselle hanno raggiunto quota 140 e si dividono il primato in una sfida che coinvolge anche i costruttori Riley e Dallara e i motoristi Lexus e Ford. Cambia il vento per Scott Pruett e Memo Rojas: il duo di casa Ganassi Racing ha finalmente conquistato la prima vittoria del 2009 a Watkins Glen, in occasione della sei ore disputata sulla configurazione più lunga del tracciato di New York. Pruett e Rojas hanno spadroneggiato per 142 del 188 giri in programma. La prima posizione in classifica è condivisa con Max Angelelli e Brian Frisselle, secondi in gara a bordo della Dallara-Ford Suntrust. Il pilota italiano ha sferrato il proprio attacco a 28 giri dal termine nei confronti della Riley motorizzata Porsche del team Penske con Bernhard e Dumas, a podio dopo una qualifica difficile. Al quarto e quinto posto si sono classificate le vetture del team Shank con Patterson-Negri quarti e Pew-Valiante. Sesta la prima vettura del team Brumos, quella del decano Hurlley Haywood, di Joao Barbosa e di JC France. Giornata problematica per Alex Gurney e Jon Fogarty, ex leader della classifica ed allineatisi in prima fila con i vincitori. Ad una lunga sosta per problemi di assetto era seguito un recupero prodigioso per riportarsi a pieni giri. Sfortunatamente, la Riley-Pontiac del team Stallings ha terminato la propria gara a due ore dalla conclusione a causa di un contatto con David Donohue che, ironicamente, condivideva la prima piazza in campionato. In classe GT, il successo è andato alla coppia Porsche Keen-Werner, andati anche a conquistare la vetta del campionato, davanti al duo di casa Pontiac composto da Collins ed Edwards. A fine gara, Haywood, che proprio a Watkins Glen vinse 40 anni fa la 6 Ore nel proprio raggruppamento, ha annunciato l'addio alle corse.



L'ordine di arrivo, sabato 6 giugno 2009

- 1 - Pruett/Rojas (Lexus Riley) - Ganassi - 188 giri 6:04:33.598
- 2 - Angelelli/Frisselle (Ford Dallara) - SunTrust - 0.154
- 3 - Dumas/Berhand (Porsche Riley) - Penske - 1.598
- 4 - Pew/Valiante (Ford Riley) - Shank - 5.008
- 5 - Negri/Patterson (Ford Riley) - Shank - 11.936
- 6 - Barbosa/France (Porsche Riley) - Brumos - 17975
- 7 - Bouchut/Tucker (BMW Riley) - Brumos - 2 Laps
- 8 - Lester/Manning (BMW Riley) - Orbit - 2 Laps
- 9 - Jonsson/Zonta (Ford Lola) - Krohn - 2 Laps
- 10 - Forest/Taylor/Taylor (Pontiac Riley) - Beyer - 2 Laps
- 11 - Frisselle/Wilkins/Junqueira (Ford Riley) - AIM - 5 Laps
- 12 - Dalziel/De Quesada/James (BMW Riley) - Alegra - 8 Laps
- 13 - Dallembach/Schramm (Pontiac Riley) - RVO - 10 Laps



Sopra il podio
di Watkins Glen.
A sinistra,
la Dallara di
Angelelli-Frisselle,
a destra, la
Lexus Riley di
Pruett-Rojas



Il tiro a segno di C

di Marco Cortesi

Meritava Ryan Briscoe, ha vinto Helio Castroneves. Le corse, lo sport, è così. Non sempre il traguardo lo taglia per primo il più meritevole. Briscoe ha condotto il gruppo sull'ovale di Fort Worth per 160 dei 228 giri in programma, ma non è bastato. Aveva anche un vantaggio notevole sugli inseguitori, annullato da una "gialla" uscita per ripulire la pista da detriti tra la curva 1 e la 2 al 150° giro. Briscoe alla ripartenza ha tenuto la prima posizione finché Anthony Foyt in uscita dalla curva 2 è entrato in testacoda attraversando la pista e centrando il muro interno. Nessun danno per il pilota americano, tanti per la Dallara gestita dalla famiglia. Il gruppone è allora entrato ai box per l'ultimo pit-stop. La piazzola di Briscoe non era nella posizione migliore, davanti aveva Scott Dixon e il compagno Castroneves. L'australiano è stato il primo a fermarsi, ma nella ripartenza ha dovuto sterzare per evitare la crew al lavoro sulla monoposto di Dixon perdendo tempo prezioso, mentre Castroneves si è catapultato in avanti con la pista libera, essendo la sua l'ultima piazzola della pit-lane. Una volta in testa, il vincitore della 500 Miglia di Indianapolis non ha mollato la presa andandosi a prendere la vittoria nella prova texana. Briscoe non aveva lo spunto per replicare al compagno di squadra e al termine della corsa non ha nascosto la propria frustrazione per avere perso una gara che aveva in pugno al pit-stop. Terzo posto per Dixon che ha preceduto Marco Andretti, finalmente brillante. Il nipote del mitico Mario ha conquistato la quarta piazza dopo un bel duello nei giri finali con Danica Patrick e grazie a un guizzo su Dario Franchitti. Lo scozzese, partito dalla pole, ha condotto per i primi 12 giri, salvo poi cedere a Briscoe il comando della corsa. La gara è filata via liscia, con poche interruzioni. Unico incidente, al 1° giro quando Viso si è girato in uscita della curva 2 coinvolgendo in un incidente piuttosto violento Graham Rahal e Milka Duno.



Castroneves



L'ordine di arrivo, sabato 6 giugno 2009

- 1 - Helio Castroneves - Penske - 228 giri 1.55"16"167
- 2 - Ryan Briscoe - Penske - 0"390
- 3 - Scott Dixon - Ganassi - 2"246
- 4 - Marco Andretti - Andretti/Green - 4"374
- 5 - Dario Franchitti - Ganassi - 4"769
- 6 - Danica Patrick - Andretti/Green - 5"298
- 7 - Dan Wheldon - Panther - 7"620
- 8 - Tony Kanaan - Andretti/Green - 8"500
- 9 - Ed Carpenter - Vision - 18"708
- 10 - Mario Moraes - KV - 1 giro
- 11 - Robert Doornbos - Newman/Haas - 1 giro
- 12 - Raphael Matos - Luczo Dragon - 2 giri
- 13 - Tomas Scheckter - Dreyer&Reinbold - 2 giri
- 14 - Alex Tagliani - Conquest - 3 giri
- 15 - Justin Wilson - Coyne - 3 giri
- 16 - Ryan Hunter Reay - Vision - 3 giri
- 17 - Sarah Fisher - Fisher - 6 giri
- 18 - Jacques Lazier - 3G - 18 giri
- 19 - Mike Conway - Dreyer&Reinbold - 43 giri

Ritirati

- 170° giro - Anthony Foyt
- 153° giro - Hideki Mutoh
- 1° giro - Graham Rahal
- 1° giro - Milka Duno
- 1° giro - Ernesto Viso

Il campionato

- 1. Briscoe 199; 2. Dixon 196; 3. Franchitti 188; 4. Castroneves 186; 5. Patrick 167; 6. Wheldon 152; 7. Kanaan 146; 8. Andretti 141; 9. Rahal 126; 10. Hunter Reay 116.

MOMENTO CLOU

Al 175° giro Foyt sbatte ed esce la gialla. Tutti entrano ai box per l'ultimo rifornimento. Briscoe è al comando seguito da Castroneves e Dixon. terminate le operazioni del pit-stop, è il brasiliano a emergere per primo dalla pit-lane. Castroneves non verrà più passato da Briscoe



di Massimo Costa

Compirà 25 anni il prossimo 8 settembre Vitaly Petrov, ragazzo in arrivo dalla Russia, precisamente dalla città di Vyborg, che dopo tanti e tanti chilometri e categorie disputate, sta vivendo i giorni migliori della sua carriera agonistica. La bella vittoria di Istanbul, prima stagionale, terza in Main Series, è arrivata nel momento giusto, quando cioè il suo compagno e rivale Romain Grosjean si è ritirato per noie alla batteria dopo essere già finito fuori dalla zona punti per un errore nelle prime curve dopo il via. Dunque Petrov, che non appartiene a programmi junior come quello Lukoil, ma ha sempre fatto tutto da solo, con il proprio management, è secondo in campionato a 2 sole lunghezze dal leader Grosjean. Se tanto mi da tanto, è lecito pensare che Petrov è veramente pronto per il grande salto in F.1 nel 2010. Ha buoni appoggi economici, è un ottimo pilota che si è formato col tempo ma ora commette raramente errori, e soprattutto è russo, cosa che potrebbe rappresentare un colpo mediatico interessante per l'intero movimento. Che proprio questo fine settimana ha visto uno sponsor russo apparire sulla Renault. Petrov ha guidato molto bene a Istanbul, cogliendo l'attimo fuggente regalatogli dalla coppia Hulkenberg-Filippi, in lotta per il primo posto. Andati larghi all'ultima curva, Petrov si è buttato nel varco superando entrambi in un colpo solo, è salito in prima posizione e se ne è andato. Ancora una volta, la Dallara del Barwa Addax ha dimostrato di essere la miglio-

re come passo in gara. Tre successi su tre nelle corse lunghe (Grosjean a Barcellona e Monte Carlo) lo confermano. Per questo il leader del campionato Grosjean dovrebbe guardarsi allo specchio per l'errore commesso. Che segue quello di gara 2 a Monaco. Partito bene dalla seconda fila, Grosjean si è posizionato secondo dietro a Hulkenberg e davanti a Filippi. Non ha voluto attendere il momento propizio per superare il tedesco della ART, sfruttando magari la scia nei rettilinei posti nel tratto finale. Ha iniziato a puntare Hulkenberg in ogni curva finendo con il perdere la corda e ritrovarsi terzo superato da un attento Filippi. Grosjean non ha capito che stava rischiando oltre il dovuto, ha voluto subito replicare a Filippi che lo ha portato sulla parte sporca della pista. Il pilota del Barwa Addax ha perso aderenza e il controllo della sua Dallara (il comunicato stampa del team parla di contatto, ma non c'è stato...) finendo nella via di fuga e uscendo dalla zona punti. Dopo di che, Grosjean ha disputato una gara anonima attorno alla decima piazza fino al ritiro. Un giorno capirà che per diventare campioni serve pazienza oltre al talento, che non gli manca. Istanbul ha visto sul podio due italiani. Filippi che ha corso benissimo, non risparmiandosi nei primissimi giri con Grosjean e Hulkenberg poi gestendo al meglio la vettura fino al traguardo, e Davide Valsecchi finalmente lucido come si deve e pulito nella guida. L'italiano della Super Nova aveva bisogno di un podio per ritrovare freschezza mentale dopo l'erroraccio di Monte Car-

lo. Ha rischiato un po' con Hulkenberg, ma ha trovato un avversario leale, ma il capolavoro vero lo ha fatto in qualifica permettendosi di partire in prima fila. Valsecchi in qualifica non è ancora brillante, ma in gara se azzecca la giornata giusta sa compiere miracoli. Bravo nei sorpassi, è stato perfettamente assistito dalla sua monoposto gestita dal team Durango (e dire che c'era qualcuno a Monte Carlo che voleva fargli cambiare squadra creando solo inutili tensioni) e anche come strategia hanno azzeccato tutto, seppur con un po' di fortuna. Il rientro quando la safety-car è apparsa in pista, è stato tempestivo e rapido il cambio gomme che ha permesso a Valsecchi di guadagnare un paio di posizioni. Due italiani sul podio quindi. Speriamo che sia l'inizio di un'abitudine e non un regalo occasionale. Gli altri italiani: Davide Rigon ancora una volta ha svolto un buon lavoro chiudendo in lotta per la decima piazza, Edoardo Mortara ha subito commesso un errore poi si è reso protagonista di un contatto con Giacomo Ricci e infine è stato speronato da Dani Clos. Tra coloro che dovevano essere i protagonisti del campionato, Lucas Di Grassi dopo una difficile qualifica ha fallito l'obiettivo punti. Infine una nota per Alberto Valerio, quarto con la monoposto del Piquet GP. Il brasiliano ha forse offerto la miglior gara della sua carriera. Tanti sorpassi, determinazione e, soprattutto, nessun errore, che è sempre stata la sua caratteristica. Valerio ha anche messo in ombra il suo compagno Roldan Rodriguez.



Petrov nel

Filippi e Valsecchi sul podio con il vincitore Petrov



La cronaca Giro dopo giro

Hulkenberg si muove bene dalla pole, Filippi ha una esitazione dalla prima fila e viene passato da Grosjean, ma resiste a Petrov. Grosjean vuole subito liberarsi di Hulkenberg, però commette un errore e Filippi lo infila. Lo svizzero cerca una replica, ma va largo e perde sette posizioni. Al 1° giro: Hulkenberg, Filippi, Petrov, Parente, Zuber, Villa, Grosjean, Valsecchi, Rodriguez, Maldonado. Petrov resiste a Parente, Mortara taglia una curva, Kobayashi tampona Perez e entrambi si ritirano. Nel 2° giro, Filippi e Hulkenberg percorrono appaiati le ultime tre curve lente, l'italiano passa il tedesco che correttamente non lo chiude troppo. I due però, sono larghi nella curva che immette sul rettilineo dei box e Petrov li supera di slancio salendo in prima posizione. Hulkenberg è superato anche da Zuber. Al 3° giro: Petrov, Filippi, Zuber, Hulkenberg, Villa, Parente, Valsecchi, Rodriguez, Grosjean, Valerio. Al 5° passaggio, Herck va in testacoda e si pianta in mezzo alla pista. Parente si sbarazza di Villa e va all'attacco di Hulkenberg mentre Petrov inizia a tenere un ritmo di gara impressionante guadagnando 7-8 decimi al giro su Filippi. Di Grassi al 7° giro anticipa il pit-stop, ma i meccanici hanno problemi con una gomma. D'Ambrosio (18°) si ritira. 11° passaggio: Petrov con 6"6 su Filippi, Zuber, Hulkenberg, Parente, Villa, Valsecchi, Rodriguez, Valerio, Grosjean. Rigon è 13°, Ricci 15°, Mortara 16°. Nel corso del 13° giro, gran duello Hulkenberg-Parente, col tedesco che vince il primo round.

Al 14° giro, Hulkenberg e Villa vanno al pit, i meccanici ART sono lenti e lo spagnolo esce dalla corsia box davanti al tedesco. Ricci (17°) si ritira nella ghiaia dopo un contatto con Mortara. Al 15° passaggio, al pit Filippi e Zuber con l'italiano che riesce a tenere il secondo posto per un soffio sull'austriaco. La bella gara di Parente finisce con un doppio testacoda alla curva 8. Entra la safety-car e Petrov che aveva 17" di vantaggio entra in pitlane come tutti gli altri che ancora non avevano cambiato le gomme. Si ritira intanto Razia. La situazione al giro 18: Petrov, Filippi, Zuber, Valsecchi brillante quarto grazie a un ottimo pit, Villa, Hulkenberg, Valerio, Van der Garde, Grosjean, Rodriguez. Rigon è 12°, Mortara 15°. Panciatici si ferma col motore rotto. Con in pista la safety-car, Filippi e Zuber rischiano per due volte di entrare in contatto. Si riparte, non cambiano le prime posizioni, ma dietro Clos (un weekend disastroso il suo) sperona Mortara il quale a sua volta stava superando Chandhok. Petrov riallunga su Filippi, Zuber non tiene il passo dell'italiano e deve guardarsi da Valsecchi. Il pilota della Durango va all'attacco di Zuber e lo passa nel corso del 23° giro, prima della parte mista finale. Al 25° giro: Petrov con 3"9 su Filippi, 6"4 su Valsecchi poi Zuber, Villa, Valerio, Hulkenberg, Van der Garde, Grosjean, Maldonado. Rigon è 11°. Grosjean alla curva otto deve rallentare improvvisamente e fermarsi per noie tecniche. Rigon rosicchia un'altra posizione. Le prime tre posizioni sembrano ormai congelate, la

bagarre si accende per la quinta piazza con Valerio che passa Villa, lo spagnolo tenta una risposta, ma sbaglia tutto e viene passato da Hulkenberg, Van der Garde e Maldonado. Valerio è scatenato e va a prendere anche Zuber per la quarta piazza. L'austriaco della FMSI viene superato anche da Hulkenberg. Intanto Petrov vede staccarsi lo specchietto destro! Zuber ha un problema ad una gomma che si sgonfia lentamente e viene raggiunto anche dalla coppia Van der Garde-Maldonado. La battaglia è furiosa, Zuber deve cedere mentre Maldonado passa l'olandese. Vince Petrov davanti a Filippi e Valsecchi poi Valerio al suo migliore risultato in GP2, Hulkenberg, Maldonado, Van der Garde e Villa che classificandosi ottavo partirà dalla pole in gara 2. Di Grassi è nono, Zuber decimo mentre Rigon è 11° avendo perso qualcosa nella bagarre finale.



Week-end disastroso per Grosjean



In alto, Luca Filippi.
Sotto, Davide Rigon
autore di una buona prova



Giacomo Ricci



Valsecchi supera Zuber



MOMENTO CLOU

2° giro: Filippi attacca Hulkenberg nelle tre corvette finali, le percorrono affiancati, ma all'imbocco del rettilineo di arrivo girano larghi. Petrov, terzo, coglie l'occasione e li supera entrambi rendendosi poi irreperibile

L'ordine di arrivo di gara 1, sabato 6 giugno 2009

- 1 - Vitaly Petrov - Barwa Addax - 34 giri 57'57"260
- 2 - Luca Filippi - Super Nova - 6"563
- 3 - Davide Valsecchi - Durango - 7"155
- 4 - Alberto Valerio - Piquet GP - 19"649
- 5 - Nico Hulkenberg - ART - 19"948
- 6 - Pastor Maldonado - ART - 23"967
- 7 - Javier Villa - Super Nova - 27"011
- 8 - Lucas Di Grassi - Racing Engineering - 28"508
- 9 - Andreas Zuber - FMSI - 28"835
- 10 - Davide Rigon - Trident - 29"312
- 11 - Diego Nunes - iSport - 29"712
- 12 - Dani Clos - Racing Engineering - 31"849
- 13 - Karun Chandhok - Ocean - 34"559
- 14 - Ricardo Teixeira - Trident - 39"001
- 15 - Giedo Van der Garde - iSport - 50"216 *

Ritirati

- 26° giro - Roldan Rodriguez
- 25° giro - Romain Grosjean
- 20° giro - Edoardo Mortara
- 18° giro - Nelson Panciatici
- 15° giro - Alvaro Parente
- 14° giro - Giacomo Ricci
- 13° giro - Luiz Razia
- 7° giro - Jerome D'Ambrosio
- 4° giro - Michael Herck
- 2° giro - Kamui Kobayashi
- 2° giro - Sergio Perez

* indica la penalizzazione di 25"



Lucas Di Grassi

A Lucas... va Di Grassi

di Massimo Costa

Lucas Di Grassi e la Racing Engineering tornano alla vittoria nella seconda gara della GP2 a Istanbul. Un successo certamente dettato dalla fortuna. Il brasiliano pareva disperso questo weekend, il nono posto in gara 1 lo confermava, ma la GP2 riserva sempre sorprese e qualche chance in più. Così è accaduto che la penalizzazione a Giedo Van der Garde (settimo nella corsa del sabato) abbia promosso in ottava posizione Di Grassi e quindi in pole per gara 2. Incredibile. L'ex pilota della RDD non ha avuto difficoltà nel precedere Javier Villa in partenza ed ha sempre tenuto saldamente il comando della corsa. Alla vigilia della stagione, Di Grassi lo avevamo considerato come il principale rivale di Romain Grosjean alla conquista del titolo, ma il team di Alfonso D'Orleans ha vissuto un pessimo avvio di stagione, con la monoposto giallorossa che non riesce più ad essere quella brillante del 2008. Chissà che questa vittoria arrivata dal cielo non ribalti la situazione in seno al team spagnolo. Villa si è ricordato che un paio di anni fa era il mago della prima fila "fasulla" di gara 2, ed ha portato un altro bel 2° posto al team Super

Nova. Sul terzo gradino del podio è salito Vitaly Petrov. Il russo ha vissuto un fine settimana bestiale. Primo in gara 1, terzo in gara 2 partendo ottavo. E' così che si vincono i campionati. Petrov è ora in testa alla classifica generale sovvertendo ogni pronostico. Romain Grosjean è andato nel pallone ancora una volta.

Partito ultimo dopo la penalità ricevuta al termine della main race per avere superato la safety-car (ed era già stato graziato in qualifica per le bandiere gialle...), Grosjean ha recuperato fino al 12° posto, ma poi nei duelli si è dovuto arrendere prima ad Alvaro Parente poi a Diego Nunes. Da come viene trattato in pista dai suoi rivali, lo svizzero-francese non sembra essere molto amato. Non è una novità. Non lo era già lo scorso anno, pare non lo fosse neanche in F.3 Euro Series... Il sorpasso con minaccia ricevuto

da Nunes è sintomatico. C'era molta attesa per gli italiani Luca Filippi e Davide Valsecchi, grandi protagonisti in gara 1 essendo giunti secondo e terzo. Ma il sogno di rividerli nuovamente lassù, e c'erano tutte le carte in regola perché la scena si ripetesse, si è frantumata dopo 100 metri quando Filippi superando in partenza Valsecchi (scattato male) si è spostato in anticipo verso sinistra urtandolo. Risultato: Valsecchi senza controllo è finito contro il povero Zuber, Filippi si è trovato con la ruota posteriore sinistra distrutta. Il migliore italiano al traguardo è così risultato Davide Rigon che ha disputato la sua consueta bella gara classificandosi ottavo, ma fuori dalla zona punti. Il veneto della Trident sta maturando velocemente in GP2 e riesce a portare indenne la vettura al traguardo nelle posizioni di vertice. L'impressione però, è che non osi più di tanto, per evitare sciocchi errori e compromettere i piazzamenti che per lui sono importantissimi. Comprensibile considerando che questo inizio di stagione è stato mentalmente complicato, ogni gara poteva essere l'ultima. Se avrà la certezza di poter proseguire nel campionato GP2, sicuramente Rigon si sbloccherà e potrà attaccare come sa fare.



L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 7 giugno 2009

- 1 - Lucas Di Grassi - Racing Engineering - 23 giri 37'17"075
- 2 - Javier Villa - Super Nova - 3"853
- 3 - Vitaly Petrov - Barwa Addax - 5"351
- 4 - Nico Hulkenberg - ART - 8"991
- 5 - Pastor Maldonado - ART - 10"426
- 6 - Alberto Valerio - Piquet GP - 11"197
- 7 - Dani Clos - Racing Engineering - 16"281
- 8 - Davide Rigon - Trident - 20"066
- 9 - Edoardo Mortara - Arden - 24"368
- 10 - Alvaro Parente - Ocean - 24"6
- 11 - Diego Nunes - iSport - 28"6
- 12 - Romain Grosjean - Barwa Addax - 32"7
- 13 - Giedo Van der Garde - iSport - 34"6
- 14 - Karun Chandhok - Ocean - 35"4
- 15 - Jerome D'Ambrosio - Dams - 40"0
- 16 - Sergio Perez - Arden - 41"1
- 17 - Roldan Rodriguez - Piquet GP - 42"3
- 18 - Ricardo Teixeira - Trident - 52"2
- 19 - Andreas Zuber - FMSI - 1'02"3
- 20 - Luiz Razia - FMSI - 1'37"7
- 21 - Kamui Kobayashi - Dams - 4 giri

Giro più veloce: Lucas Di Grassi 1'36"725

Ritirati

- 18° giro - Luca Filippi
- 14° giro - Giacomo Ricci
- 12° giro - Nelson Panciatici
- 3° giro - Michael Herck
- 0 giri - Davide Valsecchi

Il campionato

- 1. Petrov 33; 2. Grosjean 31; 3. D'Ambrosio 18; 4. Maldonado, Hulkenberg 17; 6. Di Grassi 16; 7. Filippi 13; 8. Mortara 10; 9. Zuber 8; 10. Villa 7; 11. Valsecchi, Valerio 6; 13. Van der Garde 5; 14. Kobayashi 3; 15. Chandhok 2.



La cronaca Giro dopo giro

Al via del giro di ricognizione, Chandhok non parte. Lo farà poco dopo. In partenza, Di Grassi (che il destino fortunato ha portato in pole) scatta meglio di Villa, Filippi e Petrov dalla quarta fila hanno un avvio migliore di Valsecchi in terza. Filippi affianca da destra il pilota della Durango, poi si sposta verso sinistra, Petrov fa lo stesso, ma in maniera minore, dall'altra parte. Valsecchi si trova chiuso a sandwich e non può far nulla se non colpire Filippi e poi senza controllo piomba su Zuber facendolo girare. Filippi con la gomma posteriore forata deve fermarsi al box. Si ferma anche Panciatici per noie al motore. Inizio di gara terribile per la Durango. Di Grassi tiene con decisione il comando con 2"9 su Villa poi Maldonado, Petrov, Hulkenberg, Valerio, Clos, Rigon, Mortara, Nunes. Al 3° giro, Petrov

supera Maldonado. Parente (11°) si difende da Grosjean poi attacca con successo Nunes per la decima piazza. Maldonado viene passato anche da Hulkenberg. Filippi al 13° giro rientra ai box. La situazione: Di Grassi, Villa a 3"1, Petrov a 4"6, Hulkenberg a 8"8, Maldonado a 10"1 poi Valerio, Clos, Rigon, Mortara, Parente. Ai box Kobayashi per problemi tecnici. Grosjean riesce a superare Nunes ed è 11°, ma per agganciare la zona punti deve raggiungere il 6° posto. Nunes però non ci sta e replica con durezza a Grosjean, che non gode di rispetto tra i suoi colleghi. Nelle prime posizioni, nulla cambia, l'unico possibile duello riguarda Mortara e Parente per la nona piazza. Intanto si ritira anche Ricci. Perez (15°) tenta un sorpasso a Chandhok, ma arriva lungo alla prima curva. D'Ambrosio sale 16° passando Rodriguez. Vince Di Grassi su Villa e Petrov, Rigon è ottavo mentre Mortara difende con i denti il nono posto dagli attacchi di Parente.

MOMENTO CLOU

Il dopo gara 1, quando i commissari sportivi hanno penalizzato Van der Garde di 25" per avere superato la safety-car. L'olandese si era piazzato 7° ed è sceso in classifica proiettando Di Grassi dal 9° all'8° posto, quindi in pole per gara 2...



Filippo al box dopo l'incidente del primo giro

TRAVIS

un uomo da A1

La A1 Grand Prix sta entrando nel consueto letargo estivo. John Travis, il progettista della monoposto realizzata in collaborazione con la Ferrari, ha voluto spiegare i segreti della realizzazione di tale vettura e come si è sviluppata la stagione 2008/2009.

Che cosa pensa della monoposto e del suo comportamento nella scorsa stagione?

“Sono molto soddisfatto. È stato un obiettivo difficile da raggiungere per i numerosi vincoli da rispettare sulle monoposto; dovevamo mantenere un buon livello agonistico, la competitività e far gareggiare tutte le vetture assieme, mantenendo i valori imposti dalla filosofia della serie. L'altra cosa interessante sono stati i tempi registrati: rispetto alla monoposto usata precedentemente, tanto le vetture più veloci quanto le più lente hanno migliorato i loro tempi di circa 2 secondi. Tutti sono stati colpiti dal fatto che la nuova macchina sia non solo più sviluppata dal punto di vista tecnologico, ma anche più potente. Eravamo convinti che i migliori piloti si sarebbero staccati dal gruppo, lasciando indietro gli avversari meno competitivi, ma non è stato così: penso che questo sia un gran risultato. Il merito va a due fattori: in primis, la monoposto “Powered by Ferrari” risulta facile da settare, è munita di un pacchetto aerodinamico molto sofisticato e lo staff A1GP ha messo a disposizione dei team molte informazioni per garantire loro lo stesso supporto tecnologico; inoltre, le squadre hanno ottenuto buoni risultati con piloti che le hanno guidate molto bene”.

Crede che la regola che ha concesso l'accesso per tutti i team alle informazioni sul

giro più veloce abbia ridotto il vantaggio tecnologico di qualche squadra?

“Questa novità ha dimostrato che nulla è impossibile per gli altri corridori: se lui fa queste cose perché non posso farlo io, si chiedono. Credo sia stata davvero una buona idea”.

Come hanno accolto la nuova vettura i piloti provenienti dalla F.1 e da altre categorie?

“Credo siano stati sorpresi dall'aderenza, dai freni in carbonio e in generale dal livello della monoposto. Probabilmente è come stare in una F.1 di 4 o 5 anni fa, credo che la percepiscano così. Gli pneumatici si sono dimostrati di ottima qualità e molto aderenti. In alcune tappe, come a Sepang, non abbiamo avuto la giusta miscela, ma il problema sarà risolto dal prossimo anno. In generale, la vettura è piaciuta ai ragazzi”.

Vedendo il tracciato di Portimao, Neel Jani disse che le macchine non avrebbero potuto stare vicino abbastanza per effettuare sorpassi, ma la gara ha dimostrato il contrario. E' stata una sorpresa o era un dato prevedibile?

“Il design dell'alettone anteriore, il bilanciamento, il grip aerodinamico e meccanico delle monoposto seguono una giusta filosofia. Se guardiamo al numero dei sorpassi effettuati nelle corse dell'A1GP e la vicinanza tra le vetture in gara, è tutto superiore a ciò che la F.1 ha fatto. Credo che abbiamo la ricetta giusta.

C'è feeling aerodinamico tra l'ala anteriore e quella posteriore della vettura?

“Le ali posteriori sono ciò che sono e lascia-

no una scia turbolenta. Abbiamo lavorato molto nella Champ Car su questo e, quando lavoravo per Penske, abbiamo studiato sul tracciato gli effetti di questa scia turbolenta e di quanto possa incidere. Il concept dell'ala anteriore è stato sviluppato partendo dal fatto che esiste questa scia, e quindi occorre non perderne l'effetto. La macchina reagisce bene, producendo il 50% dell'aderenza con l'effetto dell'ala anteriore. Ecco perché ritengo di aver realizzato un buon sistema aerodinamico”.

Il Powerboost ha facilitato i sorpassi e cambiato totalmente l'andamento delle qualifiche. Che cosa apprezza di questo dispositivo?

“Il Powerboost è stato la chiave del successo in molte gare. La cosa che mi piace del suo utilizzo in qualifica è che anche un pilota poco esperto, facendone uso, possa registrare uno dei migliori tempi. Poi c'è l'aspetto strategico, sul quando usare il Powerboost: nelle qualifiche della Sprint o della Feature Race. Questa decisione può cambiare radicalmente la griglia di partenza. E' molto interessante assistere da spettatore e questo fa una grande differenza per la nostra serie.

Che cosa significa per lei e per l'A1GP aver lavorato al fianco della Ferrari, esperienza che ha dato accesso a informazioni che, probabilmente, sarebbero negate a una serie normale o a un costruttore?

“Lavorare con la Ferrari è stata una grande opportunità. Hanno una grande tradizione e dalla collaborazione con questo marchio abbiamo ottenuto molte informazioni. È stata un'esperienza unica lavorare con Rory

La vita di una monoposto è di 3-4 anni, dal momento che le regole sulla sicurezza cambiano continuamente, la tecnologia progredisce e la percezione che il pubblico ha di una vettura muta nel tempo”



Byrne, che ha fatto da tramite tra Bognor Regjs, dove sono i responsabili della costruzione, e Maranello, dove sono i responsabili del motore. Collaborare per realizzare una monoposto e un motore per una formula è stata una grande sfida. Inoltre, quando abbiamo avuto bisogno di qualche informazione in più dalla Ferrari, non ce l'hanno mai negata, sono stati di grande aiuto. Il motore è stato sviluppato per le future vetture a 8 cilindri: in questo senso siamo stati pionieri di questa tecnologia prima che la si utilizzasse nelle Ferrari. Ritengo che ciò sia stato importante anche per loro perché l'A1GP ha corso usando un qualcosa con il quale guideranno i suoi clienti.

Che cosa pensa dell'affidabilità della macchina?

"Abbiamo fatto un sacco di test senza riscontrare gravi problemi. Abbiamo percorso oltre 7.000 km e la test car si è dimostrata robusta. Ci aspettavamo di incontrare maggiori complicazioni, considerando che abbiamo avuto a che fare con ben 25 monoposto e questo comporta un'enorme dispendio di tempo e denaro. Fortunatamente, le cose sono andate nel migliore dei modi. Le noie allo sterzo accusate da Jeroen Bleekemolen durante la prova di Zandvoort erano dovute alla pioggia torrenziale, un diluvio che non rientra nei problemi di affidabilità perché è stato un fatto naturale".

Cosa pensa dei vari problemi riscontrati durante la stagione? Pensa di averli affrontati e risolti in modo soddisfacente?

"Abbiamo un gruppo di ragazzi molto competenti che hanno saputo affrontare tempestivamente ogni singolo problema, accertandosi che gli stessi inconvenienti non capitassero anche alle altre vetture. La cosa interessante è che quando hai 25 monoposto e piloti diversi hai a che fare con una grande varietà di difficoltà".

Le macchine hanno bisogno di manutenzione nei mesi estivi?

"Abbiamo un programma di manutenzione estiva nel quale ci assicuriamo che tutte le vetture siano omologate agli standard più recenti, perché quando viaggi per tutto il mondo non è facile farlo e le squadre hanno a disposizione un chilometraggio limitato. Per accertarci che ogni macchina rispetti gli stessi standard, la manutenzione con-

siste in un checkup generale delle componenti e nella verifica che tutti i valori siano identici nelle varie monoposto, in vista del primo test della stagione a Silverstone".

Quali sono i programmi per gli aggiornamenti delle vetture a breve e lungo termine? Verranno introdotte delle migliorie?

"Apporteremo alle vetture piccole modifiche, per incrementare il livello delle prestazioni partendo dallo stato attuale. Svilupperemo alcuni aspetti degli pneumatici".

Cambierete il look della monoposto? Incrementerete la velocità media o di punta della vettura?

"Forse ridurremo il livello di aderenza per avere una migliore velocità di punta. Risponderemo meglio a questi interrogativi durante i test".

Un altro particolare testato accuratamente è la sicurezza delle auto. Le vetture hanno assorbito bene gli urti frontali con le barriere limitando i rischi per i corridori.

"Questo è un tributo alla FIA, gli standard per i test di omologazione sono stati una dura sfida. È facile quando hai un budget illimitato e puoi adoperare una gran quantità di materiali esotici, ma la situazione è più complicata se devi conciliare costi contenuti e sicurezza; penso che abbiamo fatto un buon lavoro. Le macchine si sono comportate esattamente come è avvenuto nei crash test".

Per quanto tempo vedremo questa macchina?

"Sarà l'A1GP a decidere quanto tenere questa vettura. Secondo me la vita di una monoposto è di 3-4 anni, dal momento che le regole sulla sicurezza cambiano continuamente, la tecnologia progredisce e la percezione che il pubblico ha di una vettura muta nel tempo".

L'ha soddisfatta seguire la nascita della nuova monoposto?

"È sempre una grande soddisfazione potervi assistere. Ci sono davvero poche aziende in cui si può progettare, costruire e vedere il prodotto finito in sei mesi. Il mondo delle corse automobilistiche è forse l'ultima industria in cui ciò accade e questo ci lusinga. Nell'industria aeronautica è diverso: per un aereo ci sono dai 10 ai 12 anni di

gestazione mentre in questo caso parliamo di 6 mesi. Abbiamo vissuto un gran fermento; ho seguito molte vetture e sono stato nel settore 30 anni, ma la costruzione della monoposto A1GP realizzata in tempi rapidissimi, ha decretato il successo di un piccolo gruppo di persone".

Quanta velocità supplementare si può ricavare da questa vettura con i nuovi standard?

"Le monoposto andranno un po' più forte, ma l'incremento di tempi sui giri migliorerà con lo sviluppo delle gomme, il cambio delle mescole e la loro realizzazione. Le squadre possono apportare modifiche, sviluppandole gradualmente. Ci saranno sempre piloti e team che interpreteranno il settaggio della vettura meglio di altri, incrementandone le prestazioni, ma questo fa parte dell'evoluzione naturale. Dobbiamo dare credito a questi piloti che, nella stagione appena conclusa, hanno lavorato molto seriamente. Far parte del nostro staff è come suonare in un'orchestra: io sono come il direttore e mi trovo di fronte ai musicisti, ma senza questi ragazzi non potremmo suonare buona musica".

Press A1 Grand Prix



"Apporteremo alle vetture piccole modifiche, per incrementare il livello delle prestazioni partendo dallo stato attuale. Svilupperemo alcuni aspetti degli pneumatici"



Sopra, Piscopo portacolori del team Italia, sotto momenti concitati a Brands Hatch. In basso a sinistra, Travis a colloquio con gli ingegneri della monoposto. In basso a destra, la Ferrari A1 in galleria del vento



superleagueformula.com

Fallo da ri

di Massimo Costa

Mancano venti giorni alla via della seconda stagione della Superleague Formula, la cui prima gara è prevista a Magny-Cours il 28 giugno, ma nessun test collettivo è previsto, vi sono team in fuga, il piano montepremi non è chiaro e, soprattutto, a oggi mancano i piloti. Per il mini campionato, solo sei prove con doppia gara, servono almeno 600 mila euro. Il montepremi 2009, a quanto pare inferiore a quello dello scorso anno, non potrà garantire la copertura di tale investimento. I team dovranno quindi provvedere al recupero del budget o attraverso sponsorizzazioni o dai piloti. Considerando il momento di grande crisi economica e la difficoltà che incontrano categorie ben più importanti, appare tutto molto complicato per la Superlea-

gue. Le squadre di calcio non intendono investire un euro nel progetto a quattro ruote, che pure sembrava avere sfondato, e pensando che tutto verteva sul coinvolgimento dei club del pallone vien da pensare che l'obiettivo è fallito. Astromega (Anderlecht e Flamengo), Eurointernational (Atletico Madrid e Corinthians), Playteam (Galatasaray e Milan), Signature (Lione), FMSI (Roma), secondo le ultime indiscrezioni raccolte da Italiaracing hanno dato forfait. Mettendo a disposizione degli organizzatori le Panoz-Menard da 700 cavalli. Per riaverle però, la Superleague dovrà pagare 130mila euro a monoposto, il costo della elettronica installata dalle squadre nel 2008. I piloti sono solo quattro: Pedro Petiz assegnato alla new entry Sporting Lisbona, Kasper Andersen al nuo-

vo club danese Midtjylland, John Martin con Glasgow Rangers, Giorgio Pantano con Al Ain, anche se sul sito ufficiale della Superleague non c'è traccia dell'accordo tra il padovano e il club arabo. Inoltre, mentre nel 2008 la categoria affittava la pista in esclusiva, come unico evento, quest'anno andrà a traino. Di conseguenza, la Superleague sarà ospite di altre categorie, diviene un evento minore, non avrà i box, saranno relegati in un angolo del paddock mentre nel 2008 era tutto per loro. Un netto ridimensionamento. Ma il problema è: riusciranno a trovare le squadre interessate a partecipare al campionato in tempo per la prima gara?

igore

Il calendario 2009

28 giugno - Magny Cours

19 luglio - Zolder

2 agosto - Donington

6 settembre - Estoril

4 ottobre - Monza

8 novembre - Jarama

Situazione club - team - piloti

Guoan Pechino - Zakspeed - TBA

Sporting Lisbona - TBA - Pedro Petiz

Milan - TBA - TBA

Galatasaray - TBA - TBA

PSV Eindhoven - Azerti - TBA

Al Ain - Azerti - Giorgio Pantano

Anderlecht - TBA - TBA

Flamengo - TBA - TBA

Olympiacos - GU Racing - TBA

Basilea - GU Racing - TBA

Corinthians - TBA - TBA

Atletico Madrid - TBA - TBA

Porto - TBA - TBA

Glasgow Rangers - Docking - John Martin

Siviglia - TBA - TBA

Tottenham - TBA - TBA

Liverpool - TBA - TBA

Roma - TBA - TBA

Midtjylland - Hitech - Kasper Andersen

Lione - TBA - TBA



Se inizia male, po

La settimana precedente la seconda gara dell'Euro F3, felice per la leadership in campionato e per l'esordio a Monte Carlo in World Series Renault, nella gara di contorno al GP di Formula 1, avevo fatto calcoli e previsioni che si sono rivelate, purtroppo, profondamente errate. In realtà, dopo un doppio zero nella casella dei miei punti, ho avuto conferma di quale sia il livello del campionato al quale partecipo quest'anno. E' curioso scrivere queste parole, ripensando al fatto che avevo una delle monoposto più veloci in assoluto in Germania e la sequenza di giri veloci che ho ottenuto in gara 1 è lì a confermare la

mia convinzione. Purtroppo, la qualifica è andata male, nonostante l'avessi iniziata molto bene mantenendo a lungo la seconda posizione. Poi, un rientro ai box, reso più lungo dalle verifiche a sorpresa che mi hanno bloccato per tre minuti all'inizio della pit-lane, ha causato un disastro nella posizione di partenza: in quei pochissimi minuti che ho perso ai box, la pista è diventata molto veloce, con 14 monoposto che hanno ottenuto un tempo migliore del mio e non appena sono rientrato purtroppo non c'è stato più nulla da fare a causa di una leggerissima spruzzatina di pioggia, che ha reso il tracciato tedesco lento quel tanto

da impedire di abbassare il tempo di qualifica. Un vero disastro insomma! Comunque, partito dalla sedicesima posizione, sono riuscito a transitare undicesimo alla prima curva in fondo al lungo rettilineo di partenza, poi decimo dopo poche curve e, al termine del primo giro, attaccando il nono alla stessa staccata in fondo al dritto, non ho visto le bandiere gialle che ci obbligano a non superare. Un vero peccato, perché avevo un passo di gara formidabile e dopo aver scontato la penalizzazione inflittami dalla direzione gara, sono rientrato in pista nuovamente sedicesimo ed ho iniziato ad inanellare giri velocissimi

Il diario di Stefano Coletti



... e tutto va storto!

uno dopo l'altro, a gomme quasi finite, sino ad ottenere il giro più veloce in gara, mezza consolazione per lo zero in classifica. Ha vinto e meritatamente, il mio amico ed avversario Bianchi, che considero tra i miei principali avversari in campionato. La frustrazione è stata moltissima, ma abbiamo subito iniziato a ragionare per la gara della domenica che è più lunga, ma assegna un punteggio minore. Anche qui, partito da metà schieramento, sono riuscito ad arrivare quasi in zona punti, quando una violenta tamponata subita da un mio avversario, mi ha spedito addosso a chi mi precedeva, causandomi un danno

di una certa rilevanza alla alettone anteriore, con la direzione gara che mi ha obbligato a rientrare ai box per sostituirla. Insomma un weekend bestiale senza un punto nonostante avessi la macchina da podio.

La morale di questo fine settimana è che l'Euro Series non ammette la benché minima leggerezza, anche se non causata volontariamente: un passaggio ai box reso più lento per un controllo dei commissari tecnici, complici le condizioni atmosferiche trovate al Lausitzring, mi hanno precluso la possibilità di ottenere punti importantissimi in ottica di campionato; circo-

stanza che mi costringerà a recuperare già dalla prossima gara in programma. Prima però, avremo una tappa importantissima, fuori campionato, molto prestigiosa, in Olanda, il prossimo 14 giugno: il Master di Formula 3 che si disputa nuovamente a Zandvoort, a pochi chilometri da Amsterdam. Una sorta di mondiale di Formula 3 insieme a quella di fine anno che si corre a Macao, vicino ad Hong Kong ed alla quale tengo moltissimo come tutti i miei avversari d'altronde. Ci vado convinto di poter far bene, anzi benissimo, per riprendere subito il passo che avevamo sfoggiato ad Hockenheim.

La prima volta di Campos

Dario Lucchese
Photo 4

Un italiano, un greco e uno spagnolo... Non è l'inizio di una barzelletta, ma è quanto ha offerto la F.3 italiana nelle prime tre gare della stagione che hanno laureato tre differenti vincitori di altrettante nazionalità. Ad aggiudicarsi il primo successo a Magione è stato infatti lo spagnolo Daniel Campos-Hull, perfetto fin dalla partenza in cui ha saputo approfittare di un avvio al rallentatore del poleman Zampieri, immediatamente retrocesso quarto. Il pilota della Prema, ha preso fin dalla tornata iniziale un margine di vantaggio sufficiente a potere controllare il duo Campana-Sanchez, rallentando il proprio ritmo solamente nelle fasi finali - come lui stesso ha ammesso - per non prendere dei rischi inutili. Per Zampieri, quindi, uno start poco felice e alla fine anche una divagazione sull'erba che ha "pagato"... assicurandosi la pole position di gara 2. Bene Campana, secondo alla bandiera a scacchi e regolare con la vettura di Lucidi. "A Magione se parti terzo ed arrivi secondo, non puoi che ritenerti soddisfatto" - ha dichiarato il team manager marchigiano. Della stessa idea anche Sanchez, nuovamente sul gradino più basso del podio (proprio come era successo ad Adria in gara 2): "A mio parere avevo un passo leggermente superiore a quello di Campana, ma qui passare era davvero impossibile". Per effetto della griglia invertita, Zampieri scatterà davanti a tutti al secondo via. Al suo fianco partirà Marco Zipoli, che ha confermato lo stato di buona salute evidenziato nei test che si sono svolti la scorsa settimana proprio sul circuito Umbro.



La cronaca Giro dopo giro

Zampieri parte male e spinge subito sull'erba Campos-Hull che tiene giù e si porta al comando, mentre il pilota romano scivola subito quarto, sfilato anche da Campana e Sanchez. Al secondo giro Kamitsakis infila Ciatelli alla staccata della curva dei Vecchi Box ed avanza settimo, alle spalle di Zipoli e Castellacci. Già al terzo passaggio il vantaggio di Campos-Hull inizia a farsi più consistente, mentre dietro l'attenzione viene ancora catalizzata da Kamitsakis che si avvicina progressivamente a Zipoli. La condotta di Sanchez si fa sempre più incisiva ed il messicano dà anche a tratti l'impressione di potere

inserirsi nella scia di Campana, pur senza riuscire a tentare mai il sorpasso. Nelle retrovie un "numero" per Giulio Glorioso, che arriva lungo alla Merzario e finisce per insabbiarsi. Lotta anche per il decimo posto tra Nava, Prandi, Comi e Liberati che procedono in trenino. A tre minuti dalla bandiera a scacchi, Cinti ha la meglio nel duello con Ciatelli e guadagna l'ottavo posto. A poche curve dall'arrivo l'ultimo colpo di scena con Zampieri che compie un'escursione per prati nelle "esse" che precedono il rettilineo dei box e retrocede sesto. Un errore che gli vale tuttavia la pole di gara 2, per effetto dell'inversione della griglia. Davanti, invece, rimane tutto immutato e Campos-Hull va a tagliare il traguardo, seguito sempre a debita distanza da Campana e Sanchez, con Castellacci quarto, ma più distanziato.





Campana, Campos-Hull e Sanchez sul podio di Magione con Grazia Rosin del team Prema



Zampieri sbaglia il via e Campos lo brucia

L'ordine di arrivo di gara 1, domenica 7 giugno 2009

- 1 - Daniel Campos-Hull - Prema - 22 giri
- 2 - Sergio Campana - Lucidi - 3.481
- 3 - Pablo Sanchez - Alan - 3.958
- 4 - Francesco Castellacci - Prema - 10.280
- 5 - Marco Zipoli - Ghinzani - 13.682
- 6 - Daniel Zampieri - BVM Target - 16.105
- 7 - Stefanos Kamitsakis - RC Motorsport - 16.853
- 8 - Riccardo Cinti - Corbetta - 23.405
- 9 - Salvatore Cicatelli - Corbetta - 27.031
- 10 - Francesco Prandi - Lucidi - 30.496
- 11 - Giovanni Nava - Lucidi - 31.469
- 12 - Angelo Comi - Alan - 31.719
- 13 - Edoardo Liberati - BVM Target - 32.568
- 14 - Alessandro Cicognani - Ghinzani - 35.064
- 15 - Federico Glorioso - Gloria - 36.000

Ritirati

12° giro - Giulio Glorioso

MOMENTO CLOU

Il poleman Zampieri al via tentenna e Campos non si lascia sfuggire l'occasione prendendo il comando della corsa e andando a conquistare la sua prima vittoria nella F.3 Italia



Daniel Zampieri al via

Zampieri è perfetto

Dario Lucchese
Photo 4

Griglia invertita e meteo variabile, sono state le due incognite che hanno sovvertito le previsioni di chi immaginava una gara 2 proibitiva per i sorpassi e priva di colpi di scena. Invece, sono bastate letteralmente quattro gocce d'acqua per rimescolare le carte e rendere la situazione instabile. Eccezione fatta per la vittoria, mai messa in dubbio, di Daniel Zampieri che ha suggellato un weekend iniziato per lui con la pole position conquistata nella qualifica di sabato. Il romano del team BVM Target ha bissato così il successo conquistato ad Adria, dimostrando in questa circostanza di essere praticamente imprendibile e confermandosi in testa al campionato. Un discorso tuttavia che rimane ancora apertissimo, considerando che anche a Magione sono stati diversi i protagonisti. Cominciando da un regolare Sergio Campana, due volte secondo alla bandiera a scacchi. Mentre dalla Mygale e dal giovane ma esperto messicano Pablo Sanchez è venuta una conferma importante in gara 1. Bene anche Marco Zipoli, sul gradino più basso del podio, ed il team Ghinzani che sembra avere intrapreso la strada giusta. Segno più infine per la Prema, che ha portato a casa due quarti posti con Francesco Castellacci e soprattutto il successo ottenuto in gara 1 dallo spagnolo Campos-Hull, che in gara 2 ha sicuramente pagato una scelta azzardata montando le rain.



Marco Zipoli



L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 7 giugno 2009

- 1 - Daniel Zampieri - BVM Target - 20 giri
- 2 - Sergio Campana - Lucidi - 14.731
- 3 - Marco Zipoli - Ghinzani - 27.685
- 4 - Francesco Castellacci - Prema - 28.344
- 5 - Salvatore Ciatelli - Corbetta - 29.054
- 6 - Daniel Campos Hull - Prema - 49.684
- 7 - Riccardo Cinti - Corbetta - 49.795
- 8 - Francesco Prandi - Lucidi - 1:08.294
- 9 - Angelo Comi - Alan - 1:29.337
- 10 - Giovanni Nava - Lucidi - 1 giro
- 11 - Edoardo Liberati - BVM Target - 1 giro
- 12 - Federico Glorioso - Gloria - 1 giro
- 13 - Giulio Glorioso - Gloria - 1 giro
- 14 - Stefanos Kamitsakis - RC - 4 giri
- 15 - Alessandro Cicognani - Ghinzani - 5 giri
- 16 - Pablo Sanchez - Alan - 6 giri

Il campionato

1. Zampieri punti 49; 2. Campos-Hull 47; 3. Campana 46; 4. Zipoli 38; 5. Sanchez 38; 6. Castellacci 29; 7. Kamitsakis 23; 8. Ciatelli 8; 9. Cecon e Cinti 7; 11. Nava 5; 12. Prandi 4; 13. Comi 2; 14. Cicognani e Faccin 1.



Sergio Campana

La cronaca Giro dopo giro

Momenti concitati prima del via. La minaccia di pioggia induce infatti la direzione gara a rinviare la partenza. La pista viene dichiarata bagnata, ma di fatto tutti i team optano per mantenere le gomme slick. Il primo colpo di scena avviene nel giro di ricognizione, quando Sanchez rimane piantato sulla griglia per un problema elettrico e viene spinto dai commissari all'uscita della corsia box. Sulla vettura del messicano l'inconveniente si rivela più serio di quanto previsto ed il pilota è costretto a scendere dall'abitacolo mentre i meccanici dell'Alan Racing si affannano a cercare di trovare una soluzione. Al semaforo verde, Zampieri brucia tutti dalla posizione del poleman ottenuta grazie all'ottavo posto di gara 1, mentre Zipoli mantiene la seconda posizione resistendo a Castellacci che aveva provato ad affiancarlo all'esterno della curva Merzario. Sul traguardo del primo giro è già di oltre due secondi il vantaggio che il battistrada vanta nei confronti del gruppo degli inseguitori. Situazione che si stabilizza con Campana e Campos-Hull che si accodano al "trenino" dei primi andando rispettivamente ad occupare la quarta e la quinta posizione. Per la cronaca, dopo sei giri si riavvia la Mygale di Sanchez, ma nel frattempo inizia a piovere sul serio e Campos-Hull decide di rientrare dentro per montare le coperture rain, subito dopo imitato da Kamitsakis. Ancora emozioni con Nava che finisce in testacoda, ma riesce a subito riprendere e anche lui cambia le gomme assieme a Federico Glorioso. Gli altri invece proseguono con le slick e si rivela la scelta migliore. Campana, che nel caos generale aveva già passato Castellacci, attacca Zipoli insidiandogli il secondo posto e, dopo alcuni tentativi, lo supera alla staccata in fondo al rettilineo. A tempo ormai scaduto si ferma invece Kamitsakis, mentre Zampieri transita primo alla bandiera a scacchi cogliendo il suo secondo successo stagionale. Dietro di lui resiste Campana, con Zipoli più distanziato e, a sua volta, tallonato sempre da Castellacci e Ciatelli.



Un perplesso Campos Hull

MOMENTO CLOU

Più che riferito alla corsa, questa volta ragioniamo in termini di campionato. Al 6° giro, alle prime gocce di pioggia, Campos ha imboccato la corsia box per montare le rain perdendo posizioni e punti. Una mossa rivelatasi affrettata perché i suoi rivali per il titolo hanno proseguito con le slick ed hanno avuto ragione perché presto il maltempo si è fermato



Grubmuller fina

Chissà se lo rivedremo in Giappone Marcus Ericsson... Lo svedese, tornato nel British F.3 approfittando della pausa della serie nipponica dove corre per il team Tom's, sta facendo sfracelli con la Dallara-Mercedes del team Raikkonen. Vincitore a Rockingham in gara 2, Ericsson ha colto un altro successo nella prima corsa di Hockenheim. Terzo in qualifica, nel primo giro ha superato in rapida successione Renger Van der Zande e Daniel Ricciardo. Ericsson è poi stato messo sotto pressione dal pilota olandese del team Hitech, ma con freddezza ha tenuto bene la prima posizione. Ricciardo non aveva il passo dei primi ed ha dovuto cedere anche il terzo gradino del podio a Walter Grubmuller. L'austriaco ha recuperato diverse posizioni grazie ad un incidente nel giro iniziale che ha costretto al riti-

ro Daisuke Nakajima, Riki Christodoulou e Robert Wickens, chiamato da Carlin per la sua conoscenza del circuito, fattore che avrebbe dovuto aiutare gli altri piloti del team. Nick Tandy, vincitore di gara 1 a Rockingham con la Mygale e in quinta fila a Hockenheim, in partenza è rimasto fermo, ma ha recuperato fino all'ottavo posto. Ma a motori spenti la doccia fredda della squalifica per irregolarità tecnica riscontrata sulla sua monoposto.

In gara 2, si è registrato il primo successo nella F.3 britannica di Walter Grubmuller. L'austriaco è partito dalla pole e non ha mai mollato la prima posizione. Tutti hanno utilizzato gomme slick benché l'asfalto fosse umido. Grubmuller si è trovato alle spalle Marcus Ericsson, ma man mano che la pista si asciu-

gava, lo svedese faticava a tenere il ritmo del capo classifica. Ne ha approfittato Renger Van der Zande che ha superato Ericsson, poi passato anche da Robert Wickens. Al 12° giro una collisione a tre ha coinvolto Daniel Ricciardo, Max Chilton e Wayne Boyd mentre erano in bagarre per la quarta piazza. Chilton si è dovuto fermare ai box, Boyd si è ritirato mentre Ricciardo è sceso all'ottavo posto. Questo ha aiutato il recupero di Wickens, protagonista di una bella rimonta dal quindicesimo posto fino al terzo. Protagonista anche Nick Tandy, risalito quarto, poi sceso ottavo per un testacoda e alla fine sesto dopo un furioso recupero e un doppio sorpasso nel Motodrom su Adriano Buzaid e Ricciardo. L'australiano rimane in vetta alla classifica generale, ma deve guardarsi dalla risalita di Grubmuller.

**Walter Grubmuller
festeggia il successo
di Hockenheim**



Finalmente!

Daniel Ricciardo ancora leader di campionato



L'ordine di arrivo di gara 1, sabato 6 giugno 2008

- 1 - Marcus Ericsson (Dallara 308-Mercedes) - Raikkonen - 30'20"552
- 2 - Renger Van der Zande (Dallara 308-Mercedes) - Hitech - 1"188
- 3 - Walter Grubmuller (Dallara 308-Mercedes) - Hitech - 7"278
- 4 - Daniel Ricciardo (Dallara 308-Volkswagen) - Carlin - 9"775
- 5 - Max Chilton (Dallara 308-Volkswagen) - Carlin - 13"583
- 6 - Adriano Buzaid (Dallara 309-Volkswagen) - T Sport - 14"526
- 7 - Carlos Huertas (Dallara 308-Mercedes) - Raikkonen - 16"281
- 8 - Wayne Boyd (Dallara 309-Volkswagen) - T Sport - 30"279
- 9 - Victor Garcia (Dallara 308-Mercedes) - Fortec - 36"380
- 10 - Hywel Lloyd (Dallara 309-Mugen) - CF - 37"029
- 11 - Jay Bridger (Mygale M09-Mercedes) - Litespeed - 37"440
- 12 - Victor Correa (SLC R1-Mugen) - Litespeed - 1'11"333
- 13 - Henry Arundel (Dallara 308-Volkswagen) - Carlin - 1'19"100

Ritirati

- 14° giro - Gabriel Dias
- 14° giro - Daniel McKenzie
- 0 giri - Robert Wickens
- 0 giri - Riki Christodoulou
- 0 giri - Daisuke Nakajima

Squalificato

Nick Tandy

L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 7 giugno 2008

- 1 - Walter Grubmuller (Dallara 308-Mercedes) - Hitech - 30'05"203
- 2 - Renger Van der Zande (Dallara 308-Mercedes) - Hitech - 1"039
- 3 - Robert Wickens (Dallara 308-Volkswagen) - Carlin - 1"448
- 4 - Marcus Ericsson (Dallara 308-Mercedes) - Raikkonen - 1"837
- 5 - Riki Christodoulou (Dallara 308-Mercedes) - Fortec - 8"775
- 6 - Nick Tandy (Mygale M09-Mercedes) - JTR - 13"081
- 7 - Adriano Buzaid (Dallara 309-Volkswagen) - T Sport - 14"244
- 8 - Daniel Ricciardo (Dallara 309-Volkswagen) - Carlin - 14"546
- 9 - Henry Arundel (Dallara 309-Volkswagen) - Carlin - 15"482
- 10 - Daniel McKenzie (Dallara 308-Mercedes) - Fortec - 17"281
- 11 - Daisuke Nakajima (Dallara 308-Mercedes) - Raikkonen - 25"542
- 12 - Stephane Richelmi (Dallara 308-Mercedes) - Barazi Epsilon - 34"618
- 13 - Victor Garcia (Dallara 308-Mercedes) - Fortec - 35"374
- 14 - Carlos Huertas (Dallara 308-Mercedes) - Raikkonen - 35"892
- 15 - Gabriel Dias (Dallara 307-Mugen) - T Sport - 1'02"180
- 16 - Max Chilton (Dallara 309-Volkswagen) - Carlin - 1 giro
- 17 - Victor Correa (SLC R1-Mugen) - Litespeed - 1 giro

Ritirati

- 12° giro - Wayne Boyd
- 9° giro - Hywel Lloyd
- 4° giro - Jay Bridger

Il campionato

1. Ricciardo 89; 2. Grubmuller 74; 3. Tandy 68; 4. Ericsson 65; 5. Nakajima 57;
6. Chilton 54; 7. Van der Zande, Chilton 53; 9. Buzaid 45; 10. Arundel 31

Dusseldorp non molla la presa

di Antonio Caruccio

Successo nella prima gara di Hockenheim per Stef Dusseldorp che ha ottenuto la sua seconda vittoria nel Formula 3 tedesco 2009. Il pilota olandese del team Van Amersfoort ha preceduto al termine dei 19 giri di gara il compagno belga Laurens Vanthoor, con due secondi di ritardo. Se ad Oschersleben la vittoria della seconda gara era giunta a seguito di un problema occorso a Vanthoor, a Hockenheim, Dusseldorp ha vinto di superiorità segnando anche il giro più veloce in gara. Si conferma ad ogni modo la competitività dei motori Volkswagen, con una doppietta ottenuta davanti alla pilotessa svizzera Rahel Frey che porta sul podio la monoposto del team Zeller spinta da propulsore Mercedes. Quarto posto per l'esordiente Marckus Pommer con la monoposto del team Zettl Sportsline davanti a Gary Hauser che ha conseguito il miglior risultato stagionale. Decima posizione assoluta per Sergey Chukanov che con la russa Artline del team Artline ha vinto la classifica riservata alle monoposto più datate che danno vita alla National Class. La direzione gara al termine della corsa ha deciso di penalizzare il finlandese Mika Vahamaki di 30 secondi, retrocedendolo dalla tredicesima alla quindicesima posizione.

Vanthoor ha fatto sua invece la seconda corsa ad Hockenheim cercando di contenere i danni rispetto al suo compagno di squadra Dusseldorp, che però a fine weekend gli ha recuperato un punto nella classifica generale. Il pilota belga resta ugualmente leader della classifica generale vincendo questa

gara con quattro secondi di vantaggio sul compagno olandese, regalando l'ennesima doppietta ai motori Volkswagen. Sul terzo gradino del podio è salita la Dallara-Mercedes del team Zettl condotta dal veloce esordiente Nico Monien, che aveva conquistato nelle qualifiche del sabato la quarta posi-



Stef Dusseldorp

Van Amersfoort con i suoi piloti





L'ordine di arrivo di gara 1, sabato 6 giugno 2008

- 1 - Stef Dusseldorp (Dallara 307-Volkswagen) - Van Amersfoort
19 giri 30"28"762
- 2 - Laurens Vanthoor (Dallara 307-Volkswagen) - Van Amersfoort - 2"628
- 3 - Rahel Frey (Dallara 307-Mercedes) - Zeller - 14"282
- 4 - Markus Pommer (Dallara 307-Mercedes) - Zettl Sportsline - 26"778
- 5 - Gary Hauser (Dallara 307-Mercedes) - Racing Experience - 32"035
- 6 - Willi Steindl (Dallara 307-Mercedes) - HS Technik - 33"973
- 7 - Max Nilsson (Dallara 307-Mercedes) - SRT - 35"104
- 8 - Nicolas Marroc (Dallara 307-Mercedes) - Racing Experience - 35"637
- 9 - Marco Oberhauser (Dallara 307-Mercedes) - Neuhasuer - 51"943
- 10 - Sergey Chukanov (Arrtech 24-Opel) - ArtLine - 58"853
- 11 - Francesco Lopez (Dallara 304-Opel) - Woss - 59"426
- 12 - Nico Monien (Dallara 307-Mercedes) - Zettl Sportsline - 1'00"958
- 13 - Urs Ruttimann (Dallara 304-Opel) - Zeller - 1'20"889
- 14 - Dominik Schraml (Arrtech 24-Opel) - ArtLine - 1'30"575
- 15 - Mika Vahamaki (Dallara 304-Opel) - ADRF - 1'50"329 *
- 16 - Stefan Neuburger (Dallara 304-Opel) - Woss - 1 giro
- 17 - Adderly Fong (Dallara 307-Volkswagen) - Performance - 1 giro
- 18 - Luca Iannaccone (Dallara 304-Opel) - Leipert - 1 giro

Giro più veloce: Stef Dusseldorp 1'35"248

Ritirati

- 9° giro - Vladimir Semerov
- 6° giro - Shirley Van der Lof
- 0 giri - Rafael Suzuki
- 0 giri - Bernd Herndlhofer

* Penalizzato di 30"

L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 7 giugno 2008

- 1 - Laurens Vanthoor (Dallara 307-Volkswagen) - Van Amersfoort
17 giri 27"28"801
- 2 - Stef Dusseldorp (Dallara 307-Volkswagen) - Van Amersfoort - 3"780
- 3 - Nico Monien (Dallara 307-Mercedes) - Zettl Sportsline - 7"442
- 4 - Rafael Suzuki (Dallara 307-Volkswagen) - Performance - 11"206
- 5 - Markus Pommer (Dallara 307-Mercedes) - Zettl Sportsline - 12"010
- 6 - Willi Steindl (Dallara 307-Mercedes) - HS Technik - 20"388
- 7 - Max Nilsson (Dallara 307-Mercedes) - SRT - 22"612
- 8 - Marco Oberhauser (Dallara 307-Mercedes) - Neuhasuer - 23"792
- 9 - Bernd Herndlhofer (Dallara 307-Mercedes) - HS Technik - 24"469
- 10 - Adderly Fong (Dallara 307-Volkswagen) - Performance - 26"489
- 11 - Nicolas Marroc (Dallara 307-Mercedes) - Racing Experience - 40"789
- 12 - Rahel Frey (Dallara 307-Mercedes) - Zeller - 47"405
- 13 - Shirley Van der Lof (Dallara 307-Mercedes) - Zettl Sportsline - 48"869
- 14 - Sergey Chukanov (Arrtech 24-Opel) - ArtLine - 52"574
- 15 - Gary Hauser (Dallara 307-Mercedes) - Racing Experience - 58"066
- 16 - Dominik Schraml (Arrtech 24-Opel) - ArtLine - 1'11"448
- 17 - Urs Ruttimann (Dallara 304-Opel) - Zeller - 1'12"750
- 18 - Francesco Lopez (Dallara 304-Opel) - Woss - 1'16"576
- 19 - Stefan Neuburger (Dallara 304-Opel) - Woss - 1 giro
- 20 - Luca Iannaccone (Dallara 304-Opel) - Leipert - 2 giri

Ritirati

- 1° giro - Vladimir Semerov
- 0 giri - Mika Vahamaki

Giro più veloce: Stef Dusseldorp 1'36"122

Il campionato

1. Vanthoor 51; 2. Dusseldorp 44; 3. Frey 37; 4. Suzuki 24; 5. Herndlhofer 21;
6. Pommer 19; 7. Monien 15; 8. Nilsson & Steindl 12; 10 Oberhauser 5

zione sul bagnato. Ai piedi del podio, ha concluso Rafael Suzuki, poleman della prima corsa dove si era però ritirato, riuscendo a guadagnare qualche punto per la sua classifica. Nella National Class riservata alle vetture più datate l'ha spuntata ancora una volta Ser-

gey Chukanov con la Arrtech, che nel confronto con le Dallara del 2004 ha vinto tutte e sei le manche sino a qui disputate. Prossimo appuntamento per la serie tedesca di F.3 il 21 giugno sulla pista di Oschersleben in concomitanza con la gara del FIA GT.



Frey ha salvato l'onore Mercedes

Mendez e Miguez van

Bruno Mendez rimane il leader del campionato European F3 Open, erede della F.3 spagnola, che lo scorso weekend ha fatto tappa sul circuito di Jarama, alle porte della capitale Madrid. Il pilota del team Campos si è imposto nella seconda gara mentre nella prima è stato Celso Miguez a tagliare per primo il traguardo. Miguez che già si era aggiudicato la seconda corsa di Valencia, a Jarama partiva dalla seconda fila, ma ha beffato il duo del team Campos Bruno Mendez (poleman) e Adrian Campos junior, figlio del titolare della squadra, che scattavano davanti a lui. Secondo posto per Sergio Canamasas mentre terzo ha concluso Mendez. Disattese le speranze tricolori. Kevin Ceccon ha chiuso 11° dopo essere scattato 6°, Michele Faccin ha visto il traguardo al 10° posto, Stefano Bizzarri al 13° e David Fumanelli al 16°; spettacolare incidente per Samuele Buttarelli che al via ha centrato Carmen Jordà. Nel finale, la pioggia ha reso difficile la vita ai piloti e si è ritirato Biagio Bulnes mentre Bruno Palli non è partito per un problema alla pompa della benzina.

La seconda gara è quindi finita nelle mani di Mendez, al primo successo 2009, che ha condiviso il podio con Augusto Scalbi, secondo, e Celso Miguez, terzo e vincitore della prima corsa. In partenza, Callum MacLeod, che occupava il posto del poleman grazie al sesto posto di gara 1, si è subito dovuto ritirare lasciando il comando a Mendez. Lo spagnolo ha guidato indisturbato fino al traguardo. Scalbi, secondo, è partito bene dalla seconda fila seguendo Mendez mentre Miguez ha compiuto un piccolo capolavoro scattando dalla sesta fila e salendo sul terzo gradino del podio. In gara è anche intervenuta la safety-car per togliere dalla pista la vettura ritirata di Stefano Bizzarri. Ritirato anche Michele Faccin, il primo degli azzurri al traguardo è stato Samuele Buttarelli, 10°.



Augusto Scalbi

no in fuga



Sopra, l'arrivo vittorioso di Bruno Mendez in gara 2. Sotto, Celso Miguez



L'ordine di arrivo di gara 1, sabato 6 giugno 2009

- 1 - Celso Miguez (Dallara 308) - Drivex
19 giri 31'25"521
- 2 - Sergio Canamasas (Dallara 308) - De Villota - 1"097
- 3 - Bruno Mendez (Dallara 308) - Campos - 1"619
- 4 - Augusto Scalbi (Dallara 308) - GTA - 2"859
- 5 - Adrian Campos (Dallara 308) - Campos - 4"610
- 6 - Callum MacLeod (Dallara 306) - West Tec - 6"039
- 7 - Cristian Ebbesvik (Dallara 308) - West Tec - 8"872
- 8 - Nil Montserrat (Dallara 308) - Meycom - 9"358
- 9 - Edgar Fernandez (Dallara 306) - Hache - 9"651
- 10 - Michele Faccin (Dallara 306) - Hache - 11"623
- 11 - Kevin Cecon (Dallara 308) - RP - 12"093
- 12 - Tonio Fernandez (Dallara 306) - Hache - 12"303
- 13 - Stefano Bizzarri (Dallara 308) - RP - 14"415
- 14 - Jonathan Legris (Dallara 308) - De Villota - 14"505
- 15 - Borja Signes (Dallara 306) - Llusia - 18"492
- 16 - David Fumanelli (Dallara 308) - RP - 19"820
- 17 - Jose Luis Abadin (Dallara 306) - Drivex - 22"114
- 18 - Noel Jammal (Dallara 306) - De Villota - 32"495

Giro più veloce: Celso Miguez 1'30"604

Ritirati

- 12° giro - Biagio Bulnes
- 1° giro - Carmen Jorda
- 0 giri - Samuele Buttarelli
- 0 giri - Bruno Palli

L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 7 giugno 2009

- 1 - Bruno Mendez (Dallara 308) - Campos
18 giri 29'04"116
- 2 - Augusto Scalbi (Dallara 308) - GTA - 1"125
- 3 - Celso Miguez (Dallara 308) - Drived - 4"721
- 4 - Adrian Campos (Dallara 308) - Campos - 5"223
- 5 - Cristian Ebbesvik (Dallara 308) - West Tec - 7"623
- 6 - Nil Montserrat (Dallara 308) - Meycom - 8"381
- 7 - Edgar Fernandez (Dallara 306) - Hache - 11"845
- 8 - Tonio Fernandez (Dallara 306) - Hache - 11"896
- 9 - Jose Luis Abadin (Dallara 306) - Drivex - 14"449
- 10 - Samuele Buttarelli (Dallara 308) - De Villota - 15"000
- 11 - David Fumanelli (Dallara 308) - RP - 17"210
- 12 - Carmen Jorda (Dallara 306) - GTA - 18"769
- 13 - Biagio Bulnes (Dallara 306) - RP - 25"266
- 14 - Noel Jammal (Dallara 306) - De Villota - 26"663
- 15 - Bruno Palli (Dallara 306) - Campos - 28"201

Giro più veloce: Bruno Mendez 1'30"599

Ritirati

- 14° giro - Sergio Canamasas
- 14° giro - Kevin Cecon
- 12° giro - Borja Signes
- 9° giro - Stefano Bizzarri
- 2° giro - Michele Faccin
- 2° giro - Jonathan Legris
- 1° giro - Callum MacLeod

Tutti con motori Toyota

Il campionato

1. Mendez 43; 2. Miguez 40; 3. Campos 28



Adrian Campos

Ecco la Caparo

Sono iniziati i test della nuova monoposto di Formula Renault 2.0 di cui Italiaracing aveva dato notizia in anteprima assoluta lo scorso 14 novembre. Il 19 maggio, sul circuito di Magny-Cours, Filipe Albuquerque (campione Europeo della F.Renault e del North European Cup nel 2006) scelto da Renault per condurre i test, e la vettura costruita dalla Caparo Epsilon ha completato i primi 100 chilometri. Successivamente, il 2-3 giugno la monoposto e Albuquerque sono tornati in pista a Noga-

ro dove sono stati coperti altri 474 km e simulazioni di qualifica e gara. In totale, Albuquerque ha percorso 574 chilometri. Il programma previsto da Renault ne prevede 6.500 per un totale di 17 giorni di test su nove differenti circuiti in Europa. Caparo Epsilon va a prendere il posto della italiana Tatuus che ha realizzato il modello vincente nel primo anno di monomarca voluto dalla Renault, il 2000. Per questo si tratta di un passaggio di consegne a dir poco storico per la marca fran-

cese che da sempre ha creduto nel progetto della crescita dei giovani piloti. Ma cos'è Caparo? Negli ultimi 40 anni è divenuto un enorme Gruppo industriale inglese iniziando ad inglobare le piccole e medie aziende del West Surrey che operavano nel settore automobilistico ed aerospaziale fino a invadere l'India, realizzando e progettando una infinità di componentistica fino alla macchina intera. Come la famosa Tata Nano, progetto indiano di vettura a basso costo che intende rivolu-



o Epsilon

zionare il mondo dell'auto, e attivando una proficua collaborazione con la sudcoreana Hyundai. Inoltre, Caparo ha contribuito alla costruzione della T25, ambizioso progetto del geniale ex F.1 Gordon Murray, che ha dato vita ad una piccola vettura stile Smart. Nata nel 1968 da Lord Paul Caparo a Huntingdon, nei 40 anni di vita la piccola factory è divenuta un vero impero che impiega 6.000 persone con un fatturato di un bilione di euro. Sessanta i siti presenti tra Gran Bretagna, India, Spagna,

Nord America, Canada e Dubai. Il Caparo Group non è presente solamente nel settore della componentistica e della ingegneria automobilistica, ma anche in quello aerospaziale, nella distribuzione di film, nel settore alberghiero. La capacità di Caparo Group è quella di acquisire altre compagnie. Solamente nel 2006 sono entrato sotto l'ombrello di Caparo 22 aziende. In India ha acquistato 2000 ettari di terreno per dare vita a un parco industriale che sorge a Nellore, nel sud est del

Paese. Da qualche anno è inoltre stato aperto un dipartimento Engineering che ha prodotto una buffa vettura biposto, supercar, chiamata T1. Caparo si avvale della collaborazione della francese Epsilon Sport, presente nel mondo delle corse da anni, sia nel settore delle monoposto sia in quello dei Prototipi. A dirigere la Epsilon è Michel Lecomte che quest'anno schiera le proprie vetture nella Le Mans Series, nella Formula Renault e nella F.3 inglese.



Ruote nel



Luigi Fagioli

Ferrari lo chiamò al posto di Nuvolari

di Carlo Baffi



Nel 1931 con una Maserati



All'Avus con l'Auto Union

E' stato uno dei protagonisti dell'automobilismo antecedente al secondo conflitto mondiale, lottatore al pari di Nuvolari e Varzi. Luigi Fagioli, nasce ad Osimo il 9 giugno del 1898, ultimo di ben undici fratelli. Trascorre la sua giovinezza studiando a Perugia e mostrando un interesse per discipline come l'atletica, il pugilato, il ciclismo, la lotta greco-romana. Sono però i motori a fare breccia in lui, in particolar modo le due ruote. Comincia a correre nel 1923 con una Borgo 500cc e poi con Sar-Bradshaw 350cc, ottenendo i primi successi. Poi nel '24, è vittima di un grave incidente e suo padre lo induce ad optare per le gare automobilistiche. Nel 1925 guida una Salmson e poi una Maserati. Le prime affermazioni sono datate 1928, poi nel '29 su una Maserati 1700cc, vince per la seconda volta la Tolentino-Colle Paterno. Fagioli si batte con i grandi e nella Coppa Acerbo del '31, dove solo un problema meccanico lo pri-

tempo



Nel 1950 con l'Alfa 158

va di una vittoria quasi certa, dopo aver superato il grande Tazio Nuvolari. La consacrazione arriva a Monza nel 1933, quando trionfa nel Gran Premio d'Italia sull'Alfa Romeo. E' stato infatti ingaggiato da Enzo Ferrari, direttore sportivo del "Biscione", al posto di Nuvolari, passato alla Maserati. Fagioli lo ricambia vincendo il titolo italiano e quello europeo, ma la sua parentesi con la scuderia milanese dura solo una stagione. Nel '34 emigra a Stoccarda, come primo pilota straniero ad essere ingaggiato dalla Mercedes. Una scelta non del tutto felice, per gli attriti che lo dividono col direttore sportivo Neubauer, reo di favorire i piloti tedeschi. Una

situazione difficile, dove Fagioli deve convivere con Rudolf Caracciola, l'idolo locale. Comunque sia, il pescarese vince la Coppa Acerbo a Pescara, il suo secondo GP d'Italia a Monza insieme a Caracciola e finisce secondo al Nurburgring e a Brno. Il 1935 lo vede ancora impegnato con la "Stella a tre punte", contro la rivale Auto Union, fresca dell'arrivo di Achille Varzi. Ma Fagioli impone la sua legge ad Avus, Monte Carlo e Barcellona. Supremazia che viene meno nel '36, quando sotto i riflettori salgono Alfa e la "Casa degli Anelli". Ed è proprio per quest'ultima, che Fagioli lascia la Mercedes, stanco probabilmente della convivenza con Caracciola.

Ma il 1937, non gli riserva grandi soddisfazioni: solo un quarto posto nella Coppa Acerbo e una stagione interrotta prima della fine, per via di una fastidiosa sciatalgia. Il ritorno di Fagioli alle corse coincide con la ripresa dell'attività agonistica post-bellica. Nel 1947 pilota varie vetture, poi nel '49 è su un'Oscia, la nuova scuderia fondata dai fratelli Bindo e Maserati. Arriviamo così al 1950, con la nascita della F.1 e Fagioli insieme a Farina e Fangio, forma la mitica pattuglia delle "3 F", sull'Alfa 158. Arriva a giocarsi il titolo nell'ultimo round a Monza, dove giunge 3° e Farina diviene campione. Fagioli non demorde, si mette ancora in evidenza con l'Oscia e trionfa

col "Biscione" nel GP di Francia a Reims del '51 in coabitazione con Fangio, dopo aver sostituito l'indisposto Bonetto. E' la sua unica vittoria in F.1. Un record, perché raggiunta a 53 anni. Sarà anche la sua ultima soddisfazione, perché il 31 maggio del 1952, è vittima di una violenta uscita di strada nelle prove a Monte Carlo. Estratto dai rottami della sua Lancia Aurelia, è ricoverato con varie fratture ed una commozione cerebrale. Malgrado le cure, peggiora e il 20 giugno si spegne. Una scomparsa che ha il sapore di un cinico scherzo del destino. Fagioli, era infatti in procinto di tornare alla Mercedes, la potente monoposto che avrebbe dominato nel biennio '54-'55.

Seduazione francese



Renault Mégane Coupé 2.0 TCe Luxe



di Nicola Desiderio

Lei ha una presunzione: chiamarsi Mégane e Coupé allo stesso tempo, di non essere semplicemente una versione 3 porte, ma una vettura diversa dalla sorella a 5 porte nello stile, nel carattere e nelle prestazioni grazie al suo 2 litri turbo da 180 CV che (per ora) rappresenta il top della gamma. La francese è lunga 4,29 metri, davanti ha prese d'aria laterali con cornici metalliche, di fianco una filante finestratura ad ala e un didietro muscoloso che non passa inosservato. La Renault Mégane Coupé 2.0 TCe Luxe costa infatti 22.570 euro e a questo prezzo non c'è nient'altro che raggiunga 230 km/h e acceleri da 0 a 100 km/h in 7,8 secondi. Peccato che di fronte ci sia un mostro sacro come la Golf GTI che costa oltre 4mila euro in più, ma ha sempre la fila e al mito mette sul piatto il valore dell'usato accanto a prestazioni e tecnica superiori.

La Mégane Coupé è originale e discretamente sportiva, anche per l'abitacolo. Certo la portiera anteriore è bella lunga e anche pesante, ma l'accessibilità al divano posteriore è molto curata: il sedile passeggero infatti torna alla sua posizione dopo essere stato reclinato e quello del pilota addirittura lo fa elettricamente. Tutto senza piegarsi con la schiena perché la levetta è in alto. Lo spazio dietro però non è di quelli generosi, ma almeno il divano è lo stesso della 5 porte compresa la possibilità di abbattere lo schienale 60/40 per ampliare a piacere il bagagliaio che ha il bordo bello alto e qualche litro in meno (344-991 contro 372-1129). La plancia segue il nuovo corso Renault: tutto semplice e chiaro, pochi tasti in aree ben individuate (scomodo solo quello per il cruise control sul tunnel centrale) con dominanza di tinte scure e metallo satinato. Gli airbag non mancano (ce ne sono ben otto, due anche sotto i sedili per evitare il cosiddetto submarining) e tanti piccoli, ma utilissimi comfort come il piccolo pozzetto sotto i piedi del guidatore per tenere ben nascosti gli oggetti più importanti, le tasche dietro i sedili, il bocchettone di rifornimento senza tappo o il sistema di accesso senza chiave che serra la vettura e ripiega i retrovisori quando vi allontanate.

Al volante

Per avviare e spegnere il motore c'è un pulsante. Premuto il quale, il 2 litri turbo parte con un sussulto senza vibrare. I sedili anteriori rivestiti in pelle traforata sono comodi, avvolgenti senza impacchettare e dotati dei poggiatesta che si aprono a libro e sorreggono la testa dal collo. Ampie le regolazioni anche del volante, massiccio e ben sagomato. La frizione è lunga ma progressiva, il cambio a portata di mano ma con innesti lunghi e gommosi. Nel traffico normale spesso però si dimentica, tanta è la spinta in bas-

so di questo motore: non ha la progressione della Golf GTI, ma anche in sesta da meno di mille giri la Mégane non ha la minima esitazione e comincia a far scorrere velocemente le cifre del tachimetro digitale. Ne fa le spese lo sterzo, pronto e piuttosto preciso, ma che paga con qualche reazione dovuta all'abbondante coppia che è di 300 Nm da 2.250 a 3000 giri/min. In autostrada va forte non poco e le riprese sono facilissime, sul misto si esce forte dalle curve assicurando sempre medie elevate con un piacere di giu-

da fatto di un buon comfort acustico e climatico e di un comportamento stradale. L'assetto, reso più rigido e basso di 12 mm, garantisce precisione entro un certo limite, sicurezza se lo si supera. In curva rolla poco, ma sullo sconnesso è un tantino dura. I freni invece hanno un'ottima prontezza già nella prima parte del pedale, sono potenti e non temono l'uso intenso. Neppure i consumi sono esagerati, sempre che non si giochi con l'acceleratore con questa simpatica fionda francese...



In attesa della bomba

Per ora quella provata è la Mégane Coupé più potente e veloce in gamma, ma in arrivo c'è la RS con motore 2 litri turbo da 250 CV e 340 Nm scaricati opportunamente a terra grazie al differenziale autobloccante. L'autotelaio è riveduto in profondità. Lo sterzo infatti è più diretto, i cerchi sono da 18", i freni hanno dischi baffati e pinze Brembo, le sospensioni anteriori hanno carreggiate allargate e il perno disaccoppiato per ridurre le reazioni allo sterzo e migliorare la precisione. Saranno inoltre disponibili due differenti assetti. Riviste anche l'estetica e l'aerodinamica, con uno splitter anteriore che incorpora ai lati dei LED e ricorda la vettura di Formula 1, e un estrattore posteriore al cui centro c'è il terminale di scarico trapezoidale. L'arrivo della nuova Mégane RS è previsto in autunno.



Renault Mégane Coupé 2.0 TCe Luxe

Il resto della gamma

Oltre al 2 litri TCe (Turbo Control efficiency), la Mégane Coupé offre altri tre motori a benzina: 1.6 da 110 CV, 1.4 TCe turbo da 130 CV e 2 litri da 140 CV. Ci sono anche tre Diesel common-rail, con turbocompressore a geometria variabile con intercooler e filtro antiparticolato di serie: 1.5 da 110 CV, 1.9 da 130 CV e 2 litri con distribuzione sedici valvole da 160 CV e 150 CV. Tutti i motori hanno il cambio manuale a 6 rapporti, tranne il 2 litri aspirato disponibile solo con cambio CVT dotato di modalità sequenziale e il 2 litri Diesel da 150 CV che ha invece di serie un automatico a convertitore idraulico di coppia con 6 rapporti. Due gli allestimenti (Dynamique e Luxe) per un totale di 12 versioni e prezzi a partire dai 19.070 euro della 1.6 Dynamique ai 25.570 euro della 2.0 Diesel Luxe Proactive.

Scheda tecnica

Corpo vettura: coupé, due volumi 3 porte, 5 posti; lunghezza 4.295 mm, larghezza 1.808 mm, altezza 1.423 mm, passo 2.640 mm; peso 1.320 kg; bagagliaio 344-991 litri; serbatoio 60 litri.

Meccanica: motore anteriore trasversale, 4 cilindri, 1.998 cc, alesaggio x corsa 82,7x93 mm; distribuzione doppio albero in testa per bancata, 4 valvole per cilindro, variatore di fase lato aspirazione; iniezione elettronica; sovralimentazione con turbocompressore "twin-scroll" e intercooler; potenza massima 180 CV (132 kW) a 5.500 giri/min; coppia massima 300 Nm a 2.250 giri/min; cambio manuale a 6 rapporti; trazione anteriore.

Autotelaio: sospensioni anteriori indipendenti tipo McPherson, posteriori semi-indipendenti con bracci longitudinali e assale torcente; sterzo a cremagliera con servoassistenza elettrmeccanica; freni a disco, anteriori autoventilanti con ABS, CSV, ASR e ESP; pneumatici 225/45 R17.

Prestazioni: velocità massima 230 km/h; accelerazione da 0 a 100 km/h 7,8 secondi; consumi 7,6 litri/100 km; Euro 4; emissioni 178 g/km di CO₂.

Prezzo: 22.570 euro, chiavi in mano.



Pressione bassa e twin scroll

Il 4 cilindri di questa Mégane fa parte della serie F ed è totalmente diverso dal 2 litri aspirato in gamma della serie M. Ha misura infraquadre (alesaggio per corsa 82,7x93 mm), il variatore di fase continuo sul lato aspirazione e un turbocompressore twin-scroll, ovvero con due chiochiole separate per coppie di cilindri (1-4 e 2-3) in modo che i gas di scarico non creino interferenze e già a 1200 giri/min ci sia una buona spinta. La pressione di sovralimentazione è bassa (testimoniata anche dal rapporto di compressione di 9,3:1, elevato per un turbo a iniezione indiretta), ma può aumentare in accelerazione dopo i 4000 giri/min portando per qualche istante la potenza da 180 a 190 CV e rendendo meno calante la curva di coppia. Tra le particolarità ci sono i due alberi controrotanti per le vibrazioni e il fatto di essere ancora Euro 4.



Più spazio in famiglia

di Marco Marelli

Citroën Picasso C4, Volkswagen Touran e Renault Scénic avranno presto una rivale in più. Si chiama 5008 ed è un nuovo modello della Casa del Leone che sarà presentato in anteprima al Salone di Francoforte il prossimo settembre. Lunga 453 cm è una via di mezzo fra la nuovissima 3008 e la più grande 807. Lunga come una Citroën C4 Picasso, sventa in altezza: 164 cm. In compenso il Cx è buono: 0,29, due punti in meno della Citroen, quindi ciò garantirà minori consumi. Disponibile anche in versione a sette posti, la 5008 fa della modularità il suo asso nella manica. Ha infatti i tre sedili della seconda fila scorrevoli con lo schienale reclinabile e ripiegabili singolarmente per forma-

re una superficie piana allineata alla soglia di carico; per accedere facilmente alla terza fila si può sollevare il cuscino dei sedili laterali e spostare lo schienale in avanti, in modo da liberare il massimo spazio possibile. I due sedili della terza fila hanno livelli di confort, abitabilità e sicurezza paragonabili a tutti gli altri e non sono quindi come quelli delle rivali, più piccoli. Quando sarà in vendita, in autunno, la 5008 sarà disponibile con cinque diversi motori: 1.6 VTi da 120 CV, 1.6 THP da 156 CV, 1.6 HDi da 110 CV e 2.0 HDi da 150 CV e 163 CV. Tutti i propulsori, tranne il 1.6 HDi, saranno Euro 5 e i diesel avranno sempre di serie il filtro antiparticolato. Fra i tanti accessori ci sarà anche il tetto panoramico di 1,7 metri quadrati di superficie, il Pack video che comprende due scher-

mi da 7" indipendenti integrati nei poggiatesta anteriori, l'Head up display, che proietta le informazioni fondamentali per la guida su una lamina traslucida posta sopra il cruscotto, il Distance alert che aiuta a mantenere la distanza di sicurezza e il sistema antipatinamento intelligente Snow motion che eredita l'esperienza accumulata nello sviluppo della 3008. Il bagagliaio è grande visto che può variare - a seconda di come si posizionano i sedili posteriori - da 579 a 678 litri, con la possibilità di trasportare oggetti lunghi fino a 2,76 metri, grazie allo schienale ribaltabile del sedile lato guida. Dedicata principalmente alle famiglie, la 5008 è un felice connubio tra funzionalità ed eleganza con la consueta cura costruttiva di tutte le Peugeot.



Peugeot 5008



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

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



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

207



Il graffio di Baffi

**CARO BIGLIETTI F.1:
SI CORRE AI RIPARI.**

BIGLIETTERIA

PREZZI

MUTUI AGEVOLATI
FINO A 24 MESI
SENZA CAMBIALI
E A TASSO ZERO!!!

BAFFI