

MAGAZINE



42 pagine extra

La 25. ora

Battaglia FIA-FOTA

Le parole di fuoco di Montezemolo a Le Mans fanno imbufalire Mosley: "La Ferrari vuole far saltare il banco" Venerdì scade il nuovo ultimatum e intanto è polemica sui futuri team



La foto della settimana

Quel che resta del sogno

I rottami della Peugeot numero 17 di Benoit Treluyer giacciono miseramente sul guardrail della Chapelle. Per fortuna il pilota è uscito indenne dal volo terrificante, ma addio gloria...

foto
Photo 4



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

Il buono, il brutto



di Stefano Semeraro

Siamo arrivati alle questioni personali. Dietro al duello politico fra FIA e FOTA se ne nasconderebbe anche uno privato, o per lo meno semi-privato. Hanno iniziato a pensarlo in molti: la Ferrari vuole far saltare il tavolo delle trattative perché Montezemolo punta a piazzare Jean Todt sulla poltrona della FIA. Per antica amicizia e consuetudine, e anche perché così a Maranello potrebbero contare per il futuro su una "sponda" istituzionale se non amica, sicuramente non ostile. La questione del budget cup, con Ferrari,

McLaren, Bmw, Toyota e Renault contrarie non tanto alla limitazione dei costi – che tutti in maniera diversa dicono di volere – ma piuttosto alle ingerenze "fiscali", ai controlli sui propri conti, è sì fondamentale. Ma forse non è la chiave ultima per sbloccare una situazione ormai incancrenita.

La vera questione è Mosley in persona, che ormai non è più gradito a molti. Anche Bernie Ecclestone, in una intervista al magazine tedesco Auto Motor und Sport, lo ha ammesso senza peli sulla lingua: Montezemolo ha un problema con il Presidente della Fia. E Briatore vuole creare un nuovo mon-

diale e gestire lui tutto". Aggiungendo poi: "Howett (il vice presidente della FTA, presidente Toyota Motor Sport, ndr) non sa nemmeno lui dove vuole andare. E poi organizzare un campionato alternativo è difficile, perché i contratti li abbiamo in mano noi, e i team al massimo guadagnerebbero il 15 % di quello che prendono ora. I vertici della Case sarebbero d'accordo?".

Secondo Ecclestone, che nell'ultimo tempo sta cercando di fare, a modo suo, da paciere, tagliando i budget dai 400, 500 milioni di euro attuali a 200 si otterrebbe un fondo di circa 1 miliardo e mezzo da reinvestire nel

Il brutto e il cattivo



business della F1.

Intanto però Mosley resta sotto attacco. Il presidente della FIA lo sa, ma ha deciso di non arrendersi, anzi, di rispondere al fuoco. Pesantemente.

Dopo le dure parole pronunciate da Montezemolo a Le Mans, in un comunicato, la FIA ha infatti dichiarato: "La FIA pensava di aver partecipato a un meeting molto costruttivo con una lunga serie di intese. La FIA è rimasta sorpresa quando ha appreso che alcuni membri della FOTA, non presenti all'incontro, in maniera non veritiera hanno dichiarato che non era stato raggiunto nessun accor-

do e che la riunione era stata una perdita di tempo. Charamente, nella FOTA c'è un elemento che è determinato a evitare ogni accordo, senza curarsi del danno che questo potrebbe provocare allo sport".

Aggiungendo poi: "La FOTA ha riconosciuto che la FIA ha voluto incoraggiare l'ingresso di nuove squadre nel Mondiale per garantire la vitalità del campionato e la sua stabilità finanziaria a lungo termine. È stato raggiunto un accordo sulle regole tecniche per il 2010, con la garanzia di assistenza per i nuovi team da parte delle squadre attuali in varie aree fondamentali. E' inoltre stata rag-

giunta l'intesa secondo cui gli obiettivi della FOTA e della Federazione sulla riduzione dei costi ora sono molto vicini e gli esperti finanziari di entrambe le parti dovrebbero incontrarsi per finalizzare i dettagli alla prima occasione".

Finalizzare: sembra una parola grossa. Anche perché il prossimo ultimatum scade venerdì, e al momento i duellanti - Bernie, il finto buono, Max, il brutto, e Luca, il cattivo - hanno la pistola ben carica, puntata sull'avversario, e tengono il dito sul grilletto. Seguirà sparatoria o i tre ex-amici riusciranno a dividersi ancora una volta il tesoro?

Li avevano



ESCLUSIVO

scelti a marzo!

Massimo Costa

I nuovi team? La pantomima delle iscrizioni? La lista che non finiva più? Tutto fasullo. O meglio, tutto vero, le richieste presentate da Lola, N Technology, Prodrive eccetera ci sono, esistono. Ma la FIA ed Ecclestone avevano già deciso, fin da marzo, che le nuove tre squadre dovevano essere Campos, Manor (ovvero Wirth) e USF1. Queste le indiscrezioni raccolte da Italiaracing. Fantapolitica?

Ripercorrendo a posteriori la vicenda, i conti potrebbero anche tornare. Dallara ha rilasciato venerdì scorso un comunicato in cui si annuncia che i loro ingegneri sono al lavoro da almeno due mesi sul progetto

della monoposto che sarà poi gestita da Campos. Curioso...

Facendo ancora altri passi indietro, ci viene in mente l'entusiasmo con cui Peter Windsor e Ken Anderson annunciarono la volontà di entrare nel mondiale con un team denominato USF1. Interviste, presentazioni del progetto, nomi di possibili piloti, dettagli sulla sede. Una serie di particolari che sorpresero, ma che ora lasciano intendere che la coppia Windsor-Anderson parlava a ragion veduta.

Poi c'è il clamoroso caso Manor. Un team della F3 Euro Series che non ha mai concluso granché, ma in realtà dietro all'operazione c'è la Wirth Research. E qui spunta un inquietante scenario. Nick Wirth si

sa, è molto, molto vicino a Max Mosley. Ricordate la Simtek F.1, tristemente nota per l'incidente mortale di cui fu vittima a Imola nel 1994 Roland Ratzenberger? Il team principal era proprio Wirth e tra i soci della squadra inglese vi era, guarda caso, Mosley.

Insomma, pensavamo a un gruppo di lavoro intento ad esaminare attentamente le varie richieste di iscrizione, invece pare che l'operazione si sia risolta nella italica maniera tanto in uso nelle università italiane: nomi dei candidati decisi da tempo, selezione pilotata, ma concorso aperto. Eh già, tutto il mondo è paese... Ripetiamo, per ora sono solo indiscrezioni, anche se trapelate da ambienti ben informati.



Una Campos per Pantano

Massimo Costa

E' il team Campos la speranza di Giorgio Pantano per rientrare in pianta stabile nel mondiale F.1. Appresa la notizia mentre era a Budapest (siamo stati noi a portargliela quando è sceso dalla Renault del Megane Trophy dopo il primo turno di prove libere di venerdì 12) Pantano era raggianti, ma subito ha aggiunto: "Non esaltiamoci troppo, Campos mi ha dato la parola che se lo avessero preso mi avrebbe fatto correre, e non vedo motivi per cui non dovrebbe mantenerla. Ma finché non c'è nulla di firmato è meglio non farsi illusioni, nella mia carriera ho già ricevuto troppe delusioni". Campos in F.1 dunque. Adrian, ex pilota anche della Minardi nel 1987-1988, ha iniziato l'attività di team manager nel 1997 nella spagnola Formula Nissan. Campos ha subito mostrato grandi qualità manageriale e politiche, coinvolgendo nei suoi progetti la Comunità Valenciana, portando al successo nel campionato Nissan Marc Gené (ora candidato assieme a Pantano a divenire pilota del Campos Meta1), poi scoprendo nel 1998 Fernando Alonso, anche lui accompagnato al trionfo. Campos è divenuto il manager personale di Alonso. I due sono rimasti legati per diversi anni prima di separarsi. Intanto, il team con base a Valencia cresceva partecipando alla World Series poi alla GP2 dal 2005. Il salto di qualità è arrivato nel 2007 con l'ingaggio di Pantano e tra i due è sbocciato l'amore. Alla fine del 2008, Campos ha ceduto il team GP2 al socio Alejandro Agag, che lo ha ribattezzato Barwa Addax. Ma Campos ha mantenuto la squadra che milita nella European F3 Open, così si chiama ora la F.3 spagnola. Nel frattempo ha cercato di entrare nel WTCC gestendo le Honda Accord, ma quando ha saputo del progetto budget cap in F.1, vi si è buttato a capofitto. Ha subito ricevuto l'ok da Ecclestone, ha trovato un'agenzia di marketing enorme in Spagna, la Meta 1, che ha nel pacchetto quasi 200 atleti tra calciatori, giocatori di basket, ciclisti. Compito di Meta 1, trovare sponsor. Altri personaggi lo stanno affiancando: un noto imprenditore edile, l'ex direttore dello sport a TVE, la RAI spagnola. E ovviamente, Dalara, al quale Campos si è subito rivolto non essendo lui un costruttore



*Nella foto, Pantano nel 2007
con la Dallara del team Campos
nel campionato GP2*

... e Dallara torna in F.1

Dunque, c'è anche la Dallara nella lista dei costruttori iscritti dalla FIA al prossimo mondiale di F.1. Per il costruttore emiliano si tratta di un rientro in F.1, che avverrà a fianco di un nuovo team, tutto spagnolo, il Campos-Meta, che per primo aveva inviato alla FIA l'iscrizione al Mondiale 2010. Per questa squadra, la Dallara curerà la progettazione, lo sviluppo e la costruzione della nuova vettura di F.1. Come annunciato dallo stesso ingegner Dallara, appena ricevuta la notizia ufficiale dell'avvenuta iscrizione al mondiale, la nuova vettura si chiamerà Campos-Dallara. Un team dedicato di 40 tecnici (destinati a diventare 80, nei prossimi mesi) è già al lavoro, da due mesi, a Varano de' Melegari, in provincia di Parma, dove ha sede lo stabilimento della Dallara, con l'obiettivo di iniziare le prove di galleria del vento già dal prossimo mese di luglio. Per la factory emiliana, questa non è la prima esperienza in F.1: dopo aver preso parte a cinque campionati del mondo (dal 1988 al 1992) come costruttore delle vetture BMS per la Scuderia Italia, la Dallara ha collaborato con Honda (1998) e Midland (2006) per progetti analoghi.

Arriverà



Qualche mese fa si parlava di inutili congetture. Ma adesso che il sogno è divenuto realtà, che la USF1 il prossimo anno sarà presente nel mondiale, vedremo veramente Danica Patrick in F.1? Ken Anderson disse, pur senza avere contattato la famosa pilotessa Indycar del team Andretti/Green, che sarebbe eccezionale poter disporre di lei. Ma chi è USF1. Peter Windsor, recentemente giornalista televisivo, negli anni Novanta ha lavorato a lungo per Williams e Ferrari mentre Ken Anderson, da non confondere con il Gary che per tante stagioni ha lavorato alla Jordan, in F.1 ci ha lavorato molto poco. Giusto una stagione con Ligier, poi la sua carriera di ingegnere si è sviluppata in America tra Indycar e Nascar. La sede della USF1 sarà a Charlotte nel North Carolina, avranno a disposizione galleria del vento e autoclave. Ma si capisce che un team con base in USA non è propriamente semplice da gestire logisticamente. Serve una base in Europa e per questo si era proposta la spagnola Epsilon Euskadi. Che a sua volta aveva fatto richiesta di entrare nel mondiale, ma non è stata presa in considerazione. Ecco quindi che si potrebbe riparlare della struttura di Joan Villadelprat come supporto di USF1.

Danica con USF1?



***Nella foto sopra,
Peter Windsor, proprietario con
Ken Anderson della USF1.
A sinistra, Danica Patrick***

Dietro a Manor c'è Wirth

John Booth è in F.1. Il team Manor, presente da anni nella F.3, è riuscito nel colpo del secolo. Ma come ha ammesso Booth, molto vicino a Ron Dennis, la chiave di tutta l'operazione porta un nome: Nick Wirth, socio di Manor GP E' attraverso il nome della squadra di Booth che Wirth rientra in F.1 dopo aver diretto nel 1994-1995 la Simtek, duramente colpita dalla morte di Roland Ratzenberger a Imola '94 e che si ritirò dopo poche gare nel '95 avendo fatto correre anche gli italiani Andrea Montermini e Domenico Schiattarella. Wirth ha poi lavorato in Benetton e recentemente ha fondato la Wirth Research che tra le tante cose ha realizzato il progetto Acura per la Honda nella American Le Mans Series. Wirth Research aveva presentato la propria iscrizione, poi è riapparsa dietro al nome Manor, come volersi nascondere. Ma a pagina 6 spieghiamo il perché... Attualmente il team inglese è impegnato nella F.3 Euro Series con il talentuoso spagnolo Roberto Merhi e i brasiliani Cesar Ramos e Pedro Enrique.



*Nella foto, Cesar Ramos,
pilota Manor nella F.3 Euro Series
con la Dallara-Mercedes*



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

P-Day

24 Ore di Le Mans

Dopo anni di "occupazione" tedesca i leoni francesi hanno compiuto la liberazione tanto attesa. Fra le lacrime di Genè, la rabbia di Bourdais e le polemiche di Quesnel, ora sotto tiro c'è il futuro dell'endurance



*Speciale
Le Mans 2009*

Il giorno p



DUNLOP

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

13-14 giugno 2009

più lungo

La Peugeot ce l'ha fatta: al terzo assalto la Casa del Leone è riuscita a conquistare Le Mans e a vincere la sfida tecnologica del Diesel, ma soprattutto a battere l'Audi, che da nove anni dominava nella Sarthe



David Brabham vincitore sulla Sarthe sedici anni dopo la vittoria del fratello Geoff con la Peugeot proprio a Le Mans e cinquant'anni dopo la vittoria del primo campionato del mondo del padre Jack

di Alfredo Filippone
Foto Morgese
e Photo 4

Un successo senza appello, quello dei francesi, che premia le scelte coraggiose di una casa che ha sempre creduto in questo programma e lo ha difeso nell'attuale non felice momento, e ha rinverdito i successi della 905 nel 1992-93. La 908 Hdi Fap e il team di Vélizy si sono rivelati superiori, sin dal primo minuto di gara, in tutti i comparti: prestazioni, affidabilità, strategia e gestione della gara. C'è stato un solo momento, alla fine della prima ora, quando si è verificato l'incredibile toccata ai box fra Lamy e Boullion (che ha irrimediabilmente compromesso la gara della Peugeot numero 7) in cui si è avuta l'impressione che si potesse verificare il solito copione dell'irrimediabile vittoria della perfezione germanica sull'approssimazione francese. Ma, stavolta, è stata solo una gag estemporanea. Quesnel, Saulnier e Famin, e tutti i loro ragazzi, non hanno più sbagliato nulla, pur se la gara ha riservato anche a loro qual-

che emozione. E sono stati bravi anche a garantire l'imparzialità sportiva fra gli equipaggi, nonostante quello tutto francese (Bourdais-Montagny-Sarrazin) fosse a ridosso dei primi. Ma a vincere è stato l'equipaggio dei "guerrieri" (l'ha definito così il patron Olivier Quesnel), cioè dei veterani ancora temibili, composto da David Brabham (l'australiano bisca il successo del fratello Geoff nel '93), Marc Genè (primo spagnolo ad imporsi nella Sarthe) e Alexander Wurz (già vittorioso nel 1996, sulla TWR, quando aveva poco più di vent'anni). Avevano il ruolo di coprire le spalle alle altre due vetture, ma dopo il contrattempo della n.7 ai box, la Peugeot ha cambiato strategia e ha sciolto le briglie ai "guerrieri", che hanno fatto onore al soprannome.

Audi sconfitta, dunque. In pista e anche ai box. Superate, anche se di poco, nelle performance, le R15 hanno dovuto viaggiare al limite, incappando in una serie mai vista di incidenti e di noie tecniche, che non hanno risparmiato nemmeno l'ammiraglia dei magnifici Capello-Kristensen-McNish, bravissimi a mantenere in alto la bandiera e

sempre pronti a sfruttare ogni occasione. Un plauso alla Lola Aston Martin, che consegue un prezioso quarto posto, dopo una gara brillante, al suo debutto; bene anche l'Oreca, quinta. Nelle altre classi, successi scontati della Porsche Spyder in LMP2 e della Corvette in LMGT1, a chiudere in bellezza la sua gloriosa carriera alla 24 Ore. Per entrambe vale la constatazione che avrebbero potuto solo perdere. Nella più combattuta LMGT2, l'atteso duello fra Porsche e Ferrari è stato intenso ma troppo breve, per la débâcle elettronica che ha colpito le Porsche, altra tedesca sconfitta, e trionfo della Ferrari, con quattro F430 ai primi quattro posti e secondo successo consecutivo del Risi Competizione.

Si chiude un'edizione intensa, tirata e combattuta, per certi versi persino troppo nervosa: molti gli incidenti, dovuti in gran parte agli scompensi aerodinamici creati dalla riduzione delle ali e della portanza ma anche dagli standard di guida non proprio eccelsi di molti piloti. Ma anche questo fa parte della leggenda di Le Mans...



DUNLOP

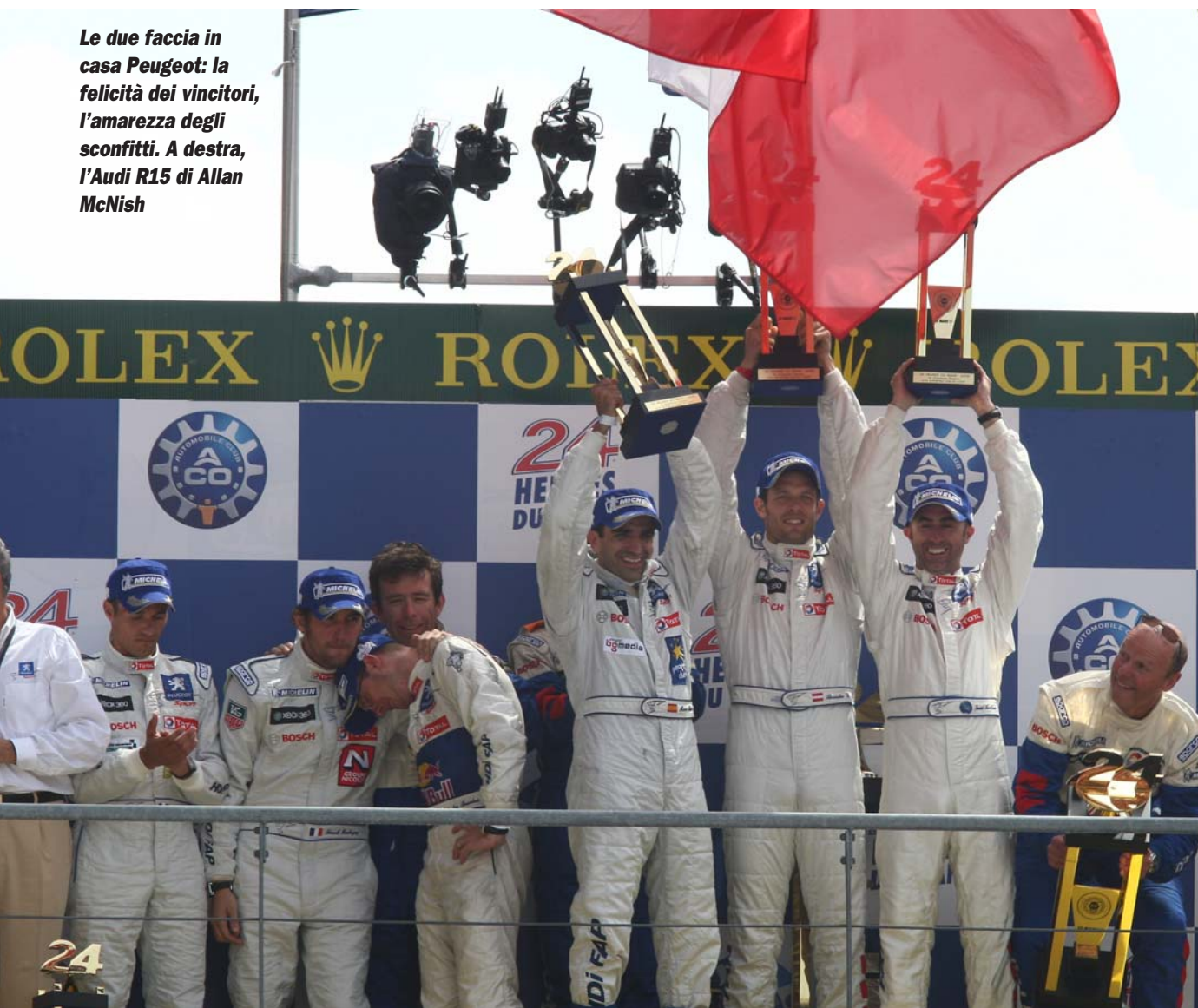
Partner ufficiale della 24 Ore di Le Mans
www.dunlop.it

13-14 giugno 2009

Marc Gené festeggia a braccia alzate



Le due faccia in casa Peugeot: la felicità dei vincitori, l'amarezza degli sconfitti. A destra, l'Audi R15 di Allan McNish



Qui Peugeot Nessun favoritismo per l'equipaggio francese

"E' un successo collettivo, di tutta Peugeot Sport" afferma Olivier Quesnel, il felice patron della scuderia francese. Un successo costruito nella notte, quando c'è stato l'allungo sull'Audi ma anche la decisione strategica di congelare le posizioni fra le due 908 di testa, sempre separate da non più di un giro. Decisione saggia perchè le due vetture stavano cominciando a duellare. Al di là della soddisfazione per il successo del team, Bourdais, Montagny e Sarrazin erano logicamente un po' delusi del secondo posto. "Peccato per quei cinque minuti persi durante la notte, perchè altrimenti gli eroi della festa saremmo noi", diceva un Bourdais più amaro degli altri, forse perchè essendo di Le Mans, questa gara la sente in modo particolare. "Onestamente erano più veloci loro" ammette Marc Gené, emozionato per un successo "che vale davvero tanto nella carriera di un pilota", mentre Alexander Wurz si gode con maggior maturità questo il suo secondo centro ("nel 1996 ero davvero un ragazzino, non potevo capire cosa fosse Le Mans") e David Brabham fa lo spiritoso: "Ora mio fratello Geoff non potrà più dire di essere l'unico in famiglia ad aver vinto la 24 Ore".

a.f.

13-14 giugno 2009



Qui Audi Tanti inconvenienti imprevisti

“Complimenti alla Peugeot: era più forte e ci ha battuti” ammette sportivamente Wolfgang Ullrich. Il grande capo dell’Audi Sport non cerca scuse: “In prestazioni erano davanti a noi, come lo scorso anno, ma quest’anno non hanno fatto errori, erano davvero pronti. Ora che abbiamo perso, dovremo tornare per vincere di nuovo!”. Tom Kristensen, che probabilmente chiuderà qui la sua brillante carriera a Le Mans, appare quasi sorpreso dei problemi incontrati: “Abbiamo avuto un sacco di problemi di assetto col caldo e poi anche con le temperature, che dovremo analizzare e risolvere”. E Dindo Capello la prende con filosofia: “Avevo capito sin dall’inizio che quest’anno non ce l’avremmo fatta e che la Peugeot era pronta per davvero”.

Curiosità

- Record per Stéphane Sarrazin, il pilota della Peugeot: nessuno nella storia aveva centrato tre pole consecutive.
- Tanti gli ospiti di riguardo: dal primo ministro francese, François Fillon (che è di Le Mans) a Bill Gates o Fernando Alonso, venuto (pare) da semplice appassionato. Che stia preparando un futuro fuori dalla F1?
- Un ministro al via: Paul Dryson, 48 anni, pilota e titolare dell’omonimo team è vice-ministro per il Commercio e l’Innovazione del governo britannico. La sua sfegatata passione per le corse ha provocato qualche controversia in Inghilterra, ma Gordon Brown gli ha dato via libera, forse anche perché Dryson paga tutto di tasca sua...
- Premio alla sfortuna per Narain Karthikeyan: l’indiano ha dovuto rinunciare a prendere il via dopo essersi slogato la spalla, cadendo mentre cercava di saltare il muretto dei box durante la fase di pre-griglia.
- Si arricchisce la già lunga lista di nazionalità presenti a Le Mans: Plamen Kralev passa alla storia come il primo pilota bulgaro ad aver preso il via della 24 Ore.
- Senza alcun dubbio, il pilota più “ricercato” dal pubblico era Patrick Dempsey. L’attore americano, noto per impersonare il Dr Shepard nella fiction tv “Grey’s anatomy”, era al debutto sulla Ferrari dell’Advanced Engineering e corre da gentleman-driver in Grand-Am.
- 87 milioni di euro e 1500 posti di lavoro diretti: è l’impatto economico della 24 Ore sul dipartimento della Sarthe, secondo uno studio commissionato dalle autorità locali, che stima in 238.000 il numero di visitatori.

a.f.

a.f.

Gené e il pianto dell'ultimo giro: "Il mio sogno adesso è questo"

di Stefano Semeraro

A 35 anni si è trasformato in cigno.

Bravo, simpatico, colto – è laureato in economia, una mosca bianca fra i colleghi - competente, anche veloce, lo era sempre stato, Marc. Ma aveva sempre vinto poco.

Campione della Formula Nissan nel '98, un punto insperato nel suo primo anno in F.1, con la Minardi, nel 2001, poi l'esperienza da tester Williams, in tutto 36 Gp corsi fra il '99 e il 2004, con un quinto posto a Monza nel 2003 come massimo risultato, prima di riconvertirsi in tester delle Rosse. Un raccolto non esaltante, simile a quello di tanti brutti anatroccoli del Circus che la chance di diventare belli e bianchi, di volare davvero, non riescono ad averla mai.

Una Le Mans invece è qualcosa che resta, che ti infila in una casella nella grande storia dell'automobilismo. "Per questo durante l'ultimo giro, anche se io non sono uno emotivo, devo ammettere che... mi sono venute le lacrime agli occhi", ha raccontato ancora un po' scosso Gené a Le Mans dopo l'arrivo trionfale della sua Peugeot 908. La numero 9, quella dei "guerrieri", secondo Olivier Quesnel. E lui, che Guerrero lo è anche di (secondo) nome, ha combattuto fino all'ultimo.

"Tutti mi dicevano via radio di rilassarmi, di salutare il pubblico, ma io non l'ho fatto, avevo paura: le gare finiscono solo quando tagli il traguardo, no?".

Capita, quando hai le unghiette a un centimetro dal sogno, di sentire la paura di perderlo. Anche perché dietro c'era l'equipaggio

tutto francese che inseguiva, rabbioso. "Alla vigilia non pensavo di vincere – confessa Marc – E anche durante la gara non è stata facile. Non per le Audi, da cui mi aspettavo un po' di più, ma perché la Peugeot numero 8 spingeva, e ha spinto fino alla fine". Sensazioni forti, forse uniche: "di sicuro le sensazioni più forti che ho provato nella mia vita. Mi rendevo conto di essere nella leggenda, a Le Mans, la gara più famosa del mondo, la più difficile da vincere".

Mai avuto paura che dai box arrivasse un ordine amaro, Marc?

sione c'è stata devo dire che tutti sono stati super-onesti".

Montezemolo, il sabato, fra i possibili (probabili? Futuribili?) piloti da mettere in pista a Le Mans su un (possibile? Fantascientifico?) prototipo Ferrari, aveva inserito anche Gené. "Be', visto come è andata stavolta, mi auguro che il Presidente venga a fare lo starter tutti gli anni. Scherzi a parte, la F.1 è davvero nei guai, se la Fia non molla un po'. Di sicuro la Ferrari da qualche parte correrà, e devo dire che Le Mans è una gara davvero molto bella. E sicuramente, arrivando dalla

Turchia dove c'erano diecimila persone, e trovandone 250 mila qui, Montezemolo è stato contento. Per me sarebbe un sogno, anche se preparare una macchina in un anno non è facile, ci vogliono due o tre anni. L'anno scorso, ad esempio, in Peugeot eravamo convinti di essere pronti, invece non lo eravamo. Ci sono tantissimi dettagli da mettere a posto per una gara come questa.

Tutto quello che non è andato bene l'anno scorso, quest'anno ha funzionato. Poi in F.1 il tuo compagno

è il tuo rivale, qui invece tifi per lui. All'inizio fai fatica ad adattarti a questa mentalità, al senso di 'team building'. Ma andare a riposare sapendo che c'è Wurz che lavora per te, è fantastico".

Meglio la F.1 o le Mans allora? "Come gara unica Le Mans è più bella di qualsiasi Gran Premio, non c'è paragone. Un Mondiale di F.1 lo sognano tutti i piloti. Io però ormai ho 35 anni, il mio tempo in F.1 sta passando. Il mio sogno adesso è questo".



Il trio vincitore della 24 Ore: Alexander Wurz, David Brabham e Marc Gené

"Che ci fermassero no, non potevano farlo. Però c'è stato un momento, alle 3 del mattino, che loro (la macchina di Bourdais, Sarrazin e Montagny) erano un minuto e mezzo dietro di noi. Allora ho cominciato a tirare come un matto, e ai box si sono accorti che se volevo potevo reggere quel ritmo. Allora mi hanno chiamato via radio: 'non andare così forte, Marc'. Ho risposto: 'Io non vado forte, ma neanche gli altri allora...'. Mi hanno tranquillizzato, e anche se qualche discus-

DUNLOP

DUNLOP

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

13-14 giugno 2009

Marc Gené
35 anni
spagnolo,
36 GP ed un quinto posto
in Formula 1,
tester Ferrari
e vice campione
della LMS
con la Peugeot



Speciale
Le Mans 2009

Il caso

Reclamo Peugeot: un



13-14 giugno 2009

Il siluro contro l'ACO...



Il discorso frontale dell'Audi R15: la palla ora passa nelle mani della FIA

di Alfredo Filippone

Il duello Audi-Peugeot è iniziato sin dalle verifiche di martedì, con l'inatteso reclamo della Peugeot nei confronti dei rivali (per i flap del muso e sulla faccia interna della carenatura delle ruote anteriori). Una decisione che, anche se ha rovinato l'idilliaca atmosfera tipica delle 24 Ore, più che una diatriba fra costruttori appare come un sasso lanciato nello stagno per denunciare il modo di fare approssimativo ed arrogante dell'ACO, ... raccogliendo non pochi consensi nel paddock. Olivier Quesnel, direttore di Peugeot Sport, ha tenuto a spiegare le ragioni del reclamo: "A Sebring ci eravamo stupiti dei flap anteriori sulle Audi R15 e l'avevamo fatto notare all'ACO, che ci aveva promesso di chiarire la faccenda e di convocare al più presto una riunione coi costruttori per discutere il regolamento 2010. Da allora non si è più sentito nulla, anzi arrivando qui a Le Mans abbiamo scoperto che l'Audi ha due flap supplementari. A questo punto, le buone parole dell'ACO non bastavano più e abbiamo voluto adottare un passo formale ancor prima che cominciassero le prove e ci fossero i primi responsi della pista, proprio per evitare che si potesse pensare che cerchiamo scuse a un'eventuale sconfitta. Non ci rende per nulla felici presentare un reclamo, e non lo facciamo con spirito aggressivo nei confronti dell'Audi, ma è necessario che si faccia chiarezza nei regolamenti".

Se l'Audi ha reagito con estrema misura al reclamo ("Possiamo solo dire che le nostre vetture sono conformi e hanno superato le verifiche"), altre voci si sono levate per denunciare la lettera e lo spirito del regolamento attuale; fra queste,

quella di Hugues De Chaunac (che ce l'ha con il motore Aston Martin): "Era ora che qualcuno con un certo peso cominciasse a fare un pò di casino". Col reclamo, due cose la Peugeot le ha già ottenute. Uno: la riunione coi costruttori è stata velocemente indetta per fine giugno. E Quesnel ha già chiarito: "Ci aspettiamo indicazioni e scelte chiare per il 2010. L'ACO non potrà perdere tempo fino a ottobre come voleva, perchè le macchine per il 2010 vanno pensate ora, e dovrà dire con chiarezza se vuole vetture endurance o F.1 travestite". Due: il reclamo della Peugeot, subito respinto, è diventato appello, che dovrà dunque essere esaminato dalla FIA. Sempre gelosissimo della sua autonomia, l'ACO sarà dunque costretto ad accettare quello che non ha mai voluto: che la FIA ficchi il naso negli affari suoi. La vicenda, in ogni caso, è un vero siluro contro la dirigenza attuale dell'ACO, Jean-Claude Plassart e Daniel Poissenot, spesso criticata per l'approccio mercantile, per la mancanza di trasparenza nel dettare le leggi dell'intera categoria (il regolamento ACO è ricco di punti lasciati "alla valutazione dell'ACO"! e per la scarsa professionalità del comitato sportivo, formalmente responsabile della stesura dei testi e della loro applicazione. Un gruppo che si avvale di consulenti tecnici di valore come Bernard Dudot per i motori e Gordon Murray per i telai, ma che è composto da notabili (industriali, medici e politici) della Sarthe, appassionati, ma certamente non esperti. Forse quello che sembra un semplice, stizzito reclamo ha aperto una battaglia ben più vasta: quella per il potere e il controllo dell'endurance, del tutto paragonabile al conflitto in atto in F.1.

LMP1

Avanti, c'è gloria per tutti

Peugeot contro Audi, finalmente i valori si ribaltano, per la felicità del pubblico locali e dei dirigenti della squadra transalpina, a rischio di ritiro. Nonostante arrivi con il meno francese degli equipaggi, in casa Peugeot il successo toglie di dosso un bel peso. Per gli altri, come preventivabile, poco da fare. Il quarto posto premia un'Aston Martin in ottima forma ma penalizzata da guai tecnici e da uno sviluppo sicuramente lontano dai budget faraonici dei top-3. Nonostante la quinta posizione, si è rivelata una sofferenza la partecipazione della nuova Oreca, che si era presentata come una possibile linea di congiunzione tra privati ed ufficiali. Bene, fino alla rottura, la Lola-Aston Speedy andata, invero quasi esclusivamente nelle mani di Andrea Belicchi, ad impensierire le aggiornate vetture ufficiali. Non male le Audi R10 TDI del team Kolles. Nonostante sia competitiva tra i privati, la coppia di vetture ex ufficiali ha mostrato a livello assoluto come, più che il motore Diesel, a fare la differenza siano budget, sviluppo e gestione. Bene la Pescarolo "aggiornata", disastrosa a livello di affidabilità su 24 ore Lola Kruse, Creation e Ginetta.



13-14 giugno 2009



Sopra, la Lola Aston Martin di Charouz-Engel-Mucke.
Sotto, la Pescarolo Judd ottava all'arrivo,
e a sinistra l'Oreca Aim di Olivier Panis



LMP2

Dominio in salsa tedesca

In LMP2, il tanto atteso dominio Porsche si è prontamente verificato. Con le due vetture di Essex Racing e Team Goh supportate semi-ufficialmente da Stoccarda con tanto di piloti factory, l'unica variabile per evitare la doppietta si è rivelata quella numerica: tolta di mezzo da un incidente la compagine giapponese, i danesi hanno conquistato il decimo posto assoluto. Il secondo posto è andato alla Lola motorizzata Judd del team Speedy, dodicesima assoluta. Lontanissime e mai in grado di impensierire Porsche e Lola, le Pescarolo Oak e la Ginetta Zytek hanno navigato tra molte difficoltà, senza la minima speranza di successo. Il futuro, ora è tutto in LMP1, dato che i nuovi regolamenti promuoveranno di fatto la classe inferiore a nuovo punto di riferimento: come verrà gestito il passaggio di team (molto) privati accanto ad iperufficiali, è ancora tutto da vedere.



Sopra, la Porsche RS Spyder vincitrice in LMP, a destra, la Lola Judd di Kane-Luenberger-Pompidou



DUNLOP

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

13-14 giugno 2009



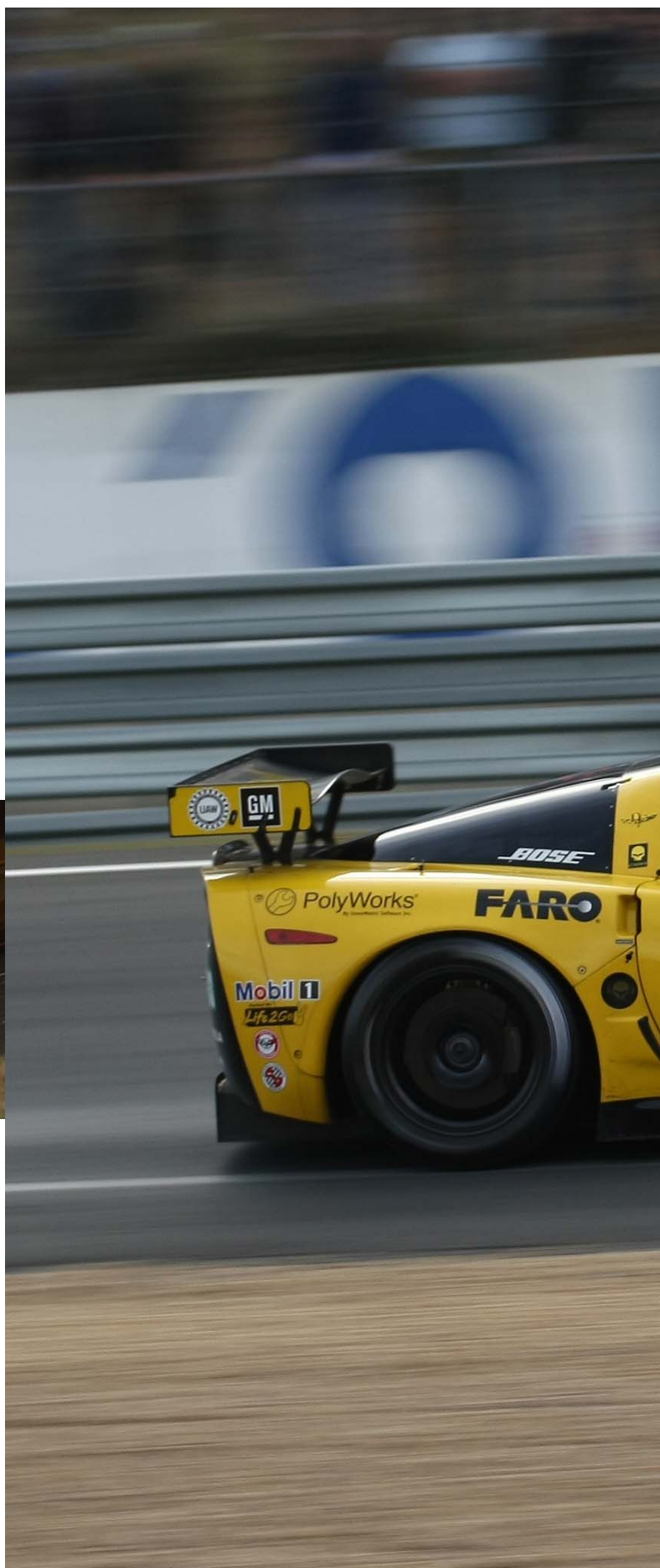
LMGT1

Corvette festa d'addio

Celebrazione della Corvette C6.R doveva essere, e così è stato. Con la fine della classe GT1 e l'arrivo delle nuove regole mondiali, cambierà tutto, anche nel rapporto con le GT2. Peccato, per il team ufficiale, aver visto la vettura leader in panne nelle ultime ore di una gara dominata in lungo e in largo, pur confrontandosi con squadre di livello nettamente inferiore come l'Alphand Adventures ed il JetAlliance del dopo-crisi. Non pervenuta la Lamborghini del team JLOC. Il ritorno di Marco Apicella dopo il tremendo incidente di due anni fa è durato poco più di sei minuti, dopo i pochi giri percorsi in libere e qualifiche.



Dominio Corvette come previsto. Sopra la vettura del team Alphand, a destra la versione ufficiale di Garcia-Magnussen-O'Connell



DUNLOP

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

13-14 giugno 2009



Speciale
Le Mans 2009

LMGT2

Il record da grand'Italia

La classe GT2 ha regalato un inatteso e sterminato dominio di casa Ferrari, con nove vetture nelle prime dieci posizioni. Se lo scorso anno a fermare le Porsche 997 erano stati errori e contatti, quest'anno le vetture tedesche, evolute e migliorate, hanno sofferto per una mancanza di affidabilità poco immaginabile dopo gli inizi di campionato in Le Mans Series e American Le Mans Series. Bella, colorita, rumorosa la Spyker, così come l'Aston Marting Vantage con la quale ha condiviso l'incosistenza. Oltre alle qualità della vettura ha fatto la differenza la consistenza dei piloti. Perfetti Kaffer, Melo e Salo in casa Risi, così come Ruberti, Malucelli e Babini per la Scuderia Italia.



DUNLOP

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

13-14 giugno 2009



Giornata trionfale per i colori italiani in GT2. Nove le Ferrari al traguardo nella top-ten guidata da Melo, sopra. Ma anche i piloti azzurri si sono tolti delle soddisfazioni come Bruni, a sinistra, e Malucelli, Ruberti e Babini a sinistra

*Speciale
Le Mans 2009*

Gli italiani

Pochi, veloci e speranzosi



DUNLOP

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

Photo Morgese

13-14 giugno 2009



Andrea Belicchi
quattordicesimo con la Lola Aston Martin
del team Speedy Racing

di Marco Cortesi

Per la prima volta dal 1996, la 24 Ore di Le Mans non ha visto alcun italiano a festeggiare successi assoluti o di categoria. Dopo la doppia affermazione di Dindo Capello e Gianmaria Bruni l'anno passato, i rappresentanti tricolori si sono fermati ad un passo dalla vittoria. Mentre il tre volte vincitore della Sarthe ha mantenuto un piazzamento sul podio con un terzo posto alle spalle delle due Peugeot dominatrici, una straordinaria prova è giunta da Andrea Belicchi. Al volante della Lola-Aston Martin schierata dal team Speedy, il parmense ex F.Renault V6 ha nettamente sconfitto la concorrenza interna, arrivando a mettere pressione con costanza agli equipaggi ufficiali gestiti da casa Prodrive. Nella speranza che qualcuno, nel box degli inglesi, se ne sia accorto, rimane purtroppo una gara condizionata dalla rottura del cambio nelle ultime fasi. Da sottolineare anche la buona prova di Gior-

gio Mondini. Al via con l'Audi R10 TDI del team Kolles e affiancato all'ex F1 Christijan Albers, Mondini ha ben impressionato, conquistando la nona posizione finale. Con l'assenza di una vera e propria filiera italiana orientata a qualcosa di diverso rispetto alla Formula Uno, le speranze di agguantare un volante ufficiale sono ridotte. In LMP2, si è conclusa male anche l'avventura della Racing Box, che portava al via un equipaggio tutto italiano composto da Andrea Piccini, Thomas Biagi e Matteo Bobbi. A partire dai guai elettrici della prima parte della corsa, la Lola-Judd della compagine italiana ha sofferto tutta una serie di noie tecniche, terminando la propria gara con un problema al motore.

La rivincita sarà cercata sin dal prossimo appuntamento della Le Mans Series. In GT2, classe che vede una nutrita rappresentanza anche in virtù della maggiore presenza Ferrari, il conto dei risultati ha stentato a decolla-

re. Penalizzato, prima che da problemi al servosterzo, dalla consistenza di un equipaggio molto "gentleman", Gimmi Bruni non ha avuto serie possibilità di ripetere il successo incamerato l'anno scorso. Merita più che una menzione la partecipazione della BMS Scuderia Italia. Come accaduto l'anno scorso, il team bresciano ha concluso con una splendida seconda piazza, prima tra coloro che usano gomme Pirelli. L'obiettivo è ora quello di confermarsi al top per il 2010, andando finalmente all'attacco del risultato assoluto. Degna più di un calvario che di una delle più importanti sfide automobilistiche al mondo l'avventura di Marco Apicella per il team JLOC. A bordo di una vettura che probabilmente non sarebbe stata da mettere in pista, l'italiano ha avuto a disposizione un solo giro per fare il suo ritorno sulla scena di Le Mans, tutto finito in pochi istanti, nella speranza di riuscire a tornare.



13-14 giugno 2009



A sinistra, la Ferrari F430 di Malucelli, Ruberti e Babini, secondi in GT2. Sopra, Piccini e a destra Capello impegnati nelle sessioni fotografiche del venerdì. Sopra a destra, la Lola Judd di Bobbi, Biagi e Piccini. Sotto, la Ferrari di Christian Montanari



Photo Morgese

Alcuni momenti della visita di Luca Cordero di Montezemolo a Le Mans, culminata con lo start dato dal presidente Ferrari alle 15 in punto



L'amante fran

di Stefano Semeraro

"Why not?". Oppure, se preferite: "Yes, we can".

Sì, perché no, noi della Ferrari – se davvero lo volessimo – una rossa ufficiale sulla Sarthe potremmo anche riportarcela. Tanto per fare dispetto a Max Mosley. Per dimostrare che il mito Ferrari è più forte di tutto, lo si può travasare da un contenitore all'altro senza perderne una goccia.

Questo, in soldoni, ha detto sabato scorso Luca di Montezemolo – a sessant'anni dalla prima vittoria di una macchina di Maranello a Le Mans, con Luigi Chinetti – facendo il mossiere alla 24 Ore. Cioè sventolando la bandiera dello start della gara, ma anche agitando un drappo rosso davanti a tutto il mondo.

"Dalla vittoria di Jochen Rindt nel 1965, l'ultima di una Ferrari ufficiale – ha detto Mon-

tezemolo – E' passato troppo tempo". Vedremo allora di nuovo un prototipo Ferrari alla 24 Ore, magari l'anno prossimo?, gli hanno chiesto.

"Why not?", ha risposto in inglese, prima di salire sulla passerella del podio. "Siamo qui per vedere le macchine, le regole. Per guardare al futuro".

Trattasi chiaramente di una strategia, come l'avrebbe chiamata Jean Todt. Di una maniera di alzare la posta della battaglia che da mesi divide Fia e costruttori. Che divide, soprattutto, Mosley e Maranello.

"La Ferrari ha un legame fortissimo con Le Mans", ha spiegato Montezemolo. "Le Mans significa tradizione, tecnologia, notte, avventura. Le nostre vittorie qui rappresentano un pezzo importante di storia dell'automobilismo, ancora più importante oggi che qualcuno vuole attaccare regole e tradizioni del nostro sport".

Dopo Chinetti, per le rosse sulla Sarthe ci sono le grandi battaglie con Porsche e Ford, i trionfi di Phil Hill e Gendebien, di Bandini, Scarfiotti, Vaccarella. La Ferrari, anche qui, è leggenda.

Ma da qui a tornare ad essere cronaca, un po' ce ne passa.

"La nostra vita, la nostra passione è in F.1 – ha ammesso infatti Montezemolo – Ma ci rimarremo solo se i nostri diritti saranno rispettati. Altrimenti Le Mans, e anche la 500 Miglia di Indianapolis, diventeranno un'opzione. Con un motore Diesel? No, no, no. Con un motore ibrido? Di nuovo: why not. Contemporaneamente alla F.1? no, perché oggi non è possibile gareggiare per vincere in troppe categorie".

Insomma, Le Mans piace ("Bello qui, no?" sorrideva Montezemolo guardando allegro fuori dalla vetrata della sala stampa), ma quello del Cavallino per la 24 Ore per ora

DUNLOP

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

13-14 giugno 2009



ncese

è più un flirt che un progetto di matrimonio. Arrivare sulla Sarthe assieme a Domenicali, Felisa, Piero Ferrari, abbracciare idealmente e materialmente tutti i "privati" che da anni corrono la 24 Ore con le GT di Maranello, è stato un po' come farsi vedere con una bella donna, un'amante francese, per ingelosire la (vecchia?) moglie inglese. Quasi certamente, però, è stato solo un breve incontro. Peccato, perché richiesto di chi vedrebbe più volentieri correre da queste parti su un prototipo con lo scudo ufficiale di Maranello, Montezemolo, dopo un attimo di riflessione ha risposto: "Kimi e Felipe, ovviamente. O Genè, che è un nostro collaudatore. Ma anche un paio di vecchie glorie: Jean Alesi e Michael Schumacher". E quello fra Schumi e Mulsanne, fra Alesi e Arnage, quello sì che sarebbe davvero un gran bel matrimonio.





*Speciale
Le Mans 2009*

L'intervista a Jacky Ickx

Che pilota Steve McQueen

di Stefano Semeraro

Jacky Ickx, quarant'anni fa lei vinceva la prima delle sue sei Le Mans: che ricordi ha di quel '69?

"L'unica cosa che ricordo è che... la gioventù è imbattibile! Da giovani si è pieni di passione, di desideri, di sogni, e non si ha paura di nulla".

Quanto è cambiata la 24 Ore?

"E' cambiata molto: anche qui si litiga, basta vedere la querelle fra l'Audi e la Peugeot".

Sempre colpa di regolamenti mal scritti?

"I regolamenti si possono cambiare, si possono scrivere meglio. Ma alla fine il mestiere dei progettisti rimane quello di leggere ciò che non è scritto nei regolamenti. Di trovare il minuscolo spazio che lascia libertà all'invenzione".

Come in F. 1...

"Solo che in F.1 certe questioni si rivolgono più velocemente. E' da Sebring che la Peugeot mugugnava sulle presunte irregolarità dell'Audi R15. Sono passati tre mesi, si è dovuto aspettare il giorno prima della gara per dirimere la questione. Ma da tutta la vicenda traspariva l'intenzione della Peugeot di mettere le mani avanti".

- Da leggenda delle corse ed ex-ferrari-sta, come vede il momento no delle Rose in F.1 ?

"Non posso essere imparziale: come chiunque abbia passato anche solo un po' di tempo a Maranello, sono rosso nel

cuore. La Ferrari ha avuto dieci anni da favola in F.1. Con Schumacher, ma anche con Todt, Brawn: un esemble stupendo, un vero dream team. E la miglior rappresentazione della tecnica e dell'industria italiana. Ora per la prima volta dopo tanto tempo si trova in difficoltà, e si sente già tanta impazienza, un po' da parte di tutti. Eppure la differenza fra una macchina vincente e una che arriva dietro spesso è minima".

- Secondo lei Maranello come può reagire?

"Si tratta di lavorare ancora un po'. C'è tanta pressione su Stefano Domenicali, sui piloti, sulla squadra. Ma forse ogni tanto non fa male ritrovarsi in salita. Dopo tante vittorie può arrivare l'abitudine, l'assuefazione. Soffrire ogni tanto aiuta a ritrovare il desiderio di primeggiare".

- Chi ha ragione, i team "ribelli" o Mosley?

"Il problema oggi è che il fattore economico viene prima di quello sportivo. Nello sport come nella vita. L'argent, i soldi: del resto alla gente - come si dice in italiano? - non gliene frega niente. Alla guida della Fia Mosley in passato ha fatto bene, ma ormai la sua Presidenza assomiglia a una dittatura: impone regole non dico senza motivo, ma senza dialogo. Cambiare si deve, perchè crisi economica influisce inevitabilmente sulle nostre scelte, ma c'è modo e modo di farlo".

- Cosa pensa del budget cap?

“Come è possibile controllare che sia davvero rispettato? Un team quando firma degli accordi commerciali, e deve già confrontarsi con il fisco, non ha certo voglia che qualcuno, una entità straniera, venga a chiederti: quanto hai speso per questo? E per quello? Mi sembra difficile per chiunque accettarlo. Quindi per risolvere i problemi serve concertazione”.

Davvero la Ferrari potrebbe rinunciare alla F.1?

“Quali sono gli scenari? Luca di Montezemolo e la Ferrari possono semplicemente non iscriversi al campionato, per la prima volta in quasi 60 anni. Oppure gli otto team si uniscono per creare un campionato alternativo, come già qualcuno aveva pensato anni fa: ma è una cosa più difficile di quanto si pensi, perché la Fia potrebbe esercitare una pressione fortissima, con minaccia di squalifica per tutte le gare internazionali, nei confronti dei grandi circuiti, da Monza a Monaco. Oppure la Ferrari potrebbe correre in un altro campionato. Ma, ad essere sincero,

non penso che accadrà mai. Si tratta di un braccio di ferro, ma è fatale che un accordo si trovi.

Si è parlato di un nuovo impegno della Ferrari a Le Mans. Luca di Montezemolo, che sabato ha dato il via alla gara, non ha escluso la possibilità.

“Non è più possibile che una Scuderia si impegni sia nei 18 Gp del Mondiale, sia in un progetto costoso come Le Mans. Non sono più i tempi, non ci sono sufficienti risorse economiche. Servirebbe un miracolo, o chissà, un nuovo Presidente della Fia...”.

Davvero Mosley potrebbe non essere rieletto?

“Il problema è che oggi ogni federazione ha un voto. E i Paesi più piccoli contano come l'Italia, la Francia o la Germania. Perché il presidente di una piccola nazione, che viene a fare le riunioni Fia a Parigi, ospitato in un bell'hotel, che si diverte e cena in ottimi ristoranti, dovrebbe cambiare il suo voto? Se questo sistema non cambia, Mosley, che ne

ha passate di ogni genere, resterà ancora al suo posto”.

- Che ricordo ha degli anni in Ferrari?

“Ne ho tanti, formidabili. In tanti ad esempio hanno parlato e scritto della personalità di Enzo Ferrari, delle sue battaglie politiche, dei suoi contrasti con i piloti. Io del Commendatore ho un ricordo meraviglioso: mai una discussione, mai un problema. Con me è sempre stato amichevole, appassionato, gentile, non mi ha mai messo pressione. In Ferrari ho sempre avuto la sensazione di avere la miglior macchina possibile a disposizione”.

- E dell'Italia?

“L'Italia è un paese straordinario. E gli italiani sono meravigliosi. Lo dico seriamente. Voi che ci vivete non ve ne rendete conto. Ho partecipato alle Miglia Miglia, con un mio amico, e mi vedo ancora davanti agli occhi la folla di gente, due milioni di persone, che hanno accompagnato la corsa per vedere quelle macchine bellissime. E' la più bella manife-



Photo
Actualfoto



**Sopra Jacky Ickx con la Ferrari 312 B2 nel Gran Premio di Argentina del 1971.
A destra, il pilota belga, allora ventiseienne con la tuta della squadra di Maranello.
Nella pagina a fianco, Jacky con la figlia Vanina a Le Mans**

13-14 giugno 2009

stazione del mondo per auto d'epoca. Da Brescia a Roma, attraverso la Toscana, i paesaggi, il prosciutto, il melone... Magnifico".

Cosa si prova, da ex pilota, ad avere una figlia pilota?

"Onestamente, quella di Vanina è stata una sorpresa. Faceva l'Università, biologia, era lontana anni luce dal mondo delle corse. Un giorno mi ha detto: papà, voglio correre in macchina. Il mondo dell'automobilismo è un mondo "machista", le donne non si possono aspettare carriere. Anche perché se un uomo in pista arriva dietro una donna fa una pessima figura. Nessuna ti regala nulla. Di buono c'è che le corse oggi sono enormemente più sicure che quarant'anni fa. Una volta non potevi permetterti di uscire di strada, non c'erano scocche in carbonio. Non ho paura quando Vanina corre, anche se so che un rischio esiste ancora. Ma se un figlio rischia per quello che ama, da genitore devi accettarlo. Non è più la tua vita, è la sua. E' il suo piacere che conta, non il mio".

- Consigli?

"Impossibile. Bisogna costruirsi un'esperienza personale. Perché ti serve ad affrontare i momenti difficili".

- Lei ha corso con Steve McQueen l'anno in cui girò il famoso film su Le Mans....

"Il problema dei film sulle corse è che spesso non hanno belle sceneggiature. C'è un film del 1967, "Grand Prix", di John Frankenheimer, che ancora oggi è molto godibile, credibile. Frankenheimer era anche presente all'inizio del film su Le Mans. McQueen, che era un pilota vero, guidava veramente bene, praticamente come un professionista, ma con molto meno allenamento, ha fatto un film da vero appassionato, per la prima volta senza paura di spendere, distruggendo anche auto costosissime, delle 512, delle 917. Ed era un uomo genuino, simpatico, all'americana, che non aveva paura di parlare e che - pur essendo una grande star - si comportava con la stessa naturalezza e la stessa cordialità con chiunque, con i camerieri, gli inservienti, il pubblico. Conquistò anche gli altri piloti, che rimanevano ore sul circuito per girare magari venti secondi di sequenza, insieme ai pompieri che dovevano simulare l'effetto bagnato, e poi bisognava aspettare. Ricordo che una volta ci fermammo a parlare insieme in autostrada, dopo esserci incrociati. Tutti e due avevamo ordinato una Porsche Targa, ma lui si lamentava che sulla mia c'era un tergisalzo posteriore che sulla sua mancava...".





Pedro Lamy in crisi con la gomma posteriore destra dechappata

1. - 2. ora Il pasticcio Peugeot ai box frena Lamy

Incredibile a Le Mans, dove Narain Karthikeyan ha sofferto la slogatura della spalla cadendo a terra prima della corsa... Al momento l'Audi R10 numero 14 del team Kolles è ufficialmente nelle mani dei soli Zwolsman e Lotterer!

Problemi nel pre-partenza per il team Kruse, i cui meccanici hanno lavorato preoccupati a cofano scoperto, mentre si è presentata sulla griglia la Lamborghini di Marco Apicella, tormentata da seri problemi durante il weekend. Il gruppo si muove in anticipo rispetto al tempo previsto.

Allo start, McNish prova a passare Montagny ma è insidiato anche da Lamy, che passa secondo, mentre le Aston Martin partono bene, Premat è passato da Mucke. Al secondo giro le Peugeot sono 1-2-3, con tempi nettamente inferiori a quelli dei concorrenti tedeschi. In GT2, la Porsche Felbermayr ripassa Salo, che aveva preso la testa al via. Nel tentativo di difendersi dall'Aston Martin di Turner, Premat va lungo alla curva Indianapolis, e necessita dei commissari. Alla ripartenza la sua R15 scoda violentemente, problema tecnico? Da notare che in mattinata Tom Kristensen aveva patito il bloccaggio dell'acceleratore.

Il rientro arriva al giro 5. Nessun problema tecnico, si sostituisce il muso. Rientra anche la Lamborghini di Apicella. Contatto anche per Albers, che ha una sospensione piegata con la R10 Kolles, mentre Melo torna in vetta alla GT2: tre vetture in un secondo.

Al giro 8, il trio Peugeot ha oltre 20 secondi di vantaggio. Ci sono nuvole: che l'Audi abbia scelto un set-up più adatto al bagnato? Nel frattempo, le LMP a benzina devono già rifornire, entrano Pescarolo e Lola Speedy. Un giro dopo si vede la Peugeot di Wurz, mentre le GT2 in lotta sono ora quattro, si aggiunge Bergmeister.

All'undicesimo giro si fermano il lader Montagny e Pedro Lamy. Il team ufficiale fa uscire il portoghese mentre sta arrivando la 908 Pescarolo! Il contatto è inevitabile, Lamy fora una gomma e deve fare un giro intero di pista (nella foto). Lo pneumatico esplose a Mulsanne, spargendo quintali di detriti: è SAFETY CAR!!

La gara di Lamy è definitivamente compromessa: tra i detriti ci sono turbo e intercooler... Rientra insieme all'Aston di Primat, così come, 2 giri dopo, Wurz, che passa il volante a Gené.

Gli uomini Peugeot attribuiscono l'errore al fatto che Bouillon avrebbe dovuto fermarsi al giro successivo. Ma nessuno parla al pilota? Nel frattempo, Pescarolo incolpa i fotografi. La storia si ripete.

Al re-start, Mucke è velocissimo e si porta al terzo posto dietro a Montagny e McNish, ma Rockenfeller lo ripassa. Richard Dean va lungo a Indianapolis con la Ginetta LNT. Problema per McNish, che raccoglie un detrito (che non lo rallenta molto). Resta a mezzo giro da Montagny.

Recupera bene Marc Gené con la Peugeot, anche se la battaglia con le Aston Martin non è facile. Si vede recuperare da Turner grazie al traffico, Mucke conserva il quarto posto. Per via della neutralizzazione, solo 18 auto sono a pieni giri. In GT2 Long ha ripreso la leadership, in P2 e GT1 continua il dominio di Porsche e Corvette.

Rientra in pista la Peugeot "azzoppata", con Minassian al volante: cambiati turbo, marmitta radiatore dell'olio. Al giro 24, Gené si fa sotto alle due Audi dopo essersi liberato anche di Mucke, mentre dopo l'inizio indiolato, i tempi al top si appiattiscono. Poco dopo, si ferma sul tracciato la Aston GT1 del team Jetalliance. McNish e Rockenfeller si fermano al giro 26, rischiando di toccarsi ai pit. Viene cambiato il muso danneggiato dello scozzese.

Grande manovra del team Peugeot, che con un pit veloce porta Gené al secondo posto. Rockenfeller non ci sta ed inizia una bella battaglia. Riparte anche la terza Aston, fermata dall'alternatore, che prende anche uno stop&go. Al 30esimo giro, la Porsche di Lietz è ferma all'ingresso della pitlane. Problemi anche per la Lola Racing Box.

Poco prima della fine dell'ora, Ortelli mette una ruota sullo sporco a Tertre Rouge e finisce nelle barriere, staccando l'ala posteriore. Per gli uomini di Hugues de Chaunac, la vita sembra essere durissima.

“E’ stato abbastanza divertente vedere come le due Peugeot sono riuscite a scontrarsi da sole ai box”

Allan McNish

3. - 4. ora

Sarrazin doppia tutti, le Porsche Spyder prendono il largo

Continua la marcia di testa delle due Peugeot n. 8 (nella foto, Montagny), e n.9. Alle spalle inseguono due coppie: le due Audi di Werner e McNish e le due Aston Martin di di Mucke e Verstappen.

La Peugeot 908 del team Pescarolo, dopo l'incidente con la vettura ufficiale ai box si è ripartita in una più consona posizione di classifica, la settima, anche se rimane doppiata. Bella battaglia per la decima posizione tra la Pescarolo di Bruce Jouanny e la Oreca di Nicolas Lapierre.

In LMP2 le due Porsche Rs Spyder la fanno da padroni, mentre la Lola-Judd di Pompidou non si da per vinta ed insegue ad una manciata di secondi. Problemi elettrici invece per la Lola tutta italiana del team Racing Box, con Biagi costretto per lungo tempo al box e rientrare in ottava posizione a quattro giri dal leader.

In GT1 monotona cavalcata delle due Corvette ufficiali e delle due vetture gemelle con la livrea bianca del team Alphand. Già ritirata la Lamborghini Murcielago e con la Aston Martin di Lichtner-Hoye a 29 giri già si prevede un trionfo annunciato.

In GT2 stop all'inizio della corsia box per la Porsche GT3 n. 77 del team Felbermayr-Proton, impossibilitata a partire. In testa le due Porsche di Bergmeister e Pilet separate di pochi secondi mentre la Ferrari F430 di Kaffer insegue: nonostante i tempi sul giro più alti, la performance pura delle 997 sembra lontana.

Cambiano i piloti sulle due vetture di vertice: Sarrazin sostituisce Montagny sulla Peugeot n. 8, mentre Capello prende il posto di McNish sulla prima delle Audi.

Il gioco dei pit in questa ora non ha influito sul risultato in pista e le posizioni di testa sono praticamente congelate con le due Audi costrette a giocare di rimessa, in attesa di qualche gaio in Casa Peugeot

Ancora irrisolti i problemi all'alternatore sulla Mazda n. 39 del team KSM. Dopo essere sta-

ta lungamente nello stand per le cure del caso dei meccanici la vettura è ripartita con Mattheu Marsch al volante, il quale però si fermerà di nuovo dopo pochi minuti.

Problemi anche per la Aston Martin n. 66 del team Jetalliance perennemente ricoverata nello stand di competenza e per la Ginetta-Zytek n. 40 che ha percorso tutta la pista a bassa velocità prima di trovare ricovero anch'essa nel box.

Alle 18.52 rientro nello stand anche per la Lola-Aston Martin 009 che occupava la 26. posizione con Stuart Hall al volante.

La classifica dopo 4 ore di gara

- 1 - Montagny-Sarrazin-Bourdais (Peugeot 908) - Peugeot - 66 giri
- 2 - Gené-Wurz-Brabham (Peugeot 908) - Peugeot - a 1 giro
- 3 - Rockenfeller-Luhr-Werner (Audi R15) - Audi - a 1 giro
- 4 - Kristensen-McNish-Capello (Audi R15) - Audi - 1 giro
- 5 - Turner-Davidson-Verstappen (Lola Aston Martin) - Aston Martin - a 1 giro
- 6 - Charouz-Engel-Mucke (Lola Aston Martin) - AMR Eastern - a 1 giro
- 7 - Pagnaud-Tréluyer-Bouillon (Peugeot 908) - Pescarolo - a 2 giri
- 8 - Karthikeyan-Zwolsman-Lotterer (Audi R10) - Kolles - a 2 giri
- 9 - Albers-Bakkerud-Mondini (Audi R10) - Kolles - a 2 giri
- 10 - Bernhard-Dumas-Prémat (Audi R15) - Audi - a 2 giri

- 1° LMP2 - Collard-Elgaard-Poulsen (Porsche Rs Spider) - Essex
- 1° LMG1 - Magnussen-O'Connell-Garcia (Corvette C6.R) - Corvette
- 1° LMG2 - Bergmeister-Law-Nieminen (Porsche 997) - Flying Lizard



Emmanuel Collard, Porsche RS Spyder

5. - 6. ora

Peugeot ancora nei guai, l'Audi ringrazia

All'inizio della quinta ora, Sarrazin e Brabham allungano su Capello (nella foto). Il francese ha un giro comodo di vantaggio. In GT2, dopo la fermata della Porsche ufficiale di Lietz-Lieb-Henzler, conduce Raymond Narac, davanti a Kaffer che guida aggressivo sui cordoli, tanto da prendersi un ammonimento. Lo stop&go arriva poco dopo, intorno alle 19.30. Stuart Hall al settantaseiesimo giro, mentre è in lotta con una Audi, spedisce la Radical di Tim Greaves nelle barriere dell'ingresso pit. Safety Car in pista.

La lotta ai box è spietata: l'Audi di Capello ha la possibilità di sdoppiarsi, ma al box degli uomini di Ingolstadt si procede anche al cambio gomme. Obiettivo sfumato, per il momento. #

Sosta prolungata ai box per l'Audi n. 3 di Timo Bernhard. Ennesima sostituzione del cofano anteriore e meccanici al lavoro sulla meccanica. La gara è compromessa. Cambio al vertice in LMP2 con la Porsche RS Spyder di Kunimoto che passa la vettura "gemella" con Poulsen. Il danese, più lento dei compagni sul passo gara, è facile preda del giapponese. Guai da team owner anche in GT2, con Raymond Narac fermo ai box per un guaio al motore: Pierre Kaffer recupera la prima piazza con la Ferrari Risi, davanti alle vetture gemelle di Kirkaldy e Bruni. In GT1, è passata in testa la Corvette di Gavin-Beretta-Fassler.

Dopo ottantacinque giri, battaglia a distanza Audi-Peugeot-Aston Martn. Luhr conquista la quarta posizione, Capello cerca a fatica di agguantare Wurz, secondo. Nello stesso momento, Farnbacher tampona la Lola RML dopo le chicane Porsche.

Il vero colpo di scena della gara avviene alla fine della sesta ora: la Peugeot di testa

con Bourdais si ferma, il cofano è sollevato e si lavora nella zona della posteriore sinistra. Passano Wurz e Capello, staccati di meno di 40 secondi. La gara è completamente azzerata, con Luhr terzo a 57".

La situazione al termine della sesta ora

- 1 - Gené-Wurz-Brabham (Peugeot 908) - Peugeot - 98
- 2 - Kristensen-McNish-Capello (Audi R15) - Audi - 43.652
- 3 - Rockenfeller-Luhr-Werner (Audi R15) - Audi - 1.10.896
- 4 - Turner-Davidson-Verstappen (Lola Aston Martin) - AMR - 1 giro
- 5 - Pagnaud-Tréluyer-Bouillon (Peugeot 908) - Pescarolo - 1 giro
- 6 - Montagny-Sarrazin-Bourdais (Peugeot 908) - Peugeot - 2 giri
- 7 - Charouz-Enge-Mucke (Lola Aston Martin) - AMR Eastern - 2 giri
- 8 - Zwolsman-Lotterer (Audi R10) - Kolles - 3 giri
- 9 - Albers-Bakkerud-Mondini (Audi R10) - Kolles - 3 giri
- 10 - Panis-Lapierre-Ayari (Oreca-ALM) - Oreca - 3 giri

- 13 - Kunimoto-Ara-Maassen (Porsche RS) - Goh - 93 giri (1° LMP2)
- 15 - Gavin-Beretta-Fassler (Corvette C6.R) - Corvette - 88 giri (1° LMGT1)
- 31 - Kaffer-Salo-Melo (Ferrari F430) - Risi - 85 giri (1° LMGT2)



Dindo Capello



Il relitto dell'Audi di Lucas Luhr

7. - 8. ora Lucas Luhr distrugge la R15

Gran botto di Lucas Luhr sull'Audi n.2 (nella foto). Il pilota tedesco ha perso il posteriore (in maniera molto repentina), sbattendo forte alla fine dell'Hunaudieres. La sua gara è finita con l'Audi R15 praticamente "dimezzata". Non entra la Safety Car. Rimasta ferma nel box per quasi mezz'ora, riprende la pista la Aston Martin 009 in quarantaseiesima posizione a più di 30 giri dalla vettura leader della corsa con alla guida Harold Primat.

In LMP2 continua a cambiare il leader nella bella lotta in famiglia tra le due Porsche RS Spyder dei team Goh ed Essex. Kunimoto, leader provvisorio, non ha potuto resistere al forcing del francese Emmanule Collard il quale, nel corso del 103° giro è andato a riprendersi la meritata prima piazza. Le due Porsche occupano rispettivamente la 14.e la 15. posizione assoluta.

Treluyer con la Peugeot n. 17 supera Davidson e si installa in terza posizione assoluta. Alle sue spalle, comunque, si presenta un determinatissimo Sébastien Bourdais che a sua volta supera il connazionale sulla Pescarolo in terza piazza, stringendo come in un sandwich l'unica Audi con ancora qualche chance di vittoria. Problemi al servosterzo sulla Ferrari n. 78 di AF corse. Gimmi Bruni è costretto a richiedere le cure dei suoi meccanici, ma la vettura precipita dalla seconda posizione alla decima della categoria GT2.

Spettacolare uscita di pista della Corvette del team Alphand. Patrice Goueslard ha terminato la propria corsa nella esse di Tertre Rouge mentre occupava la terza piazza della categoria LMG1.

Alle 22.17 si ferma nello stand Turner con la Aston 008 con problemi alla sospensione anteriore. Meccanici al lavoro ma il tempo scorre inesorabile.

Riprende finalmente la pista l'Audi n.3 con Romain Dumas alla guida ma in 48. posi-

zione assoluta a ben 41 giri dal vertice.

Sébastien Bourdais scatenato in pista: con 3'25"300 avvicina il record sul giro, ma viene battuto da Minassian che ferma le lancette sul crono di 3'24"628. 22.50: sosta imprevista per l'Audi n. 1 che deve affidarsi alle mani dei meccanici per almeno tre minuti e viene doppiata dalla Peugeot leader della gara.

La situazione al termine della ottava ora

- 1 - Gené-Wurz-Brabham (Peugeot 908) - Peugeot - 131 laps
- 2 - Kristensen-McNish-Capello (Audi R15) - Audi - 1 giro
- 3 - Montagny-Sarrazin-Bourdais (Peugeot 908) - Peugeot - 1 giro
- 4 - Pagnaud-Tréluyer-Bouillon (Peugeot 908) - Pescarolo - 2 giri
- 5 - Charouz-Enge-Mucke (Lola Aston Martin) - AMR Eastern - 3 giri
- 6 - Zwolsman-Lotterer (Audi R10) - Kolles - 3 giri
- 7 - Albers-Bakkerud-Mondini (Audi R10) - Kolles - 4 giri
- 8 - Panis-Lapierre-Ayari (Oreca-AIM) - Oreca - 4 giri
- 9 - Jouanny-Tinseau-Barbosa (Pescarolo-Judd) - Pescarolo - 4 giri
- 10 - Bellicchi-Jani-Prost (Lola Aston Martin) - Speedy - 5 giri

- 13 - Collard-Elgaard-Poulsen (Porsche Rs Spider) - Essex (1° LMP2)
- 19 - Gavin-Beretta-Fassler (Corvette C6.R) - Corvette - (1° LMG1)
- 29 - Kaffer-Salo-Melo (Ferrari F430) - Risi - (1° LMG2)

"Non capisco assolutamente le cause dell'incidente. Ho frenato normalmente, ma il retrotreno è uscito improvvisamente dalla linea normale. Sono amaramente desolato per tutti coloro che hanno lavorato così duramente per la corsa e specialmente per i miei compagni di equipaggio"

Lucas Luhr

“La n.8 è la macchina dei velocisti, la numero 7 quella dei passisti,
la 9 quella dei guerrieri”

Olivier Quesnel



La Peugeot di David Brabham

9. - 10. ora

Brabham e McNish, battaglia serrata

Scesa la notte sulla Sarthe, è battaglia serrata in testa alla 77esima 24 Ore di Le Mans. Davanti a tutti c'è la Peugeot di Gené, Wurz e Brabham (nella foto), che con un ottimo passo si mantiene davanti all'Audi di Kristensen, Capello e McNish. Lo scozzese riesce ad entrare nel giro del leader solo in occasione del pit dei rivali. Deve inoltre guardarsi dal ritorno di Franck Montagny, che si fa sotto sfondando la barriera dei 20 secondi. In quarta piazza si mantiene la Peugeot di Henry Pescarolo, davanti all'unica Aston Martin finora senza problemi, quella di Charouz-Mucke ed Enge.

Ottima sesta posizione, a 4 giri, del duo Zwolsman-Lotterer, lasciato orfano dall'infortunato Karthikeyan. Da segnalare un incidente occorso alla Oreca 01 di Bruno Senna. In classe LMP2, la Porsche RS Spyder di Seji Ara insegue la "gemella" del team Essex, favorita da un problema al fondo capitato agli inseguitori. La Lola Speedy mantiene in terzo posto. In GT1 continua l'inversione tra le due Corvette ufficiali, mentre in GT2 le Ferrari si mantengono 1-2-3.

La situazione alla 10a ora

- 1 - Gené-Wurz-Brabham (Peugeot 908) - Peugeot - 164 giri
- 2 - Kristensen-McNish-Capello (Audi R15) - Audi - 2:59.976
- 3 - Montagny-Sarrazin-Bourdais (Peugeot 908) - Peugeot - 1 giro
- 4 - Pagnaud-Tréluyer-Bouillon (Peugeot 908) - Pescarolo - 2 giri
- 5 - Charouz-Enge-Mucke (Lola Aston Martin) - AMR Eastern - 3 giri
- 6 - Zwolsman-Lotterer (Audi R10) - Kolles - 4 giri
- 7 - Albers-Bakkerud-Mondini (Audi R10) - Kolles - 5 giri
- 8 - Panis-Lapierre-Ayari (Oreca- AIM) - Oreca - 5 giri
- 9 - Jouanny-Tinseau-Barbosa (Pescarolo-Judd) - Pescarolo - 5 giri
- 10 - Minassian-Lamy-Klien (Peugeot 908) - Peugeot - 6 giri
- 13 - Collard-Poulsen-Elgaard (Porsche RS) - Essex - 154 giri
- 18 - Garcia-O'Connell-Magnussen (Corvette C6.R) - Corvette - 146
- 29 - Kaffer-Salo-Melo (Ferrari F430) - Risi - 139

11. - 12. ora

Peugeot-Audi ai ferri corti, e Stuart Hall è escluso dai commissari

Le tribune si svuotano ma i colpi di scena e i momenti elettrizzanti non mancano per tenere svegli gli irriducibile della notte di Le Mans.

Si inizia con la comunicazione avversa a Stuart Hall ritenuto colpevole della manovra che ha mandato contro le barriere la Radical AER n. 26. Il pilota della Lola Aston Martin 009 (nella foto), è stato così escluso dalla gara dopo la decisione della direzione di corsa. Harold Primat e Peter Kox, compagni di squadra del pilota britannico, dovranno dividersi le restanti 14 ore di corsa.

Un'altra decisione contro una vettura della livrea Gulf è lo stop and go inflitto a Jos Verstappen, reo di aver spedito fuori pista (e fuori gara...) la Corvette C&R del team Alphand.

Ad infiammare il pubblico presente ci hanno pensato Allan McNish e Stéphane Sarrazin che hanno lottato con il coltello tra i denti per la seconda posizione. Una lotta inusuale per una gara di durata ma che contribuisce a mantenere alta l'adrenalina dei presenti.

Alle spalle dei due scatenati piloti, Simor Pagenaud mantiene saldamente la quarta piazza con l'unica Lola Aston Martin piazzata ad inseguire a 2 giri.

Negli altri raggruppamenti proseguono incontrastati i domini delle Porsche RS Spyder in LMP2 e delle Corvette ufficiali in GT1. Più fluida, invece la situazione in GT2 con le due Ferrari di Kaffer e Bell a guidare sulla Porsche di Narac.

La situazione alla 12a ora

- 1 - Gené-Wurz-Brabham (Peugeot 908) – Peugeot - 197 giri
- 2 - Kristensen-McNish-Capello (Audi R15) – Audi - 2:14.864
- 3 - Montagny-Sarrazin-Bourdais (Peugeot 908) – Peugeot - 3:24.376
- 4 - Pagenaud-Tréluyer-Bouillon (Peugeot 908) – Pescarolo - 2 giri
- 5 - Charouz-Engel-Mucke (Lola Aston Martin) - AMR Eastern - 4 giri
- 6 - Zwolsman-Lotterer (Audi R10) – Kolles - 5 giri
- 7 - Minassian-Lamy-Klien (Peugeot 908) – Peugeot - 6 giri
- 8 - Panis-Lapierre-Ayari (Oreca- AIM) – Oreca - 6 giri
- 9 - Jouanny-Tinseau-Barbosa (Pescarolo-Judd) – Pescarolo - 6 giri
- 10 - Albers-Bakkerud-Mondini (Audi R10) – Kolles - 7 giri

- 13 - Elgaard-Poulsen-Colard (Porsche RS) - Essex - 189 giri
- 18 - Magnussen-O'Connell-Garcia (Corvette C6.R) - Corvette - 180
- 27 - Kaffer-Melo-Salo (Ferrari 430) - Risi - 172



La Lola Aston Martin di Stuart Hall



I rottami della vettura di Benoit Treluyer

13. - 14. ora

Bruttissimo incidente a Treluyer, ma il pilota sta bene

Appena scoccate le quattro del mattino, un bruttissimo incidente occorso a Treluyer fa scendere una cappa di paura sul circuito della Sarthe. La Peugeot n. 1 del team Pescarolo è uscita in maniera violentissima nella chicane Dunlop e si è come disintegrata. Il pilota è rimasto inanimato all'interno dell'abitacolo mentre i soccorsi sono prontamente intervenuti per prestare i soccorsi. Safety car in pista.

La vettura ha perso il contatto con il terreno sul secondo "dossetto" della chicane in discesa Dunlop, inclinandosi "a coltello" sulla via di fuga ed impattando di tetto contro il rail. Con il pilota immobile nell'abitacolo, i paramedici hanno lavorato per oltre 20 minuti, estraendo Treluyer con mille attenzioni e circondati da un telo. Apparentemente, le conseguenze occorse a Treluyer, già vittima di un tremendo incidente in F.Nippon a Suzuka, potrebbero non essere gravi.

L'incidente occorso al pilota francese ha fatto passare un attimo in secondo piano la serratissima lotta per il secondo posto che ha visto impegnate l'Audi n. 1 e la Peugeot n. 8. Alla fine ad uscire vincitrice è stata la vettura francese con Sarrazin che ha avuto la meglio della resistenza di Dindo Capello, il quale, tra l'altro ha dovuto fare un paio di soste per controllare un surriscaldamento al turbo.

Ulteriori problemi anche per la Peugeot n. 7 rimasta ferma ai box per dieci minuti per sostituire il fondo piatto e altri otto per cambiare un semiasse.

La situazione alla 14a ora

- 1 - Gené-Wurz-Brabham (Peugeot 908) - Peugeot - 225 giri
 - 2 - Montagny-Sarrazin-Bourdais (Peugeot 908) - Peugeot - 1:32.456
 - 3 - Kristensen-McNish-Capello (Audi R15) - Audi - 1 giro
 - 4 - Charouz-Engel-Mucke (Lola Aston Martin) - AMR Eastern - 5 giri
 - 5 - Zwolsman-Lotterer (Audi R10) - Kolles - 6 giri
 - 6 - Panis-Lapierre-Ayari (Oreca-AIM) - Oreca - 7 giri
 - 7 - Jouanny-Tinseau-Barbosa (Pescarolo-Judd) - Pescarolo - 7 giri
 - 8 - Albers-Bakkerud-Mondini (Audi R10) - Kolles - 7 giri
 - 9 - Belicchi-Jani-Prost (Lola Aston Martin) - Speedy - 9 giri
 - 10 - Turner-Davidson-Verstappen (Lola Aston Martin) - Aston Martin - a 10 giri
-
- 12 - Elgaard-Poulsen-Colard (Porsche RS) - Essex - (1° LMP2)
 - 17 - Magnussen-O'Connell-Garcia (Corvette C6.R) - Corvette - (1° LMG1)
 - 26 - Kaffer-Melo-Salo (Ferrari 430) - Risi - (1° LMG2)

15. - 16. ora

Calma in pista prima del rush finale

Dopo tante ore trascorse con l'adrenalina a mille, sul circuito di Le Mans sono trascorse due ore tranquille, tranquille.

Giusto il tempo di ricevere i primi bollettini medici confortanti, sullo stato di salute di Benoit Treluyer (non avrebbe riportato nessuna frattura), che alle 5.04, segnalato olio in pista, la direzione di corsa fa uscire nuovamente la safety car. La vettura rimarrà sul circuito per ben 37 minuti, un lungo periodo nel quale molti concorrenti, ovviamente, approfittano per sostare ai box per cambio gomme o rifornimento.

In maniera quasi inspiegabile, proprio in regime di "safety" Darren Law trova la maniera di finire dritto alla chicane Playstation. L'impatto molto violento con le gomme di protezione non viene affatto gradito dalla Porsche del team Flyng Lizard che finisce miseramente per essere caricata su uno dei camion di servizio. Guai anche di Peter Hardman, che si gira in prossimità della ripartenza, causando scompiglio.

In LMP2 continuano a condurre le due Porsche, nonostante un contatto di Kunimoto, mentre si blocca con problemi all'alternatore la Lola terza classificata.

Fine corsa anche per la Lola Racing Box che, dopo una gara fino a quel momento molto travagliata, si immobilizza nella esse prima di Tertre Rouge senza dare segni di vita. Andrea Piccini, il pilota al momento sulla vettura dopo aver provato in tutte le maniere di ripartire getta la spugna e abbandona a piedi l'abitacolo. Per converso, recupera posizioni Belicchi, che si

porta in 7a posizione assoluta prima di cedere il volante a Jani.

La situazione alla 16a ora

- 1 - Gené-Wurz-Brabham (Peugeot 908) - Peugeot - 254 giri
- 2 - Montagny-Sarrazin-Bourdais (Peugeot 908) - Peugeot - 2:44.880
- 3 - Kristensen-McNish-Capello (Audi R15) - Audi - 1 giro
- 4 - Charouz-Engel-Mucke (Lola Aston Martin) - AMR Eastern - 6 giri
- 5 - Panis-Lapierre-Ayari (Oreca-AIM) - Oreca - 8 giri
- 6 - Jouanny-Tinseau-Barbosa (Pescarolo-Judd) - Pescarolo - 8 giri
- 7 - Belicchi-Jani-Prost (Lola Aston Martin) - Speedy - 10 giri
- 8 - Turner-Davidson-Verstappen (Lola Aston Martin) - Aston Martin - 10 giri
- 9 - Zwolsman-Lotterer (Audi R10) - Kolles - 10 giri
- 10 - Minassian-Lamy-Klien (Peugeot 908) - Peugeot - 13 giri
- 12 - Elgaard-Poulsen-Colard (Porsche RS) - Essex - (1° LMP2)
- 16 - Magnussen-O'Connell-Garcia (Corvette C6.R) - Corvette - (1° LMGT1)
- 23 - Kaffer-Melo-Salo (Ferrari 430) - Risi - (1° LMGT2)



La Porsche di Darren Law



La Peugeot leader dopo 18 ore

17. - 18. ora Si delinea la battaglia Peugeot

Continua la situazione di calma a Le Mans, in attesa delle ultime sei ore di corsa. A movimentare la pista è Stéphane Sarrazin, in recupero sulla vettura gemella di Wurz, mentre altri problemi hanno coinvolto la terza 908 con Klien al volante. Con Kristensen, Capello e McNish terzi (e costretti a visitare il garage quasi ad ogni sosta) dalla quarta alla sesta posizione si presentano la Lola Aston Martin numero 007, la Oreca di Panis e l'Audi di Charles Zwolsman, vittima di noie tecniche come la vettura gemella ma con danni più limitati.

La classe LMP2 è ancora preda delle Porsche: Casper Elgaard ed Emmanuel Collard si sono rivelati costanti, ed in grado anche di risolvere i guai creati dal co-proprietario Kristian Poulsen.

Situazione delineata anche in GT1 e GT2, con Corvette e Ferrari al top. Nella categoria inferiore, si segnala la buona prestazione di Ruberti, Babini e Malucelli, ormai saldamente al secondo posto.

La situazione dopo la 18a ora

- 1 - Gené-Wurz-Brabham (Peugeot 908) – Peugeot - 288 giri
- 2 - Montagny-Sarrazin-Bourdais (Peugeot 908) – Peugeot - 1:35.480
- 3 - Kristensen-McNish-Capello (Audi R15) – Audi - 1 giro
- 4 - Charouz-Engel-Mucke (Lola Aston Martin) - AMR Eastern - 6 giri
- 5 - Panis-Lapierre-Ayari (Oreca-AIM) – Oreca - 9 giri
- 6 - Zwolsman-Lotterer (Audi R10) – Kolles - 11 giri
- 7 - Belicchi-Jani-Prost (Lola B09/86-Aston) - 11 giri
- 8 - Jouanny-Tinseau-Barbosa (Pescarolo-Judd) – Pescarolo - 12 giri
- 9 - Minassian-Lamy-Klien (Peugeot 908) – Peugeot - 12 giri
- 10 - Albers-Bakkerud-Mondini (Audi R10) – Kolles - 16 giri

19. - 20. ora Incidente per la Aston Martin 009

Sono a poco meno di due minuti di distanza le due Peugeot di testa: il distacco si riduce di molto in occasione delle soste ai box. In caso di vantaggio tattico per la vettura 8 di Sarrazin, il finale potrebbe essere infuocato. Resta a due giri l'Audi da top-5 di Capello, Kristensen e McNish, tormentata da problemi di intercooler. Tomas Enge ha nel frattempo agguantato la quarta posizione. Sempre in casa Aston Martin, da sottolineare un brutto botto di Harold Primat, finito fuori prima delle curve Porsche - gara finita. Un problema tecnico è costato una posizione all'Audi di Zwolsman-Lotterer, bloccati lontano dalla pit-lane.

Allunga Casper Elgaard in classe LMP2, grazie al passo non proprio fulminante di Kunimoto. La lunga gara ad inseguimento delle Corvette ha portato davanti Fassler, Gavin e Beretta, seguiti dalla seconda C6 ufficiale e dall'esemplare di Clairay, Jousse e Maassen. Cementano la seconda posizione in GT2 gli uomini della Scuderia Italia, mentre al terzo posto si insedia il team AF Corse con Bruni, Russo e Perez Compagn.

La situazione al termine della 20a ora

- 1 - Gené-Wurz-Brabham (Peugeot 908) - Peugeot - 319 giri
- 2 - Montagny-Sarrazin-Bourdais (Peugeot 908) - Peugeot - 1:48.208
- 3 - Kristensen-McNish-Capello (Audi R15) - Audi - 2 giri
- 4 - Charouz-Engel-Mücke (Lola Aston Martin) - AMR Eastern - 7 giri
- 5 - Panis-Lapierre-Ayari (Oreca-AIM) - Oreca - 11 giri
- 6 - Belicchi-Jani-Prost (Lola Aston Martin) - Speedy - 13 giri
- 7 - Lotterer-Zwolsman (Audi R15) - Kolles - 31120
- 8 - Minassian-Lamy-Klien (Peugeot 908) - Peugeot - 47184
- 9 - Jouanny-Tinseau-Barbosa (Pescarolo-Judd) - Pescarolo - 1:30.928
- 10 - Collard-Elgaard-Poulsen (Porsche Rs Spider) - Essex - 20 giri

- 18 - Fassler-Gavin-Beretta (Corvette C6.R) - Corvette - 291
- 20 - Kaffer-Melo-Salo (Ferrari 430) - Risi - 279



La Aston Martin di Harold Primat



Philippe Varin Presidente del Gruppo PSA, Olivier Quesnel responsabile delle attività sportive con il Primo Ministro francese François Fillon

21. - 22. ora

Nella tana del Leone si prepara la festa

Si delinea una clamorosa doppietta per la Peugeot a Le Mans. Grazie ai problemi dell'Audi R15 di Capello, Kristensen and McNish, il trio di Ingolstadt si è visto relegare a sei giri di distacco, mentre davanti a tutti Gené, Wurz e Brabham continuano a condurre. In quarta posizione resiste la migliore delle Aston Martin, quella Eastern Europe di Mucke, Charouz ed Enge. In quinta posizione, Panis, Lapierre ed Ayari sulla nuova Oreca 01 dovranno subire l'attacco di Minassian, Lamy e Klien, in cerca di un posto nella top-5. Incredibile sfortuna per Andrea Belicchi, fermato da un problema tecnico sul rettilineo dell'Hunaudières e per Marcel Fassler, sulla Corvette di testa divisa con Beretta e Gavin. La seconda posizione è ereditata dal team Alphant, mentre in GT2 Risi e BMS continuano a condurre sulla 430 di Tracy Krohn, riuscito a recuperare fino al terzo posto. Nessuna nuova dalla LMP2, a parte un testacoda di Seiji Ara che aumenta la tranquillità di Collard.

La situazione al termine della 22a ora

- 1 - Gené-Wurz-Brabham (Peugeot 908) - Peugeot - 319 giri
- 2 - Montagny-Sarrazin-Bourdais (Peugeot 908) - Peugeot - 1:34.376
- 3 - Kristensen-McNish-Capello (Audi R15) - Audi - 6 giri
- 4 - Charouz-Enge-Mucke (Lola Aston Martin) - AMR Eastern - 8 giri
- 5 - Panis-Lapierre-Ayari (Oreca-AIM) - Oreca - 12 giri
- 6 - Minassian-Lamy-Klien (Peugeot 908) - Peugeot - 13 giri
- 7 - Belicchi-Jani-Prost (Lola Aston Martin) - Speedy - 13 giri
- 8 - Lotterer-Zwolsman (Audi R15) - Kolles - 13 giri
- 9 - Jouanny-Tinseau-Barbosa (Pescarolo-Judd) - Pescarolo - 14 laps
- 10 - Albers-Bakkerud-Mondini (Audi R15) - Kolles - 14 laps

- 11 - Collard-Poulsen-Elgaard (Porsche) - 330 giri
- 14 - Magnussen-O'Connell-Garcia (Corvette C6.R) - Corvette - 316
- 21 - Kaffer-Melo-Salo (Ferrari 430) - Risi - 302

23. - 24. ora

Doppietta Peugeot 908, a vincere sono Brabham, Wurz e Gené

Un successo atteso quello di Peugeot, che si concretizza negli ultimi minuti di corsa. Le due 908 HDI si raggruppano per prendere la bandiera a scacchi in parata. L'edizione numero 77 è di Marc Gené, Alexander Wurz e David Brabham. Le ultime due ore hanno regalato parecchi colpi di scena, quantomeno nelle classi "inferiori". Dopo il definitivo ritiro della Corvette di testa per la rottura del cambio, è arrivato un brutto incidente per la Porsche RS Spyder al momento seconda classificata del team Goh. Un violento scarto, forse dovuto alla rottura della trasmissione, ha spedito Seiji Ara nelle protezioni alla chicane Playstation. Il giapponese è uscito indenne dalla sua vettura, così come indenne è apparso Benoît Treluyer ai box di casa Pescarolo. In seconda posizione, Bourdais, Sarrazin e Montagny hanno mostrato sul podio un'aria funerea, evitando festeggiamenti ed eccessi, colpiti nell'orgoglio dall'affermazione di un trio straniero. Rispettivamente in quarta e quinta piazza si sono piazzate le prime Lola Aston

Martin e Oreca 01 AIM (con la prima nettamente più convincente della seconda). Problemi tecnici hanno colpito nella fase finale l'Audi di Lotterer e Zwolsman, la Pescarolo LMP1 ufficiale e la Lola LMP1 Speedy, definitivamente stroncata dalla rottura del cambio. Il successo LMP2 è andato, con relativa facilità, alla Porsche di Collard, Poulsen ed Elgaard, mentre il team Alphand ha centrato un inatteso secondo posto. Concretizzata nel corso delle ultime ore, la dominazione Ferrari ha visto le 430 di Maranello occupare le prime quattro posizioni, davanti solo alla Spyker, poi altre quattro Ferrari. Al primo e terzo posto il team Risi, rispettivamente con Melo-Salo-Kaffer e Krohn-Jonsson-Van De Poele. In mezzo, la 430 Scuderia Italia, ancora seconda ma proiettata verso una rivincita 2009. L'ultimo abbandono è quello della Aston Martin Vantage di Drayson-Cocker-Franchitti, che non riesce ad arrivare al traguardo



"Peugeot, o morte!"

lo speaker della gara a 49 minuti dalla fine



Speciale
Le Mans 2009

Le classifiche ufficiali



24 HEURES DU MANS 13-14 JUIN 2009



Race - After 24 Hours

Pos	No	Cl	T.	Team	Drivers	Veh	Time	L.	Gap	Km/H	Best	Km/H
1	9	LMP1	M	Peugeot Sport Total	GENE Marc/WURZ Alexander/BRABHAM David	Peugeot 908 Hdi-FAP	24:01:45.442	382		216,664	3:26.048 - 80	238,121
2	8	LMP1	M	Team Peugeot Total	SARRAZIN Stephane/MONTAGNY Franck/BOURDAIS St	Peugeot 908 Hdi-FAP	24:01:46.106	381	1 L	216,095	3:24.844 - 144	239,521
3	1	LMP1	M	Audi Sport Team Joest	CAPELLO Rinaldo/KRISTENSEN Tom/MCNISH Allan	Audi R15 TDI	24:05:19.738	376	6 L	212,734	3:26.632 - 316	237,448
4	007	LMP1	M	AMR Eastern Europe	CHAROUZ Jan/ENGE Thomas/MUCKE Stefan	Lola Aston Martin	24:02:36.162	373	9 L	211,435	3:29.360 - 245	234,354
5	11	LMP1	M	Team Oreca Matmut AIM	PANIS Olivier/LAPIERRE Nicolas/AYARI Soheil	Oreca AIM	24:02:09.306	370	12 L	209,800	3:33.732 - 85	229,560
6	7	LMP1	M	Team Peugeot Total	MINASSIAN Nicolas/LAMY Pedro/KLIEN Christian	Peugeot 908 Hdi-FAP	24:01:47.082	369	13 L	209,286	3:24.352 - 259	240,097
7	14	LMP1	M	Kolles	KARTHIKEYAN Narain/LOTTERER Andre/ZVOLSMAN C	Audi R10 TDI	24:02:53.898	369	1:06.816	209,125	3:31.904 - 320	231,541
8	16	LMP1	M	Pescarolo Sport	TINSEAU Christophe/JOUANNY Bruce/BARBOSA Joao	Pescarolo Judd	24:02:38.522	368	14 L	208,595	3:33.048 - 316	230,297
9	15	LMP1	M	Kolles	ALBERS Christian/BAKKERUD Christian/MONDINI Gio	Audi R10 TDI	24:02:54.170	360	22 L	204,024	3:33.788 - 70	229,500
10	31	LMP2	M	Team Essex	ELGAARD Casper/COLLARD Emmanuel/POULSEN Kris	Porsche RS Spyder	24:01:52.362	357	25 L	202,468	3:40.880 - 253	222,131
11	12	LMP1	M	Signature Plus	RAGUES Pierre/MAILLEUX Franck/ANDRE Didier	Oreca Judd	24:03:06.322	344	38 L	194,929	3:37.864 - 256	225,207
12	33	LMP2	M	Speedy Racing Sebah	KANE Jonny/LEUENBERGER Benjamin/POMPIDOU Xav	Lola Judd	24:02:11.418	343	39 L	194,485	3:45.098 - 2	217,969
13	008	LMP1	M	Aston Martin Racing	DAVIDSON A/TURNER D/VERSTAPPEN Jos	Lola Aston Martin	24:02:37.258	342	40 L	193,860	3:29.688 - 300	233,988
14	13	LMP1	M	Speedy Racing Sebah	BELICCHI Andrea/JANI Neel/PROST Nicolas	Lola Aston Martin	24:03:07.138	342	0:29.880	193,794	3:31.416 - 327	232,075
15	63	LMGT1	M	Corvette Racing	O CONNELL Johnny/MAGNUSSEN Jan/GARCIA Antonio	Corvette C6.R	24:03:55.490	342	1:18.232	193,685	3:54.076 - 94	209,609
16	73	LMGT1	D	Alphand Aventures	CLAIRAY Yan/JOUSSE Julien/MAASSEN Xavier	Corvette C6.R	24:03:55.882	336	46 L	190,286	3:58.032 - 61	206,125
17	3	LMP1	M	Audi Sport Team Joest	BERNHARD Timo/DUMAS Romain/PREMAT Alexandre	Audi R15 TDI	24:05:19.770	333	49 L	188,405	3:27.048 - 285	236,971
18	82	LMGT2	M	Risi Competizione	MELO Jaime/KAFFER Pierre/SALO Mika	Ferrari F430 GT	24:04:21.746	329	53 L	186,267	4:05.677 - 296	199,711
19	97	LMGT2	P	BMS Scuderia Italia	MALUCCELLI Matteo/RUBERTI Paolo/BABINI Fabio	Ferrari F430 GT	24:05:20.802	327	55 L	185,008	4:06.196 - 132	199,290
20	24	LMP2	D	OAK Racing	NICOLET Jacques/HEIN Richard/YVON Jean-Francois	Pescarolo Mazda	24:02:02.362	325	57 L	184,298	3:55.092 - 88	208,703
21	23	LMP1	M	Strakka Racing	WATTS Danny/LEVENTIS Nick/HARDMAN Peter	Ginetta Zylek	24:05:22.402	325	3:20.040	183,873	3:33.276 - 76	230,051
22	83	LMGT2	M	Risi Competizione	KROHN Tracy/JONSSON Nic/VAN DE POELE Eric	Ferrari F430 GT	24:04:21.090	323	59 L	182,871	4:09.352 - 86	196,768
23	92	LMGT2	D	JMW Motorsport	BELL Robert/KIRKALDY Andrew/SUGDEN Tim	Ferrari F430 GT	24:01:55.658	320	62 L	181,477	4:05.472 - 219	199,878
24	4	LMP1	D	Creation Autosportif	CAMPBELLWALTER Jamie/ICKX Vanina/ANNETTA Ro	Creation Judd	24:02:45.554	319	63 L	180,806	3:37.080 - 75	226,020
25	85	LMGT2	M	Snoras Spyker Squadron	CORONEL Tom/JANIS Jarek/BLEEKEMOLEN Jeroen	Spyker C8 Laviolette	24:05:20.642	319	2:35.088	180,482	4:10.296 - 37	196,026
26	78	LMGT2	M	AF Corse	BRUNI Gianmaria/COMPANC Luis/RUSSO Matias	Ferrari F430 GT	24:05:05.586	317	65 L	179,382	4:06.508 - 69	199,038
27	84	LMGT2	M	Team Modena	EHRET Pierre/MANSELL Leo/RUSINOV Roman	Ferrari F430 GT	24:01:47.538	314	68 L	178,091	4:09.036 - 145	197,017
28	32	LMP2	D	Team Barazi Epsilon	BARAZI Juan/MOSELEY Stuart/BENNETT Phil	Zytek 07S	24:03:56.354	306	76 L	173,296	3:50.216 - 60	213,123
29	99	LMGT2	M	JMB Racing	BOUCHUT Christophe/LEBON Yvan/RODRIGUES Manu	Ferrari F430 GT	24:05:06.266	304	78 L	172,024	4:05.072 - 229	200,204
30	81	LMGT2	P	Advancing Engineering	DEMPSEY Patrick/FOSTER Joel/KITCH Don Jr	Ferrari F430 GT	24:04:31.242	301	81 L	170,395	4:14.648 - 59	192,675
31	66	LMGT1	M	Jettalliance Racing GmbH	LICHTNER-HOYER Lukas/MULLER Alex/GRUBER Thom	Aston Martin DBR9	24:01:48.490	294	88 L	166,746	3:55.200 - 176	208,607
32	96	LMGT2	D	Virgo Motorsport	McINERNEY Michael/McINERNEY Sean/VERGERS Mich	Ferrari F430 GT	24:01:53.178	280	102 L	158,797	4:09.104 - 96	196,964
-- Not Classified -- Not Flagged or less than 267 laps (70%)												
33	75	LMGT2	D	Endurance Asia Team	O YOUNG Darryl/HESNAULT Philippe/KRALEV P	Porsche 997 GT3 RSR	24:01:05.530	186	196 L	105,545	4:10.044 - 51	196,223
-- Fastest lap --												
7	LMP1	M	Team Peugeot Total	MINASSIAN Nicolas/LAMY Pedro/KLIEN Christian	Peugeot 908 Hdi-FAP				259		3:24.352 - 259	
-- RETIREMENTS --												
5	LMP2	M	Navi Team Goh	ARA Seiji/KUNIMOTO Keisuke/MAASSEN Sascha	Porsche RS Spyder	22:44:28.706	339			203.165	3:40.976 - 280	
64	LMGT1	M	Corvette Racing	GAVIN Olivier/BERETTA Olivier/FASSLER Marcel	Corvette C6.R	21:36:45.322	311			196.118	3:53.416 - 246	
25	LMP2	M	RML	ERDOS Tommy/NEWTON Mike/DYSON Chris	Lola Mazda	19:20:01.426	273			192.447	3:44.816 - 26	
87	LMGT2	M	Drayson Racing	COCKER Jonny/DRAYSON Paul/FRANCHITTI Marino	Aston Martin Vantage	21:52:26.874	272			169.474	4:07.984 - 233	
76	LMGT2	M	Imsa Performance Matmut	PILET Patrick/NARAC Raymond/LONG Patrick	Porsche 997 GT3 RSR	21:50:46.706	265			165.322	4:04.188 - 71	
39	LMP2	D	KSM	NODA Hideki/DE POURTALES Jean/MARSH Matthew	Lola Mazda	22:56:21.666	261			155.068	3:51.656 - 197	
009	LMP1	M	Aston Martin Racing	HALL Stuart/KOX Peter/PRIMAT Harold	Lola Aston Martin	18:32:28.066	252			178.277	3:31.640 - 218	
10	LMP1	M	Team Oreca Matmut AIM	ORTELLI Stephane/SENA Bruno/MONTEIRO Tiago	Oreca AIM	15:09:25.394	219			196.922	3:35.708 - 2	
17	LMP1	M	Pescarolo Sport	BOULLION Jean-Christophe/PAGENAUD Simon/TRELU	Peugeot 908 Hdi-FAP	13:01:07.394	210			219.844	3:27.500 - 46	
35	LMP2	D	OAK Racing	LAHAYE Matthieu/AJLANI Karim/MOREAU Guillaume	Pescarolo Mazda	16:52:07.042	208			168.054	3:46.704 - 100	
30	LMP2	M	Racing Box	BIAGI Thomas/BOBBI Matteo/PICCINI Andrea	Lola Judd	14:59:29.666	203			184.549	3:45.496 - 201	
80	LMGT2	M	Flying Lizard Motorsport	NEIMAN Seth/LAW Darren/BERGMEISTER Jorg	Porsche 997 GT3 RSR	14:19:40.874	194			184.535	4:04.840 - 126	
89	LMGT2	H	Hankook-Farnbacher	SIMONSEN Allan/FARNBACHER Dominik/MONTANARI	Ferrari F430 GT	14:06:35.626	183			176.763	4:06.544 - 81	
6	LMP1	M	Team LNT	MOORE Nigel/DEAN Richard/TOMLINSON Lawrence	Ginetta Zylek	12:07:33.418	178			200.064	3:37.676 - 64	
2	LMP1	M	Audi Sport North America	LUHR Lucas/ROCKENFELLER Mike/WERNER Marco	Audi R15 TDI	6:26:37.806	104			219.965	3:29.136 - 16	
41	LMP2	M	G.A.C. Racing Team	OJJEH Karim/GOSSELIN Claude-Yves/PETER Philipp	Zytek	7:05:32.142	102			196.011	3:49.206 - 5	
70	LMGT2	M	Imsa Performance Matmut	FELBERMAYER Horst Jr/FELBERMAYER Horst Sr/LEGT	Porsche 997 GT3 RSR	7:48:23.458	102			178.077	4:11.160 - 43	
72	LMGT1	D	Alphand Aventures	ALPHAND Luc/GREGOIRE S/GOUESLARD Patrice	Corvette C6.R	6:56:55.114	99			194.178	3:57.816 - 60	
26	LMP2	D	Bruichladdich Bruneau	BRUNEAU Pierre/GREAVES Tim/ROSTAN Marc	Radical AER	14:38:22.354	91			84.718	3:56.828 - 2	
40	LMP2	D	Quifel ASM Team	AMARAL Miguel/PLA Olivier/SMITH Guy	Ginetta Zylek	3:45:07.774	46			167.086	3:44.704 - 27	
77	LMGT2	M	Felbermayr Proton	LIEB Marc/LIETZ Richard/HENZLER Wolf	Porsche 997 GT3 RSR	1:48:02.174	24			181.659	4:06.520 - 5	
68	LMGT1	Y	JLOC	APICELLA Marco/YOGO A/YAMAGISHI Yutaka	Lamborghini	0:06:02.272	1			135.435	59:59.999 - 0	

The results are provisional until the end of the time limit for protest and appeals

Le Mans

Time limit for protest expires 30' at the latest after publication of the results - Time :

Circuit Length = 13,629 km

Results are suspended till the end of scrutineering

Clerk of the course: POISSENOT Daniel

Timekeeper: R.I.S.

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>



*Lo splendido "corpo a corpo"
tra Lorenzo e Valentino Rossi*

A bocca



aperta per Rossi

di Antonio Caruccio

Dottore l'avevano già consacrato all'Università di Urbino con una laurea Honoris Causa in "Comunicazione e pubblicità per le realizzazioni", ma adesso bisognerà consegnargli un Master in fisica. Un sorpasso strepitoso a Jorge Lorenzo, avvenuto all'ultima curva dell'ultimo giro. Una manovra d'istinto pazzesca, che necessita di una lucidità straordinaria. Un sorpasso ai limiti non solo del buon senso, ma anche di ogni legge fisica. Con buona pace di Albert Einstein, Isaac Newton, Enrico Fermi e chi più ne ha ne metta, che probabilmente domenica pomeriggio si sono rivoltati nella tomba: lì, in quella curva denominata New Holland, non poteva passare nessuno. Tranne lui, Rossi. È stata una entusiasmante, tiratissima gara, dal primo all'ultimo giro, con Rossi che aveva come unico pensiero di battere il compagno di marca Lorenzo in casa, e Lorenzo che voleva regalare agli spagnoli una vittoria promessa già dalla pole position del Mugello. Uno spettacolo unico il loro, che probabilmente sarà la "storia" di tutta la stagione. Una lezione anche per la F1: mai avremmo visto nella massima categoria a quattro ruote, uno spettacolo del genere tra due compagni di squadra. Per Rossi si tratta della novantanovesima vittoria che guarda caso è anche il numero con cui Lorenzo disputa il campionato 2009... Sul podio con i piloti Yamaha è salita la Ducati di Casey Stoner, fortemente indisposto, colpito da forti crampi allo stomaco fin dal sabato. Ma coraggioso e commovente per come ha difeso il terzo posto. Dopo sei gran premi, di fatto si riparte. 106 i punti di Lorenzo, Rossi e Stoner. Due vittorie a testa per loro e adesso Assen il 27 giugno avrà il compito di produrre un leader. In queste prime sei gare non si è certo scherzato, ma dall'Olanda in poi si farà sul serio. Non saranno più ammessi sbagli, non saranno ammessi appelli. Rossi, Stoner e Lorenzo terranno incollato alla pista, o alla televisione, il pubblico.

segue a pag 61

Stoner batte i crampi

La Ducati continua a crescere. Stoner ha avuto qualche problema di messa a punto nelle prove libere e nelle qualifica, ma è sempre riuscito a trovare una buona prestazione. In gara i problemi di salute hanno stremato Stoner, tanto da arrivare al parco chiuso letteralmente piegato dai crampi con i meccanici della Ducati che lo hanno subito soccorso. I dolori non gli hanno impedito di lottare con un agguerrito Andrea Dovizioso per l'ultima posizione disponibile sul podio. In Ducati hanno portato novità tecniche per tutti i piloti, come hanno dimostrato tre Ducati nella top ten con Mika Kallio nono davanti a Nicky Hayden. A Barcellona inoltre è arrivato Vittoriano Guareschi, collaudatore del costruttore bolognese, perché dopo la gara sono previsti dei test fondamentali per lo sviluppo delle moto. Il team ufficiale cercherà di lavorare sul perfezionamento della GP9 di Hayden, mentre il team Pramac proverà le innovazioni che il team Marlboro ha montato in gara.

Dovizioso abbonato al 4° posto

C'era quest'inverno un po' di incertezza sul fatto che un pilota giovane come Dovizioso potesse arrivare in un team ufficiale dopo solo un anno di gavetta, ma dopo sei gare il bilancio per il forlivese è più che positivo. A Le Mans, Mugello e Barcellona, Dovizioso ha ottenuto sempre la quarta posizione e a pochi centesimi dal terzo classificato. In Qatar e Giappone ad inizio stagione arrivò il quinto posto; peccato solo l'errore del Giappone, dove però nonostante un'uscita di pista è arrivata un'ottima ottava posizione. L'unico problema di Dovizioso è la partenza, che contrariamente al suo compagno di squadra non è mai brillante. In Honda montano due frizioni differenti: quella dello spagnolo favorisce un'eccellente scatto allo spegnersi del semaforo, mentre Dovizioso deve sempre "lottare". Non è però possibile cambiare la componente perché il forlivese non si trova a suo agio con la modalità di stacco dell'altra frizione, quindi dovrà cercare di sopperire con le sue qualità a questo inconveniente. Nei test inoltre la Honda porta un nuovo telaio che dovrebbe risolvere i problemi di inserimento in curva riscontrati dai piloti ufficiali.

Capirossi spinge la Suzuki

Loris Capirossi ha portato in gara il nuovo motore della Suzuki che gli ha regalato qualche cavallo in più. Il bolognese però ha faticato nel confronto con Dani Pedrosa per il quinto posto, considerando inoltre che lo spagnolo era in condizioni fisiche menomate per la frattura del femore. Capirossi è comunque soddisfatto del lavoro del suo team e ad Assen dove il motore non conterà molto, potrà fare la differenza. Marco Melandri invece, ha sofferto per una gomma posteriore che si è consumata troppo in fretta. Nei test non sono arrivate le sperate evoluzioni tecniche da parte della Kawasaki e Melandri si concentrerà solo sulla ricerca di un miglior assetto. Niccolò Canepa è parso al di sotto delle aspettative visti anche i risultati del suo compagno di squadra. Il ligure però, era già con la testa alle novità tecniche che verranno introdotte sulla sua Ducati per incrementare le proprie prestazioni e raggiungere la metà classifica, obiettivo prefissato ad inizio stagione.



Casey Stoner



L'arrivo di Loris Capirossi



L'ordine di arrivo, domenica 14 giugno 2009

- 1 - Valentino Rossi (Yamaha) – Yamaha – 25 giri 43"11"897
- 2 - Jorge Lorenzo (Yamaha) – Yamaha – 0"095
- 3 - Casey Stoner (Ducati) – Ducati – 8"884
- 4 - Andrea Dovizioso (Honda) – HRC – 8"936
- 5 - Loris Capirossi (Suzuki) – Suzuki – 19"831
- 6 - Dani Pedrosa (Honda) – Hrc – 22"182
- 7 - Colin Edwards (Yamaha) – Tech 3 – 23"547
- 8 - Randy De Puniet (Honda) – LCR – 25"265
- 9 - Mika Kallio (Ducati) – Pramac – 31"797
- 10 - Nicky Hayden (Ducati) – Ducati – 33"593
- 11 - Chris Vermeulen (Suzuki) – Suzuki – 36"683
- 12 - Alex De Angelis (Honda) – Gresini – 36"874
- 13 - James Toseland (Yamaha) – Tech 3 – 39"433
- 14 - Marco Melandri (Kawasaki) – Hayate – 44"788
- 15 - Sete Gibernau (Ducati) – Hernando – 46"754
- 16 - Niccolò Canepa (Ducati) – Pramac – 55"873
- 17 - Gabor Talmasci (Honda) – Scot – 1'27"640

Ritirati

- 9° giro - Toni Elias
0 giri - Yuki Takahashi

Giro più veloce: 1'42"858

Il campionato piloti

1. Rossi & Lorenzo & Stoner 106; 4. Dovizioso 69; 5. Pedrosa 67; 6. Edwards 54; 7. Melandri 50; 8. Capirossi 49; 9. De Puniet & Vermeulen 42

Il campionato costruttori

1. Yamaha 140; 2. Ducati 106; 3. Honda 89; 4. Suzuki 60; 5. Kawasaki 50.



Ok Hirvonen

La giornata conclusiva del Rally di Grecia, seppur amputata di un impegno cronometrato, nulla ha cambiato, e Mikko Hirvonen ha finalmente potuto togliersi la scimmia dalla spalla. Una vittoria che porta il finlandese a soli sette punti da Loeb nel campionato piloti.

Con il terzo posto di Jari-Matti Latvala, si è anche consumato il quasi cappotto di Ford ai danni della Citroen "orfana", nell'occasione, del gran capo Olivier Quesnel il quale ha diretto le operazioni dello squadrone Peugeot a Le Mans.

Per la seconda volta consecutiva nella stagione, gli uomini della Rossa Armata di Versailles hanno dovuto mangiare la polvere degli avversari e solo la bella prova di Sébastien Ogier può in addolcire la pillola. Il secondo posto del giovane dello Junior Team è infatti un risultato storico.

Numerosi gli abbandoni, a cominciare da quello di Petter Solberg che non è riuscito a ripartire al via dell'ultimo giorno per via di una sospensione rotta.



L'ordine di arrivo, domenica 14 giugno 2009

1. Hirvonen-Lehtinen (Ford Focus Wrc) in 4.09'42"5
2. Ogier-Ingrassia (Citroen C4 Wrc) a 1'12"9
3. Latvala-Anttila (Ford Focus Wrc) a 1'45"
4. Villagra-Diaz (Ford Focus Wrc) a 3'48"3
5. Rautenbach-Barritt (Citroen C4 Wrc) a 3'59"8
6. Al Qassimi-Orr (Ford Focus Wrc) a 7'04"3
7. Ostberg-Moscatt (Citroen C4 Wrc) a 12'24"9
8. Athannoulas-Zakheos (Citroen C4 Wrc) a 12'47"6

Le classifiche di Campionato

Mondiale Piloti

1. Loeb 55 punti, 2. Hirvonen 48, 3. Sordo 31,
4. Latvala 25, 5. H. Solberg 21, 6. P. Solberg 20.

Mondiale Costruttori

1. Citroen 94 punti, 2. Ford 79, 3. Stobart Ford 49,
4. Citroen Junior 24, 5. Munchi's Ford 18.



5 DOMANDE PER CAPIRE

A sinistra,
il francese Ogier;
in basso a destra
il russo Novikov

Il futuro parla russo

1 – La notizia è di quelle che fanno fermare le rotative: Sébastien Loeb, l'ingordo, è rimasto a bocca asciutta dopo il quasi flop della Sardegna. L'inizio di una crisi?

Chi vale vola, almeno ogni tanto. E sabato anche l'Extraterrestre s'è, diciamo così, esibito in una serie di cinque piroette. Lo stop – il primo "colposo" dopo due anni – non gli ha tolto la leadership iridata, ma ha indubbiamente rilanciato Mikko Hirvonen. E, forse, salvato il mondiale: avesse vinto in Grecia (e con Jari-Matti Latvala fuori dai giochi e il Pallido a pulire le strade della seconda frazione, l'impresa era alla sua portata) la serie si sarebbe trasformata in un lungo festival di sbadigli.

2 – Dopo tante sberle ricevute, c'è da immaginare che nel quartier generale di Ford Motorsport abbiano stappato bottiglie millesimate. Una vittoria, la seconda di fila, che è la giusta ricompensa per un grande team manager come Wilson... Che l'ex-pilota e i suoi si meritassero qualche soddisfazione è fuori discussione. Perché sono bravi e perché non molano. Ma al di là della gioia per il secondo centro consecutivo, le nubi sul futuro fordista nel mondiale restano. E ci vuol poco a capire che senza il Grande Ovale Blu, la serie andrebbe definitivamente a fondo.

3 – Alla stessa maniera del suo capo, Mikko Hirvonen avrà avuto molto da festeggiare. Con un inizio stagione che avrebbe demolito il più grande incassatore, il finlandese non si è mai abbattuto ed ora raccoglie i frutti della sua costanza. Possibilità reali per il titolo? Poche, oggettivamente. In due gare ha recuperate 13 punti, ma ce ne sono sempre 7 a separarlo dalla vetta. E mancano cinque gare appena, di cui una su asfalto...

4 – In Francia, fermo l'idolo assoluto, tutti si sono buttati a fantasticare sul secondo posto di Sébastien Ogier. Ma forse, la vera sorpresa greca, è stato Novikov vincitore di ben quattro prove speciale. E pensare che in Italia, il giovane russo, lo abbiamo scartato.

Piccoli campioni (potenziali) crescono. Vale per l'altro Seb del rallismo transalpino, ma pure per il non ancora diciannovenne russo di cui, adesso, sono in tanti a dire bene. Forse, prima o poi, lo faranno anche gli uomini delle squadre italiane che ha frequentato l'anno passato, quelli che lo avevano subito bollato come un ragazzino viziato e basta.

5 – La classifica parla chiaro. Basta che qualche big di troppo lasci prima del tempo, e a ridosso del podio salgono piloti che in una gara dell'IRC farebbero fatica a rimanere nei primi 20. Come si può rimediare a tanto scempio?

Rifondando quello che fu un mondiale adrenalinico con una bella marcia indietro. In soldoni: nuove regole tecniche per aprire subito le porte alle Super2000 così come sono, e un calendario intelligente e non politico. Potrebbe farlo anche Max Mosley, se solo lo volesse.

a cura di Guido Rancati



Martin la formichina

di Marco Cortesi
Photo 4

Nonostante l'età che avanza, la stagione 2009 può essere annoverata tra le migliori che Mark Martin abbia avuto. Mentre Jimmie Johnson e Greg Biffle rimanevano senza carburante dopo aver messo in scena una spettacolare battaglia nell'ultimo stint a Michigan, il cinquantenne di casa Hendrick ha saputo guardare oltre, conservando

quel poco carburante che gli è bastato per concludere l'ultimo giro. Grazie al successo conquistato, Martin riprende nettamente quota nella corsa ad un titolo sfuggito finora troppo a lungo. Jeff Gordon, partito dal fondo dopo la sostituzione del motore, ha conquistato una preziosa seconda piazza, scalando la classifica nel finale grazie ad un ritmo estremamente regolare. Denny Hamlin e Carl Edwards

hanno concluso al terzo e quarto posto, mentre Biffle, che si era trovato ad essere infilato da Johnson, ha concretizzato la poca benzina in più risparmiata agganciando la top-5. Buona prova di Montoya, sesto nonostante un'ultima ripartenza non particolarmente dinamica. A pochi giorni dalla prova di Sonoma, è il pilota DEI/Ganassi più vicino alla zona Chase For The Cup. Con il settimo posto conquistato, Tony Stewart ha mantenuto la leadership in clas-

sifica, concludendo davanti a Kurt Busch e Brian Vickers. Nel frattempo, grandi manovre sono emerse in Michigan: la prima porta il nome di Danica Patrick, per la quale i responsabili NASCAR stanno approntando un piano di budget. Sotto la lente dell'organizzatore anche le attuali vetture, dal design pesante e sgraziato, che potrebbero essere addolcite ed abbellite a partire già dalla prossima stagione.





Gioia alle stelle per il vincitore Mark Martin

L'ordine di arrivo, domenica 14 giugno 2009

- 1 - Mark Martin (Chevrolet) - Hendrick - 200
- 2 - Jeff Gordon (Chevrolet) - Hendrick - 200
- 3 - Denny Hamlin (Toyota) - Gibbs - 200
- 4 - Carl Edwards (Ford) - Roush - 200
- 5 - Greg Biffle (Ford) - Roush - 200
- 6 - Juan Montoya (Chevrolet) - Ganassi/DEI - 200
- 7 - Tony Stewart (Chevrolet) - Roush - 200
- 8 - Kurt Busch (Dodge) - Penske Racing - 200
- 9 - Brian Vickers (Toyota) - Red Bull - 200
- 10 - Clint Bowyer (Chevrolet) - Childress - 200
- 11 - Jamie McMurray (Ford) - Roush - 200
- 12 - Elliott Sadler (Dodge) - RPM - 200
- 13 - Kyle Busch (Toyota) - Gibbs - 200
- 14 - Dale Earnhardt Jr. (Chevrolet) - Hendrick - 200
- 15 - David Ragan (Ford) - Roush - 200
- 16 - Bill Elliott (Ford) - Wood - 200
- 17 - Robby Gordon (Toyota) - Gordon - 200
- 18 - Kevin Harvick (Chevrolet) - Childress - 200
- 19 - David Reutimann (Toyota) - Waltrip - 200
- 20 - Matt Kenseth (Ford) - Roush - 200
- 21 - Kasey Kahne (Dodge) - RPM - 200
- 22 - Jimmie Johnson (Chevrolet) - Hendrick - 200
- 23 - Ryan Newman (Chevrolet) - Stewart/Haas - 199
- 24 - Casey Mears (Chevrolet) - Childress - 199
- 25 - Joey Logano (Toyota) - Gibbs - 199
- 26 - Jeff Burton (Chevrolet) - Childress - 199
- 27 - Reed Sorenson (Dodge) - RPM - 199
- 28 - Bobby Labonte (Ford) - HOF - 199
- 29 - Sam Hornish Jr. (Dodge) - Penske - 198
- 30 - Michael Waltrip (Toyota) - Waltrip - 198
- 31 - Marcos Ambrose (Toyota) - Waltrip - 198
- 32 - David Gilliland (Chevrolet) - Yates - 198
- 33 - John Andretti (Chevrolet) - JTG - 198
- 34 - Paul Menard (Ford) - Yates - 197
- 35 - Max Papis (Toyota) - Germain - 193
- 36 - Martin Truex Jr. (Chevrolet) - Ganassi/DEI - 192
- 37 - Scott Speed (Toyota) - Red Bull - 174
- 38 - David Stremme (Dodge) - Penske - 159
- 39 - A.J. Allmendinger (Dodge) - RPM - 144
- 40 - Dave Blaney (Toyota) - Prism - 23
- 41 - Sterling Marlin (Dodge) - Phoenix - 23
- 42 - Joe Nemechek (Toyota) - Nemco - 20
- 43 - Tony Raines (Dodge) - M&J - 17

Il campionato

1. Stewart 2189; 2. Gordon 2142; 3. Johnson 2047; 4. Kurt Busch 1961; 5. Newman 1934; 6. Edwards 1927; 7. Biffle 1913; 8. Martin 1868; 9. Hamlin 1849.



MOMENTO CLOU

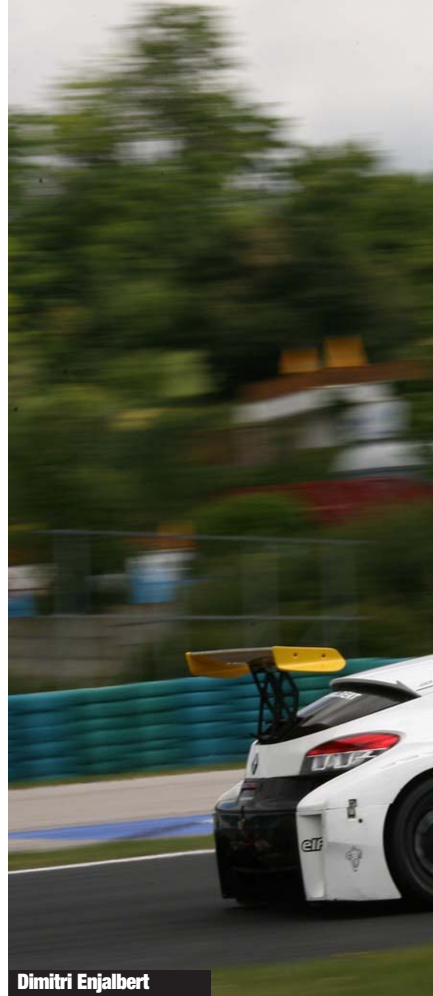
Ultimo giro. Le "cicale" Jimmie Johnson e Greg Biffle rimangono senza benzina, e la "formica" Mark Martin ringrazia

Pantano sfiora il podio

di Massimo Costa

Dimitri Enjalbert ha vinto la prima gara dell'Eurocup del Megane Trophy disputatasi sul tracciato ungherese di Budapest. Enjalbert, pilota francese del team Boutsen, è il terzo vincitore su cinque gare disputate e ha conquistato questa vittoria al termine di 23 giri di gara combattuti coi due mattatori del campionato che lo hanno accompagnato sul podio, Mike Verschuur, poleman, e Jonathan Hirschi, leader di campionato. A Budapest c'era un pilota d'eccezione, il campione in carica GP2 Giorgio Pantano, schierato dal team Oregon, che nella prima corsa ha otte-

nuto la settima posizione alla sua prima gara in questa categoria. Partito dalla quinta posizione, il pilota veneto ha montato gomme usate per poter anche rodare i freni e mantenere un set di gomme nuove nella seconda manche, ha girato alla prima curva sfilando in ottava posizione. Dopo il pit stop all'undicesimo giro Pantano è tornato in gara in decima piazza, rimontando sino alla settima posizione sotto la bandiera a scacchi. Buona prestazione anche per gli altri due piloti italiani: Lorenzo Bontempelli, compagno di Pantano in Oregon, è tredicesimo, mentre Angelo Baiguera, col team Brixia, ha concluso al diciassettesimo posto.



Dimitri Enjalbert





Giorgio Pantano



Gara 2

Dopo essersi imposto nella prima manche del sabato, il pilota francese del team Boutsen si è riconfermato anche nel round domenicale. Sul podio salgono anche Mike Verschuur e Jonathan Hirschi, che verrà poi squalificato dalla direzione gara per comportamento anti sportivo. Come nella prima manche Verschuur si è fatto sorprendere da Enjalbert sullo scatto. Alla prima curva il duetto di testa è seguito da Giorgio Pantano, al debutto col team Oregon, e Nick Catsburg in lotta per il secondo posto. Le due coppie di piloti restano in lotta sino al pit stop, col team Boutsen che spedisce nuovamente Enjalbert in testa dopo la sosta, mentre Pantano è costretto a perdere una posizione da Catsburg. Colpo di scena quando la direzione combina un drive-through per il leader di campionato Jonathan Hirschi a seguito di un contatto con Angelo Baiguera. La gara prosegue regolare sino alla bandiera a scacchi dove Verschuur, secondo, approfitta dei problemi di Hirschi per riavvicinarsi in campionato. Peccato invece per il campione GP2 Giorgio Pantano, che per un secondo e mezzo di ritardo da Catsburg vede sfumare quello che poteva essere il primo podio nel monomarca francese al suo esordio. Prossimo appuntamento per il Megane Trophy a Silverstone il 5 luglio.

L'ordine di arrivo di gara 1, sabato 13 giugno 2009

- 1 - Dimitri Enjalbert - Boutsen - 23 giri 43'39"603
- 2 - Mike Verschuur - Verschuur - 9"429
- 3 - Jonathan Hirschi - TDS - 12"766
- 4 - Bernhard Ten Brinke - Verschuur - 22"663
- 5 - Fabrice Walfisch - Lompech - 33"482
- 6 - Nick Catsburg - Tech 1 - 35"775
- 7 - Giorgio Pantano - Oregon - 36"258
- 8 - David Dermont - Boutsen - 38"537
- 9 - Antony Tardieu - Tech 1 - 46"544
- 10 - Wim Beelen - Verschuur - 51"290
- 11 - Hoevert Vos - Verschuur - 52"179
- 12 - Matthieu Cheruy - Tech 1 - 54"608
- 13 - Lorenzo Bontempelli - Oregon - 1'07"765
- 14 - Jean-Philippe Madonia - TDS - 1'08"613
- 15 - Jean-Charler Miginiac - Lompech - 1'13"761
- 16 - Jeroen Schothorst - Verschuur - 1'40"230
- 17 - Angelo Baiguera - Brixia - 1'51"338
- 18 - Bernard Delhez - Lompech - 2'15"225
- 19 - Pierre Hirschi - Oregon - 1 giro
- 20 - Rafael Unzurrunzaga - Jumeirah - 2 giri
- 21 - Margherite Lafitte - Boutsen - 3 giri

Ritirati

- 17° giro - Pierre Thiriet
18° giro - Harrie Kolen

Giro Veloce: Dimitri Enjalbert 1'51"225

L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 14 giugno 2009

- 1 - Dimitri Enjalbert - Boutsen - 23 giri 43'37"808
- 2 - Mike Verschuur - Verschuur - 4"111
- 3 - Nick Catsburg - Tech 1 - 21"379
- 4 - Giorgio Pantano - Oregon - 22"866
- 5 - David Dermont - Boutsen - 35"187
- 6 - Bernhard Ten Brinke - Verschuur - 41"399
- 7 - Fabrice Walfisch - Lompech - 44"681
- 8 - Antony Tardieu - Tech 1 - 57"883
- 9 - Pierre Thiriet - TDS - 58"884
- 10 - Jean-Philippe Madonia - TDS - 1'07"414
- 11 - Hoevert Vos - Verschuur - 1'10"842
- 12 - Lorenzo Bontempelli - Oregon - 1'11"635
- 13 - Wim Beelen - Verschuur - 1'23"900
- 14 - Jeroen Schothorst - Verschuur - 1'26"337
- 15 - Jean-Charler Miginiac - Lompech - 1'40"704
- 16 - Pierre Hirschi - Oregon - 1'48"137
- 17 - Marlene Broggi - Boutsen - 1 giro
- 18 - Bernard Delhez - Lompech - 1 giro
- 19 - Harrie Kolen - Verschuur - 2 giri
- 20 - Rafael Unzurrunzaga - Jumeirah - 2 giri
- 21 - Angelo Baiguera - Brixia - 2 giri

Ritirati

- 8° giro - Matthieu Cheruy

Squalificato

Jonathan Hirschi

Giro Veloce: Mike Verschuur 1'51"406

Il campionato

1. J. Hirschi 68; 2. Verschuur 63; 3. Ten Brinke 35; 4. Thiriet 32; 5. Enjalbert 31; 6. Madonia & Cheruy 27; 8. Walfisch 24; 9. Catsburg 21; 10. Tardieu 19

*Alex Andreu
boss della
Superleague*



Andreu non si arrende

La scorsa settimana, abbiamo sottolineato le difficoltà che la Superleague sta affrontando. Alex Andreu, numero 1 della categoria, ha allora voluto dire spiegare il momento che sta vivendo la sua creatura: *"Siamo molto consapevoli della situazione attuale e ci stiamo adattando ad essa. Ci ha fatto piacere constatare la fiducia che abbiamo ricevuto da parte di tutti i nostri partner, dai club calcistici, ai team, ai circuiti, ai fornitori fino alle reti televisive. Un consenso che non solo ci aiuta a pianificare la stagione 2009, ma anche a programmare un futuro di alto livello che tutti i nostri partner si aspettano. Quest'anno faremo tappa in tre nuovi circuiti, avremo tre nuovi grandi club di calcio al via del campionato e stiamo lavorando per consolidare il tutto ancora di più in vista del 2010"*.

Siete soddisfatti dei sei eventi che compongono il calendario 2009 della Superleague Formula?

"Sono molto contento sia per la qualità degli eventi che avremo quest'anno sia per l'atteggiamento riscontrato nei circuiti che abbiamo contattato. Dodici mesi fa non è stato facile riuscire a concludere le trattative con diverse piste che ci interessavano, mentre ad un anno di distanza abbiamo ricevuto tanti inviti per portare la Superleague su alcuni tracciati a condizioni molto vantaggiose. Con la F.1 sempre più a caccia di business al di fuori dell'Europa, alcune piste stanno cercando alternative. Magny-Cours, per esempio, ci ha fornito la stessa data di calendario che tradizionalmente era impegnata proprio dalla F.1, ovvero alla fine di questo mese".

La lista degli iscritti alla Superleague Formula 2009 comprende club provenienti da Sud America, Medio Oriente e

Asia. E' il primo passo verso l'obiettivo di accedere a questi nuovi mercati?

"Il nostro piano aziendale è stato sempre quello di guardare oltre l'Europa, ma solo se esistono le condizioni finanziarie favorevoli. Ci è stata offerta la possibilità di correre a Marrakech già quest'anno, e siamo stati contattati sia da promoter cinesi sia brasiliani interessati ad entrare nel calendario 2010. Credo che il loro interesse sia maturato per lo show che offriamo e per il prestigio dei nomi che portiamo in pista. Inoltre abbiamo avuto dei primi approcci con varie realtà interessate a gare su circuiti cittadini. Infine stiamo valutando anche un contesto particolare come gli Stati Uniti, un mondo dove il calcio è in tempo da crescita. Insomma, stiamo ampliando i nostri orizzonti".

Si aspetta che arriveranno ulteriori adesioni da parte di grandi club di calcio?

"Abbiamo recentemente annunciato l'arrivo di grandi club come Olympique Lionne, FC Midtjylland e lo Sporting Club Lisbona, tre importanti realtà che si aggiungono al nostro gruppo di team che già avevamo lo scorso anno. Olympique Lionne è il nostro primo club proveniente dal campionato francese e sarà il giusto testimonial per il primo evento dell'anno a Magny-Cours. FC Midtjylland non è solo il primo club danese, ma anche il primo dalla Scandinavia, una zona geografica che ha una ricca tradizione sia nel calcio che negli sport motoristici. Accanto allo FC Porto, arriverà il secondo club proveniente dalla serie portoghese, lo Sporting di Lisbona".

Al via della stagione 2009 vedremo delle novità anche sul fronte tecnico?

"Il nostro fornitore di motori, la MCT, ha prodotto una versione aggiornata del propulsore V12 SF che garantisce l'iden-

tica performance a tutte le monoposto presenti in pista. Avremo qualche cavallo in più di potenza, ma anche una maggiore affidabilità del prodotto. Sono lieto di annunciare che il nuovo motore è stato testato con successo di recente a Magny-Cours, e sarà disponibile per tutti i nostri team in tempo utile per la gara francese".

Ci saranno cambiamenti nel format della gara 2009?

"Per prima cosa ci tengo a sottolineare che continueremo a lavorare con molti dei nomi più quotati nel panorama del motorsport, come MCT, Elan Motorsports Technologies, Michelin e Hewland. Annunceremo un cambiamento importante nel nostro giorno di gara, ma rimarremo fedeli alla soluzione della griglia invertita che nel 2008 si è dimostrata di grande successo. Da parte nostra, come organizzatori garantiamo un montepremi complessivo di 2 milioni di dollari, che resta uno dei più corposi tra i vari campionati per monoposto visto che per ogni corsa sono in palio ben 333.000 dollari".

Quali saranno le reti televisive che trasmetteranno nel 2009 gli eventi Superleague?

"Il nostro obiettivo principale è quello di siglare accordi per avere la diretta televisiva dei nostri eventi in quei paesi da cui provengono i piloti, le squadre di calcio e le corse in calendario. Crediamo che questo piano promozionale sia indispensabile per soddisfare le aspettative commerciali dei nostri partner. Stiamo constatando anche un aumento di interesse sul fronte delle immagini digitali in alta risoluzione, anche al di là dei nostri attuali partner".

Press Release SF

L'acuto di Fauzy



di Massimo Costa
Photo Pellegrini

Prima vittoria stagionale per Fairuz Fauzy nella World Series Renault a Budapest. Il malese della Fortec, che di tanto in tanto lancia acuti, ha preceduto il duo Draco, Marco Barba e Bertrand Baguette sfruttando al meglio la regola sportiva che vuole che in gara 1 l'ottavo della Superpole parta dalla prima posizione. Fauzy ha disputato una corsa priva di errori, quasi tranquilla. Anche quando si è ritrovato i due piloti della squadra di Adriano Morini a pochi centimetri per via della safety-car, ha allungato bene, favorito da un sottosterzo che ha allontanato Barba. Forse per non avere riscaldato a dovere le gomme. Per Barba il 2° posto è un toccasana che cancella un periodo negativo. Positiva la terza piazza di Baguette che ha tentato di infastidire il compagno di squadra Bar-

ba, ma ha dovuto desistere nel finale per un accentuato sottosterzo, preferendo non rischiare e difendersi da James Walker, buon quarto. Bel risultato per Draco che porta due piloti sul podio per la prima volta quest'anno. Jaime Alguersuari si è reso protagonista di un bruciante avvio passando da nono a quinto in poche curve. Lo spagnolo di Carlin ha poi mantenuto tale posizione fino al traguardo. Martinez ha pensato a far punti e il sesto posto gli va più che bene. Aveva l'aria triste Brendon Hartley, che si è girato alla prima curva dopo il via giocandosi un possibile podio. Peccato per Charles Pic, partito quinto ma finito fuori dalla zona punti dopo un primo giro sfortunato. Hanno lottato Edoardo Mortara, poi speronato brutalmente da Greg Mansell all'ultimissima curva mentre lottavano per l'11° posto, e Pasquale Di Sabatino, che ha lamentato manovre scorrette di Daniil Move.

Hartley in testacoda





La cronaca Giro dopo giro

Fauzy fa patinare le gomme al via, ma riesce ad affrontare al comando la prima curva. Hartley, terzo al via, va in testacoda alla prima curva, Herck (22°) viene spinto contro il muro dei box e la sua gara finisce subito. Scivola indietro Pic, da 5° a 12°. Fauzy prende subito un buon ritmo, secondo è Barba poi Baguette, Walker, Alguersuari, Martinez, Molina, Zaugg, Turvey, Lancaster. Grande avvio di Alguersuari, da 9° a 5° e di Mortara, da 19° a 13°. Di Sabatino transita al 1° giro 14°, Leo è attardato e perde una tornata. Mortara compie un piccolo capolavoro beffando alla prima curva, al 5° giro, Pic e Move. Il russo finisce leggermente fuori pista e si fa passare da Pic mentre Mansell in staccata supera Di Sabatino alla prima curva. Al 15° giro: Fauzy conduce in tranquillità su Barba, a 1"3, poi Baguette, Walker, Alguersuari, Martinez, Molina. Turvey, Lancaster, Zaugg. Mortara è 11°, Di Sabatino 15°, Leo 23°. Di Sabatino lotta con Move, ma poi perde due posizioni a vantaggio di Valles e Van der Drift. Salaquarda si gira e va nella ghiaia. La sua vettura rimane in posizione pericolosa ed entra la safety-car. Al restart Fauzy transita sul traguardo con 1"7 su Barba che nella penultima curva ha perso il contatto col malese per sottosterzo. Move supera Mansell per il 13° posto. Bagarre tra Pic che strappa la undicesima piazza a Mortara mentre Mansell si rimette dietro Move. Fauzy è inarrestabile ed ha portato a 3"6 il vantaggio su Barba al 21° giro. Mortara si difende da Mansell. Pic cerca di recuperare e aggancia Zaugg. Al 24° giro Mansell attacca all'interno della prima curva Mortara, lo infila, ma va lungo ed Edoardo lo ripassa. Leo si insabbia. Hartley recupera terreno e supera Leal per il 19° posto. Alla chicane Nebilitskiy cerca di superare Leal ma è in ritardo e si appoggia al colombiano. Barba intanto riduce a 2"4 il distacco da Fauzy e Walker si fa vedere negli specchietti di Baguette. Fauzy vince la prima gara stagionale, sul podio i due piloti Draco. Problemi nel finale per Mortara, speronato da Mansell all'ultima curva prima della bandiera a scacchi.

L'ordine di arrivo di gara 1, sabato 13 giugno 2008

- 1 - Fairuz Fauzy - Fortec - 28 giri 46'28"278
- 2 - Marco Barba - Draco - 1"969
- 3 - Bertrand Baguette - Draco - 3"382
- 4 - James Walker - P1 - 3"892
- 5 - Jaime Alguersuari - Carlin - 5"728
- 6 - Marcos Martinez - Pons - 8"116
- 7 - Miguel Molina - Ultimate - 10"085
- 8 - Oliver Turvey - Carlin - 10"582
- 9 - Jon Lancaster - Comtec - 11"138
- 10 - Adrian Zaugg - Interwetten - 16"830
- 11 - Charles Pic - Tech 1 - 17"151
- 12 - Daniil Move - P1 - 19"265
- 13 - Chri Van der Drift - Epsilon Euskadi - 19"676
- 14 - Pasquale Di Sabatino - RC - 20"246
- 15 - Greg Mansell - Ultimate - 20"791
- 16 - Adrian Valles - Epsilon Euskadi - 21"472
- 17 - Brendon Hartley - Tech 1 - 21"651
- 18 - Sten Pentus - Fortec - 27"428
- 19 - Anton Nebilitskiy - SG - 28"595
- 20 - John Martin - Comtec - 29"600
- 21 - Edoardo Mortara - SG - 30"968
- 22 - Julian Leal - Prema - 35"999

Giro più veloce: Brendon Hartley 1'34"529

Ritirati

- 23° giro - Federico Leo
- 14° giro - Filip Salaquarda
- 7° giro - Mihai Marinescu
- 0 giri - Michael Herck

MOMENTO CLOU

La fase di partenza, che vede Fauzy patinare, ma riprendere velocemente terreno nel lungo rettilineo di Budapest tanto da affrontare al comando la prima curva. E per lui da quel momento sarà una cavalcata vincente



San Di Sabatino

Massimo Costa
Photo Pellegrini

Un italiano sul gradino più alto del podio. Tre team tricolori sul podio: RC Motorsport, Draco e Prema. Pasquale Di Sabatino, 15° in griglia di partenza, ha conquistato una incredibile vittoria nella gara più importante del weekend. Un successo impensabile, come hanno ammesso lo stesso Di Sabatino e il team principal della RC Motorsport Cristiano Giardina, prima del via. Ma la corsa ha riservato diverse sorprese: il ritiro del poleman Marcos Martinez per problemi al sensore del cambio mentre procedeva dietro la prima safety-car, entrata al 1° giro per un multiplo incidente nelle retrovie. Poi una seconda safety-car, chiamata in pista per il grave errore di James Walker, giratosi in ingresso di pit-

lane e fermatosi a mezza via tra inizio corsia box e pista. E qui c'è stata la svolta: Di Sabatino al 6° passaggio ha effettuato la sosta per il cambio gomme, per primo, seguito poi da Marco Barba, Julian Leal, Chris Van der Drift, coinvolto nel primo incidente. Ricompattato il gruppo (con la safety-car in pista è vietato fare i pit-stop) Di Sabatino da 15° ha visto via via tutti i piloti che lo precedevano sparire: A un certo punto non avevo più nessuno davanti. Dai box mi avvertivano che mi sarei ritrovato primo, ma non ci ho creduto finché non è accaduto". Il

nulla ha potuto perché Di Sabatino ha iniziato a girare molto veloce (miglior secondo crono assoluto) e a quel punto ha ampiamente meritato la vittoria. Che arriva al momento giusto, per Di Sabatino e per la RC Motorsport. Barba si è accontentato dell'ennesimo secondo posto del weekend, un gran risultato per la Draco, mentre sul terzo gradino del podio un'altra pazza sorpresa: Julian Leal. Il giovane colombiano è stato baciato dalla fortuna, ma una volta ritrovatosi terzo, Leal si è tenuto dietro Van der Drift. Il neozelandese dopo la bella

aver sfiorato il podio premia la sua tenacia e tutta la Epsilon Euskadi. Buon quinto Michael Herck, tornato in WSR per conoscere la pista di Budapest in vista della GP2. Tra i ritirati eccellenti, Miguel Molina, fermato da problemi all'acceleratore. Una gran gara la stava disputando 76

MOMENTO CLOU

Al 6° giro, Di Sabatino è il primo a effettuare la sosta ai box per il cambio gomme. Dopo 4 tornate entra per la seconda volta la safety-car che permette al pescarese di azzerare lo svantaggio accumulato e di ritrovarsi primo quando i suoi rivali andranno ai box per il pit-stop





Julian Leal

La cronaca Giro dopo giro

Dalla pole parte bene Martinez, poi Molina, Baguette e Pic. Tutto regolare nelle prime curve finché nella parte mista del tracciato, Zaugg e Van der Drift entrano in contatto. Il sudafricano si gira, Mansell che lo segue frena e viene tamponato da Mortara che decolla su di lui. E' il caos, La vettura di Mansell viene colpita da Valles e Turvey, Salaquarda si gira per evitarla e Leo riesce a fermarsi in tempo. Mortara va ai box e cambia il musetto, Leo procede, gli altri si ritirano. Entra la safety-car. La situazione: Martinez, Molina, Baguette, Pic, Walker, Hartley, Alguersuari, Barba, Fauzy, Move. Di Sabatino è 11°, Mortara 20°, Leo 21°. Mentre la safety-car rientra ai box, Martinez, leader del campionato, si ferma per problemi tecnici. Alla ripartenza, Molina viene attaccato da Baguette che con coraggio si butta all'interno dello spagnolo e lo supera alla prima staccata. Al 6° giro, Alguersuari tenta l'attacco a Hartley alla prima curva, ma non riesce, ci prova alla curva 2, ma è in ritardo e colpisce il neozelandese spedendolo fuori pista.

Baguette allunga con decisione ed ha 1" su Molina, poi Pic, Walker, Alguersuari, Barba, Fauzy, Move, Lancaster, Van der Drift. Si ritira Mortara, fuori pista, mentre anche Walker si gira all'ultima curva impattando contro le gomme. Rientra la safety-car. La situazione al 10° giro: Baguette, Molina, Pic, Alguersuari, Fauzy, Move, Lancaster, Nebilitskiy, Marinescu, Martin. I piloti che hanno già fatto il pit-stop, ovvero Di Sabatino (15°), Barba, Herck, Leal e Van der Drift, potrebbero trarre vantaggio. Molina va al pit al giro 13, la finestra per effettuare la sosta si chiuderà al giro 19. Baguette va al pit al 16° passaggio. Pic passa in testa con 3"5 su Alguersuari, poi Leo, Di Sabatino che è il primo tra chi ha fatto la sosta, Barba, Leal, Van der Drift, Herck, Baguette, Molina. Al 18° passaggio vanno al pit Pic, Alguersuari e Leo. Di Sabatino è quindi primo con 1"2 su Barba, 6"0 su Leal, poi Van der Drift, Herck, Baguette, Fauzy, Pic, Move, Alguersuari. Si ritira ai box Molina. Di Sabatino tiene bene il comando e porta a 1"7 il vantaggio su Barba. Leal è terzo con Van der Drift, Herck, Baguette e Fauzy in lotta. Vince Di Sabatino della RC Motorsport davanti a Barba e Leal.

L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 14 giugno 2008

- 1 - Pasquale Di Sabatino - RC - 25 giri 46'54"069
- 2 - Marco Barba - Draco - 0"926
- 3 - Julian Leal - Prema - 11"991
- 4 - Chris Van der Drift - Epsilon Euskadi - 12"445
- 5 - Michael Herck - Interwetten - 15"306
- 6 - Bertrand Baguette - Draco - 17"044
- 7 - Fairuz Fauzy - Fortec - 17"346
- 8 - Charles Pic - Tech 1 - 18"329
- 9 - Daniil Move - P1 - 19"177
- 10 - Jon Lancaster - Comtec - 27"696
- 11 - Mihai Marinescu - RC - 35"775
- 12 - Brendon Hartley - Tech 1 - 36"273
- 13 - John Martin - Comtec - 40"046
- 14 - Federico Leo - Pons - 40"613
- 15 - Sten Pentus - Fortec - 40"836
- 16 - Jaime Alguersuari - Carlin - 44"622 **

** Penalizzato di 25" per comportamento scorretto

Giro più veloce: Fairuz Fauzy 1'34"027

Ritirati

- 19° giro - Miguel Molina
- 18° giro - Filip Salaquarda
- 15° giro - Anton Nebilitskiy
- 7° giro - James Walker
- 7° giro - Edoardo Mortara
- 4° giro - Marcos Martinez
- 1° giro - Oliver Turvey
- 0 giri - Greg Mansell
- 0 giri - Adrian Zaugg
- 0 giri - Adrian Valles

Il campionato

- 1. Martinez, Baguette 56; 3. Walker 46; 4. Molina 36;
- 5. Turvey 34; 6. Van der Drift 29; 7. Zaugg 27; 8. Barba 26;
- 9. Di Sabatino 25; 10. Fauzy, Alguersuari 23.

Missione com

Massimo Costa
Photo Pellegrini

Erano due anni che un pilota italiano non tagliava per primo il traguardo di una gara di World Series Renault 3.5. L'ultima volta accadde nel 2007 nella seconda corsa del Nurburgring con Davide Valsecchi. A far risuonare l'inno di Mameli è stato, domenica 14 giugno a Budapest al termine di gara 2 (che nella WSR è la più importante del fine settimana), Pasquale Di Sabatino. Un ragazzo di 21 anni che è entrato nella serie della Renault nell'estate del

2006, pagando forse troppo quella scelta così frettolosa. Il pescarese infatti, campione della F.Junior 1600 nel 2005, era salito nella F.Renault 2.0 Italia, ma dopo poche prove in questa categoria senza particolari risultati, è stato dirottato nella potente e difficile World Series. Non era pronto per affrontare un impegno così notevole e lo ha pagato nel tempo. Di Sabatino si è rimboccato le maniche, ha dovuto mangiare tanti rospi, ma si è sempre guadagnato la stima e la fiducia del paddock per le sue buone maniere, la sua cortesia e onestà. Nel 2006 ha quindi gareggiato per

la Cram di Marcello Rosei, poi nel 2007 è passato alla GD Racing di Cristiano Giardina, nel 2008 alla inglese Comtec, che ha lasciato a metà anno perché deluso dal trattamento ricevuto. Nel corso dell'inverno, Di Sabatino non era certo di correre nel 2009. La crisi economica non lo aveva aiutato con lo sponsor abituale, pensava quindi di affrontare una annata in tono minore nella Formula Master, ma alla fine, con tanti sforzi di chi lo ha sempre sostenuto e il grande aiuto di Giardina (nel frattempo entrato nella RC Motorsport), Di Sabatino ha potuto ripresentarsi in World Series Renault. E



piuta

subito ha iniziato a raccogliere punti tra Barcellona e Spa, a Monte Carlo era sesto quando il motore lo ha tradito. La fortuna finalmente ha girato dalla sua parte, ma attenzione: i tempi sul giro, sono a disposizione di tutti, confermano che Di Sabatino a Budapest non ha passeggiato in gara 2 segnando il 10° miglior crono assoluto. E quella vittoria, anche se piovuta dal cielo, è sicuramente meritata. Una vittoria che si rivelerà utilissima per Pasquale per poter proseguire fino al termine del 2009 e fondamentale per la RC Motorsport che sta lottando duramente per ritor



Pasquale Di Sabatino

Nato a Pescara il 20-1-1988

2008 – 20° World Series Renault

2007 – 26° World Series Renault

2006 – World Series Renault

2006 – F.Renault Italia

2005 – 1° F.Junior 1600

Così quest'anno

Barcellona 1 – 11°

Barcellona 2 – 8°

Spa 1 – 8°

Spa 2 – 8°

Monte Carlo – Ritirato

Budapest 1 – 14°

Budapest 2 – 1°



Bottas prende la la

Foto Gargantini

Ancora un rookie nell'albo d'oro del Master F.3 di Zandvoort. Nel 2008 Jules Bianchi, nel 2009 Valtteri Bottas. Il finlandese ha fatto una corsa solitaria. Partito dal palo dopo la penalizzazione inflitta al poleman Jules Bianchi, retrocesso sesto per avere ostacolato in qualifica alcuni suoi rivali, Bottas non ha fallito l'avvio. Ha tenuto duro nei primi chilometri quando il connazionale Mika Maki gli ha messo pressione, poi ha allungato fino a raggiungere i 3" di vantaggio. Gara lineare quindi, con Bottas davanti, e Maki che ha presto capito di non poter ambire a qualcosa di più del secondo posto. Poi Stefano Coletti, che al via ha bruciato Roberto Merhi. Il monegasco della Prema ha raccolto un bel terzo posto che premia una volta di più la

squadra italiana. Merhi si è innervosito ed ha commesso un paio di errori, poi ha recuperato fino al 10° posto. Bianchi non ha potuto fare meglio della quarta piazza. Ha tentato per tutta la gara di spingere all'errore Coletti, ma questi ha risposto prontamente ad ogni minaccia portata dal francese. Altra sorpresa del Master, il rookie inglese Alexander Sims, quinto. Tra i partecipanti alla serie britannica della F.3, l'ha spuntata Renger Van der Zande, sesto. Da segnalare il contatto tra Henki Waldschmidt e Jean-Karl Vernay al 10° giro, il ritiro di Adrien Tambay urtato da Christopher Zanella. Daniel Ricciardo dopo il giro di ricognizione è rientrato ai box per un problema tecnico. Cesar Ramos è invece partito dai box. Ritiro per noie meccaniche per Atte Mustonen.



Matteo Chinosi



Stefano Coletti

aurea



Valtteri Bottas

L'ordine di arrivo, domenica 14 giugno 2009

- 1 - Valtteri Bottas (Dallara-Mercedes) - ART - 25 giri 39'12"259
- 2 - Mika Maki (Dallara-Volkswagen) - Signature - 2"610
- 3 - Stefano Coletti (Dallara-Mercedes) - Prema - 18"248
- 4 - Jules Bianchi (Dallara-Mercedes) - ART - 18"749
- 5 - Alexander Sims (Dallara-Mercedes) - Mucke - 28"736
- 6 - Renger Van der Zande (Dallara-Mercedes) - Hitech - 32"838
- 7 - Christian Vietoris (Dallara-Mercedes) - Mucke - 33"678
- 8 - Sam Bird (Dallara-Mercedes) - Mucke - 36"181
- 9 - Tiago Geronimi (Dallara-Volkswagen) - Signature - 45"353
- 10 - Roberto Merhi (Dallara-Mercedes) - Manor - 46"165
- 11 - Matteo Chinosi (Dallara-Mercedes) - Prema - 55"767
- 12 - Basil Shaaban (Dallara-Mercedes) - Prema - 56"282
- 13 - Christopher Zanella (Dallara-Mercedes) - Motopark - 56"460
- 14 - Walter Grubmuller (Dallara-Mercedes) - Hitech - 56"866
- 15 - Laurens Vanthoor (Dallara-Volkswagen) - Carlin - 1'00"630
- 16 - Riki Christodoulou (Dallara-Mercedes) - Carlin - 1'03"061
- 17 - Esteban Gutierrez (Dallara-Mercedes) - ART - 1'03"224
- 18 - Carlos Huertas (Dallara-Mercedes) - Raikkonen - 1'17"408
- 19 - Daisuke Nakajima (Dallara-Mercedes) - Raikkonen - 1'22"465
- 20 - Pedro Enrique (Dallara-Mercedes) - Manor - 1'23"729
- 21 - Daniel Zampieri (Dallara-Mugen) - BVM Target - 1'24"976
- 22 - Victor Garcia (Dallara-Mercedes) - Fortec - 1'25"128
- 23 - Andrea Caldarelli (Dallara-Mercedes) - SG - 1'25"486
- 24 - Max Chilton (Dallara-Volkswagen) - Carlin - 1'25"783
- 25 - Henry Arundel (Dallara-Volkswagen) - Carlin - 1'26"801
- 26 - Marco Wittmann (Dallara-Mercedes) - Mucke - 1'27"014
- 27 - Alexandre Marsoin (Dallara-Mercedes) - SG - 1'27"691
- 28 - Cesar Ramos (Dallara-Mercedes) - Manor - 1'28"235
- 29 - Jake Rosenzweig (Dallara-Volkswagen) - Carlin - 1'28"738
- 30 - Francesco Castellacci (Dallara-Mercedes) - Manor - 1'29"552
- 31 - Samuele Buttarelli (Dallara-Volkswagen) - Carlin - 1'32"488

L'albo d'oro del Master

- 1991 - David Coulthard
- 1992 - Pedro Lamy
- 1993 - Jos Verstappen
- 1994 - Gareth Rees
- 1995 - Norberto Fontana
- 1996 - Kurt Mollekens
- 1997 - Tom Coronel
- 1998 - David Saelens
- 1999 - Marc Hynes
- 2000 - Jonathan Cochet
- 2001 - Takuma Sato
- 2002 - Fabio Carbone
- 2003 - Christian Klien
- 2004 - Alexandre Premat
- 2005 - Lewis Hamilton
- 2006 - Paul Di Resta
- 2007 - Nico Hulkenberg
- 2008 - Jules Bianchi
- 2009 - Valtteri Bottas

Jules Bianchi



MOMENTO CLOU

Al termine della qualifica, il poleman Bianchi viene penalizzato di 5 posizioni per avere ostacolato cinque piloti dopo avere segnato il miglior tempo. È la chiave: Bottas sale al primo posto e grazie ad una corsa perfetta si aggiudica il Master



Finlandesi d'assalto

Sbucano ovunque. E più che altro, vincono. Il Master di F.3 di Zandvoort ha visto due finlandesi, Valtteri Bottas e Mika Maki, concludere al primo e secondo posto. Può apparire incredibile, ma quel Paese nordico, privo di piste, di scuole, di grandi sponsor, continua a sfornare piloti di grandissima qualità. Da Keke Rosberg a Mika Hakkinen fino a Kimi Raikkonen, per restare tra coloro che hanno vinto campionati del mondo F.1, passando per piloti di valore come JJ Lehto e Mika Salo fino a Heikki Kovalainen, la Finlandia offre ora questi due ragazzi il cui futuro sembra certo: Bottas e Maki. Il primo, nato il 28 agosto 1989 a Villahde, nel 2008 ha vinto la Eurocup di F.Renault e il North European Cup. Ha debuttato quest'anno nella F.3 Euro Series col team ART (Dallara-Mercedes) e ha vinto al primo colpo il prestigioso Master di Zandvoort. Il secondo, nato il 27 febbraio 1988 a Pirkkala, è stato vice campione della F.BMW tedesca, campione italiano della F.Renault, in F.3 Euro Series lo scorso anno ha raccolto risultati importanti ed ha anche assaggiato la GP2 Asia. Ma la Red Bull, che lo segue fin dagli inizi, saggiamente lo ha tenuto un altro anno nella F.3 col team Signature, dove con i motori Volkswagen sta impensierendo l'armata Mercedes.

Mika Maki

Nato a Pirkkala il 27-2-1988

2008 – 5° F.3 Euro Series

2008 – 4° GP Macao F.3

2008 – 4° Master F.3 Zandvoort

2007 – 1° F.Renault Italia

2007 – 9° Eurocup F.Renault

2006 – 2° F.BMW tedesca

2006 – 2° Finale Mondiale F.BMW

2005 – 12° F.BMW tedesca

Valtteri Bottas

Nato a Villahde il 28-8-1989

2008 – 1° Eurocup F.Renault

2008 – 1° North European Cup

2007 – 3° North European Cup





Il riscatto di Vergne

Massimo Costa
Photo Pellegrini

Importante vittoria per Jean-Eric Vergne in gara 1 a Budapest, che torna a sollevare la coppa più grande nella Eurocup di F.Renault. Il simpatico francese della SG, sembrava non trovare la via per il successo. Deluso e frustrato, ha lavorato sodo per ritrovare la competitività. In qualifica ha dimostrato di non essere inferiore ai rivali di Epsilon Euskadi o Motopark, infilandosi al 2° posto in mezzo alle Tatuus della squadra tedesca. Poi, in partenza ha scatenato la sua rabbia con un gran scatto e la conquista immediata della prima posizione ai danni del poleman Marco Sorensen. Il gruppo dei piloti Motopark che aveva monopolizzato le prime posizioni in qualifica si è dissolto, forse per un assetto troppo spinto. Sorensen non ha tenuto il passo per il degradarsi delle gomme, Kevin Magnussen e Kuba Giermaziak hanno pensato di giocarsi la corsa alla prima curva rovinando tutto. Così alla fine il bilancio del team tedesco è stato salvato dal solito Antonio Felix Da Costa, buon quarto. Un piazzamento che vale oro perché Albert Costa si è ritirato per la rottura del motore. Il team Epsilon Euskadi ha comunque festeggiato la seconda piazza di Natha-

nael Berthon, sempre più concreto quest'anno. Sul terzo gradino del podio Miki Monras, il 17enne spagnolo della SG che sta iniziando a raccogliere i primi frutti importanti di una annata che lo voleva ancora più protagonista. Da segnalare i primi punti per Ramez Azzam, pilota di Dubai. Giornata difficile per gli italiani con Marco Betti 19°, Federico Scionti 20° e Daniel Mancinelli speronato da un avversario.

La seconda corsa ha segnato la prima vittoria di Marco Sorensen. Il danese ha meritato il successo mantenendo sempre la prima posizione. Alle sue spalle il compagno Adrian Quaife-Hobbs, che ha tentato di infastidire il compagno di squadra (Motopark) ma senza troppa convinzione. Bel terzo posto per Costa, quinto al via, che ha recuperato un paio di posizioni poi ha pensato bene di non esagerare per portare a casa punti importanti visto che il suo rivale per il titolo, Antonio Felix Da Costa, ha terminato sesto. Il divario tra i due è ora di due punti: 59 per Da Costa, 57 Costa. Quarto ha concluso il giovane catalano Miki Monras, terzo in campionato e in continua crescita. Jean-Eric Vergne è uscito dopo un contatto con Nathanael Berthon quando era 7°, poi ha spinto forte per recuperare dal 16° posto ed ha chiuso 8°.



Viladelprat con Albert Costa



MOMENTO CLOU - Gara 1

Alla prima curva, Magnussen esagera, crea il caos coinvolgendo Giermaziak. Vergne prende un bel vantaggio

L'ordine di arrivo di gara 1, sabato 13 giugno 2009

- 1 - Jean Eric Vergne - SG - 16 giri 28'14"004
- 2 - Nathanael Berthon - Epsilon Euskadi - 9'726
- 3 - Miki Monras - SG - 10"894
- 4 - Antonio Felix Da Costa - Motopark - 12"445
- 5 - Marco Sorensen - Motopark - 14"530
- 6 - Carlos Munoz - Epsilon Euskadi - 15"764
- 7 - Adrian Quaife Hobbs - Motopark - 16"018
- 8 - Nico Muller - Jenzer - 20"285
- 9 - Ramez Azzam - SG - 22"488
- 10 - Miguel Otegui - Epsilon Euskadi - 23"362
- 11 - Hugo Valente - SG - 24"372
- 12 - Adam Kout - Krenek - 28"220
- 13 - Arthur Pic - SG - 28"618
- 14 - Genis Olive - Jenzer - 30"146
- 15 - Arno Santamato - Epsilon Sport - 33"130
- 16 - Fabien Thuner - Jenzer - 38"182
- 17 - Kevin Magnussen - Motopark - 38"971
- 18 - Kevin Kleveros - Fortec - 39"530
- 19 - Marco Betti - Iquick - 40"433
- 20 - Federico Scionti - One - 40"842
- 21 - Jakub Knoll - Krenek - 46"294
- 22 - Patrick Kronenberger - Iquick - 1'37"823
- 23 - Nigel Melker - MP - 1 giro
- 24 - Andrea Roda - BVM Minardi - 1 giro

Giro più veloce: Jean Eric Vergne 1'44"982

Ritirati

- 9° giro - Albert Costa
- 9° giro - Daniel De Jong
- 3° giro - Daniel Mancinelli
- 0 giri - Kuba Giermaziak

L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 14 giugno 2009

- 1 - Marco Sorensen - Motopark - 16 giri 28'21"654
- 2 - Adrian Quaife Hobbs - Motopark - 0"312
- 3 - Albert Costa - Epsilon Euskadi - 0"828
- 4 - Miki Monras - SG - 1"381
- 5 - Kuba Giermaziak - Motopark - 5"021
- 6 - Antonio Felix Da Costa - Motopark - 5"208
- 7 - Patrick Kronenberger - Iquick - 7"757
- 8 - Jean Eric Vergne - SG - 8"714
- 9 - Daniel De Jong - MP - 14"515
- 10 - Nico Muller - Jenzer - 15"525
- 11 - Ramez Azzam - SG - 18"032
- 12 - Adam Kout - Krenek - 19"356
- 13 - Hugo Valente - SG - 21"731
- 14 - Fabien Thuner - Jenzer - 24"793
- 15 - Arthur Pic - SG - 25"068
- 16 - Kevin Kleveros - Fortec - 25"803
- 17 - Marco Betti - Iquick - 27"050
- 18 - Arno Santamato - Epsilon Sport - 27"704
- 19 - Nigel Melker - MP - 31"631 **
- 20 - Jakub Knoll - Krenek - 33"131
- 21 - Andrea Roda - BVM Minardi - 45"734
- 22 - Kevin Magnussen - Motopark - 1'40"551
- 23 - Genis Olive - Jenzer - 1 giro
- 24 - Miguel Otegui - Epsilon Euskadi - 1 giro
- 25 - Nathanael Berthon - Epsilon Euskadi - 1 giro
- 26 - Federico Scionti - One - 2 giri

** Penalizzato di 25" per comportamento scorretto

Giro più veloce: Kevin Magnussen 1'45"129

Il campionato

1. Da Costa 59; 2. Costa 57; 3. Monras 40.



MOMENTO CLOU - Gara 2

Quaife-Hobbs di tanto in tanto ci prova ad attaccare Sorensen, ma sempre senza convinzione

Massimo Costa
Foto Actualfoto

Dominio totale di Genis Olive a Budapest nella terza prova della F.Renault Italia, ma è sempre Daniel Mancinelli a condurre la classifica generale. Nella prima gara lo spagnolo del team Jenzer ha ritrovato la via del successo dopo un periodo difficile, causato dal brutto incidente nella corsa di apertura del campionato a Monza. Olive, partito dalla pole, ha preso subito le redini della gara e con grinta ha affrontato i primi giri tenendo a debita distanza la coppia composta da Giovanni Venturini e Daniel Mancinelli. Olive, quando ha raggiunto il secondo di vantaggio sul rookie della CO2, ha capito che non vi erano più problemi ed ha potuto amministrare bene la corsa fino al traguardo. Venturini ha tenuto duro su Mancinelli che nelle prime fasi ha spinto forte per infastidire il vicentino. Ma il pilota della One Racing ha capito che doveva prendere eccessivi rischi per avere ragione di Venturini e allora ha pensato al campionato che conduce e ad incamerare più punti possibili. Venturini ha così fatto suo il secondo posto mollando un po' nei giri finali quando ha visto che anche Mancinelli aveva tirato i remi in barca. Quarto si è piazzato Stefano Comini che al via ha sorpreso Federico Scionti, quinto al traguardo. Buona prova di Nikolas Kvasai, sesto al traguardo. Subito ai box Martin Scuncio per un contatto iniziale, mentre Zoel Amberg si è ritirato dopo poche curve. Incidente alla curva 1 per Thiemo Storz mentre era sesto. Tyler Dueck si è girato ed ha buttato via un sesto posto sicuro. Arnaut a fine gara è stato penalizzato di 25" per partenza anticipata.



Buon raccolto

Gara 2

Una partenza rabbiosa, con ancora in corpo il nervoso per l'incidente della gara 1 di Eurocup, causato da Miguel Otegui, che poche ore prima lo aveva eliminato quando era alle soglie della decima posizione. Poi una cavalcata vincente, senza il minimo problema. Olive ha vinto così la seconda gara di Budapest della Renault Italia.

Venturini non è riuscito a ripetere il podio di gara 1 arrivando lungo alla prima staccata e venendo risucchiato in nona posizione. Dalla quale non ne è più venuto fuori. Ottimo avvio invece di Scionti che dalla seconda fila, con una frenata da brivido alla prima curva, ha infilato Comini portandosi al secondo posto che ha tenuto fino al traguardo. Gara guardinga di

Mancinelli, quarto al via e al traguardo dietro a Comini. Il marchigiano a Budapest ha adottato la linea della tranquillità, pensando più ai punti per il campionato che conduce sempre, ora con un margine di trenta punti sulla coppia Comini-Olive. Prova grintosa invece di Nikolas Kvasai, slovacco che gara dopo gara si sta rivelando come uno dei giovani più interessanti.

MOMENTO CLOU - Gara 2

Venturini nella prima frenata dopo il via cerca di sorprendere all'esterno Olive, ma arriva lungo. Lo spagnolo non avrà problemi per tutto il resto della corsa

MOMENTO CLOU - Gara 1

Olive copre bene la prima staccata dopo essere partito dalla pole e non concede nulla a Venturini. È la mossa vincente



L'ordine di arrivo di gara 1, domenica 14 giugno 2009

- 1 - Genis Olive - Jenzer - 17 giri 30'08"219
- 2 - Giovanni Venturini - CO2 - 2"181
- 3 - Daniel Mancinelli - One - 2"726
- 4 - Stefano Comini - CO2 - 7"470
- 5 - Federico Scionti - One - 8"899
- 6 - Nikolas Kvasai - Facondini by Draco - 12"234
- 7 - Antonino Pellegrino - Antonino - 22"815
- 8 - Andrea Roda - BVM Minardi - 27"321
- 9 - Tyler Dueck - BVM Minardi - 28"186
- 10 - Romain Vozniak - Facondini by Draco - 41"905
- 11 - Bernardo Arnaut - CO2 - 44"963 *
- 12 - Martin Scuncio - CO2 - 1 giro

* Penalizzato di 25"

Giro più veloce: Genis Olive 1'45"695

Ritirati

- 11° giro - Thiemo Storz
- 0 giri - Zoel Amberg

L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 14 giugno 2009

- 1 - Genis Olive - Jenzer - 17 giri 30'07"975
- 2 - Federico Scionti - One - 7"589
- 3 - Stefano Comini - CO2 - 9"422
- 4 - Daniel Mancinelli - One - 9"971
- 5 - Nikolas Kvasai - Facondini by Draco - 18"606
- 6 - Zoel Amberg - Jenzer - 21"020
- 7 - Thiemo Storz - CO2 - 21"649
- 8 - Tyler Dueck - BVM Minardi - 22"697
- 9 - Giovanni Venturini - CO2 - 24"199
- 10 - Andrea Roda - BVM Minardi - 27"433
- 11 - Romain Vozniak - Facondini by Draco - 28"008
- 12 - Antonino Pellegrino - Antonino - 28"672
- 13 - Martin Scuncio - CO2 - 33"117

Giro più veloce: Genis Olive 1'45"691

Escluso: Bernardo Arnaut

Il campionato

- 1. Mancinelli 154; 2. Comini, Olive 124; 4. Scionti 120; 5. Dueck 102.



Giovanni Venturini

Ruote nel



Riccardo Paletti

Un sogno spezzato



Paletti con la F2

di Carlo Baffi
foto Actualfoto

Un sogno lungo solo qualche centinaio di metri, svanito di colpo, complice un destino cinico e baro. Una carriera, quella di Riccardo Paletti in F.1, che potrebbe definirsi un attimo fuggente. Riccardo nasce a Milano il 15 giugno del 1958 e fin da giovanissimo ama praticare lo sport. Inizia con lo sci, prosegue col karate, ma sono i motori a catturare la sua grande passione. A dieci anni guida l'auto del padre, facoltoso immobiliare, poi nel '74 coi genitori assiste al GP d'Olanda a Zandvoort e scocca la scintilla. Assistito dall'ex pilota Ugo Carini, comincia così la preparazione agonistica, che culmina nel debutto in Formula Super Ford a Varano nel 1978. Alla guida di un'Osel-la sigla subito la pole, poi in gara chiude al 7° posto nella classifica stilata in base alla somma dei tempi. L'anno successivo approda in F.3 su una March 793 Toyota Novamotor. Lotta coi migliori e nell'agosto



A Magione con la F.3

di quella stagione sbarca in F.2, nel GP di Misano. Il 1980 lo vede ancora in F.3 e disputa cinque appuntamenti in F.2. A Monza, Paletti centra il podio. Un risultato importante, che però sa di beffa. Infatti, è 2° per buona parte della gara, dietro alla Toleman dell'inglese Derek Warwick. All'ultimo giro però, gli si fa sotto Alberto Colombo, la cui maggior esperienza gli permette di superare la March 802 di Riccardo sul traguardo. Il 1981 registra ancora la sua presenza in F.2, dove su una March 812 BMW, Paletti sale per altre due volte sul secondo gradino del podio, a Silverstone e a Truxton; a fine stagione è 9°, con 13 lunghezze all'attivo.

Arriviamo così al 1982, quando la Pioneer, sponsor del giovane pilota, spinge per il salto in F.1. Paletti approda così alla scuderia di Enzo Osella, come seconda guida; la prima è il navigato e velocissimo Jean-Pierre Jarier. La vettura, siglata FA1/C, progettata da Herve Guilpin, si dimostra veloce, ma carente sotto il profilo dell'affidabilità e a complicare la situazione, sono i pochi chilometri di test percorsi prima dell'esordio il 23 gennaio. L'inizio è decisamente in salita: nei primi tre round (Sud Africa, Brasile e Usa West) Riccardo non riesce a qualificarsi, dal momento che delle 30 monoposto, possono partirne solo 24. Il 25 aprile a

Imola, causa il boicottaggio da parte dei team ribelli della FOCA, in guerra contro i legalisti della FIA, si schierano solo 14 macchine. C'è anche l'Osella di Paletti che però si ritira. Qualifiche amare nei due GP successivi in Belgio e a Monaco. A Detroit invece, col 24° tempo si qualifica per la prima volta su una griglia completa. Purtroppo una noia meccanica verificatasi durante il warm-up, gli impedisce di partire. E' tutto rimandato al 13 giugno in Canada. A Montreal, il milanese si schiera in ultima fila. In pole c'è la Ferrari di Didier Pironi, che per via del prolungamento eccessivo dell'accensione del semaforo, è vittima dello

spegnimento del suo turbo. Alla luce verde, tutte le vetture scartano la rossa. Paletti partito bene, supera il compagno-rivale Jarier, ma si trova all'improvviso davanti il retrotreno della Ferrari. L'impatto violentissimo e inevitabile, risulterà fatale al pilota, vanificando i soccorsi che riescono a spegnere prontamente un incendio divampato poco dopo l'incidente. E' la seconda tragedia che segna un mondiale, che solo un mese prima ha perso Gilles Villeneuve. Alla memoria del pilota lombardo, negli anni sono state dedicate parecchie manifestazioni sportive e nel 1983 anche l'Autodromo parmense di Varano de' Melegari.

La bella e la bestia



Audi S5 cabrio

di Marco Marelli

Bisogna aspettare settembre, poi la versione "cattiva" dell'Audi A5 cabrio, la S5, sarà dietro le vetrine delle concessionarie. Per farla vostra basterà staccare un assegno di 64.300 euro. Solo allora si potrà godere il V6 TFSI 3 litri con turbo e iniezione diretta ma soprattutto con 333 cavalli. In soli 5,6 secondi si verrà proiettati a 100 chilometri all'ora e cronometro alla mano in meno di 25 si passeranno i 200 km/h. Godendola così i consumi non saranno mai contenuti, media di 5/6 chilometri litro, ma andando a passeggio sarà possibile anche tenere una percorrenza media con un litro di super di poco superiore ai 10 chilometri. Con la benzina a 95 ottani il motore non è performante come con quella da 98 e quindi per chi vuole "godere" ogni tanto consigliamo l'uso di benzina più dotata. Nei 64.300 euro del prezzo di listino sono compresi fari allo xeno, luci diurne a led, cerchi di lega da 18", interni di pelle, sedili anteriori sportivi a regolazione elettrica e una serie di caratterizzazioni estetiche che vanno dai terminali di scarico ovali alle calotte degli specchi retrovisori in look alluminio, giusto per far sapere che si è alla guida di una S5. Divertente, aggressiva ma anche confortevole grazie alla capote comfort che ben isola dall'esterno, la S5 cabriolet mette nel mirino la BMW Serie 3 coupé cabriolet. Rispetto a questa nonostante la differente tipologia del tetto, Audi in stoffa, BMW in metallo, il peso è simile perché Audi ha la trazione integrale mentre la BMW può essere anche solo posteriore. Ma la differenza vera è che l'Audi è sempre omogenea nella sue espressioni la BMW meno. La 335i in poche parole evidenzia un comportamento differente quando la si usa scoperta o chiusa perché il tetto una volta ripiegato nel bagagliaio evidenzia tutta una distribuzione differente facendo diventare di fatto l'auto molto più sensibile al sovrasterzo che comunque viene tenuto a bada dal controllo di stabilità il quale però è sempre in funzione. In poche parole per andare veloci con la BMW bisogna disinserirlo restando quindi sempre molto vigili ma anche in questo caso non si uguagliano le pre-



A lezione di storia



Volkswagen Golf GTD



E' stata la prima vera turbodiesel veloce. La Golf GTD nel 1982 aveva 70 cavalli ma per tutti era una sportiva. Sono passati 27 anni e la Golf torna ad essere GTD. I cavalli ora sono 170. La velocità massima è passata dai 165 km/h in discesa ai 222 km/h che si raggiungono facilmente sia in piano sia in leggera salita grazie allo straordinario 2 litri common rail che sta sotto il cofano. A guardarla in faccia la GTD ha la stessa personalità della GTI, grazie agli stessi fendinebbia verticali, ai gruppi ottici ed alla calandra caratterizzati dal medesimo design. L'unica differenza riguarda i contorni della calandra, che nella GTD sono cromati sulla GTI rossi. A vederla sfrecciare di fianco risaltano i cerchi da 17 pollici mentre vedendola allontanarsi svetta il doppio terminale di scarico posizionato sulla sinistra. Sulla Golf GTI sono due e ai lati. All'interno i sedili sportivi dalla conformazione analoga a quelli della GTI offrono un grande impatto visivo così come il volante a tre razze e gli inserti color nero lucido presenti nel quadro strumenti e nei pannelli delle portiere. Sotto il cofano c'è il 2 litri common-rail da 170 CV già in uso sulle Audi, forte di una coppia di una coppia di 350 NM a soli 1750 giri. Avviato emerge prepotentemente la cura acustica a cui è stato sottoposto. Simile a quella dell'Audi TT sempre con lo stesso motore. Non sembra un diesel. In 8,1 secondi scatta da 0 a 100 km/h ma soprattutto sulle libere autostrade tedesche svetta in quanto poco tempo si viaggia ben oltre i 200 km/h tra l'altro con bassi consumi. A guidarla viene da tenere sempre giù il pedale dell'acceleratore per godere dell'eccezionale autotelaio e soprattutto delle fantastiche sospensioni multibraccio che nei percorsi misti rispetto alle concorrenti fanno viaggiare più veloci e in maggiore sicurezza. Valido l'impianto frenante potenziato e buono pure il comfort grazie ad un assetto non troppo rigido. Come tradizione anche la nuova GTD non costa poco: a partire da 28.250 euro. Infine una considerazione personale. C'è anche con il cambio DSG ma chi con la leva sa giocare non si lasci fregare. Andando infatti in massima prestazione e giocando un po' con la robusta frizione, con il cambio manuale si può tenere maggiormente sotto pressione il turbo e quindi andare davvero molto veloci soprattutto nei percorsi misti. Provare per credere.

velocità massima:

222 km/h

accelerazione 0-100 km/h:

8,1 secondi

consumo medio:

5,3 litri ogni 100 chilometri

Quando la Ford s



di Riccardo Poli

Henry Ford II, agli inizi degli anni '60, decise che la sua casa automobilistica dovesse partecipare, con una vettura pronta a vincere, a Le-Mans. Ford ben sapeva, che era difficile gareggiare e vincere contro scuderie dal passato sportivo ben consolidato, dato che la casa americana non aveva molta esperienza nel settore.

L'unico modo di acquisire la conoscenza necessaria riguardo alle competizioni era quello di comprare una scuderia o opporre di allearsi con essa.

Il primo tentativo messo in atto, fu quello di cercare di "impossessarsi" della Ferrari, ma il Drake, alla fine di una lunga trattativa, sbarrò ogni possibilità d'accordo con la casa statunitense.

L'attenzione della Ford si spostò, allora, verso i piccoli team inglesi Lotus, Cooper e Lola; ovvero piccole scuderie e aziende già inserite nel mondo delle competizio-

ni. Il management della casa americana, alla fine, decise di intraprendere una collaborazione con Lola e con altri tecnici "rubati" ad altre squadre, come ad esempio il team manager della Aston Martin Wyer.

Nel 1963 venne creata, con lo scopo di concentrare al meglio gli sforzi sulle auto da competizione, la Ford Advanced Vehicles, la cui sede era posta nelle vicinanze dell'aeroporto di Heathrow, e sempre nello stesso anno fu prodotto il primo esemplare di Ford GT: la vettura in principio montava il motore 4.2 L della Ford Fairlane abbinato a una trasmissione transaxle.

L'esordio sulla pista avvenne nel 1964 alla 1000 km del Nurburing, dove, seppur avesse condotto una gara ad alto livello, dovette ritirarsi a causa della rottura di una sospensione; anche alla Le Mans dello stesso la situazione non migliorò, infatti, la competizione si con-

cluse con un nuovo ritiro, sempre dovuto a una scarsa affidabilità della vettura.

La macchina era decisamente competitiva, mancava solamente di una maggiore affidabilità, non caso i risultati non tardarono ad arrivare, infatti, nel 1965 alla 2000 km di Daytona si raggiunse la prima vittoria.

I risultati dell'anno precedente davano speranze positive per l'anno successivo, infatti il 1966 fu l'anno della tripletta a Le-Mans, un risultato importante per un'auto su cui ben pochi avevano scommesso. Ma una semplice gara non poteva far rimanere l'auto nella storia.

La Ford, infatti, per rispondere alle voci tra i paddock, che indicavano la GT 40 come una meteora con vita breve e un ibrido anglo-americano, si presentò alla Le Mans dell'anno successivo con una vettura completamente nuova, la MK IV. La nuova GT, denominata "Mirage", era costruita con materiali leggeri e tecnolo-

si prese la 24 Ore



LE MANS 1969 - Una vittoria all'ultimo metro

Nel 1969 Jackie Ickx partecipò per la prima volta a Le-Mans, a quel tempo la Gt 40, su cui gareggiò, era considerata ormai una vettura superata, ma nonostante tutto vinse nuovamente battendo la concorrenza.

La gara iniziò subito con la protesta simbolica di Ickx riguardo alla partenza classica di Le-Mans, infatti invece di correre alle vetture disposte sulla pit-lane come facevano gli altri piloti, raggiunse la propria vettura camminando e allacciandosi le cinture prima di partire. Ickx considerava la partenza di

Le-Mans troppo pericolosa e purtroppo ebbe ragione, infatti, nella stessa gara morì Wolfee, che alla partenza non ebbe il tempo di allacciarsi le cinture. La gara vide una aspra lotta tra

la Gt 40 di Ickx e la Porsche 908 di Hermann; dopo una battaglia a colpi di sorpassi al limite Ickx vinse per 2 secondi (120 m) sulla vettura di Hermann.



gie di derivazione aeronautica, inoltre con l'arrivo del nuovo sponsor, Gulf, venne utilizzata la famosa livrea azzurra e arancione.

Alla 24 Ore di Le Mans del 1967 venne schierata la Mk IV. La gara vide un' aspra lotta con le Ferrari e delle 7 vetture schierate, solamente tre riuscirono a continuare la corsa, comunque la Gt pilotata dalla coppia Gurney/Foyt si posizionò sul gradino più alto del podio, ottenendo la seconda vittoria di seguito alla 24 Ore.

Le elevate prestazioni raggiunte dalle vetture da corsa, avevano portato gli organizzatori della Le-Mans, a ridurre le cilindrata al fine di limitare le velocità di punta, il nuovo limite imposto era pari a 3000 cm³, ma la Gt, dato che era prodotta in più di

50 esemplari, poteva dotarsi di motori con cilindrata fino ai 5000 cm³.

L'anno successivo si aprì con la sconfitta a Sebring e a Daytona, e sebbene le Ford tenessero il passo degli avversari, nessuna delle auto schierate riuscì a terminare la gara.

La vittoria in gare di classi inferiori ridiede la spinta necessaria per affrontare la Le-Mans del '68, dove arrivò la terza vittoria consecutiva.

Il 1969 fu l'ultimo anno in cui la sportiva americana gareggiò a Le-Mans, la Gt, pilotata da Ickx e Olivier, vinse ancora, battendo la Porsche proprio sul filo del rasoio.

Ormai, però, la vettura era obsoleta rispetto alla concorrenza di Ferrari, Porsche e Alfa Romeo, e non ottene più risultati significativi, comunque Ford continuò a fornire supporto tecnico ai team privati fino al 1982.

FORD GT 40 IN NUMERI

Gt 40: 40 pollici (1,02 m) ovvero indica l'altezza della vettura

Cilindrata massima raggiunta: 7000 cm³

Numero di esemplari prodotti: 123 dal 1964 al 1969

Velocità massima: 343 km/h, un record per il 1967

Acquirente più famoso: Herbert von Karajan, acquistò nel 1968 una Mk III (stradale) blu

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



“E’ stato abbastanza divertente vedere come le due Peugeot sono riuscite a scontrarsi da sole ai box”

Allan McNish

“L’incidente ai box tra le Peugeot è stata colpa di un imbecille. Ma anche dei cameramen e dei giornalisti, sono troppi e non si vede niente”.

Henri Pescarolo

“Il problema di Le Mans è che tutti vogliono vincere. Ma non è il pilota che decide, è la corsa che decide il suo laureato. Per questo bisogna armarsi di umiltà”

Sébastien Bourdais

“Non avrei mai immaginato che avremmo preso un giro all’Audi dopo quattro ore di corsa”.

Olivier Quesnel

“Per la Peugeot è ora o mai più”.

Titolo de L’Ouest-France di domenica

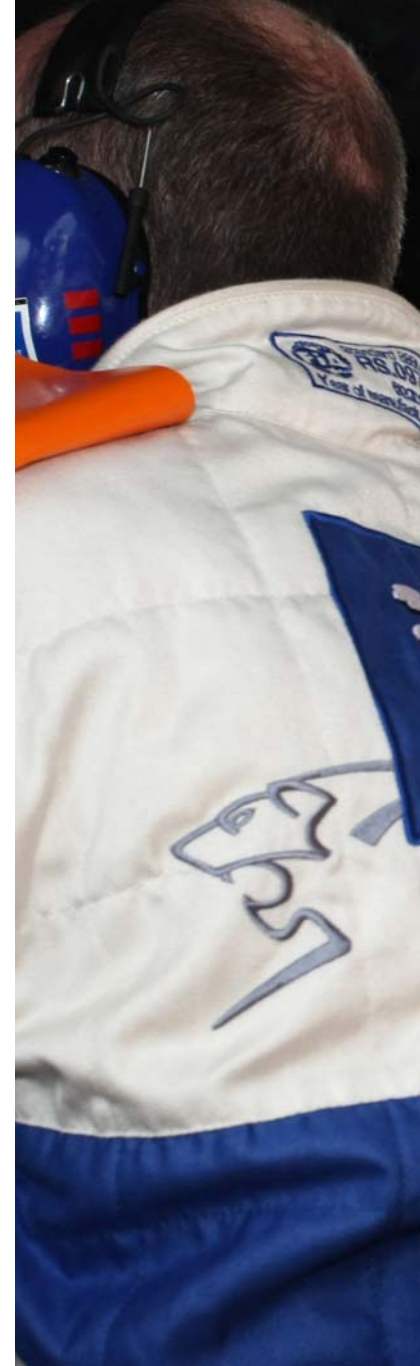
“Se niente cambierà (nei regolamenti), l’Oreca l’anno prossimo non ci sarà”

Hugues de Chaunac

“Qui non è la fortuna che ti fa vincere. La chiave del successo è il lavoro dei meccanici che ti fa guadagnare tempo ai box, quello degli

ingegneri che stabiliscono la giusta strategia. Il pilota non è che un elemento fra tanti. Per tutti i piloti, l’endurance è una scuola di umiltà”.

Tom Kristensen





Olivier Quesnel, responsabile sport del gruppo PSA

**“Dindo è il finisseur in un trio nel quale Allan McNish è il cane rabbioso e Tom Kristensen il metronomo”
Romain Dumas**

“Favorire un equipaggio rispetto a

**un altro è fuori questione. Una Peugeot deve vincere, poco importa quale”.
Olivier Quesnel**

“Con i pit allungati di quest’anno possiamo calcolare

un incremento del tempo passato ai box di 8 minuti nel corso delle 24 ore. Spesso una vittoria si è giocata su molto meno”.

Matthieu Bonardel (responsabile Michelin)

Il graffio di Baffi

**GUERRA FIA-FOTA:
MONTEZEMOLO AVVERTE.**

Se Mosley
continua di questo passo,
finiremo...
ALLE MANS!



BAFF.1