

MAGAZINE

Pit Bull

GP Gran Bretagna

Proprio sulla pista di casa la Brawn s'incepta per la prima volta in stagione. Vettel e Webber, scatenati, ora possono riaprire il Mondiale

Foto Ma



La foto della settimana

Kamitsakis o... kamikaze?

Terribile, ma senza conseguenze, l'incidente che ha coinvolto il greco Kamitsakis nella seconda gara della F3 Italia al Mugello. Il pilota RC Motorsport è decollato a una velocità di 208 orari sul compagno di squadra Richelmi capotando più volte



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

Mosley pronto



al dietrofront



*L'uomo più inseguito
della Formula 1 attuale:
Max Mosley*



Massimo Costa
foto Photo 4
e foto Mazzi

La situazione tra FIA e FOTA potrebbe cambiare da un momento all'altro. Le ultime novità, riguardano l'incontro tenuto a Silverstone a fine Gran Premio tra Max Mosley, Bernie Ecclestone e Flavio Briatore. Il presidente FIA si sarebbe detto ottimista e disposto addirittura a rivedere alcune delle sue posizioni che hanno determinato la volontà della FOTA di creare un campionato alternativo. Ovvero, il budget cap e l'inaccettabile doppio regolamento. Mosley ed Ecclestone sono concordi nel dire che le parti sono più vicine di quel che si vuol fare credere, che i punti da sistemare sono minimi. Mosley ha addirittura affermato che non vi sarà alcuna azione legale nei confronti dei team, facendo così un clamoroso dietrofront rispetto a quanto aveva annunciato con un comunicato venerdì 19 giugno a Silverstone. Le tormentate notti del weekend del GP di Gran Bretagna hanno dunque portato consiglio a Mosley? Pare di sì. Il presidente FIA ed Ecclestone hanno capito che non c'è futuro senza i team presenti ora nel mondiale perché quelli nuovi finiranno con l'abbraccia-

re la FOTA. Lunedì 22 però, Luca di Montezemolo, che non era a Silverstone, ha comunicato che l'associazione che lo vede presidente, proseguirà verso la strada di un campionato alternativo. A quanto pare, è ora Montezemolo ad avanzare a testa bassa. Dove sta la ragione e il torto a questo punto? Vi sarà un altro incontro a breve tra FIA e FOTA? Ross Brawn ha detto che occorre fare in fretta se si vuole veramente organizzare dal nulla un nuovo campionato di F1. Perché ogni settimana persa a parlare, significa minori risorse da spendere nella ricerca organizzativa della nuova categoria. Ma come si è arrivati a questo punto?

La nascita della FOTA ha disturbato parecchio la FIA, vedere i team uniti come mai era accaduto, ha infastidito Mosley. Così ha proceduto su due piani differenti: il primo, per disgregare la FOTA, il secondo lavorando sul budget cap. Ma sbagliando grossolanamente quando ha proposto il doppio regolamento. Un uomo di sport intelligente come lui non poteva partorire una cosa del genere: lasciare ogni libertà tecnica a chi sottostava al budget cap, inserire restrizioni per chi voleva continuare come ora. Era chiaramente una provocazione per iniziare a dare fastidio alla FOTA. Mosley ha sotto-

valutato il peso dei costruttori. Credeva che i dirigenti delle Case automobilistiche affondassero i team manager delle loro scuderie quando questi avrebbero presentato la richiesta del budget per il mondiale 2010. Mosley era convinto che la possibilità di correre con 44 milioni di euro e non con 200 o 300 o 400, avrebbe portato BMW and company a rivedere piani e progetti stilati dai team. Ma non è stato così. La ACEA, la sigla che racchiude le Case automobilistiche, ha inviato un comunicato alla FIA nel quale affermava di non accettare la F1 indicata da Mosley. Questo comunicato ha spiazzato il presidente FIA, che si è trovato senza l'appoggio di alcun costruttore. Ma lui ha proseguito a testa bassa. Finché non ha concesso alcune importanti aperture, proprio alla vigilia di Silverstone. Innalzamento del budget cap a 110 milioni di euro per il 2010 per poi diminuirlo a 45 nel 2011; togliere l'appendice 5 che permetteva alla FIA di disporre a proprio piacimento dei regolamenti; mantenere il numero attuale di motori e cambi, però permettendo alla Cosworth di avere un regime illimitato; test bloccati come ora per tutti; adozione delle termocoperte; divieto di ali mobili; divieto della trazione integrale.

Gli esponenti della FOTA sono sorridenti, il grande boss Bernie Ecclestone è sorridente... Ma quale sarà il finale della guerra che sta dilaniando ormai da mesi la massima Formula?



Un segnale di avvicinamento alla FOTA. Ma ecco che l'associazione dei team non ha voluto saperne. Anche la FOTA ha le sue colpe. In questo caso, perché non ha richiesto un incontro con Mosley per discutere tali proposte? Ha invece alzato un muro, ormai lanciaiissima e convinta che è giunta l'occasione di "eliminare" una volta per tutte il presidente della FIA, la federazione stessa e Bernie Ecclestone (FOM), accusato di succhiare sangue (leggi dollari) ai team e aggiungiamo noi ai circuiti, da anni. Basta FIA e FOM insomma. Una FOTA anarchica, che non intende più sottostare a nessuno, che vuole farsi i regolamenti come gli pare. E il lancio di un comunicato dove si annuncia l'intenzione di creare un campionato alternativo. Un colpo basso, durissimo. Mosley non ci ha più visto ed ha deciso di agire legalmente contro tutti. Ma la FOTA non si è impaurita ed ha fatto spallucce. Mosley ora è isolato. Ecclestone è come in trance, incapace di trovare una soluzione. L'uomo che aveva sempre la parola giusta, l'escamotage perfetto per togliere d'impaccio ogni cosa, è con le spalle al muro. Mosley, cui va dato il grande merito di avere reso le monoposto di F.1 sicure grazie alla sua campagna, ed Ecclestone che ha reso la categoria un evento unico al mondo, non hanno più carte in mano da giocare. Il passo che Mosley può compiere per mantenere la F.1 sotto l'egida della FIA è quello di ritrattare completamente ogni cosa. Cedendo alla FOTA. Oppure dimettersi. Sembra che, alla luce degli ultimi fatti, abbia scelto la prima ipotesi. Montezemolo permettendo...

Il ringhi

Massimo Costa

Meno venticinque. Tanti ne deve recuperare Sebastian Vettel se vuole pensare di sgambettare Jenson Button nella rincorsa al mondiale. Il cammino è lungo, siamo quasi alla metà della stagione, e tutto potrà accadere. Di certo la maniera in cui il tedesco ha portato al successo la stellare Red Bull RB5-Renault è impressionante. Vettel non solo ha ottenuto la pole pur avendo il maggior carico di benzina tra i dieci che si sono giocati le prime cinque file nel Q3, affrontando con una guida superlativa le curve da mandar giù senza fiato del primo tratto del tracciato, ma ha vinto alla Button. Con una facilità disarmante. Abbiamo sempre detto e visto che la Red Bull era l'anti Brawn e che le ulteriori modifiche aerodinamiche (pare siano costate un totale di tre milio-

ni e mezzo) ne avevano cancellato il divario, ma a Silverstone è parso senza ombra di dubbio che la RB5 fosse su un altro pianeta. E quel meno venticinque, senza gli errori di Vettel a Melbourne, Sepang, Monte Carlo e Istanbul (davvero tanti), cui si aggiungono strategie non perfette da parte del team a Barcellona e Istanbul, non esisterebbe. Button dormirebbe sonni decisamente più tormentati. La supremazia schiacciante della Red Bull è stata confermata da Mark Webber, secondo. Per la squadra di Christian Horner e del progettista Adrian Newey è la seconda doppietta dopo quella in Cina, sul bagnato. Vettel con pista asciutta non aveva mai vinto. Ci era riuscito a Monza nel 2008 con la Toro Rosso sotto il diluvio, si era ripetuto a Shanghai sempre con la pioggia. Finalmente è arrivato un successo in condizioni normali.



o di Vettel

1° a Monza 2008 — Toro Rosso Ferrari

1° a Shanghai 2009 — Red Bull Renault

1° a Silverstone 2009 — Red Bull Renault

A Silverstone seconda
doppietta Red Bull
dopo Shanghai



Così Button dopo 8 gare

6 vittorie
4 pole
7 podi

Peggior qualifica
6° a Silverstone

Peggior piazzamento
6° a Silverstone



La prima stecca di Jenson

Massimo Costa

Sconfitti proprio nella gara di casa. Chi l'avrebbe mai detto? E, soprattutto, chi poteva mai pensare che il bilancio della Brawn venisse salvato da Rubens Barrichello, l'anello debole della macchina da guerra creata da mister Ross. Jenson Button si è presentato a Silverstone nelle vesti di eroe nazionale. Come era accaduto lo scorso anno per Lewis Hamilton. Il destino beffardo ha voluto che il campione del mondo della McLaren venisse praticamente dimenticato mentre sugli spalti vi erano centinaia e centinaia di persone che inneggiavano a Button, con tanto di foto, magliette, striscioni. Quelle stesse persone, sia ben chiaro, che dodici mesi orsono il buon Jenson non lo sfioravano di uno sguardo. I fans sono così, c'è poco da fare. Button sognava una vittoria a Silverstone, ma fin dal primo turno di prove libere del venerdì ha iniziato a lamentare un forte sottosterzo. Di solito, le Brawn il venerdì non eccellono, cercano la messa a punto ottimale per poi emergere solo in qualifica. Questa volta è andata così a metà: Barrichello in prima fila si è infilato, Button non ha fatto meglio del sesto posto. Il suo peggior risultato nelle prove del sabato prima di Silverstone era stata la quinta piazza a Shanghai, ma in gara aveva terminato terzo. A Silverstone, Button alla prima curva è sfilato nono, bloccato da Trulli, poi non è più riuscito a passare la Toyota dell'italiano che, destino, ha infilato la corsia box nello stesso momento dell'inglese. Solo dopo la seconda sosta Button ha potuto guadagnare posizioni salendo sesto, davanti a Trulli. Il leader del mondiale ha dato la colpa al freddo, che non ha mandato in temperatura le gomme e la BGP001 che ha un gran carico aerodinamico non ha trovato aderenza nelle "scarpe". Problema sofferto molto meno da Barrichello, che ha adottato un diverso set-up con maggiore successo. Button ha proseguito sulla sua strada, sbagliando e innervosendosi. Sul podio in sette gare su sette, con sei vittorie, nell'ottava è arrivata la stecca. Ci può stare, figuriamoci. Per il bene del campionato e perché siamo anche curiosi di vedere come reagirà Button dopo la prima battuta a vuoto.





Domenicali boccia Raikkonen

Ha fatto una partenza da urlo, da nono a quinto in una curva. Ma dopo il primo pit-stop, quando ha caricato parecchia benzina perché partito leggero, si è ritrovato per un pelo la Toyota di Jarno Trulli davanti e da lì non si è più mosso. Il punto però non è il dopo rifornimento, bensì il pre-pit-stop. Raikkonen infatti, è stato accusato da Stefano Domenicali di non avere girato come doveva in quel frangente, con crono non soddisfacenti, non riuscendo tra l'altro a superare Kazuki Nakajima, anche lui partito molto scarico di benzina. Il tempo perso in quello stint iniziale, secondo la teoria del muretto Ferrari, non ha consentito a Raikkonen di passare Trulli ai box e quindi di far meglio dell'ottavo posto finale. E' la prima volta che Domenicali muove accuse contro l'ex campione del mondo. Che sia l'inizio di un disamoramento? Che si stia pensando seriamente a scaricare Raikkonen per Fernando Alonso, che alcuni sostengono avere già firmato un pre contratto? Se il finlandese è stato bocciato, Felipe Massa ha invece ricevuto voti ampiamente sufficienti cancellando l'errore in qualifica che non gli aveva permesso di entrare nel Q3. Il brasiliano ha corso con una grinta notevole e il quarto posto è un bel premio per lui e tutta la Ferrari. Non ha sbagliato nulla Massa e con lui il team per quanto riguarda la strategia. Ma la F60, pure essendo nettamente migliore degli ex rivali Renault o McLaren, è ancora molto lontana da Brawn e Red Bull. Si era detto che la Ferrari soffriva il caldo (con le temperature alte l'aria perde di densità e va a influire sul carico aerodinamico), a Silverstone le basse temperature l'hanno dunque aiutata? Probabile, ma considerando che stiamo andando verso l'estate piena, si annunciano mesi duri per la Rossa.

In BMW ormai ci hanno fatto l'abitudine a chiudere gli ordini di arrivo o gli schieramenti di partenza. Benché bruci parecchio alla banda di Mario Theissen. Ma a Silverstone altri due top team, che negli ultimi cinque anni hanno vinto il campionato del mondo piloti, hanno raccolto il peggior risultato della stagione 2009. La Renault, ha visto piazzarsi Nelson Piquet 12° e Fernando Alonso 14°, la McLaren-Mercedes ha esposto il cartello P16 a Lewis Hamilton mentre Heikki Kovalainen si è ritirato ai box dopo una tamponata da urlo di Sebastien Bourdais. Crollo totale. Così mentre in Renault Flavio Briatore fa di tutto per evitare di parlare del fiasco suo e dei suoi uomini, preferendo insinuare che gli avversari fanno i furbi o calcando sulla disputa FIA - FOTA, in McLaren non hanno problemi nell'ammettere gli errori di progettazione commessi. In BMW invece, non si capisce bene quale sia lo stato d'animo. Renault e McLaren hanno bocciato il Kers, alla lunga lo ha fatto anche la BMW. Hanno installato il diffusore, ma le prestazioni non sono cambiate. Se la Ferrari lavorando sodo, provando varie modifiche, qualcosa di buono di tanto in tanto riesce a ottenere, BMW, McLaren e Renault vivono un calvario. Vedere campioni come Alonso, Hamilton, Kubica, dare l'anima per un 15° posto è triste, ma allo stesso tempo ci offre la statura di questi piloti, che non si arrendono e danno tutto quello che possono quale che sia la posizione che occupano. La mancanza di aderenza è la pecca della R29, della F1.09, della MP4/24. Che a Silverstone, con le basse temperature, e quindi la difficoltà di scaldare a dovere le gomme, è emersa drammaticamente. Più di altre occasioni.

BMW

Kubica - 13°
Heidfeld - 15°

McLaren

Hamilton - 16°
Kovalainen - Ritirato

Renault

Piquet - 12°
Alonso - 14°



Top team alla deriva

antander



*Emblematica foto
del GP britannico:
la BMW di Kubica in lotta con
la McLaren di Kovalainen...
nella corsia box*

Foto
Flavio Mazzi



Villeneuve vuole riprovarci

Ci risiamo. Alla Toro Rosso non paiono contenti dei loro piloti Sebastien Bourdais e Sebastien Buemi. Il primo, pur al secondo anno, sembra un debuttante. Il secondo, che rookie lo è, dopo un buon avvio sta forse dimostrando il perché in GP2 si è classificato sesto nel 2008. Certo, alla Toro Rosso si erano abituati bene con Sebastian Vettel e sarà difficile trovarne un altro simile. Per questo quando è stato notato che Jacques Villeneuve si è intrattenuto a lungo con Franz Tost a Silverstone, sono nate strane voci su un possibile ingresso dell'ex campione del mondo nella scuderia faentina. Ma avrebbe senso per Toro Rosso portare nel team Villeneuve, 38 anni, da due stagioni praticamente fermo a parte qualche esperienza a Le Mans e con la Speedcar? Saprebbe Villeneuve far meglio da subito di Bour-

dais e Buemi? Addirittura, voci incontrollate dicono che Tost abbia contattato Ralf Schumacher per capire se gli andrebbe tornare in F.1. Ma anche il tedesco, ora nel DTM, non pare certo l'elemento migliore per risolvere il secondo team di Dietrich Mateschitz.

E gli altri piloti? Solitamente nel mese di giugno iniziavano le prime trattative, si vedevano manager di piloti uscire ed entrare dai vari motorhome sparsi nel paddock. Ma tutto tace, almeno "visivamente", in quanto a tenere banco è la vicenda FIA - FOTA che in un certo senso blocca anche il mercato piloti. Perché se partirà veramente la serie alternativa, allora si potrebbero avere in pista anche tre vetture per team, e si capisce come questo possa far gola a molti tester attuali come il nostro Vitantonio Liuzzi, Christian Klien, Pedro

De La Rosa o Marc Gené, tra l'altro inserito anche nella lista del team Campos-Dallara assieme a Giorgio Pantano. Sono comunque due le pedine attuali del mercato: Fernando Alonso, che gli spagnoli continuano a dare in Ferrari già dal prossimo anno a scapito di Kimi Raikkonen, e Nico Rosberg, diviso tra BMW e McLaren, nel caso al posto di Nick Heidfeld e Heikki Kovalainen. Williams avrà sicuramente Nico Hulkenberg mentre la Renault, si sa, ambisce a lanciare Romain Grosjean. Nel paddock F.1 si è visto Vitaly Petrov, che si è seduto a fianco di Anthony Hamilton, padre di Lewis e anche manager di Paul Di Resta, pilota DTM. Si sta lavorando per portare il primo russo in F.1, Hamilton senior è vicino a Bernie Ecclestone, probabilmente assieme cercheranno di portare Petrov in qualche team.

Villeneuve ↪ Toro Rosso

Rosberg ↪ BMW o McLaren

Hulkenberg ↪ Williams

Alonso ↪ Ferrari

Grosjean ↪ Renault

Fisichella

corsa magica

VIA

Sutil non riesce ad allinearsi in griglia di partenza per un problema alla pressione della benzina e parte dalla corsia box. Unico a scegliere le gomme dure è Nakajima. Vettel scatta molto bene dalla pole davanti a Barrichello e Webber. Trulli viene passato da Nakajima, Raikkonen e Trulli mentre anche Button parte male e da sesto sfilava nono. Fisichella guadagna due posizioni in una curva superando Heidfeld e Piquet in lotta tra di loro.

2° giro

Vettel, Barrichello a 2"5, Webber a 3"3, Nakajima a 5"2 poi Raikkonen, Rosberg, Trulli, Button, Massa che ha commesso un errore venendo superato dall'inglese, Glock. Fisichella è 11°. Piquet (14°) va sull'erba e rientra repentinamente costringendo Hamilton a uscire di pista, ma prosegue.

4° giro

Vettel guadagna 1" a ogni passaggio su Barrichello. C'è battaglia intanto tra Heidfeld e Alonso per il 12° posto e tra Kubica e Hamilton per la 14esima piazza.

12° giro

Vettel ha 13"4 su Barrichello, poi Webber, Nakajima, Raikkonen, Rosberg, Trulli, Button, Massa, Glock, Fisichella, Heidfeld, Alonso, Kubica, Hamilton, Piquet, Bourdais, Buemi, Kovalainen, Sutil.

15° giro

E' Nakajima ad aprire la teoria dei pit-stop, una tornata dopo lo segue Raikkonen. Ai box al giro 18 Rosberg, Trulli e Button che ritornano in pista nello stesso ordine.

19° giro

Barrichello è in pit-lane e monta gomme dure come Button. Vettel procede imperterrito al comando mentre il suo compagno Webber va al box al giro 20. L'australiano è rapido e rientra davanti a Barrichello. Il leader Vettel fa il pit al giro 21 e quando torna in pista mantiene la prima posizione.

30° giro

Diverte il duello Hamilton-Alonso per il 16° posto, entrambi dietro a Piquet. Vettel precede Webber che è a 17"9, Barrichello è a 26"9, Rosberg a 28"3, Massa a 36"3 in gran recupero, poi Trulli, Raikkonen, Button, Nakajima, Fisichella.

35° giro

Bourdais tampona Kovalainen danneggiando il musetto e forando la gomma posteriore sinistra al finlandese. Ci sono detriti ovunque alla staccata della curva Vale. Kovalainen, 19°, entra ai box per ritirarsi.

42° giro

A inaugurare la seconda sfilata dei pit-

stop è Alonso, poi Nakajima e Raikkonen al giro 43, col ferrarista che va con gomme dure.

45° giro

Dopo il pit Massa rientra davanti a Rosberg, che prima lo precedeva.

Arrivo

Nulla cambia negli ultimi giri e Vettel vince il suo secondo GP stagionale dopo quello di Shanghai.

Giancarlo Fisichella

Al via Vettel scatta perentorio





L'ordine di arrivo, domenica 21 giugno 2009

- 1 - Sebastian Vettel (Red Bull RB5-Renault) - 60 giri
- 2 - Mark Webber (Red Bull RB5-Renault) - 15"188
- 3 - Rubens Barrichello (Brawn BGP001-Mercedes) - 41"175
- 4 - Felipe Massa (Ferrari F60) - 45"043
- 5 - Nico Rosberg (Williams FW31-Toyota) - 45"915
- 6 - Jenson Button (Brawn BGP001-Mercedes) - 46"285
- 7 - Jarno Trulli (Toyota TF109) - 1'08"307
- 8 - Kimi Raikkonen (Ferrari F60) - 1'09"622
- 9 - Timo Glock (Toyota TF109) - 1'09"823
- 10 - Giancarlo Fisichella (Force India VJM02-Mercedes) - 1'11"522
- 11 - Kazuki Nakajima (Williams FW31-Toyota) - 1'14"023
- 12 - Nelson Piquet (Renault R29) - 1 giro
- 13 - Robert Kubica (BMW F1.09) - 1 giro
- 14 - Fernando Alonso (Renault R29) - 1 giro
- 15 - Nick Heidfeld (BMW F1.09) - 1 giro
- 16 - Lewis Hamilton (McLaren MP4/24-Mercedes) - 1 giro
- 17 - Adrian Sutil (Force India VJM02-Mercedes) - 1 giro
- 18 - Sebastien Buemi (Toro Rosso STR4-Ferrari) - 1 giro

Giro più veloce: Sebastian Vettel 1'20"735

Ritirati

- 37° giro - Sebastien Bourdais
36° giro - Heikki Kovalainen

Il campionato piloti

- 1.Button 64; 2.Barrichello 41; 3.Vettel 39; 4.Webber 35,5; 5.Trulli 21,5; 6.Massa 16; 7.Rosberg 15,5; 8.Glock 13; 9.Alonso 11; 10.Raikkonen 10; 11.Hamilton 9; 12.Heidfeld 6; 13.Kovalainen 4; 14.Buemi 3; 15.Bourdais, Kubica 2.

Il campionato team

- 1.Brawn-Mercedes 105; 2.Red Bull-Renault 74,5; 3.Toyota 34,5; 4.Ferrari 26; 5.Williams-Toyota 15,5; 6.McLaren-Mercedes 13; 7.Renault 11; 8.BMW 8; 9.Toro Rosso-Ferrari 5.

Pino Allievi – Gazzetta dello Sport

Tra Sky e RAI siamo stati sepolti per tre giorni da notizie su quanto sarà bello, divertente, con i costruttori che sono il sale delle corse (ma nessuno dice che le prendono da uno che vende lattine), interessante, intelligente, gestito meglio sportivamente e tecnicamente, il possibile nuovo campionato targato FOTA. Abbiamo sentito, da RAI e Sky, che ci saranno circuiti bellissimi, biglietti per gli spettatori a basso prezzo, agevolazioni per i giornalisti. Aggiungendo poi le peggiori cose sulla gestione attuale di Mosley ed Ecclestone. Ma perché RAI e Sky non dicevano questo solo pochi mesi fa, nel 2008 per esempio, quando invece ascoltavamo elogi ai massimi livelli sulla F.1 e nessuno si sognava di criticare Mosley ed Ecclestone? Guai a chi li toccava, anzi, fantastico Mosley quando punì la McLaren nella famosa spy story. Facile saltare sempre sulla barca di chi, per ora, gode consensi. Ecco allora che per fortuna qualcuno si è ricordato che la stampa scritta è sempre più equilibrata. Pino Allievi, prima firma della Gazzetta dello Sport, in tre parole ha detto al mitico Giovannelli che sì, Mosley ora ha preso una direzione sbagliata, ma non va dimenticato che è stato il migliore presidente FIA degli ultimi decenni. E che Ecclestone ha arricchito tutti: dalla Ferrari a Briatore.

Sebastian Vettel

Pole spaziale, ottenuta con il maggior carico di benzina rispetto a coloro che erano entrati nel Q3. Gara magistrale, senza quegli errori che di tanto in tanto ci offre. Vettel ha riaperto il campionato, anche se il cammino per raggiungere Button è ancora molto lungo.

Giancarlo Fisichella

Non ha preso punti, ma è arrivato 10° a un soffio da Raikkonen e Glock, davanti a lui. Tutto questo dopo aver disputato una corsa esagerata, girando sui tempi dei migliori, facendo un doppio sorpasso d'intuito eccezionale a Heidfeld e Piquet. Le novità aerodinamiche portate dal team di Mallya finalmente sembrano dare velocità alla VJM02 e Fisichella ha ritrovato la voglia dei tempi migliori.

Mark Webber

Una prova tosta da un pilota tosto, ma Vettel è su un altro pianeta e come spesso fa, lo ha riconosciuto. E' il terzo secondo posto per l'australiano che sta vivendo un momento d'oro.

Rubens Barrichello

La Brawn ha avuto nel brasiliano che spesso e volentieri fa di tutto per finire nel mirino della critica, il suo punto di forza a Silverstone. Secondo in qualifica, Barrichello ha portato la squadra di Ross Brawn sul podio nel weekend per loro peggiore. Questa volta la sua esperienza ha fatto la differenza.

Felipe Massa

Brutta qualifica, gara da leone. Il brasiliano della Ferrari ha disputato una corsa in apnea, spingendo fortissimo ad ogni giro ed acchiappando con merito un quarto posto che sembrava fantascienza.

Kimi Raikkonen

Una prima parte di gara stupenda, una partenza razzo, aiutato dal Kers d'accordo, ma che coraggio, che gli ha fatto guadagnare quattro posizioni in una curva. Era leggero di benzina, ed ha pagato il "pieno" fatto per finire la corsa così si è ritrovato dietro Massa. Ma quei primi giri ci hanno fatto ritrovare il Raikkonen che vogliamo.

Nico Rosberg

Ancora una bella prova e un quinto posto come in Turchia. Rosberg non si sfalda più dalla metà gara in poi. Tiene botta, resiste ed è velocissimo. Che si sia svegliato per proporsi a qualche top team?

10

10

10

9

9

8

8

8



IL PAGELLONE



Barrichello da intruso in un podio tutto Red Bull

Jarno Trulli

Aveva detto che poteva tenere il passo della Brawn, ma la corsa ha riservato un'altra musica per Trulli. Partito non benissimo, con quella frizione che slitta sempre, non aveva il passo per recuperare. La sua faccia a fine gara la dice lunga sulle aspettative mancate.

6,5

Nelson Piquet

Una prestazione discreta, priva di errori, ha ingaggiato diversi duelli. Ha anche terminato davanti ad Alonso, cosa che non gli capita spesso.

6,5

Fernando Alonso

Quando ha visto Hamilton vicino a lui, ha duellato non tirandosi indietro e offrendo un po' di numeri a un pubblico che si stava addormentando. Poi, ha tirato a campare guidando, come Piquet, una macchina da buttare.

6,5

Lewis Hamilton

Ha avuto vari scatti di orgoglio, ha commesso anche qualche errore, ma ci ha sempre provato. Davanti al suo pubblico non poteva alzare bandiera bianca benché l'onta di partire in ultima fila è stata notevole.

6,5

Heikki Kovalainen

Una corsa regolare finché non ha trovato un Bourdais che lo ha tamponato brutalmente.

6

Timo Glock

Fatica più del previsto, non riesce ancora a essere rapido, con regolarità, quanto Trulli. E dire che è al secondo anno. Cosa aspetta per esplodere?

6

Jenson Button

Per tre giorni non ha saputo trovare il giusto set-up in grado di mandare in temperatura le gomme. Non ha voluto copiare gli assetti di Barrichello, per il differente stile di guida, ma ai più è sorto il pensiero che il leader del mondiale nella gara di casa si sia un po' sballato e innervosito, perdendo la solita serenità. In gara non è mai esistito, è anche partito male, rimanendo chiuso da Trulli. In affanno, anche quando parlava via radio con i box. Mai sentito Button così agitato.

6

Robert Kubica

Solito discorso, gara condizionata da una BMW che fatica tantissimo

6

Nick Heidfeld

Vedi sopra.

6

Adrian Sutil

Poveretto. In qualifica, il pedale del freno non risponde e picchia forte contro le gomme. Prima del via, un problema alla pressione della benzina lo costringe a partire dai box. Coraggioso a non aver preso il primo aereo per la Germania natia... Ha corso comunque, portando la Force India al traguardo.

6

Sebastien Buemi

Cerca di vedere il traguardo e ci riesce, ma l'impressione è che non ci metta molto cuore.

6

Sebastien Bourdais

Dice che Kovalainen si è spostato davanti a lui. E' vero, c'è stato un leggero movimento del finlandese, ma Bourdais arrivava velocissimo e sicuramente non avrebbe potuto affrontare la curva. Uno svarione indecifrabile.

5

Foto
Studio Mazzi

Felipe Massa

Foto
Photo 4

IL PAGELLONE



Kazuki Nakajima

Una gran qualifica, ma dov'è finito in gara? Aveva l'occasione per recuperare punti e dimostrare al mondo che non è un giapponese qualsiasi. Non ce l'ha fatta ed ha chiuso 11° addirittura dietro alla Force India.

5

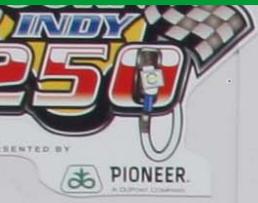
BMW

La scena è questa: dai box del team tedesco, quei tecnici che occupando un box intero stanno davanti a un computer e non vedono la corsa, segnalano che l'ala anteriore della BMW di Heidfeld ha un problema. Viene quindi segnalato al pilota di rientrare ai box. Heidfeld risponde picche, non ci pensa neanche, anche perché è in pieno duello con un avversario. Dai box insistono, quasi offesi, dicendogli che non c'è carico aerodinamico, ma Heidfeld se ne sbatte e risponde che il carico ce l'ha. Lo saprà ben lui che guida no? Questa è la F.1 oggi, tecnici che vogliono sostituirsi al pilota. Piloti che sono considerati semplici accessori. Ovviamente, aveva ragione Heidfeld. Inutile aggiungere che stiamo parlando della BMW, cioè di coloro che hanno voluto a tutti i costi il Kers ed ora lo hanno accantonato perché non si adatta alla loro vettura. E che buoni ultimi hanno capito che forse era il caso di installare il diffusore. Poi c'è qualcuno che ancora sostiene come i costruttori siano indispensabili in F.1. Cominciamo a ridere ora? Tutti insieme?

1

Niko Rosberg







Il rilancio di Franchitti

Briscoe sempre secondo!



Max Shore

Sugli ovali non riesce proprio a vincere. Ryan Briscoe, per la terza volta consecutiva, si è trovato sbattuto al secondo posto quando già accarezzava l'idea di portarsi a casa premi e assegni che spettano al primo classificato. A Milwaukee, ovale medio veloce, lo ha fregato Scott Dixon; sul velocissimo ovale di Fort Worth solo l'ultimo pit-stop gli ha tolto il successo a vantaggio del compagno di team Helio Castroneves. Infine, domenica scorsa, sull'ovalino di Newton, è stato ancora una volta l'ultimo rifornimento a togliere il primo posto a Briscoe per consegnarlo a Dario Franchitti. Lo scozzese del team Ganassi, ha poi tenuto un ritmo che l'australiano di Penske non è riuscito ad eguagliare. Franchitti è così tornato alla vittoria dopo quella sul cittadino di Long Beach e sale anche al secondo posto, a tre punti dal leader Briscoe, che aveva conquistato la prima corsa stagionale di Saint Petersburg. E' sempre un duello Ganassi-Penske che tiene viva la IndyCar. Tony Kanaan, di Andretti/Green, ci aveva provato a prendere il comando e ci stava riuscendo anche bene finché non è andato a muro come un pivevello, per via delle gomme fredde dopo il secondo pit-stop. Grande terzo posto per Hideki Mutoh che ha sempre viaggiato nella top five e alla fine ha avuto la meglio su Dan Wheldon. Soltanto quattro i piloti che hanno evitato il doppiaggio. Dixon, quinto, si è visto rovinare la gara da Castroneves, che lo ha urtato leggermente quando a inizio corsa era in testa.



La cronaca Giro dopo giro

Inizio movimentato sull'ovalino di Newton. Viso finisce subito a muro e poco dopo entrano in contatto Hunter-Reay e Doornbos. Dixon va all'attacco delle due Penske che sono al comando. Prima passa Briscoe, poi ci prova con Castroneves con successo. Il brasiliano però risponde, ma le due vetture entrano in leggero contatto. Esce quindi la gialla per alcuni detriti. Briscoe rimane in pista, altri tornano ai box. Ancora interruzione al 33° giro con Wilson in testacoda poi al 52° passaggio gialle per un contatto tra i due brasiliani Moraes e Matos. Quando si riparte al giro 70, è Kanaan a condurre su Scheckter, Wheldon, Briscoe, Mutoh, Franchitti, Andretti, Castroneves, Patrick e Dixon. Wheldon all'83° passaggio supera all'esterno con una manovra ardita Scheck-

ter. Kanaan al 106° giro va al pit-stop e lascia al comando Wheldon seguito da vicino da Scheckter. In una fase di doppiaggio, Briscoe sorprende il sudafricano e si installa alle spalle di Wheldon. La corsa perde il suo protagonista quando al giro 110 Kanaan mentre si rilanciava dopo il rifornimento, finisce contro le protezioni alte della curva due, ancora con le gomme fredde. Tutti rientrano ai box per il pit. Le posizioni cambiano. Wheldon si ritrova terzo dietro a Briscoe e Franchitti, quarto è Mutoh, poi Scheckter, Castroneves, Andretti, Patrick, Dixon e Carpenter. Al restart, Franchitti supera Briscoe e Mutoh sopravanza Wheldon, poi Scheckter, Castroneves, Patrick, Dixon. Briscoe non ci sta e ritorna in testa al giro 140. Briscoe alza il ritmo e al 155° passaggio ha 0"5 su Franchitti e 1"8 su Mutoh. Le posizioni non cambiano, non è facile superare a Newton dove i rettili sono brevi. Al 194° giro, Wheldon va al box, la tornata seguen-

te è il turno di Briscoe, poi al 196° si ferma Franchitti e via via tutti i protagonisti. Al 200° giro, Briscoe si ritrova nuovamente costretto a inseguire Franchitti, terzo è Mutoh a 4"2, poi Wheldon a 10", Dixon, Castroneves, Scheckter. Primo dei doppiati è Conway, ottavo, mentre la Patrick perde il contatto con il gruppo di testa per un contatto con Rahal e si ritrova staccata di una tornata dietro all'inglese. Al 220° giro appare chiaro che ormai la vittoria è un discorso tra Franchitti e Briscoe. Mutoh è a 5", mentre Wheldon, Dixon e Castroneves sono oltre 13". L'australiano di Penske non riesce a colmare il gap di 1"2 che lo separa da Franchitti. Ultimi 15 giri delicati per il pilota di Ganassi che si ritrova una serie di doppiati di prestigio davanti: Scheckter, Castroneves, Dixon. La manovra riesce senza problemi, Briscoe invece molla la presa. Franchitti vince davanti a Briscoe, Mutoh e Wheldon, gli unici non doppiati.

MOMENTO CLOU

Al giro 200, l'ultimo pit-stop favorisce Franchitti, secondo, che scavalca il leader Briscoe, costretto nuovamente al secondo posto fino al traguardo



L'ordine di arrivo, domenica 21 giugno 2009

- 1 - Dario Franchitti - Ganassi - 250 giri
- 2 - Ryan Briscoe - Penske - 5"013
- 3 - Hideki Mutoh - Andretti/Green - 10"976
- 4 - Dan Wheldon - Panther - 17"580
- 5 - Scott Dixon - Ganassi - 1 giro
- 6 - Tomas Scheckter - Luzco Dragon - 1 giro
- 7 - Helio Castroneves - Penske - 1 giro
- 8 - Mike Conway - Dreyer&Reinbold - 1 giro
- 9 - Danica Patrick - Andretti/Green - 1 giro
- 10 - Ed Carpenter - Vision - 2 giri
- 11 - Graham Rahal - Newman/Haas - 5 giri
- 12 - Marco Andretti - Andretti/Green - 6 giri
- 13 - Jacques Lazier - 3G Beck - 13 giri

Ritirati

- 108° giro - Tony Kanaan
- 58° giro - Robert Doornbos
- 53° giro - Raphael Matos
- 52° giro - Mario Moraes
- 33° giro - Justin Wilson
- 2° giro - Ryan Hunter Reay
- 0 giri - Ernesto Viso

Il campionato

- 1. Briscoe 241; 2. Franchitti 238; 3. Dixon 226;
- 4. Castroneves 213; 5. Patrick 189; 6. Wheldon 184;
- 7. Kanaan 162; 8. Andretti 159; 9. Rahal 145;
- 10. Mutoh 142.

A sinistra, la partenza in testa della due Penske di Castroneves e Briscoe. Sotto, Hideki Mutoh buon terzo





Alberto Valerio attacca Grosjean

Il valore di Valerio

di Massimo Costa
Photo Pellegrini

Alberto Valerio è il nome forte della GP2 di mezza estate. Protagonista a Istanbul, imbattibile a Silverstone dove ha conquistato la prima vittoria della carriera. Al volante della Dallara del team vicentino Piquet GP di Andrea Bergamini, Valerio sembra un altro rispetto a quello cui ci aveva abituato nel 2008. Non più il pasticcione che commetteva anche più di un errore per gara, bensì un pilota attento, maledettamente veloce, capace di gestire con saggezza la prima posizione in una gara della GP2. Valerio ha capito fin dal via che Romain Grosjean non aveva una macchina veloce come a Barcellona, in grado di permettergli di fare il vuoto tra sé e gli inseguitori. Gli è stato alle spalle, non commettendo l'ingenuità di volerlo attaccare fin da subito, ma attendendo il momento propizio. Valerio ha lasciato "cuocere" Grosjean, in crisi di assetto, e quando il ginevrino faticava sempre più a tenere un ritmo decente, lo ha infilato con una manovra pulita. Poi ha saputo tenere con freddezza la prima piazza. Non un errore, una sbava-

tura su una pista che conosce bene avendo corso per due stagioni (2006-2007) con la F3 britannica. Merito anche alla Piquet GP, che ha sempre preparato vetture molto competitive; a inizio anno puntava tutto su Roldan Rodriguez, ma si è vista crescere in casa Valerio ed ora non potrà che continuare a spingere forte su di lui. Bel secondo posto di Lucas Di Grassi, un premio al lavoro svolto dal brasiliano e dalla Racing Engineering che aveva iniziato la stagione ottenendo risultati sotto le aspettative. Brillante terzo Nico Hulkenberg del team ART, che ha fatto numeri da circo per mantenere tale posizione e respingere gli attacchi di Sergio Perez. Ancora non comprendiamo come il messicano abbia potuto

concludere al quarto posto partendo dall'ultima fila. Semplicemente strepitoso. Quinto Grosjean, che ha rischiato di finire contro le protezioni nel tentativo poco saggio di resistere a Di Grassi. Ma alla fine ha recuperato punti importanti. L'ex leader della GP2, Vitaly Petrov, si è auto eliminato alla prima curva dopo il via stringendo Alvaro Parente e finendo fuori pista. Avevamo appena raccontato che Petrov aveva trovato grande regolarità concludendo sempre in zona punti, e subito ci ha smentito. L'ansia da leader ha fatto danni... L'ottavo posto di Andreas Zuber permetterà alla Dallara della FMSI di Paolo Coloni di partire dalla pole in gara 2. Poca gioia per gli italiani, protagonisti di seconda fascia.

MOMENTO CLOU

All'8° giro Valerio rompe gli indugi, attacca Grosjean e lo supera con facilità. Il ginevrino non ha il migliore set-up e retrocede fino al quinto posto finale, Valerio invece vince la sua prima corsa in GP2

L'ordine di arrivo di gara 1, sabato 20 giugno 2009

- 1 - Alberto Valerio - Piquet GP - 36 giri 55'32"255
- 2 - Lucas Di Grassi - Racing Engineering - 1"238
- 3 - Nico Hulkenberg - ART - 5"289
- 4 - Sergio Perez - Arden - 5"550
- 5 - Romain Grosjean - Barwa Addax - 14"409
- 6 - Karun Chandhok - Ocean - 16"392
- 7 - Pastor Maldonado - ART - 22"184
- 8 - Andreas Zuber - FMSI - 26"889
- 9 - Michael Herck - DPR - 36"321
- 10 - Davide Valsecchi - Durango - 39"715
- 11 - Diego Nunes - iSport - 40"509
- 12 - Roldan Rodriguez - Piquet GP - 41"479
- 13 - Dani Clos - Racing Engineering - 45"601
- 14 - Luca Filippi - Super Nova - 46"247
- 15 - Vitaly Petrov - Barwa Addax - 46"415
- 16 - Davide Rigon - Trident - 57"096
- 17 - Giacomo Ricci - DPR - 1'10"760
- 18 - Nelson Panciatici - Durango - 1'16"251
- 19 - Jerome D'Ambrosio - Dams - 1'19"149
- 20 - Luiz Razia - FMSI - 1 giro

Giro più veloce: Nico Hulkenberg 1'29"914

Ritirati

- 30° giro - Javier Villa
- 29° giro - Giedo Van der Garde
- 8° giro - Ricardo Texeira
- 1° giro - Alvaro Parente
- 0 giri - Kamui Kobayashi
- 0 giri - Edoardo Mortara



Hulkenberg e Di Grassi

La cronaca Giro dopo giro

D'Ambrosio in seconda fila stalla in partenza, Grosjean sfilava davanti a Valerio e Di Grassi con Petrov che gira larghissimo alla Copse dopo un contatto con Parente. Petrov nel rientrare in pista viene urtato da Van der Garde che lo spedisce in testacoda. Kobayashi tampona Mortara ed entrambi si ritirano. Grande avvio di Filippi, mentre Parente è già ai box con un danno alla sospensione anteriore per quell'urto con Petrov alla Copse. Grosjean è primo con Valerio vicinissimo, poi Di Grassi, Villa, Hulkenberg, Chandhok, Maldonado, Van der Garde, Zuber e Filippi. Rigon è 13°, Ricci 19°, Valsecchi

20°. Grosjean non allunga, Valerio lo insidia cercando di costringere il pilota del Barwa Addax all'errore. Svarione di Maldonado alla Copse all'8° giro, ma il venezuelano non perde il settimo posto. Primi pit-stop per Perez, Herck, Razia, Valsecchi mentre Texeira ha problemi al motore. Al 9° giro, Valerio supera Grosjean alla Abbey e subito allunga. Grosjean non ha il ritmo giusto. Al 10° giro, Grosjean va largo alla Copse, Di Grassi lo attacca, fianco a fianco percorrono la Maggots. Grosjean esagera e va per erba. Valerio al 12° giro ha 3"6 su Di Grassi, poi Grosjean, Villa, Chandhok, Maldonado, Zuber, Van der Garde, Filippi che resiste a Clos, Rigon, Rodriguez. Hulkenberg, quarto, va al pit. Valsecchi è 20°, Ricci 21°. Filippi e Rigon vanno insieme ai box al 13° giro. Al 14° passaggio, Grosjean cambia le gomme posteriori, in pit-lane anche Van der Garde, Maldonado, Clos. Il leader Valerio va al box al giro 15 assieme a Villa. Grosjean è ottavo ed è duramente attaccato da Perez. Primo per un giro è Di Grassi che poi imbecca la corsia box alla tornata 16. Rodriguez e Petrov occupano le prime due posizioni, ma ancora non hanno fatto il pit-stop. Valerio è terzo, seguono Hulkenberg, Di Grassi, Perez che ha passato Grosjean, Chandhok, Zuber, Villa. Valsecchi è 15°, Filippi 18°, Rigon 19°, Ricci 20°. Al giro 20 Petrov cambia le gomme e rientra dietro a Rigon. Al 22° passaggio è Rodriguez l'ultimo a imboccare la pit-lane lasciando così la prima piazza a Valerio. Ecco allora la situazione al 23° giro: Valerio, Hulkenberg a 3"3, Di Grassi a 6"2, Perez a 9"8, Grosjean a 17"4 seguito da vicino da Chandhok, Zuber e Villa. A 10 giri dal traguardo, Valerio è tranquillo in testa con 3"8 su Hulkenberg il quale vede avvicinarsi la sagoma giallo-rossa della Dallara di Di Grassi. Quarto l'incredibile Perez, partito in ultima fila. Van der Garde, decimo, mette la ruota anteriore destra sull'erba in fase di frenata e si gira ritirandosi. Petrov supera Rigon per il 16° posto, col veneto che rischia la sbandata andando sull'erba. Villa perde posizioni e si ritira, Valsecchi risale ed è 11°. Al 33° giro, Di Grassi con una bella manovra supera Hulkenberg in difficoltà, subito attaccato anche da Perez. Ultimo giro da "infarto" per Hulkenberg-Perez, attaccati. Prima vittoria in GP2 di Alberto Valerio del team Piquet GP.



La grinta di Valerio



Maldonado fa il ragioniere

di Massimo Costa
Photo Pellegrini

Secondo successo stagionale per Pastor Maldonado nella GP2. E come a Monte Carlo, ancora una volta il venezuelano si è imposto nella corsa sprint. Un fatto inusuale per lui, ma Maldonado sta monetizzando al meglio quel che passa il convento. In qualifica non riesce ad essere velocissimo come ci aveva abituato, sempre in lite con il set-up della Dallara del team ART. E così corre in difesa in gara 1 e poi va all'attacco nella corsa sprint. Al via dalla prima fila grazie al 7° posto di gara 1, ha bruciato un incerto Andreas Zuber che non ha sfruttato al meglio la posizione del poleman. Gara noiosa, con le posizioni in testa subito cristallizzate. Maldonado ha viaggiato in tranquillità, Zuber ha tenuto saldamente la seconda posizione portando un bel podio ai ragazzi del team FMSI di Paolo Coloni. Regolare terzo Karun Chandhok, finalmente protagonista e "pulito", senza gli errori che contraddistinguono la sua carriera. Un buon passo ha tenuto Romain Grosjean, quarto senza eccessi. Che abbia capito che di tanto in tanto occorre anche

pensare alla classifica di campionato? Ancora un buon piazzamento per Nico Hulkenberg, quinto davanti al peperino Sergio Perez, eroe del weekend. Fuori dai punti Alberto Valerio, settimo davanti a un Michael Herck che a Silverstone ha vissuto il miglior weekend della sua avventura in GP2. Crollo tricolore: problemi tecnici per Luca Filippi, Davide Valsecchi ha stallato nel giro di ricognizione ed è partito dai box, motore in fumo per Edoardo Mortara, guasti anche per Davide Rigon e Giacomo Ricci, che addirittura si è fermato lungo la pista nel giro di ricognizione.

MOMENTO CLOU

In partenza, Zuber non sfrutta al meglio la posizione del poleman e Maldonado lo brucia affrontando al comando la prima curva. Il venezuelano della ART non verrà mai infastidito dall'austriaco fin sotto la bandiera a scacchi

Punto e virgola Motori fragili Mecachrome che fa?

La GP2 regala sempre grandi emozioni, addirittura fa viaggiare nel tempo. Nel paddock, infatti, sembra di essere tornati indietro di 5 anni, con i motori che si rompevano spesso. Almeno tre vetture a Silverstone hanno spaccato i propulsori, e altre hanno accusato problemi tecnici di rilievo. Addirittura, dopo gara 2 gli organizzatori hanno ritirato di ufficio cinque o sei motori a rischio di rottura, i team sono stati avvisati al sabato sera e hanno corso la domenica mattina non sapendo se i loro propulsori avrebbero finito la gara. Nessuna spiegazione dalla Mecachrome. Allora i team manager, questi birichini, si sono interrogati fra di loro, e l'ipotesi più accreditata è che la Mecachrome, da mesi in grosse difficoltà economiche, stia grattando il fondo del magazzino, montando sui motori pezzi non esattamente nuovissimi... Battuta di un team manager: "Beh, almeno che ce li facessero pagare al prezzo di 5 anni fa....".

H.F.





Pastor Maldonado



Valsecchi parte dai box dopo aver spento il motore al via del giro di ricognizione

La cronaca Giro dopo giro

Ricci si ferma lungo il percorso durante il giro di ricognizione. Intervengono i commissari di pista e viene annullata la procedura di partenza. Altro giro di ricognizione, ma Valsecchi rimane fermo e spinto ai box. Dalla prima fila, Maldonado brucia Zuber al via, Nunes finisce sull'erba e sbatte. Di Grassi rimane fermo al via e parte ultimo. Al 1° giro: Maldonado, Zuber, Chandhok, Grosjean, Hulkenberg, Perez, Valerio, Herck, Rodriguez, Filippi. Petrov al 2° giro sale decimo superando Filippi. L'italiano, che pare non avere velocità, si difende bene dal successivo attacco di Parente. Di Grassi completa la frittata giornaliera girandosi tutto solo quando è ultimo, ma riesce a proseguire. Maldonado al 6° giro ha 0"9 su Zuber, 2"3 su Chandhok, poi a 4"6 c'è Grosjean seguito da Hulkenberg, Perez, Valerio, Herck, Rodriguez, Petrov. Parente ha intanto superato Filippi. Rigon è 14°, Mortara 20°. Al 10° passaggio, Rigon rallenta e si ritira. Razia, 14°, affianca Clos che gli rifila in pieno rettilineo una ruotata (lo spagnolo aveva già spinto sull'erba Rigon in precedenza). Razia si deve ritirare, Clos deve cambiare una gomma. Filippi deve cedere a Van der Garde e Mortara, poi perde altre posizioni per un chiaro problema tecnico. Valsecchi sopravanza Villa per il 15° posto, Panciatici si ritira ai box. Gara noiosa, l'unica nota di interesse è il duello D'Ambrosio-Van der Garde per la dodicesima piazza. Clos si gira e si blocca in mezzo alla pista chiamando la safety-car a 2 giri dal traguardo. Mortara rompe il motore. Maldonado vince davanti a Zuber e Chandhok.

L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 21 giugno 2009

- 1 - Pastor Maldonado - ART - 23 giri 35'27"955
- 2 - Andreas Zuber - FMSI - 0"618
- 3 - Karun Chandhok - Ocean - 3"417
- 4 - Romain Grosjean - Barwa Addax - 3"447
- 5 - Nico Hulkenberg - ART - 3"856
- 6 - Sergio Perez - Arden - 3"936
- 7 - Alberto Valerio - Piquet GP - 4"316
- 8 - Michael Herck - DPR - 4"524
- 9 - Roldan Rodriguez - Piquet GP - 5"030
- 10 - Vitaly Petrov - Barwa Addax - 5"463
- 11 - Alvaro Parente - Ocean - 5"916
- 12 - Jerome D'Ambrosio - Dams - 6"553
- 13 - Giedo Van der Garde - iSport - 7"188
- 14 - Davide Valsecchi - Durango - 8"339
- 15 - Javier Villa - Super Nova - 15"244
- 16 - Luca Filippi - Super Nova - 34"869
- 17 - Kamui Kobayashi - Dams - 36"225
- 18 - Ricardo Texeira - Trident - 36"688
- 19 - Lucas Di Grassi - Racing Engineering - 1 giro
- 20 - Davide Rigon - Trident - 1 giro

Giro più veloce: Lucas Di Grassi 1'29"069

Ritirati

- 19° giro - Edoardo Mortara
- 19° giro - Dani Clos
- 17° giro - Nelson Panciatici
- 11° giro - Luiz Razia
- 0 giri - Diego Nunes
- 0 giri - Giacomo Ricci

Il campionato

- 1. Grosjean 40; 2. Petrov 33; 3. Maldonado, Hulkenberg 26; 5. Di Grassi 24; 6. D'Ambrosio 18; 7. Valerio 16; 8. Zuber 14; 9. Filippi 13; 10. Mortara 10.

Bortolotti nuovo leader

Antonio Caruccio

Gara 1 perfetta di Mirko Bortolotti a Brno che, con pista asciutta, raccoglie la prima vittoria in Formula 2. Il pilota italiano del programma Red Bull si è trovato subito la strada spianata nella prima fila dello schieramento di partenza, in quanto il poleman Nicola De Marco è dovuto scattare dai box. Quando il meccanico del pilota di Pordenone ha avviato il motore per permettergli di allinearsi, questi non aveva pressione nell'impianto idraulico e non voleva saperne di partire. Gran lavoro quindi e una volta risolto il problema De Marco ha trovato il semaforo in fondo alla pit-lane rosso. Problema tecnico anche per Edoardo Piscopo, che non ha potuto raggiungere la terza fila accodandosi a De Marco in corsia box. Gli italiani sono comunque stati i grandi protagonisti della prima gara di Brno. Bortolotti è partito bene mettendo tra sé e Mikhail Aleshin metri di sicurezza. Al 6° giro, dopo un periodo di safety-car per un incidente in partenza che ha eliminato Henry Surtees e Sebastian Hohenthal, e coinvolto Robert Wickens e Milos Pavlovic, Bortolotti aveva già 2"6 su Aleshin. All'11° passaggio, il divario era salito a 3"3 per poi diventare di 4"6 sul traguardo. I due piloti Red Bull hanno fatto gara solitaria. Il terzo classificato, Philipp Eng, ha concluso a 12", posizione che ha mantenuto fin dall'inizio. Piscopo, ultimissimo all'inizio, ha disputato una prova magnifica che lo ha visto concludere al 7° posto. Al 3° giro era 17°, al 6° passaggio 13°, all'11° era 9°. Tantissimi i sorpassi effettuati dal romano, la cui macchina era assestata alla perfezione. Nel corso dell'ultima tornata, Piscopo ha tentato in

tutte le maniere di superare Armaan Ebrahim, ma l'indiano si è difeso bene. Anche De Marco si era prodotto in un poderoso recupero, ma quando era alle soglie della decima posizione ha perso tempo per un testacoda. La quarta piazza è finita ad Henri Karjalainen, autore di una prova grintosa, protagonista di un bel duello con Tobias Hegewald. Il tedesco però, quando ha superato il finlandese, ha messo due ruote oltre il cordolo. Lungo tutta la pista, oltre i cordoli, vi era l'acqua caduta nelle ore precedenti. Immediato il testacoda per Hegewald che ha comunque ripreso la pista concludendo 15°. Carlos Iaconelli era quarto, poi si è girato insabbiandosi. Un testacoda ha portato al ritiro Pietro Gandolfi nelle prime battute. Due le giravolte di Jens Hoing. L'erba bagnata oltre il cordolo dell'ultima curva è stata fatale per Kazimieras Vasiliaskas (settimo) che ha finito per impattare contro il muro dei box.

Gara 2

Andy Soucek vince la sua prima gara nel campionato Formula 2. Lo spagnolo è partito bene dalla quinta posizione, sfilando terzo alla prima curva grazie anche

all'arresto sullo schieramento di entrambi i piloti in prima fila, Henry Surtees, poleman, e Mikhail Aleshin. Nel secondo settore del primo giro, Soucek supera Julien Jousse, portandosi in seconda posizione alle spalle di Nicola De Marco che aveva conquistato la leadership. Soucek si è poi accodato all'italiano in periodo di Safety Car per un incidente che ha messo fuori gara alla terza curva Carlos Iaconelli, Alex Brundle, German Sanchez e Pietro Gandolfi. Al restart avvenuto al quinto giro, lo spagnolo non aveva il passo per competere con De Marco che ha inanellato una sequenza incredibile di giri veloci. Solo un errore al dodicesimo giro, un testacoda alla curva 8, nega all'italiano ogni chance di vittoria. Nicola si gira, finisce in sabbia, ma pur ripartendo Soucek e Jousse sono ormai lontani. Sul traguardo transita al quarto posto alle spalle di Edoardo Piscopo, che riuscirà a sopravanzare dopo poche curve. Vince Soucek davanti a Jousse, che approfitta del ritiro dei leader in campionato per portarsi in terza posizione a pari punti con Aleshin a quota sedici. Esce di scena il vincitore della prima corsa, Mirko Bortolotti, in seguito ad un

Andy Soucek



Mirko Bortolotti

contatto con Sebastian Hohenthal alla settima tornata mentre erano in lotta per il settimo posto insieme a Philipp Eng e Tobias Hegewald. Il trentino però, resta in vetta al campionato in quanto Robert Wickens, autore di un week-end al di sotto delle aspettative a Brno, è stato coinvolto nel contatto del primo giro. Rientrato in gara, ha effettuato un pit stop in cui il suo ingegnere ha controllato il retrotreno, ma al secondo giro ha dovuto alzare bandiera bianca. Bella gara per Edoardo Piscopo, costante nel ritmo anche se non è stato in grado di lottare con De Marco per l'ultimo gradino del podio. Raggiunge la zona punti dopo un inizio di stagione sfortunato Milos Pavlovic, quinto, davanti ad un quartetto di piloti che hanno infiammato il circuito ceco con i loro duelli: Armaan Ebrahim, Hegewald, Kazimieras Vasiliaskas ed Eng, che dopo il podio della prima manche non è riuscito a ripetere l'exploit perché bloccato dal traffico. Prossimo appuntamento per il campionato Formula 2 tra una sola settimana, il 28 giugno sulla pista belga di Spa-Francorchamps.



MOMENTO CLOU - Gara 1

Il poleman De Marco ha un problema al motore e non riesce ad allinearsi sullo schieramento di partenza. Partirà dalla pit-lane. Ne trae vantaggio Bortolotti, secondo in qualifica, che rimane solitario in prima fila. Il trentino parte bene e domina la corsa



Nicola De Marco

MOMENTO CLOU - Gara 2

De Marco è al comando ma al 12° giro commette un errore e va in testacoda lasciando campo libero a Soucek che va a cogliere la prima vittoria in F.2

L'ordine di arrivo di gara 1, sabato 20 giugno 2009

- 1 - Mirko Bortolotti - 22 giri 42'32"103
- 2 - Mikhail Aleshin - 4"675
- 3 - Philipp Eng - 12"330
- 4 - Henri Karjalainen - 12"613
- 5 - Julien Jousse - 17"391
- 6 - Armaan Ebrahim - 26"071
- 7 - Edoardo Piscopo - 26"355
- 8 - Tom Gladdis - 34"055
- 9 - Robert Wickens - 35"109
- 10 - Joylon Palmer - 39"883
- 11 - Alex Brundle - 40"332
- 12 - Nicola De Marco - 41"372
- 13 - Jason Moore - 43"459
- 14 - Natacha Gachnang - 49"167
- 15 - Tobias Hegewald - 58"522
- 16 - German Sanchez - 1 giro
- 17 - Andy Soucek - 1 giro

Giro più veloce: Robert Wickens 1'49"747

Ritirati

- 14° giro - Carlos Iaconelli
- 11° giro - Jens Hoing
- 9° giro - Milos Pavlovic
- 5° giro - Kazimieras Vasiliauskas
- 2° giro - Pietro Gandolfi
- 0 giri - Henry Surtees
- 0 giri - Sebastian Hohenthal

L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 21 giugno 2009

- 1 - Andy Soucek - 14 giri 30 43"788
- 2 - Julien Jousse - 2"165
- 3 - Nicola De Marco - 7"075
- 4 - Edoardo Piscopo - 10"044
- 5 - Milos Pavlovic - 11"498
- 6 - Armaan Ebrahim - 14"426
- 7 - Tobias Hegewald - 18"198
- 8 - Kazimieras Vasiliauskas - 18"864
- 9 - Philipp Eng - 19"477
- 10 - Tom Gladdis - 20"725
- 11 - Jason Moore - 26"764
- 12 - Sebastian Hohenthal - 28"067
- 13 - Jens Hoing - 38"498
- 14 - Joylon Palmer - 56"838
- 15 - Jack Clarke - 58"400
- 16 - Henri Karjalainen - 1 giro

Ritirati

- 10° giro - Natacha Gachnang
- 6° giro - Mirko Bortolotti
- 2° giro - Robert Wickens
- 0 giri - Carlos Iaconelli
- 0 giri - Alex Brundle
- 0 giri - German Sanchez
- 0 giri - Pietro Gandolfi
- 0 giri - Henry Surtees
- 0 giri - Mikhail Aleshin

Giro più veloce: Nicola De Marco 1'50"011

Il campionato

1. Bortolotti 21; 2. Wickens 20; 3. Aleshin & Jousse 16;
5. Soucek 15; 6. Eng 12; 7. De Marco 10; 8. Iaconelli & Piscopo 9; 10. Vasiliauskas 7.



Il giovane
Alexander
Rossi



Il giorno di baby Rossi

Antonio Caruccio

Dopo baby Alessandro Kouzkin, vincitore di gara 2 a Pau, la Formula Master offre un altro giovanissimo sul gradino più alto del podio. Sul circuito di Brno, nella seconda corsa, si è imposto Alexander Rossi, 17enne americano di belle speranze. Rossi, già campione della F.BMW USA e soprattutto dominatore della finale mondiale della F.BMW 2008, si è imposto con autorità dominando fin dal primo giro.

Gara 1

Terza vittoria stagionale per lo svizzero Fabio Leimer sul tracciato ceco di Brno. Dopo aver ottenuto in qualifica il terzo tempo, il pilota del team Jenzer ha approfittato di un'incertezza al via di Josef Kral, portandosi in seconda posizione alle spalle del compagno Pal Varhaug, che con la pista umida aveva conquistato la pole nella mattinata. Leimer resta in scia al compagno norvegese per le prime tre tornate. Poi al quarto giro affonda il colpo vincen-

te e all'esterno della seconda curva si porta al comando della corsa. Alle sue spalle lottano per i restanti sedici giri Varhaug e Kral, col pilota ceco che tenta l'attacco più volte per la seconda posizione, ma deve desistere alla superiorità del team Jenzer. Per Kral un risultato soddisfacente che nella gara di casa riesce a conquistare il gradino più basso del podio. Quarto chiude Sergey Afanasiev, che nei primi metri aveva approfittato della defaillance in partenza di Kral per conquistare la terza posizione provvisoria. In quarta piazza ha chiuso l'altro pilota casalingo, Erik Janis autore di una gara costante con il team ISR, al rientro nella serie. Autori di due bei sorpassi sono stati, entrambi al terzo giro, Vladimir Arabadzhiev e Alexander Rossi. Il pilota bulgaro ha subito l'attacco di Janis per la quinta piazza, mentre lo statunitense ha superato Nicola Maulini per il settimo posto. Proprio Maulini e Rossi, in virtù del ribaltamento delle prime otto posizioni, si troveranno a prendere il via per la seconda manche di domenica dalla pri-

ma fila. Nelle retrovie interessante lotta a tre per aggiudicarsi gli ultimi posti delle top ten. Kasper Andersen supera Alessandro Kouzkin conquistando la decima posizione nel corso del decimo passaggio. Dopo sole tre tornate il pilota danese attacca Dennis Retera che lo stringe in rettilineo contro il muretto dei box. Alla prima curva Andersen finisce lungo fuori traiettoria e non solo perde il contatto da Retera ma deve ricedere la posizione a Kouzkin. Negli ultimi due giri l'alfiere di casa Hitech riesce ad ottenere il proprio obiettivo superando sia Kouzkin sia Retera, transitando sotto la bandiera a scacchi in scia a Maulini, a solo mezzo secondo dalla zona punti. Debutto incerto per Matteo Devenia con il team Cram in Formula Master. Il sedicenne pilota lombardo ha completato tutti i 19 giri di gara migliorandosi ad ogni passaggio, ma è stato autore anche di una falsa partenza che gli è costata una penalizzazione, senza la quale avrebbe lottato con Simon Trummer, che invece al via è rimasto 'piantato'.



Gara 2

Grazie alla griglia invertita (7° in gara 1), Rossi è partito benissimo dalla prima fila, dove al fianco aveva Nicolas Maulini fermatosi dopo tre curve, ed ha contenuto per quasi tutta la corsa Josef Kral. Il ceko del JD Motorsport, che voleva a tutti i costi la vittoria davanti al proprio pubblico, si è però ritrovato con l'ala anteriore ballerina. Poteva costituire un rischio per se stesso, nel caso si fosse verificato il distacco dell'alettone, e per coloro che seguivano, così la direzione gara lo ha fermato con bandiera nera arancione a tre giri dal termine. Rossi a quel punto ha potuto respirare aggiudicandosi meritatamente la sua prima vittoria in Master. E primo successo anche per il team ceko ISR, tornato in F.Master nella prova di casa dopo aver disertato quelle precedenti.

Alexander Rossi aveva iniziato la stagione con la squadra inglese Hitech, ma per Brno è passato alla ISR. Doppio podio per la JD con Vladimir Arabadzhiev e Sergey Afanasiev rispettivamente secondo e terzo. Fabio Leimer, vincitore di gara 1 e leader del campionato, ha disputato la solita seconda corsa anonima non andando più in là del sesto posto. Dietro di lui il 16enne Kouzkin. Subito ritirato per noie al cambio Pal Varhaug, che rimane secondo nella classifica generale.

Fabio Leimer



Il debuttante Davenia



L'ordine di arrivo di gara 1, sabato 20 giugno 2009

- 1 - Fabio Leimer - Jenzer - 19 giri 35'21"057
- 2 - Pal Varhaug - Jenzer - 10"693
- 3 - Josef Kral - JD - 11"043
- 4 - Sergey Afanasiev - JD - 12"133
- 5 - Erik Janis - ISR - 12"992
- 6 - Vladimir Arabadzhiev - JD - 18"593
- 7 - Alexander Rossi - ISR - 24"944
- 8 - Nicolas Maulini - Jenzer - 37"539
- 9 - Kasper Andersen - Hitech - 38"034
- 10 - Dennis Retera - AR - 39"846
- 11 - Alessandro Kouzkin - Cram - 40"738
- 12 - Kelvin Snoeks - AR - 50"368
- 13 - Simon Trummer - Jenzer/Iris - 1'02"849
- 14 - Matteo Davenia - Cram - 1'50"618

Ritirato

4° giro - Patrick Reiterer

Giro più veloce: Fabio Leimer 1'50"096

L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 21 giugno 2009

- 1 - Alexander Rossi - ISR - 14 giri
- 2 - Vladimir Arabadzhiev - JD - 7"005
- 3 - Sergey Afanasiev - JD - 7"266
- 4 - Erik Janis - ISR - 9"906
- 5 - Kasper Andersen - Hitech - 10"978
- 6 - Fabio Leimer - Jenzer - 11"976
- 7 - Alessandro Kouzkin - Cram - 13"287
- 8 - Dennis Retera - AR - 36"943
- 9 - Kelvin Snoeks - AR - 37"843
- 10 - Patrick Reiterer - Jenzer/Iris - 38"184
- 11 - Simon Trummer - Jenzer/Iris - 38"430
- 12 - Matteo Davenia - Cram - 1'13"785

Giro più veloce: Josef Kral 1'49"733

Ritirati

11° giro - Josef Kral
1° giro - Pal Varhaug

Il campionato

1. Leimer 38; 2. Varhaug 29; 3. Arabadzhiev 24; 4. Kral 19;
5. Rossi, Afanasiev 13.

Zampieri in extremis "stordisce" Campana

Dario Lucchese
Photo 4

A Magione, in gara 1, era finito fuori pista nelle battute conclusive, chiudendo sesto ed ottenendo pertanto il diritto di partire dalla prima fila in gara 2, spianandosi la strada per quello che sarebbe stato il suo secondo successo della stagione. Al Mugello, ancora in gara 1, la fortuna gli ha dato nuovamente una grossa mano, questa volta grazie ad una "distrazione" che è costata all'ultimo giro la vittoria a Sergio Campana, dopo che il pilota del team Lucidi aveva condotto davanti a tutti fin dall'inizio. Non si può certo dire che la sorte sia stata fino ad ora avversa a Daniel Zampieri, che sui saliscendi toscani ha messo a segno la sua terza affermazione nella F.3 tricolore, allungando ulteriormente il passo nella classifica del campionato che già alla vigilia di questo terzo doppio round della serie lo vedeva leader con due punti di vantaggio nei confronti di Daniel Campos-Hull. Lo spagnolo della Prema si è invece dovuto accontentare del quarto posto, mentre alle spalle del battistrada Zampieri hanno concluso nell'ordine Marco Zipoli e Pablo Sanchez Lopez. "Pensavo che i giochi fossero ormai chiusi", ha detto sul podio Zampieri, "anche se nelle ultime tornate eravamo tutti un poco in crisi con le gomme. Ogni tanto ci vuole anche fortuna". Per Zipoli ancora un piazzamento di riguardo e, soprattutto, il merito di essersi reso autore di un'eccellente start: "Mi sono subito portato in seconda posizione, ma ho sbagliato una marcia e non sono riuscito a tenere dietro Zampieri. Poteva essere l'occasione per puntare alla mia prima vittoria. Il secondo posto conquistato oggi è in ogni caso un risultato fantastico. Ancora pecco un po' nelle qualifiche; un aspetto che cercherò di migliorare in occasione del prossimo appuntamento di Misano". Entusiasta anche Sanchez Lopez, con una Mygale che cresce di gara in gara: "La vettura è ancora ad un livello inferiore rispetto alle altre. Ma siamo sulla strada giusta per fare ancora meglio".



La gioia irrefrenabile di Daniel Zampieri

La cronaca Giro dopo giro

Zipoli è "super" al pronti-via che lo vede sfilare secondo dalla quarta posizione di partenza, presentandosi alla staccata della prima curva alle spalle del leader Campani, pur essendo subito dopo costretto a cedere nuovamente il passo a Zampieri. Castellacci scivola invece sesto, mentre si distingue al via anche Sanchez che si porta dietro il terzetto di testa, mantenendosi davanti a Campos. Dopo due tornate viene esposto il cartello di stop and go a Kamitsakis, che era rientrato pericolosamente in pista dopo un'escursione sulla ghiaia. Il greco non fa in tempo a scontare la penalità, fermandosi definitivamente ai box con la vettura danneggiata nella precedente uscita. A parte le fasi

iniziali, in cui tutto il plotone procede abbastanza compatto, la parte centrale della gara non sembra viceversa potere regalare molte emozioni, con i vari distacchi che vanno progressivamente aumentando. Quando tutto sembra ormai deciso ecco che invece succede l'impensabile. Campana comincia infatti a perdere leggermente terreno nei confronti del suo inseguitore e a tempo ormai scaduto (praticamente nel giro conclusivo) il pilota del team Lucidi si rende autore di uno svarione alla curva San Donato finendo sulla via di fuga esterna e retrocedendo quinto. Zampieri si ritrova quindi al comando, mentre Zipoli e Sanchez Lopez completano l'ordine d'arrivo dei primi tre. Da segnalare che Cicatelli, ultimo in qualifica, ha preferito non correre deluso dai risultati ottenuti in questo inizio di stagione con il team Corbetta.



La monoposto del team BVM Target portata al successo da Zampieri



Marco Zipoli, secondo al traguardo

L'ordine di arrivo di gara 1, sabato 20 giugno 2009

- 1 - Daniel Zampieri - BVM Target - 15 giri
- 2 - Marco Zipoli - Ghinzani - 1.860
- 3 - Pablo Sanchez - Alan* - 7.407
- 4 - Daniel Campos Hull - Prema - 9.343
- 5 - Sergio Campana - Lucidi - 11.479
- 6 - Francesco Castellacci - Prema - 18.072
- 7 - Stephane Richelmi - RC Motorsport - 21.483
- 8 - Edoardo Liberati - BVM Target - 27.402
- 9 - Francesco Prandi - Lucidi - 38.816
- 10 - Giovanni Nava - Lucidi - 33.010
- 11 - Alessandro Cicognani - Ghinzani - 34.683
- 12 - Giulio Glorioso - Gloria - 36.097
- 13 - Riccardo Cinti - Corbetta - 37.900
- 14 - Federico Glorioso - Gloria - 38.721
- 15 - David Fumanelli - RP Motorsport - 40.991
- 16 - Angelo Fabrizio Comi - Alan* - 53.115

* Mygale-FPT
Tutti gli altri su Dallara F309-FPT

Ritirati
5° giro - Stefanos Kamitsakis

Non partito
Salvatore Cicatelli

MOMENTO CLOU

Ultimo giro, Campana arriva alla staccata della prima curva dopo i box. E' primo fin dal via. In frenata, va sul cordolo, è lungo e non riesce più a sterzare finendo nella via di fuga. Zampieri si ritrova primo senza colpo ferire, Campana riprende, ma sarà quinto



Il vincitore Sergio Campana

Campana si fa perdonare

Dario Lucchese
Photo 4

Sergio Campana è riuscito a farsi perdonare l'errore che gli era costato la vittoria in gara 1. Meno di 24 ore dopo, il pilota del team Lucidi ha conquistato infatti il suo primo successo nella F.3 tricolore (quarto vincitore diverso su tre appuntamenti) grazie ad una condotta perfetta fin dal via, che lo ha visto dominare senza mai essere seriamente impensierito da Pablo Sanchez che gli si era portato dietro nelle fasi iniziali. Il messicano dell'Alan Racing da un lato ha messo a frutto la sua esperienza, dall'altro ha potuto contare su una Mygale sempre più competitiva, che in rettilineo riesce persino a raggiungere delle velocità più elevate rispetto alle Dallara. "La vettura era molto scivolosa - ha dichiarato San-

chez dopo il traguardo - e negli ultimi giri non ho voluto rischiare, permettendo a Daniel Zampieri di avvicinarsi, ma tenendo la situazione sempre sotto controllo". Il romano della BVM Target si è reso protagonista di una gara tutta in attacco ed è stato premiato con il gradino più basso del podio. Un risultato con cui ha dimostrato ancora una volta di essere probabilmente l'uomo da battere, confermandosi leader assoluto nella classifica del campionato. Chi ha deluso è stato invece Francesco Castellacci, il quale ha sprecato nei primi metri la pole position, sbagliando nuovamente la partenza. Bene invece Marco Zipoli, secondo in gara 1 e ottimo quarto alla bandiera a scacchi nella seconda corsa dopo avere lottato con lo spagnolo Daniel Campos Hull che ha concluso alle spalle del ligure..





L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 21 giugno 2009

- 1 - Sergio Campana - Lucidi - 12 giri
- 2 - Pablo Sanchez - Alan * - 1.739
- 3 - Daniel Zampieri - BVM Target - 2.490
- 4 - Marco Zipoli - Ghinzani - 2.709
- 5 - Daniel Campos - Prema - 3.919
- 6 - Francesco Castellacci - Prema - 5.036
- 7 - Francesco Prandi - Lucidi - 9.889
- 8 - Giovanni Nava - Lucidi - 10.305
- 9 - Federico Glorioso - Gloria - 12.241
- 10 - Edoardo Liberati - BVM Target - 13.670
- 11 - Giulio Glorioso - Gloria - 19.449
- 12 - David Fumanelli - RP Motorsport - 19.934
- 13 - Alessandro Cicognani - Ghinzani - 20.168
- 14 - Angelo Fabrizio Comi - Alan * - 20.247

* Mygale-FPT
Tutti gli altri su Dallara F309-FPT

Ritirati

- 4° giro - Stephane Richelmi
4° giro - Riccardo Cinti
4° giro - Stefanos Kamitsakis

Il campionato

1. Zampieri 78 punti; 2. Campana 70; 3. Campos-Hull 63;
4. Zipoli 61; 5. Sanchez 52; 6. Castellacci 36; 7. Kamitsakis 23;
8. Prandi 10; 9. Nava 9; 10. Ciatelli 8; 11. Cinti e Ceccon 7;
13. Liberati e Richelmi 4; 15. Comi e F. Glorioso 2; 17. Cicognani e Faccin 1.

La cronaca Giro dopo giro

Il cielo non promette niente di buono al via di gara 2, ma con la pista asciutta nessuno opta per le gomme rain. Lo start è concitato, con Castellacci che dalla pole non indovina la partenza e scivola quarto. Ne approfitta invece Campana, che si porta al comando davanti a Sanchez. Il messicano si presenta infatti secondo già alla staccata della prima curva, con Campos Hull immediatamente alle sue spalle. Subito dietro è lotta per il quinto posto tra Zipoli e Zampieri. Campana forza il ritmo e alla seconda tornata fa pure segnare il giro più veloce prendendo un discreto margine di vantaggio su tutti gli altri. Dietro Sanchez si forma intanto un treno di quattro monoposto. Al passaggio successivo, in rettilineo Zipoli affianca all'esterno Castellacci che prova a chiuderlo spostandosi a sinistra, finendo però per agevolare Zampieri che è abile ad infilarsi all'interno. Il romano riesce ad avere la meglio, guadagnando due posizioni in un solo colpo e portandosi quarto, con Zipoli che riesce ad accodarsi pur finendo con mezza vettura oltre il cordolo della San Donato. Passano pochi istanti e nello stesso punto si verifica un grosso incidente che coinvolge Kamitsakis, Cinti e Richelmi. Entra in pista la safety car che ricompatta il gruppo. Al restart ancora emozioni, con Zampieri e Zipoli che riescono ad avere la meglio su Campos Hull il quale retrocede quinto. Poche curve e Zampieri è nella scia di Sanchez, ma non c'è più tempo anche perché si fa avanti pure Zipoli ed il romano deve controllare negli specchietti il pilota del team Ghinzani. Campana vince così indisturbato, mentre Sanchez chiude secondo e conquista così con la Mygale dell'Alan Racing il suo migliore risultato della stagione. Per Zampieri un terzo posto che equivale ad un'ulteriore conferma.

MOMENTO CLOU

Castellacci dalla pole non azzecca il via, Campana passa in testa e vi rimarrà fino al traguardo



Alcune fasi del gran volo di cui si è reso protagonista il pilota greco Stefanos Kamitsakis



Vanthoor schiaccia D

Doppietta di Laurens Vanthoor nel campionato tedesco F.3 sul tracciato di Oschersleben. In gara 1, dopo essere partito dalla seconda posizione alle spalle del compagno olandese Stef Dusseldorp, Vanthoor ha completato i 22 giri di gara con quasi tredici secondi di vantaggio su Markus Pommer, al primo podio stagionale, e Nico Monien, altro esordiente che in questa stagione 2009 si è messo in luce per le ottime prestazioni raccolte. Dusseldorp, che aveva conquistato la pole, nella seconda sessione di qualifica aveva distrutto la monoposto costringendo i meccanici ad un superlavoro per potersi presentare al via. La pole non gli ha però permesso di resistere al miglior spunto di Vanthoor, cedendo nei primi giri anche la seconda piazza a Pommer. Mentre procedeva sicuro di mantenere il podio, nel corso della dodicesima tornata, Dusseldorp finisce in testacoda rientrando nella sesta posizione che manterrà fino alla bandiera a scacchi. Novità assoluta nella National Class con il ritiro di Sergey Chukanov per un testacoda mentre era al comando. L'errore dell'ucraino ha lasciato via libera al finlandese Mika Vahamaki, al suo primo successo nella serie cadetta tedesca, giunto al traguardo in diciottesima piazza. Laurens Vanthoor è uno schiacciasassi. Nella seconda manche di Oschersleben il pilota belga del team Van Amersfoort ha conquistato la quinta vittoria della stagione ipotocando seriamente il titolo 2009. Il suo avversario infatti, e compagno di squadra, Stef Dusseldorp ha portato a termine un week-end molto difficile ed è transitato sotto la bandiera a scacchi in nona posizione, ai margini della zona punti nella seconda corsa. Sul secondo gradino del podio è salito Nico Monien, al suo miglior risultato stagionale, davanti a Rafael Suzuki, agevolato in partenza perché scattato dal lato asciutto e ha recuperato posizioni importanti. Con la vettura del team Performance di Suzuki i motori Volkswagen portano due esponenti sul podio, la medaglia d'oro e di bronzo. Un cambio al vertice importante che invece l'anno scorso vedeva Mercedes primeggiare e spadroneggiare in tutta tranquillità. Nel 2009 la casa di Stoccarda arranca e nelle prossime gare dovrà cercare di recuperare il terreno perso. Prestazione eccezionale per il finlandese Jesse Krohn, all'esordio, che conquista non solo la decima posizione assoluta, ma anche la vittoria nella National Class, categoria riservata alle vetture più datate, a bordo della Arrtech R24. Prossimo appuntamento del campionato teutonico di Formula 3 al Lausitzring il 5 luglio.



Sopra, Krohn con la russa Arrtech. A destra, Marcus Pommer

Dusseldorp



**Il dominatore
di Oschersleben
Laurens Vanthoor**



L'ordine di arrivo di gara 1, sabato 20 giugno 2009

- 1 - Laurens Vanthoor (Dallara 307-Volkswagen) - Van Amersfoort
22 giri 30'28"208
- 2 - Markus Pommer (Dallara 307-Mercedes) - Zettl Sportsline - 12"883
- 3 - Nico Monien (Dallara 307-Mercedes) - Zettl Sportsline - 13"624
- 4 - Rafael Suzuki (Dallara 307-Volkswagen) - Performance - 16"108
- 5 - Willi Steindl (Dallara 307-Mercedes) - HS Technik - 30"051
- 6 - Stef Dusseldorp (Dallara 307-Volkswagen) - Van Amersfoort - 31"262
- 7 - Rahel Frey (Dallara 307-Mercedes) - Zeller - 34"515
- 8 - Marco Oberhauser (Dallara 307-Mercedes) - Neuhasuer - 38"094
- 9 - Max Nilsson (Dallara 307-Mercedes) - SRT - 38"417
- 10 - Bernd Herndlhofer (Dallara 307-Mercedes) - HS Technik - 39"029
- 11 - Nicolas Marroc (Dallara 307-Mercedes) - Racing Experience - 43"537
- 12 - Shirley Van der Lof (Dallara 307-Mercedes) - Zettl Sportsline - 56"698
- 13 - Gary Hauser (Dallara 307-Mercedes) - Racing Experience - 58"510
- 14 - Adderly Fong (Dallara 307-Volkswagen) - Performance - 58"912
- 15 - David Hauser (Dallara 307-Mercedes) - Racing Experience - 1'02"119
- 16 - Zahir Ali (Dallara 307-Mercedes) - Zeller - 1'07"418
- 17 - Vladimir Semerov (Dallara 307-Mercedes) - Zyxel RRT - 1'08"009
- 18 - Mika Vahamaki (Dallara 304-Opel) - ADRF - 1'17"190
- 19 - Jesse Krohn (Arrtech 24-Opel) - ArtLine - 1'20"194
- 20 - Francesco Lopez (Dallara 304-Opel) - Woss - 1'20"810
- 21 - Sergey Chukanov (Arrtech 24-Opel) - ArtLine - 1 giro
- 22 - Luca Iannaccone (Dallara 304-Opel) - Leipert - 2 giri

Giro più veloce: Laurens Vanthoor 1'21"919

L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 21 giugno 2009

- 1 - Laurens Vanthoor (Dallara 307-Volkswagen) - Van Amersfoort
22 giri 30'32"566
- 2 - Nico Monien (Dallara 307-Mercedes) - Zettl Sportsline - 12"554
- 3 - Rafael Suzuki (Dallara 307-Volkswagen) - Performance - 15"880
- 4 - Bernd Herndlhofer (Dallara 307-Mercedes) - HS Technik - 23"889
- 5 - Markus Pommer (Dallara 307-Mercedes) - Zettl Sportsline - 30"096
- 6 - Willi Steindl (Dallara 307-Mercedes) - HS Technik - 42"109
- 7 - Nicolas Marroc (Dallara 307-Mercedes) - Racing Experience - 45"091
- 8 - Shirley Van der Lof (Dallara 307-Mercedes) - Zettl Sportsline - 55"403
- 9 - Stef Dusseldorp (Dallara 307-Volkswagen) - Van Amersfoort - 1'02"064
- 10 - Jesse Krohn (Arrtech 24-Opel) - ArtLine - 1'08"408
- 11 - Rahel Frey (Dallara 307-Mercedes) - Zeller - 1'09"014
- 12 - Zahir Ali (Dallara 307-Mercedes) - Zeller - 1'10"287
- 13 - David Hauser (Dallara 307-Mercedes) - Racing Experience - 1'15"562
- 14 - Mika Vahamaki (Dallara 304-Opel) - ADRF - 1 giro
- 15 - Francesco Lopez (Dallara 304-Opel) - Woss - 1 giro
- 16 - Gary Hauser (Dallara 307-Mercedes) - Racing Experience - 1 giro
- 17 - Sergey Chukanov (Arrtech 24-Opel) - ArtLine - 1 giro

Giro più veloce: Laurens Vanthoor 1'22"186

Ritirati

- 14° giro - Adderly Fong
- 13° giro - Luca Iannaccone
- 5° giro - Marco Oberhauser
- 5° giro - Max Nilsson

Non partito

Vladimir Semerov

Il campionato

- 1. Vanthoor 74; 2. Dusseldorp 48; 3. Frey 39; 4. Suzuki 35; 5. Pommer 31; 6. Monien 29; 7. Herndlhofer 26; 8. Steindl 19; 9. Nilsson 12; 10. Oberhauser 6

A Spa arriva Cheever junior

Ha lo stesso nome e cognome del nonno e del padre che in Formula 1, prima di dedicarsi alle corse americane, disputò ben 132 Gran Premi tra il 1978 e il 1989 correndo per Hesketh, Tyrrell, Ligier, Renault, Alfa Romeo, Lola Haas, Arrows.. Al suo primo anno nell'automobilismo, Eddie Cheever III è adesso pronto ad esordire nella Formula Renault 2.0 Italia. Romano, classe 1993 (ha compiuto 16 anni all'inizio del mese), nella serie tricolore farà ufficialmente il suo ingresso con il team campione in carica Jenzer Motorsport, in occasione del prossimo appuntamento che si disputerà tra meno di due settimane sul circuito di Spa Francorchamps, lo stesso su cui Eddie Cheever "Senior" 26 anni fa conquistò un terzo posto nel Gran Premio del Belgio, nella circostanza giungendo alle spalle di Patrick Tambay e del suo compagno di squadra Alain Prost. Quello che si compirà il 27 e 28 giugno sulla pista delle Ardenne, sarà pertanto un passaggio di testimone e la determinazione a mettersi subito in luce da parte del giovane Cheever pare esserci tutta: "Punto a vincere, ma realisticamente l'obiettivo è di inserirmi nelle prime cinque posizioni. A Spa ho già corso quest'anno nel campionato svizzero. La pista è fantastica... La prima volta che affronti la discesa de L'Eau Rouge ti manca letteralmente il fiato, anche se poi ci fai in un certo senso l'abitudine e diventa tutto quasi semplice. La parte centrale del tracciato, che è anche quella più guidata, non risulta sicuramente meno impegnativa. Non vedo l'ora di tornarci". Con la passione per il calcio, Eddie Cheever III ha appena completato il secondo anno del liceo scientifico. A sostenerlo c'è anche la madre Rita. "In famiglia sono tutti molto contenti. Io cercherò di fare del mio meglio per ottenere dei risultati" - ha aggiunto il figlio d'arte, reduce da due anni di apprendistato nel karting (nella categorie KF2 e KF3) e quasi completamente "a digiuno" di piste, dal momento che fino ad ora vanta soltanto un'apparizione a Digione e sul circuito del Nürburgring, oltre che sui velocissimi saliscendi di Spa Francorchamps dove è adesso atteso a questa ulteriore prova.





laquinta e Bacci sul trono

Il 18enne cosentino di Castrovillari Simone laquinta ha vinto la gara 1 del terzo appuntamento della F.Azzurra al Mugello. Il pilota della Race Line è scattato dalla seconda fila, dopo aver ottenuto il quarto tempo in qualifica, ha approfittato con prontezza della bagarre tra il poleman fiorentino Marco Falci ed il romano Simone Taloni finiti sull'erba durante il duello per il comando al primo giro. A quel punto il calabrese ha difeso con decisione la testa della corsa, anche quando in due occasioni la safety car ha livellato le posizioni. Secondo sul podio il 20enne siracusano Eugenio Palmeri, anche lui portacolori Race Line come il vincitore. Il siciliano è stato autore di una avvincente rimonta dall'ottava posizione di partenza, dovuta ad un errore durante le qualifiche concluse sulla sabbia. Palmeri ha risalito la corrente con determinazione e prontezza nell'approfittare delle altrui inde-

cisioni. Altro siciliano sul podio il 17enne agrigentino della Mac Competition Marco Moscato nuovo leader del tricolore, partito molto bene dalla terza fila e subito si è portato alle spalle di laquinta, ha lottato con vari avversari perdendo anche le posizioni da podio. Quando al penultimo giro il toscano Bacci in quel momento terzo, è uscito sull'erba nell'insidioso tratto tra Poggio Secco e Materassi, il pilota siciliano ha agguantato il podio. In gara 2 vittoria per il 16enne fiorentino Edoardo Bacci, portacolori della Mac Competition, alla fine di una corsa che è stata 23 minuti di continua bagarre che ha lasciato tutti senza fiato, in cui è cambiata per ben sei volte la testa della corsa. Sul podio sono saliti anche il 19enne riminese della MG Motorsport Alessandro Silvestri ed il compagno di team 17enne bresciano Alberto Cerqui, che rimane in testa all'avvincente serie tricolore ACI-CSAI.





Simone Iaquinta vittorioso in gara 1



L'ordine di arrivo di gara 1, sabato 20 giugno 2009

1. Simone Iaquinta (Line Race) 25'32"628; 2. Palmeri (Line Race) 1"792; 3. Moscato (Mac Competition) 3"050; 4. Pellitteri (Nannini Racing) 3"250; 5. Valori (Team BVE) 5"051; 6. Marino (Team BVE) 6"198; 7. Fontana (MG Motorsport) 6"775; 8. Cerqui (MG Motorsport) 8"730; 9. Torsellini (Corbetta Competition) 9"175; 10. Bacci (Mac Competition) a 9"378.

L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 21 giugno 2009

1. Edoardo Bacci (Mac Competition) 27'55"306; 2. Silvestri (MG Motorsport) 0"340; 3. Cerqui (MG Motorsport) 1"028; 4. Fontana (MG Motorsport) 1"135; 5. Defendi (Fog Competition) 1"620; 6. Pellitteri (Nannini Racing) 1"793; 7. Torsellini (Corbetta) 2"021; 8. Perini (Team Perini) 2"265; 9. Marino (BVE) 2"839; 10. Torta a 3"305.

Il campionato

1. Cerqui 31; 2. Moscato e Silvestri 29; 4. Falci 24; 5. Palmeri 22; 6. Iaquinta e Bacci 16; 8. Valori e Fontana 14; 10. Torsellini, 13.



” Gloria ad

Ancora una volta il costruttore torinese
si sente discriminato dalla Federazione italiana
e non ci ha pensato un attimo
per raccontare l'ennesimo sgambetto.
Ecco in versione integrale
il comunicato emesso dalla Gloria





Esclusa la CSAI

In una lettera inviata venerdì 19 all'amministratore delegato di AciSport, organizzatore del futuro Campionato per monoposto propedeutica e, per conoscenza, al Presidente e al Segretario della CSAI, Gloria denuncia di non aver ricevuto, a differenza degli altri candidati, nessuna delle indispensabili informazioni (dati e costi) circa il motore "suggerito" e di non essere quindi stata messa in condizione di completare la propria offerta. Denuncia inoltre che gli strettissimi tempi imposti per la costruzione della prima vettura non permettono di realizzare quanto espressamente previsto e cioè la produzione di una vettura interamente nuova non riconducibile ad alcuna vettura esistente. Gloria ha quindi rite-

nuto di non avallare questa situazione "confusa" e quindi ha deciso di rinunciare a concorrere. Quest'ultimo avvenimento va a sommarsi alla ingiustificatissima e mai motivata estromissione di Gloria dal Campionato di F.Azzurra 2008 e 2009 dopo tre anni di successo che hanno lanciato molti dei più promettenti talenti italiani e agli scandalosi fatti successi nella gara di Magione del 6/7 giugno scorso quando una sua vettura è stata esclusa dalla gara Prototipi, senza motivazione alcuna, dopo aver regolarmente preso parte alle Prove Ufficiali. E' radicato quindi in Gloria il convincimento di essere vittima di un atteggiamento discriminatorio dovuto forse, ma non solo, al fatto che, proponen-

do vetture performanti ed affidabili a costi molto più bassi di vetture di pari prestazioni, rompe "certi equilibri" che dominano il mondo delle corse in Italia rendendone la pratica carissima rispetto a moltissimi altri Paesi ed impedendo, di fatto, la crescita di tanti giovani piloti ma anche la stessa pratica di questo sport a tanti appassionati non milionari... Qualunque altra Federazione sarebbe orgogliosa di poter annoverare un costruttore come Gloria tra i suoi associati ma non sembra essere così in Italia. Anche nell'interesse della massa dei praticanti questo sport Gloria si riserva il diritto di tutelare i suoi legittimi interessi in tutte le sedi competenti ed opportune.

Turbolenze a

Valerio Faccini

Gli incidenti di Premat e Luhr al volante delle Audi R15, avvenuti nelle prime fasi della 24 Ore di Le Mans, hanno sollevato qualche dubbio sull'instabilità aerodinamica delle vetture Sport e Prototipi che corrono secondo i regolamenti LMP ACO. Il pilota francese ha perso il controllo della sua R15 all'ingresso della velocissima piega a destra che segue il dritto di Mulsanne, per poi finire con le ruote nella ghiaia e contro le barriere della successiva curva Indianapolis, mentre Luhr è uscito in

manier quasi analoga all'ingresso delle curve Porsche. Tutti e due, apparentemente, non hanno commesso evidenti errori di guida, non seguivano da vicino nessuna altra vettura, eppure l'auto è sfuggita ugualmente di mano. Se la tesi dello scompenso aerodinamico, quale causa dell'inesco dell'incidente, può essere fondata, ma non è la sola ipotesi, di certo nell'ultima maratona della Sarthe si sono visti molti sorpassi ed altrettanti duelli tra vetture della stessa categoria che hanno viaggiato lungamente una nella scia dell'altra. La domanda allora è: le Le Mans Prototype

sono vetture dall'aerodinamica critica o, al contrario, la loro configurazione permette a due o più vetture di viaggiare in scia anche in curva e, a quella che segue, di tentare con successo un attacco? Per capirne di più ci siamo rivolti a due addetti ai lavori: un pilota ed un aerodinamico. Per coincidenza sono entrambi parmensi, Andrea Belicchi e Dialma Zinelli. Il primo ha fatto un garone al volante della Lola-Aston Martin LMP1 dello Speedy Racing, in equipaggio con Neel Jani e Nicolas Prost, chiudendo solo quattordicesimo a causa della rottura del cambio avvenuta

I resti della Audi R15 di Lucas Luhr distruttasi contro le barriere all'ingresso delle curve Porsche

bassa quota

nel corso della ventiduesima ora, quando la biposto rossa e argento viaggiava in sesta posizione assoluta. Il secondo, quarantasettenne responsabile del reparto aerodinamico alla Dallara, coordina un gruppo di una cinquantina di tecnici che studiano le forme di vetture di ogni tipo: dalle F.1 alle LMP, dalle monoposto di GP2 alle auto del DTM, dalle F.3 alle auto stradali di alte prestazioni. Lo scorso anno a Oxford è stato insignito del riconoscimento di Aerodinamico dell'Anno in un premio indetto dalla rivista Racetech e patrocinato dal governo britannico.





Andrea Belicchi

Andrea Belicchi - Pilota "Alla ricerca di aria pulita"

"I sorpassi a Le Mans sono sempre possibili. Spesso ciò che li agevola è la differenza di prestazioni. Tra una Peugeot ed un'Audi R15, ad esempio, pur se entrambe lottavano per la vittoria assoluta, c'erano anche 1"5, 2" di differenza nel tempo sul giro. Ciò permette piuttosto facilmente di tentare e riuscire a completare un sorpasso. Quando le prestazioni tra due auto sono molto più vicine, come avviene ad esempio con i monoposto, la faccenda si complica parecchio. Un'altra ragione della relativa facilità di sorpasso è che Le Mans è una pista da alta velocità e basso carico aerodinamico, per cui, a differenza di altri circuiti, la scia dell'auto che ti precede, disturba meno. Anche se è pur vero che seguendo una GT gli scuotimenti dell'aria erano molto più fastidiosi di quelli che si avevano seguendo un prototipo. Ricordo che quando mi sono trovato alle curve Porsche alle spalle di una GT ho perso un sacco di tempo, molto di più di quando mi capitava di seguire, nello stesso tratto, un altro prototipo, fosse anche una LMP2, in quanto l'aria 'sporca', in un punto così veloce non mi permetteva di approfittare delle prestazioni superiori della mia macchina. Non deve ingannare il fatto che due auto si seguissero da vicino anche nella destra di ingresso alla curva Indianapolis: la percorrenza di quel tratto è facilitata dalla sopraelevazione presente in quella piega: basta girare pochissimo lo sterzo e quel poco di banking che c'è ti aiuta a tenere schiacciata la macchina a terra. Facendo un paragone con le monoposto, perlomeno con quelle che ho guidato io, posso affermare che stare attaccati all'ala posteriore di chi ti precede genera molto sottosterzo, poichè col pattino di legno, il carico generato dal fondo scocca - più pulito di quello creato dal passaggio dell'aria sulle ali - è molto inferiore. Pertanto conviene restare ad un po' di distanza da chi ti precede, anche a più di dieci metri. Seguendo un prototipo, che dispone di un fondo anche dimensionalmente molto più generoso di quello di una formula, si hanno meno problemi, anche se il sottosterzo si presenta sempre.

In ogni caso, quando sei dietro a qualcuno ti devi aspettare che il comportamento della macchina divenga più critico o cambi repentinamente ed è meglio non prendere i cordoli ad alta velocità. Cosa che forse Premat non ha fatto prima di quell'incidente. Quando si viaggia in rettilineo, invece, la scia fa sempre del bene. Ma anche lì bisogna distinguere. Se si tratta, con un prototipo LMP1, di inseguire una GT2 e si è in piena velocità, bisogna stare attenti. Prima di tutto perchè una Ferrari od una Porsche generano una scia un po' sporca, poi perchè la differenza di velocità può anche essere superiore a 60 km/h e bisogna quindi valutare molto attentamente le distanze per non rischiare di finire loro addosso. Mentre quando si segue una vettura che è 5-10 km/h più lenta, in quel caso si ottiene l'effetto migliore. Come si deve guidare quando si è in scia? Si avrà di certo sottosterzo, per cui sarà bene anticipare un po' la curva, o, dove possibile, spostarsi un po' di lato per prendere aria pulita".

Dialma Zinelli Aerodinamico Dallara "LMP più semplici delle monoposto"

"Le vetture costruite secondo il regolamento LMP sono quelle che generano il carico aerodinamico più alto delle serie nobili. Qualche anno fa, prima dell'incidente che causò la morte di Michele Alboreto, quel tipo di auto erano molto più instabili di quelle che ci sono oggi. Erano sufficienti angoli molto limitati di imbardata e rollo, e le vetture decollavano. Tanto è vero che in quel caso fu una semplice foratura, pur se ad alta velocità, a far volare la sua Audi. Il nuovo regolamento, nato dalle modifiche introdotte dopo quel tragico incidente, introdusse norme sul fondo che rese i prototipi molto meno sensibili agli angoli di rollo e imbardata. Ormai, però, sono già trascorsi quattro anni dall'entrata in vigore del nuovo capitolato e, con la ricerca, una certa



Dialma Zinelli

quota del carico aerodinamico è stata recuperata e, con essa, un po' di criticità sotto l'aspetto dell'instabilità. Una LMP, per sua stessa concezione, non è mai facilissima da guidare. Il suo carico dipende molto da quanto viene prodotto nella zona anteriore, dato che la downforce deriva principalmente dal fondo, e molto meno dalle ali. In questo è molto simile a tutte le auto a ruote coperte, anche se le auto di questo tipo maggiormente influenzate dalla veste aerodinamica sono quelle che corrono nel DTM, non i Prototipi. Nel caso di Mercedes e Audi, la cui carrozzeria è derivata dalle macchine di serie, cioè è portante, lo schiacciamento dovuto all'aria si realizza quasi esclusivamente da ciò che passa per sotto l'auto. E' abbastanza intuitivo comprendere che l'aria che fuoriesce da un fondo è molto più pulita di quella che abbandona un'ala e pertanto la scia di un'auto a ruote coperte è molto meno disturbata. Se si hanno due monoposto di tipo generico in scia, quella che segue arriva a perdere dal 30 al 40 per cento di carico aerodinamico anteriore, mentre nelle Sport questi valori sono più bassi, anche se non posso fare numeri e dare percentuali in quanto sono valori chiave nel progetto di un'auto di quel tipo. Da questo, com'è facilmente comprensibile, deriva la maggior semplicità nei sorpassi tra le vetture che corrono a Le Mans rispetto alle monoposto".

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>



Pruett-Rojas si ripetono

Scott Pruett e Memo Rojas hanno ottenuto la seconda vittoria consecutiva con la Riley-Lexus del team Ganassi sul circuito di Lexington, che ha ospitato la sesta prova del campionato Grand Am. Pruett ha guadagnato la prima posizione dopo 66 dei 111 giri in programma. Per il pilota americano, non è stata una gara semplice, costretto da Zonta, alla guida della Lola-Ford del team Krohn, a lottare fino all'ultima curva per tenere la testa della gara. Il duello tra i due rivali è stato a dir poco esaltante tanto che Pruett ha dichiarato quando è sceso dal podio: "Tanto di cappello a Zonta. Mi ha costretto a girare fortissimo, in pratica eravamo sui tempi della qualifica. E' stato pazzesco riuscire a passare senza danni i doppiati. Meno male che la nostra Riley era in forma...". Il compagno di Pruett, Rojas, ne ha combinate di tutti i colori: prima ha subito una penalizzazione per una irregolarità in seguito al pit-stop effettuato anticipatamente (ma la colpa è da dividere col team) e successivamente ha dovuto nuovamente fermarsi per rimediare a un contatto con una vettura più lenta. Gara quindi piena di imprevisti per la coppia di Ganassi. La chiave della corsa è arrivata in occasione della terza safety-car, anticipata da Pruett con un rapidissimo pit-stop che gli ha permesso di ritrovarsi in prima posizione, precedentemente occupata dalla Dallara-Ford di Angelelli-Frisselle. In terza piazza hanno concluso i leader delle qualifiche Jon Fogarty ed Alex Gurney, seguiti dalla Lola-Porsche di Bernhard e Dumas. Ottavo posto finale per Angelelli-Frisselle, che in totale hanno occupato la prima piazza per 27 tornate.



Sopra, la Ford di Zonta-Jonsson, secondi al traguardo. A destra, la Dallara di Angelelli-Frisselle in lotta nel gruppo. Nella pagina a fianco, i vincitori Pruett-Rojas



L'ordine di arrivo, domenica 21 giugno 2009

- 1 - Pruett-Rojas (Riley-Lexus) - Ganassi - 111 giri
- 2 - Jonsson-Zonta (Lola-Ford) - Krohn - 111
- 3 - Fogarty-Gurney (Riley-Pontiac) - Stallings - 111
- 4 - Bernhard-Dumas (Riley-Porsche) - Penske - 111
- 5 - Barbosa-France (Riley-Porsche) - Brumos - 111
- 6 - Pew-Valiante (Riley-Ford) - Shank - 111
- 7 - Frisselle-Wilkins (Riley-Ford) - AIM - 111
- 8 - Angelelli-Frisselle (Dallara-Ford) - SunTrust - 111
- 9 - Bouchut-Tucker (Riley-BMW) - Level5 - 111
- 10 - Donohue-Law (Riley-Porsche) - Brumos - 111
- 11 - Cosmo-Russell (Coyote-Porsche) - Spirit of Daytona - 110
- 12 - Forest-Taylor (Riley-Pontiac) -Beyer - 109

Il campionato

1.Pruett-Rojas 175; 2.Fogarty-Gurney 164; 3.Angelelli-Frisselle 163; 4.Bernhard-Dumas 162.





Kahne a sorpresa, Max Papis

di Marco Cortesi
Photo 4

Prima ed inaspettata vittoria della stagione per Kasey Kahne a Sonoma. Il pilota dell'ex team Evernham, ora Richard Petty Motorsports ha tagliato il traguardo difendendo strenuamente la posizione dagli attacchi di Tony Stewart, dominatore della prima parte della corsa. Grazie ad una sosta anticipata, Kahne si è trovato a condurre, evitando poi di commettere errori sul difficile stradale della Napa Valley. Non certo uno dei maggiori specialisti dei circuiti stradali per la sua

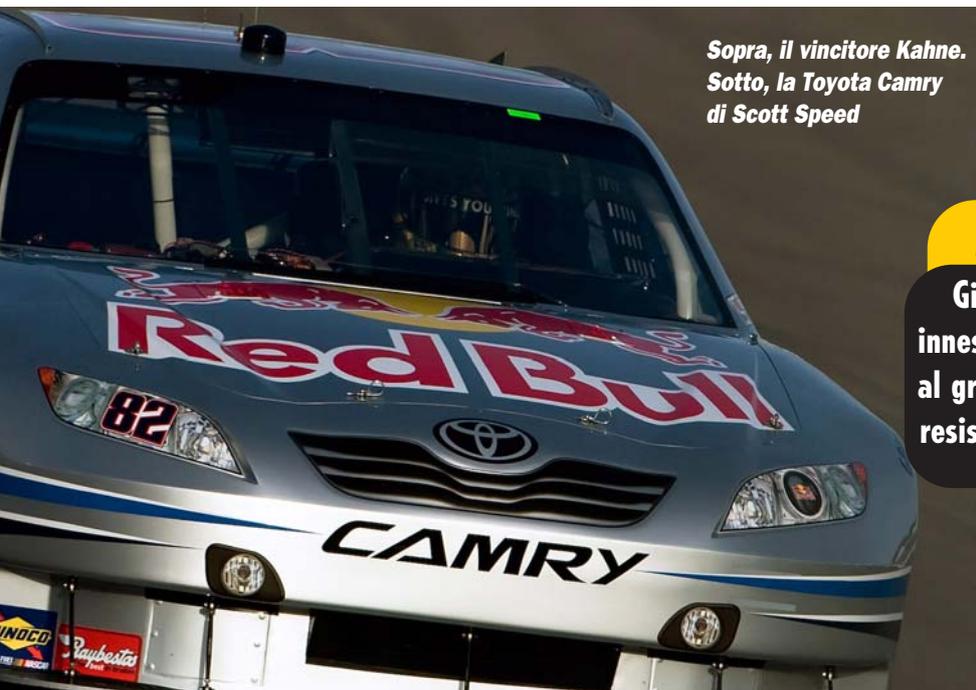
estrazione dirt-track, Kahne ha riportato il nome Petty alla vittoria a quasi dieci anni dall'affermazione di John Andretti a Martinsville 99. Dietro a Stewart ha concluso Marcos Ambrose, bravo a recuperare dopo la rottura del motore delle libere e conseguente retrocessione al fondo della griglia, mentre Jimmie Johnson e Denny Hamlin hanno completato la top-5 davanti a Juan Pablo Montoya. Il colombiano, accontentatosi del piazzamento in ottica campionato, ha agganciato la zona Chase For The Cup dei primi 12 in classifica. Bene anche Clint Bowyer ed AJ

Allmendinger, mentre Jeff Gordon, come Johnson, ha pagato lo scotto di una penalità per un errore in pit-lane. Ottima la gara di Max Papis che, partito oltre la trentesima posizione, ha compiuto un gran recupero fino alla top-10, prima di essere coinvolto in una toccata che l'ha costretto a perdere un paio di posizioni. Difficile invece la giornata dei vari Ron Fellows, Robby Gordon e Scott Speed, originariamente attesi come outsider, così come per Kyle Busch, coinvolto in una toccata con Sam Hornish e Mark Martin, a sua volta rallentato da un contatto.





is sfiora la top-10



*Sopra, il vincitore Kahne.
Sotto, la Toyota Camry
di Scott Speed*

L'ordine di arrivo, domenica 21 giugno 2009

- 1 - Kasey Kahne (Dodge) - RPM - 113
- 2 - Tony Stewart (Chevrolet) - Roush - 113
- 3 - Marcos Ambrose (Toyota) - Waltrip JTG - 113
- 4 - Jimmie Johnson (Chevrolet) - Hendrick - 113
- 5 - Denny Hamlin (Toyota) - Gibbs - 113
- 6 - Juan Montoya (Chevrolet) - DEI/Ganassi - 113
- 7 - A.J. Allmendinger (Dodge) - RPM - 113
- 8 - Clint Bowyer (Chevrolet) - Childress - 113
- 9 - Jeff Gordon (Chevrolet) - Hendrick - 113
- 10 - Elliott Sadler (Dodge) - RPM - 113
- 11 - Patrick Carpentier (Toyota) - Waltrip - 113
- 12 - Max Papis (Toyota) - Germain - 113
- 13 - Carl Edwards (Ford) - Roush - 113
- 14 - Jamie McMurray (Ford) - Roush - 113
- 15 - Kurt Busch (Dodge) - Penske Racing - 113
- 16 - Brian Vickers (Toyota) - Red Bull - 113
- 17 - Ryan Newman (Chevrolet) - Stewart/Haas - 113
- 18 - Matt Kenseth (Ford) - Roush - 113
- 19 - Joey Logano (Toyota) - Gibbs - 113
- 20 - Bobby Labonte (Ford) - HOF - 113
- 21 - Paul Menard (Ford) - Yates - 113
- 22 - Kyle Busch (Toyota) - Gibbs - 113
- 23 - Casey Mears (Chevrolet) - Childress - 113
- 24 - Boris Said (Ford) - Carter/Simo - 113
- 25 - Martin Truex Jr. (Chevrolet) - DEI/Ganassi - 113
- 26 - Dale Earnhardt Jr. (Chevrolet) - Hendrick - 113
- 27 - Ron Fellows (Chevrolet) - Phoenix - 113
- 28 - Greg Biffle (Ford) - Roush - 113
- 29 - Kevin Harvick (Chevrolet) - Childress - 113
- 30 - John Andretti (Chevrolet) - Front Row - 113
- 31 - David Reutimann (Toyota) - Waltrip - 113
- 32 - David Gilliland (Chevrolet) - TRG - 113
- 33 - David Ragan (Ford) - Roush - 113
- 34 - Jeff Burton (Chevrolet) - Childress - 113
- 35 - Mark Martin (Chevrolet) - Hendrick - 113
- 36 - Robby Gordon (Toyota) - Gordon - 113
- 37 - Scott Speed (Toyota) - Nemco - 112
- 38 - Sam Hornish Jr. (Dodge) - Penske - 106
- 39 - David Stremme (Dodge) - Penske - 101
- 40 - Reed Sorenson (Dodge) - RPM - 99
- 41 - Brandon Ash (Dodge) - Ash - 94
- 42 - Dave Blaney (Toyota) - Prism - 3
- 43 - P.J. Jones (Toyota) - Gordon - 2

La classifica

1. Stewart 2364; 2. Gordon 2280; 3. Johnson 2207; 4. Kurt Busch 2084; 5. Edwards 2051; 6. Newman 2046; 7. Hamlin 2009; 8. Biffle 1992; 9. Kyle Busch 1962; 10. Kenseth 1957; 11. Martin 1926; 12. Montoya 1917.

MOMENTO CLOU

Giro 108: un testacoda di Scott Speed innesca una fase di safety-car che porteranno al green-white checkered. Kahne incredibilmente resiste e centra la vittoria

La Corvette si tuffa in piscina

Leopoldo Canetoli

“Forse potevamo anche vincere”, dice sconsolato Andrea Bertolini in aereo di ritorno dalla Germania. “Se fossi entrato un giro prima a cambiare le gomme, mettendo quelle da bagnato... Ma non mi fidavo molto, non le avevamo mai provate. Certo, l’acqua non ci ha favoriti con tutto quel peso. Se non avessimo corso sul bagnato, anche se con un motore che ha ora una potenza minore rispetto alla concorrenza, avremmo potuto fare una gran gara. Abbiamo un bilanciamento e una consistenza che gli altri non hanno ancora”. Così mentre Bertolini rimugina, Mike Hezemans e Antony Kumpen, al volante di una Corvette, si sono aggiudicati la terza prova del FIA GT corsa per metà sotto una pioggia battente. Ottimo comunque il

risultato delle Maserati MC12: seconda quella di Bertolini e Bartels (nonostante una zavorra di 95 kg) e terza la gemella di Ramos e Muller. E con questo risultato Bertolini-Bartels rafforzano la loro posizione di leader di classifica con 23 punti.

“In queste gare non si possono prendere rischi, per puntare al campionato bisogna marcare sempre punti, volta per volta...va bene, va bene così, siamo ancora in testa alla classifica, la stagione sarà lunga”, confida ancora Bertolini. “Non posso che essere soddisfatto - ha aggiunto Michael Bartels - ancora due Vitaphone sul podio e in terra di Germania, a casa nostra. E anche Spa è terra Vitaphone... ci andremo con tre Maserati per fare il massimo per il titolo”.

segue a pag 58 ▶

*La C6-R dei vincitori
Hezemans-Kumpen
nel diluvio di Oschersleben*



E' stata una gara difficile, corsa in una specie di "piscina" dove l'aquaplaning l'ha fatta da padrone per tutti i concorrenti. Testacoda e uscite di strada più o meno per tutti, e solo i più fortunati sono riusciti a rimanere in pista. Un po' di confusione alla via, con la Maserati di Muller finita scomodamente a sandwich tra la Corvette di Maassen e la Saleen di Wendlinger. Ma Muller è stato bravo a risalire, ha ottenuto il giro più veloce prima di lasciare la sua Maserati nelle mani di Ramos.

Bartels, nella gara di casa, è stato altrettanto abile, almeno quanto Bertolini. E considerando che avevano una zavorra considerevole, salire ancora sul podio è stata una gran cosa. Certo, Hezemans è stato più abile nell'approfittare del caos della partenza, e con una Corvette che ha avuto restrittori più generosi (nel diluvio ha consumato meno benzina), è stato in grado di fare due stint lunghi da 34 giri e fermarsi solo a otto giri dalla fine per il cambio pilota. E' stata una corsa a eliminazione, non si sono contati i testacoda e gli insabbiamenti. E l'abbondante pioggia ha un poco rimescolato le carte, se pensiamo per esempio che certe vetture, come le Ford GT della Matech, che di solito si battono con le GT2, in Germania sono arrivate entrambe nelle posizioni di rincalzo, dimostrando almeno che il telaio è in grado di fornire una ottima trazione anche se la potenza non è ancora a livelli eccelsi.

Nella classe GT2, mai in discussione il successo della Ferrari 430 della coppia Bruni-Vilander, che salgono al secondo posto della classifica di campionato alle spalle della Porsche di Collard-Westbrook ferma per incidente. Collard ha sprecato la giornata, e molti punti in un contatto che poteva evitare con Ruberti. Raggiunger è stato veloce sull'asciutto cedendo poi la sua Porsche al povero Lucchini che si è sorbita proprio l'inizio del diluvio. E bisogna dire che da generoso gentleman se l'è cavata molto bene. Certo che le Porsche, sempre favorite sul bagnato, hanno sprecato una occasione grandiosa, con tanti piloti ufficiali schierati per cercare di portare via punti alla Ferrari di Bruni. Ci è sembrata inutile la grande rincorsa di un campione come Bergmeister che, partito in ultima fila ha risalito tutti sul bagnato con acrobazie da cinema, ma il finale, anche per lui, è stato in sabbia...





L'ordine di arrivo, domenica 21 giugno 2009

- 1 - Hezemans-Kumpen (Corvette C6-R) - PK Carsport
71 giri 2.00'42"748
- 2 - Bertolini-Bartels (Maserati MC12) - Vitaphone - 9"207
- 3 - A.Muller-Ramos (Maserati MC12) - Vitaphone - 35"696
- 4 - Longin-Ruffier (Corvette C6-R) - SRT - 1'47"676
- 5 - Maassen-Biagi (Corvette C6-R) - Alphand - 1 giro
- 6 - Leinders-Kuppens (Ford GT) - Marc VSD - 1 giro
- 7 - Mutsch-Hennerici (Ford GT) - Matech - 1 giro
- 8 - Hines-Lemeret (Saleen S7-R) - Full Speed - 2 giri
- 9 - Bruni-Vilander (Ferrari 430) - AF Corse - 2 giri
- 10 - Holzer-Edwards (Porsche 997) - Prospeed - 2 giri
- 11 - Mucke-Makowiecki (Aston Martin Vantage) - Hexis - 2 giri
- 12 - Mullen-Niarchos (Ferrari 430) - CRS - 3 giri
- 13 - Ragginger-Lucchini (Porsche 997) - Brixia - 3 giri
- 14 - Krumm-Turner (Nissan GT-R) - Nissan - 3 giri
- 15 - Wendlinger-Sharp (Saleen S7-R) - K plus K - 4 giri

Il campionato

1. Bartels-Bertolini 26; 2. Hezemans-Kumpen 23; 3. X. Maassen 15;
4. A. Muller-Ramos, Longin-Ruffier 12.

**Confusione al via,
con la Maserati di Muller
finita scomodamente
a sandwich tra la Corvette
di Maassen e la Saleen
di Wendlinger.
Proprio il pilota austriaco,
sopra, sembra
spiegare l'accaduto**



La Ferrari di Bruni e Vilander

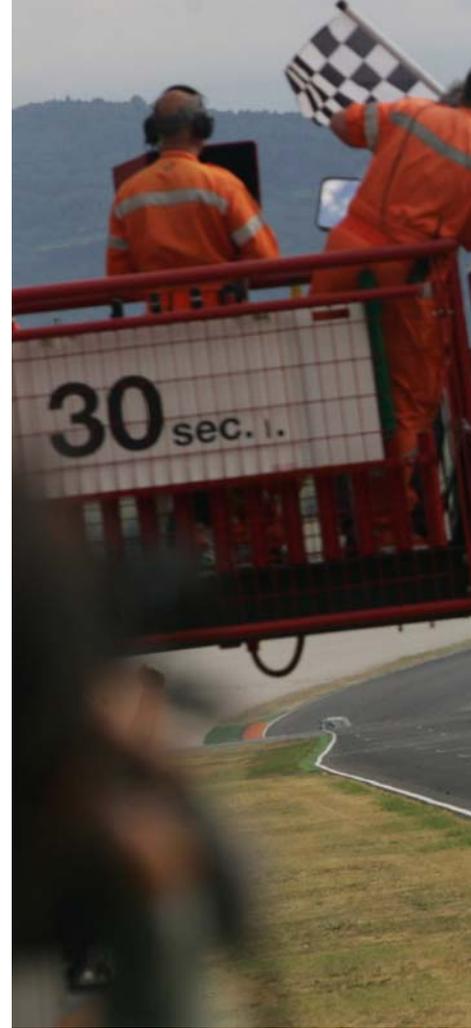
Perazzini-Cioci sono... Mega

E' una splendida doppietta quella ottenuta al Mugello da Perazzini-Cioci (Ferrari 430) nel Gran Turismo. Dopo la vittoria conquistata in gara-1, i portacolori della Megadrive si sono ripetuti in gara-2 al termine di ventidue giri molto combattuti a causa della pioggia che è cominciata a cadere nel finale. Sul traguardo Perazzini-Cioci hanno preceduto la Porsche 997 di Cruz Martins-Maassen (Autorlando) e la Lamborghini Gallardo di classe GT3 di Grassotto-Baso (Mik Corse). Questi ultimi nella loro classe hanno chiuso davanti a Capello-Sanna (Audi R8-Audi Sport Italia) e ai compagni di squadra Piccini-Geri.

Gara-1

E' stata una vittoria ampiamente meritata quella di Perazzini-Cioci, costruita nel primo stint dal giovane pilota romano e definita dopo i cambi pilota dal due volte campione italiano. Al via della gara il poleman Cioci non riusciva a difendere la prima posizione e Cressoni balzava al comando alla prima staccata. I due allungavano subito sugli inseguitori, tra cui Cerrai, Piccini, primo della GT3, Maassen e Grassotto. Nella GT Cup Lancellotti si portava subito in testa davanti a Villa e Bellini. Al terzo passaggio Maassen aveva la meglio su Piccini gettandosi all'inseguimento di Cerrai che riusciva a passare alla sesta tornata dopo un paio di duelli molto accesi. Il romano, al giro successivo, doveva soccombere anche a Piccini, De Lorenzi e Livio, prima di rientrare ai box per cambiare una gomma. Al comando, intanto, Cressoni e Cioci, separati da appena nove decimi, tenevano un'andatura piuttosto sostenuta mantenendo un vantaggio di oltre sedici secondi su Maassen. Quarto e primo della GT3 si confermava Piccini che precedeva il suo compagno di squadra Grassotto, De Lorenzi, Livio e Kemenater, mentre nella GT Cup era sempre Lancellotti a condurre su Villa e Bellini. Il sorpasso dei portacolori del team Megadrive arrivava ai cambi pilota, quando Perazzini riusciva a riprendere la gara davanti a Pavoni, mentre Mugelli, subentrato a Kemenater, saliva terzo precedendo Aguas, Cruz Martins e Bontempelli, leader della GT3 davanti a Sanna e Borghi. Al 22° giro arrivava il primo colpo di scena con Pavoni, bravo a tenere l'andatura di Perazzini, che

dechappava una gomma fermandosi poco dopo nel tentativo di raggiungere i box. A quel punto la vittoria non poteva più sfuggire a Perazzini, leader della gara con oltre ventisei secondi su Mugelli, mentre in terza posizione Aguas precedeva Cruz Martins, Bontempelli, ancora primo della GT3, e Cirò, risalito dalla 14^a posizione. Nella GT Cup Monforte, subentrato a Lancellotti, continuava la cavalcata vincente davanti a Di Fant e Baccani. Con le posizioni da podio già definite, la gara si trascinava fin sotto alla bandiera a scacchi con Perazzini che siglava una splendida vittoria su Mugelli ed Aguas. Quarto era Cruz Martins che concludeva davanti ad un ottimo Cirò, Bontempelli, primo della GT3, Caffi e Borghi, secondo della GT3, che nell'ultimo giro aveva la meglio su Sanna, attardato dal dechappamento della gomma posteriore sinistra. Nella GT Cup si confermava Monforte davanti a Di Fant e Baccani.



Testacoda di Valentino



L'arrivo vittorioso in gara 1 di Perazzini



La Ferrari di Garofano-Aguas

La Porsche GT3 di Cruz Martins-Maassen



L'ordine di arrivo di gara 1, sabato 20 giugno 2009

1. Perazzini-Cioci (Ferrari 430) 51'37.24; 2. Kemenater-Mugelli (Ferrari 430) 16.62; 3. Garofano-Aguas (Ferrari 430) 18.90; 4. Cruz Martins-Maassen (Porsche 997) 42.47; 5. Cerrai-Cirò (Ferrari 430) 1'29.78; 6. Livio-Bontempelli (Ferrari 430) 1'31.40; 7. Fratti-Caffi (Porsche 997) 1'39.94; 8. De Lorenzi-Borghi (Porsche 997) 1'47.66; 9. Earle-La Mazza (Ferrari 430) 1'50.09; 10. Capello-Sanna (Audi R8) 3'17.20

L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 21 giugno 2009

1. Perazzini-Cioci (Ferrari 430) 48'59.94; 2. Cruz Martins-Maassen (Porsche 997) 7.18; 3. Grassotto-Baso (Lamborghini Gallardo) 7.49; 4. Capello-Sanna (Audi R8) 9.01; 5. Piccini-Geri (Lamborghini Gallardo) 9.83; 6. Cerrai-Cirò (Ferrari 430) 20'97; 7. Garofano-Aguas (Ferrari 430) 23.26; 8. Cressoni-Pavoni (Ferrari 430) 26.30; 9. Fratti-Caffi (Porsche 997) 26.33; 10. Valentini-Moncada (Corvette) 35.06.

Il campionato GT2

1. Cruz Martins-Maassen 73 punti; 2. Cioci-Perazzini 57; 3. Mugelli, Kemenater, Garofano e Aguas 53

Il campionato GT3

1. Borghi-De Lorenzi 61 punti; 2. Livio-Bontempelli 57; 3. Capello-Sanna 55



L'Audi R8 di Capello-Sanna

Gara-2

I colpi di scena iniziavano già nel giro di lancio, quando le due 430 del Kessel Racing, quella di Earle-La Mazza e Bontempelli-Livio, si bloccavano per la rottura del semiassale. Al via, Aguas sfruttava al meglio la sua pole portandosi subito in testa davanti a Mugelli, Cirò e Cruz Martins, mentre Perazzini non partiva bene e sfilava ottavo precedendo Borghi, primo della GT3. L'ottimo avvio di Borghi, però, si interrompeva nel corso del secondo passaggio, quando il pilota della GDL si insabbiava lasciando il comando della classe GT3 a Sanna, che iniziava un bel duello con Moncada (Corvette-Scuderia 22). Nelle posizioni di testa, intanto, Cirò, alle spalle di Aguas e Mugelli, aveva il suo bel da fare per difendere la terza piazza dagli attacchi delle Porsche dell'Autorlando. Al terzo giro, però, il pilota cosentino doveva soccombere a Cruz Martins e successivamente a Caffi, inserendosi davanti a Castellaneta, Pavoni e Perazzini. Nella GT3 era il duello Sanna-Moncada a caratterizzare le fasi centrali della gara, mentre Bianco, più staccato, controllava un'ottima terza posizione di

classe. I cambi pilota non registravano significativi cambi di posizione, ma era la pioggia a movimentare la seconda parte di gara. Con Garofano al comando davanti a Cerrai, Kemenater, Maassen, Fratti e Cioci, faceva il suo ingresso la safety car e alcuni equipaggi ne approfittavano per effettuare il cambio gomme. All'uscita della safety car, con la pioggia che aumentava copiosamente, Garofano rientrava ai box per montare le gomme rain, lasciando Cerrai, Kemenater, Maassen e Cioci a lottare per la testa della gara. Nella GT2 Kemenater e Formilli Fendi si

insabbiavano abbandonando, rispettivamente, la seconda e la quinta posizione, mentre Cerrai arrivava lungo ad una staccata riuscendo però a ritornare in pista, lasciando a Maassen e Cioci la lotta per la testa della gara. Ma a salire in cattedra erano soprattutto gli equipaggi della classe GT3 che, sfruttando la pista bagnata, si portavano ben presto nelle posizioni da podio. Con Cioci che alla ventesima tornata prendeva il comando della gara scavalcando Maassen, era Capello a mettersi in evidenza sotto la pioggia salendo al terzo posto assoluto e primo della GT3 davanti a Grassotto e Piccini. L'ennesimo colpo di scena arrivava all'ultimo giro quando Grassotto, con la sua Gallardo più performante sulla pista bagnata rispetto all'Audi, riusciva a scavalcare Capello e portarsi in scia di Maassen. Sotto alla bandiera a scacchi Cioci andava a bissare il successo di gara-1 davanti a Maassen e Grassotto, primo della GT3, che concludeva davanti a Capello e Piccini, rispettivamente, secondi e terzi di classe. Sesto assoluto e terzo della classe GT2 chiudeva Cerrai precedendo Garofano, Cressoni, Fratti e Valentini, ottimo quarto della GT3.



Le Ferrari di Cioci e Cressoni in lotta

Il weekend perfetto di Ronnie Quintarelli

Prima vittoria stagionale nel Super GT giapponese di Ronnie Quintarelli e Hiro-nobu Yasuda sul circuito di Sepang, sede della quarta prova del campionato. Al volante della Nissan GT-R del team Hasemi, Quintarelli, già secondo in qualifica, si è trovato da solo in prima fila per noie tecniche occorse alla Nissan GT-R del poleman Satoshi Motoyama, costretto a partire dalla pit-lane. Quintarelli ha comodamente guadagnato la prima posizione mantenendola per i primi 30 giri, finché non ha ceduto il volante al suo compagno Yasuda. Il giapponese ha proseguito la marcia trionfale verso il successo. Per il team Hasemi si tratta della prima vittoria nel Super GT del 2009, per Quintarelli è invece il secondo successo in carriera nella categoria, per Yasuda è il primo trionfo. Secondo posto per la Honda Nsx di Kaneishi-Tsukakoshi che hanno vinto la lunga battaglia con Firman-Izawa e Ide-Hosokawa, giunti praticamente in volata. Quarto posto per De Oliveira-Ara che rimangono in testa al campionato.

Quintarelli ha dichiarato: "Ho pensato che avevamo qualche possibilità di vincere a Sepang prima di partire per la Malesia. Stiamo attraversando un buon periodo, tutti stiamo lavorando nella giusta direzione, la Michelin ci fornisce gomme eccezionali. Per Sepang io e il mio compagno Yasuda ci siamo preparati duramente per affrontare la forte umidità di questa località e per questo mi sento di dire che la vittoria è venuta naturale. Ogni cosa è stata accuratamente affrontata prima della gara. Quando ho visto che la Nissan in pole aveva dei problemi, mi sono concentrato esclusivamente su me stesso. In gara è tutto filato liscio, non ci sono stati inconvenienti nel doppiaggio delle GT300. C'è stato un momento che le gomme avevano perso aderenza, ma dopo il ventesimo giro la situazione è migliorata fino al pit-stop. Ho così potuto consegnare a Yasuda la macchina con un certo vantaggio, il rifornimento è stato perfetto, e il mio compagno ha fatto il resto perfettamente".



L'ordine di arrivo, domenica 21 giugno 2009

- 1 - Quintarelli-Yasuda (Nissan GT-R) - Hasemi
54 giri 1.52'02"010
- 2 - Kaneishi-Tsukakoshi (Honda Nsx) - Keihin - 11"494
- 3 - Firman-Izawa (Honda Nsx) - Team Aguri - 16"206
- 4 - Ide-Hosokawa (Honda Nsx) - Kunimitsu - 16"565
- 5 - De Oliveira-Ara (Nissan GT-R) - Kondo - 34"789
- 6 - Wakisaka-Lotterer (Lexus SC430) - Tom's - 35"115
- 7 - Matsuda-Philippe (Nissan GT-R) - Impul - 40"163
- 8 - Motoyama-Treluyer (Nissan GT-R) - Nismo - 40"397
- 9 - Ishiura-Oshima (Lexus SC430) - Kraft - 1'23"099
- 10 - Tachikawa-Lyons (Lexus SC430) - Cerumo - 2'01"676
- 11 - Duval-Nakayama (Honda Nsx) - Nakajima - 2'23"697
- 12 - Michigami-Kogure (Honda Nsx) - Dome - 1 giro
- 13 - Couto-Hirate (Lexus SC430) - Sard - 1 giro
- 14 - Ito-Wirdheim (Lexus SC430) - LeMans - 7 giri

Il campionato

1. De Oliveira-Ara 37; 2. Wakisaka-Lotterer 35; 3. Firman-Izawa 33; 4. Tachikawa-Lyons 28; 5. Kaneishi-Tsukakoshi 26; 6. Quintarelli-Yasuda 24; 7. Motoyama-Treluyer, Philippe-Matsuda 23.



La Nissan GT-R di Quintarelli-Yasuda vola in testa alla gara. In alto, il podio di Sepang

RAVAGLIA salva la BMW



E' inutile girarci attorno. Quando vince Alex Zanardi nel paddock è tutta un'altra storia. Le polemiche spariscono di colpo, i problemi si attenuano e tutti corrono sotto il podio ad inchinarsi ancora una volta verso chi ha vinto ben più che una gara. Ormai dovrebbe essere un'abitudine visto che siamo alla quarta vittoria del bolognese, ma a certe cose a dire il vero non ci si abitua mai. I successi di Alex sono speciali. Saranno anche parole intrise dalla retorica, ma chi le ha viste dal vivo sa cosa significa. L'emozione e la commozione che prendono tutti, nessuna televisione potrà mai trasmetterle, così come chi le vive dall'esterno non potrà mai capirle a fondo. Sono momenti speciali, che si ricordano, e che solo "Zanna" sa trasmettere. Con quel suo modo di fare e quel sorriso davvero contagioso. Ha vinto non appena se ne è presentata l'occasione dimostrando che a Brno non si passa se lui è in pista. Zanardi, ma non solo. E' tutto il team Italy-Spain di Roberto Ravaglia a gioire perché Sergio Hernandez ha portato un'altra vittoria nella seconda gara. Un successo nato dalla sua caparbia che ha premiato tutto il team che continua a mantenere un feeling particolare con questa pista fatta di saliscendi, e curve che privilegiano la trazione posteriore. Macchine perfette. La cornice ideale per una giornata da ricordare.

BMW. Il team Roal è l'unica nota positiva per chi veste i colori di Monaco di Baviera. Il resto è letteralmente da dimenticare. Farfus con il suo errore in gara uno ha praticamente rovinato la giornata a tutti. A se stesso, che poteva vincere, a Priaulx che poteva fare altrettanto, a Larini che sperava in piazzamento dopo una qualifica spettacolare, ad Huff che voleva risalire. Insomma, Farfus era in pole, aveva la possibilità di passare a condurre il campionato e invece ha perso punti da Yvan Muller. Un mezzo disastro, che potrebbe avere ripercussioni sul suo campionato perché un'occasione così difficilmente ricapiterà. A Monaco a questo punto farebbero bene ad adottare un più basso profilo, visto che quando si tratta di regolamenti urlano ai quattro venti e poi quando c'è l'occasione di vincere (e con facilità) ne combinano di tutti i colori facendosi deridere da mezzo paddock.

SEAT. A sorridere sotto i baffi è così la Seat. E' partita in difesa, Yvan Muller a detta di tutti doveva perdere la leadership, e gli altri non avrebbero potuto fare nulla su una pista che mangia le gomme delle trazioni anteriori. Invece il destino, che ha preso le sembianze di un pilota brasiliano, le ha fatto un regalo che i "gialli" hanno apprezzato moltissimo. Non sono arrivate vittorie, a Brno non si poteva contro la

corazzata Roal, ma piazzamenti e punti pesanti che hanno rifatto volare Yvan in campionato.

CHEVROLET. Per la Chevrolet giornata nera. Ma non gli si può imputare nulla. Larini era splendido quarto e con tutte le possibilità intatte di fare punti. Ma quando prima della curva iniziale hai già fuori due macchine e dopo un giro si ferma anche la terza, c'è poco da dire se non archiviare la giornata e pensare alla prossima gara.

PROTEAM. E' la squadra del giorno assieme alla Roal. Due vittorie negli Indipendenti e piazzamenti a punti assieme ai grandi della categoria. Non è la prima volta che accade, ma è bello sottolinearlo quando una squadra che non fa test arriva davanti a chi in inverno svolge più chilometri che in campionato. Ogni anno in Proteam fanno sacrifici e investono senza che nessuno glielo riconosca (leggi BMW) e allora loro si vendicano in pista. Come? Andando più forti pur con meno mezzi.

LADA. In teoria questa è stata l'ultima gara della 110. Siamo sinceri, non la rimpiangerà nessuno. A breve verrà svelata la Priora e il nuovo pilota. Inizia un ciclo inedito per i russi. Speriamo decisamente migliore di quello appena terminato.



Zanardiland

Dario Sala
Photo 4

Zanardiland! Ormai è ufficiale: il circuito di Brno è terra di Alessandro Zanardi che ancora una volta, in gara uno, ha vinto sfruttando il madornale errore al via di Farfus, poi sciorinando una guida perfetta che lo ha portato fino alla bandiera a scacchi. Sopravvissuto al crash del via, Alex si è accodato a Tarquini nel periodo di safety-car. Quando questa si è spostata, il bolognese della Roal ha aspettato solo due curve prima di infilare l'abruzzese e andarsene poi indisturbato. Cavalcata solitaria la sua, senza grossi pensieri almeno fino a quando Jorg Muller non si è fatto sotto nell'ultima tornata. Il distacco però, era ormai troppo e così per quello che è un vero e proprio eroe del motorsport è arrivata una vittoria stupenda festeggiata con quel solito vizio di baciare sulla bocca chi gli capita a tiro. Questa volta Aldo Preo e Roberto Ravaglia. Dietro di lui, Jorg Muller è arrivato secondo dopo essere scattato da dietro ed aver dovuto rallentare per il caos del via. Una volta trovato il suo ritmo, il tedesco ha macinato un sorpasso dietro l'altro fino ad un secondo posto che la

dice lunga sul suo potenziale. Jorg ha sfruttato bene il calo delle gomme delle trazioni anteriori in particolare delle Seat, che comunque può dirsi soddisfatta. Era prevista una disfatta per gli spagnoli, invece è arrivato un podio con il solito grande Tarquini, che dopo aver comandato per qualche chilometro ha dovuto alzare bandiera bianca di fronte alle prestazioni della BMW e al degrado delle sue gomme. Quarto Rydell e quinto un Hernandez finalmente in forma. Sesto posto per Monteiro che ha preceduto Porteiro ancora una volta vincitore fra gli Indipendenti con la macchina del Proteam. Lo spagnolo ha conquistato punti mondiali veri ancora una volta, valorizzando il solito grande lavoro fatto dalla

squadra toscana. Ottavo Yvan Muller alle prese con problemi di pneumatici. Un piazzamento che comunque significa partire in pole per gara due.

La vittoria di Zanardi e il secondo posto di Jorg Muller non nascondono comunque la delusione di casa BMW. Farfus in partenza ha cambiato traiettoria non accorgendosi che al suo fianco c'era Priaulx. Nello scontro il brasiliano ha così eliminato oltre all'inglese (poi rientrato in pista e autore del giro più veloce) anche Larini, Huff e Genè. Un bello strike, non c'è che dire, che gli ha precluso la possibilità di passare in testa al campionato visti i guai della Seat. Un'occasione persa di quelle che potrebbero non ripresentarsi più.



La gioia di Alex Zanardi a Brno



MOMENTO CLOU

In partenza il poleman Farfus si sposta verso sinistra non accorgendosi che c'è Priaulx. Nel contatto fra i due restano coinvolti anche le Chevrolet di Larini e Huff oltre a Genè. Per Tarquini e Zanardi è via libera. Zanna poi passerà l'abruzzese per la vittoria





**Sopra, il podio di gara 1.
Sotto, il momento del sorpasso
di Zanardi alla Seat di Tarquini**



L'ordine di arrivo di gara 1, domenica 21 giugno 2009

- 1 - Alessandro Zanardi (BMW 320si) - Roal - 11 giri
- 2 - Jorg Muller (BMW 320si) - Schnitzer - 1"848
- 3 - Gabriele Tarquini (Seat Leon Tdi) - Seat - 4"831
- 4 - Rickard Rydell (Seat Leon Tdi) - Seat - 5"105
- 5 - Sergio Hernandez (BMW 320si) - Roal - 5"303
- 6 - Tiago Monteiro (Seat Leon Tdi) - Seat - 7"250
- 7 - Felix Porteiro (BMW 320si) - Proteam - 7"847
- 8 - Yvan Muller (Seat Leon Tdi) - Seat - 9"915
- 9 - Tom Coronel (Seat Leon) - Sunred - 10"814
- 10 - Vito Postiglione (BMW 320si) - Proteam - 11"022
- 11 - Franz Engstler (BMW 320si) - Engstler - 12"916
- 12 - Tim Coronel (Seat Leon) - Sunred - 14"150
- 13 - Tom Boardman (Seat Leon) - Sunred - 17"692
- 14 - Jaap Van Lagen (Lada 110) - Lada - 20"200
- 15 - Kirill Ladygin (Lada 110) - Lada - 22"342
- 16 - Viktor Shapovalov (Lada 110) - Lada - 24"607
- 17 - Stefano D'Aste (BMW 320si) - Wiechers - 36"126

Giro più veloce: Andy Priaulx 2"10"622



Hernandez completa il t

di Dario Sala

Un trionfo BMW Team Italy-Spain o se preferite Roal Motorsport. La giornata di Brno si è conclusa così. Con la vittoria di Sergio Hernandez e il dominio totale della squadra condotta da Umberto Grano, Roberto Ravaglia e Aldo Preo. Una vittoria netta quella dello spagnolo, arrivata dopo alcune tornate passate a studiare Porteiro. Quando si è presentata, Sergio ha affiancato Felix sul rettilineo, il pilota del Proteam si difeso, ma alla curva successiva si è dovuto arrendere, lasciando passare anche due Seat. Per Hernandez è all'ora iniziata una corsa contro la distrazione perché nessuno è mai riuscito ad impensierirlo davvero. E' arrivata quindi una bandiera a scacchi salutata anche da Zanardi che, riti-

rato, all'ultimo passaggio gli ha addirittura esposto il cartello dai box. Una festa che ha coinvolto davvero tutta la squadra e che ha fugato i dubbi che ultimamente stavano nascendo nella testa di Hernandez. Bravi dunque i ragazzi della squadra italiana che non appena si è presentata l'occasione l'hanno presa al volo. Oltre all'Italy Spain chi gode è la Seat. Alla vigilia si pensava ad una Caporetto invece la giornata si è trasformata in un mezzo trionfo.

Yvan Muller temeva di perdere la testa del campionato, invece ora ha dieci punti di vantaggio grazie al bel secondo posto ottenuto davanti al compagno Monteiro. Quarta piazza per un fantastico Felix Porteiro. Partito in prima fila, Felix ha tenuto dietro Yvan Muller e per tre tornate ha comandato il gruppo con

autorità fino a che non ha dovuto cedere e accontentarsi della quarta piazza. E' comunque stata un'ottima giornata per il Proteam che porta a casa punti mondiali veri oltre alle due vittorie nel Trofeo Indipendenti. Giornata galvanizzata anche dai bei risultati ottenuti da Vito Postiglione, decimo. Quinto posto per Tarquini. La sua è stata una bella prestazione, ma è stata macchiata dal contatto nel quale ha eliminato Zanardi. Arrivato largo alla chicane, Tarquini è rientrato in traiettoria ed ha centrato Alex spedendolo fuori. Su di lui è partita un'investigazione che potrebbe togliergli la posizione. Sesto Rydell, settimo e ottavo Jorg Muller e Andy Priaulx. Il duo franco-inglese ha salvato in parte la giornata della BMW. Jorg si è fatto riconoscere per la tante botte date agli avversari e per aver osta-



È stato Alex Zanardi a mostrare il cartello della vittoria al compagno Sergio Hernandez

trionfo Roal

colato non poco Priaulx. Il quale da 18° è risalito fino all'8° posto. Su di lui c'è poco da dire. Poteva vincere due gare e per colpe altrui si è trovato con un solo punto in mano. Il campionato al momento vede ora Yvan Muller condurre con 10 punti di vantaggio su Tarquini. Farfus, ritirato, ha perso la seconda posizione.

MOMENTO CLOU

Al quinto giro la battaglia fra Priaulx e Jorg Muller ha toccato l'apice con i due piloti BMW a darsi battaglia sul rettilineo principale. Arrivati alla staccata, a furia di ostacolarsi si sono visti sorpassare da Tarquini e Rydell

L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 21 giugno 2009

- 1 - Sergio Hernandez (BMW 320si) - Roal - 10 giri
- 2 - Yvan Muller (Seat Leon Tdi) - Seat - 2"316
- 3 - Tiago Monteiro (Seat Leon Tdi) - Seat - 4"114
- 4 - Felix Porteiro (BMW 320si) - Proteam - 4"280
- 5 - Gabriele Tarquini (Seat Leon Tdi) - Seat - 7"232
- 6 - Rickard Rydell (Seat Leon Tdi) - Seat - 7"857
- 7 - Jorg Muller (BMW 320si) - Schnitzer - 8"092
- 8 - Andy Priaulx (BMW 320si) - RBM - 8"852
- 9 - Tom Coronel (Seat Leon Tdi) - Sunred - 10"369
- 10 - Vito Postiglione (BMW 320si) - Proteam - 10"551
- 11 - Jordi Genè (Seat Leon Tdi) - Seat - 12"501
- 12 - Robert Huff (Chevrolet Cruze) - RML - 16"026
- 13 - Nicola Larini (Chevrolet Cruze) - RML - 17"624
- 14 - Franz Engstler (BMW 320si) - Engstler - 18"456
- 15 - Stefano D'Aste (BMW 320si) - Wiechers - 19"352
- 16 - Tim Coronel (Seat Leon) - Sunred - 19"916
- 17 - Kirill Ladygin (Lada 110) - Lada - 29"476
- 18 - Jaap Van Lagen (Lada 110) - Lada - 30"483
- 19 - Tom Boardman (Seat Leon) - Sunred - 30"837
- 20 - Viktor Shapovalov (Lada 110) - Lada - 31"362
- 21 - Kristian Poulsen (BMW 320si) - Engstler - 42"121

Giro più veloce: Sergio Hernandez in 2"12"143

Il campionato

1. Yvan Muller 66 punti; 2. Tarquini 56; 3. Farfus 54; 4. J. Muller 41; 5. Rydell 38; 6. Priaulx 36; 7. Huff 32; 8. Hernandez 29; 9. Genè 24; 10. Monteiro 22; 11. Zanardi 21; 12. Larini e Menu 14; 14. Porteiro 10; 15. Engstler e Coronel 5; 17. Cayrolle 1



Il leader della classifica Yvan Muller





Colciago sin dalle prove

Dopo aver imposto il ritmo in qualifica, Roberto Colciago (Seat Leon TFSI 2.0 Turbo) domina con straordinaria autorità anche le due gare valevoli per il quarto round del Campionato Italiano Turismo Endurance. Nell'appuntamento che ha segnato il giro di boa stagionale l'alfiere di Seat Motorsport Italia si riporta in testa alla classifica dell'affascinante serie tricolore ACI-CSAI al termine di due gare dominate e che hanno visto grandi protagonisti anche Piero Necchi e Beppe Gabbiani (BMW M3 E92 4.0 - N Racing) e Andrea Bacci (BMW M3 E92 4.0 Autofficina Rally) sul podio di gara 1 e Nicola Bianchet (BMW M3 E46 3.2 - Duller Motorsport) e Paolo Meloni (BMW M3 E92 4.0 - W&D) su quello di gara 2 con il sammarine-

se, tra l'altro, al suo miglior risultato stagionale. L'ex capoclassifica Luca Cappellari (BMW M3 E92 3.2 - Duller Motorsport), guadagna un sesto ed un quarto posto nelle due gare dove un'altra coppia attesa tra i protagonisti, Federico Bonamico e Federico Bellini (BMW M3 E92 4.0 Duller Motorsport), sono settimi e sesti. Stefano Valli - "Jolly" (BMW 330 - Zerocinque Motorsport) e Walter Meloni (BMW M3 E46 3.0 - W&D Racing) nella classe 3.0 e Costantini-Cirò e Marco Cefis tra le Supercopa si dividono invece le vittorie delle rispettive classi. Con i risultati del Mugello Marsilio Canuti (Starteam) guadagna la leadership del Trofeo Leon con un punto di vantaggio su Trevisiol-Zucchi.

Andrea Bacci





Roberto Colciago



L'ordine di arrivo di gara 1, domenica 21 giugno 2009

1.Colciago (Seat Leon 2.0 Turbo TFSI – 24h 4.0), 24 giri 50'26.668; 2.Necchi-Gabbiani (BMW M3 E92 4.0 – 24h 4.0) 6.168; 3.Bacci (BMW M3 E92 4.0 – 24h 4.0) 7.343; 4.P.Meloni (BMW M3 E92 4.0 – 24h 4.0) 8.930; 5.Bianchet (BMW M3 E46 3.2 – 24h 4.0) 13.795; 6.Cappellari (BMW M3 E92 3.2 – 24h 4.0) 32.765; 7.Bonamico-Bellini (BMW M3 E92 4.0 – 24h 4.0) 36.467; 8.“Jolly”-Valli (BMW 330 E46 3.0 – 24h 3.0) 1'11.274; 9.W.Meloni (BMW 330 E46 3.0 – 24h 3.0) 1'16.403; 10.Albanese (Seat Leon Tdi – 24h D2.0) 1'24.411.
Giro più veloce: Colciago 1'58.648

L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 21 giugno 2009

1.Colciago (Seat Leon 2.0 Turbo TFSI – 24h 4.0), 24 giri 50'23.713; 2.Bianchet (BMW M3 E46 3.2 – 24h 4.0) 4.614; 3.P.Meloni (BMW M3 E92 4.0 – 24h 4.0) 4.910; 4.Cappellari (BMW M3 E92 3.2 – 24h 4.0) 8.895; 5.Bacci (BMW M3 E92 4.0 – 24h 4.0) 11.709; 6.Bonamico-Bellini (BMW M3 E92 4.0 – 24h 4.0) 33.290; 7.Ferrato-Marrese (BMW M3 E92 4.0 – 24h 4.0) 57.760; 8.Cremonesi-Belicchi (BMW M3 E46 3.2 – 24h 4.0) 1'01.143; 9.Conte-Zanin (BMW M3 E92 4.0 – 24h 4.0) 1'10.436; 10.W.Meloni (BMW 330 E46 3.0 – 24h 3.0) 1'22.084.
Giro più veloce: Colciago 1'59.496

CLASSIFICHE CAMPIONATO PRIMA DIVISIONE

1.Colciago 87; 2.Cappellari 75; 3.Bianchet 64; 4.Bonamico e Bellini 60.

LA BMW di Necchi e Gabbiani davanti a tutti



L'ultimatum di Quesnel: "Subito le Super2000 oppure via dal Mondiale!"

di Guido Rancati

"Sono responsabile di un'azienda e ho il dovere di dare un futuro a chi ci lavora". Olivier Quesnel va dritto al cuore del problema, senza tanti giri di parole. In visita di cortesia a Ypres, dove la filiale belga-lussemburghese della Peugeot ha montato una maxi-operazione coinvolgendo concessionari e clienti del Leone, il responsabile delle attività sportive dei due marchi del gruppo Psa fa notare che da Velizy è già uscita anche la settantaquattresima 207 Super2000. Ma accetta di parlare anche del mondiale che verrà. E non nasconde di essere preoccupato: "Da qualche tempo - dice - Max Mosley ha in mente solo la Formula 1, il resto è come se non esistesse". Capisce tutto, il manager francese. Ovviamente anche i problemi legati alla guerra fra FIA e FOTA. Ma non accetta che da mesi l'avvocato inglese e i suoi si disinteressino di tutto il resto.

"In inverno, d'accordo con i dirigenti della Ford, avevamo ottenuto che a partire dal campionato 2011 la serie iridata si sarebbe corsa con le Super2000 attuali

con qualche modifica estetica per renderle più aggressive. Pareva tutto deciso e, sia noi che gli inglesi, abbiamo iniziato a lavorare in questa direzione. Poi è venuta fuori la proposta della Fiat e della Volkswagen di mettere in cantiere un regolamento tecnico basato su auto a quattro ruote motrici mosse da un motore 1600 turbo: ci siamo incontrati di nuovo e abbiamo deciso di appoggiare l'idea, ma a quel punto è stata l'Audi a rimischiare la carte spingendo per il motore unico da due litri per tutte le corse di ordine e grado, dalla F.1 al rallycross. E a quel punto abbiamo detto di no".

Dall'impasse, non se n'è ancora usciti. Troppo occupati a mettere d'accordo quelli che vogliono continuare a spendere qualche centinaio di milioni di euro a stagione per offrire gran premi soporiferi in nome di un progresso tecnico che non porta a niente - per dire, a differenza delle monoposto della presunta serie-regina, le auto di tutti i giorni hanno sempre sospensioni vere e non necessitano di pneumatici a spalla alta come quarant'anni fa per assorbire le asperità di piste lisce come biliardi - e quelli che auspi-

cano budget meno folli, i federali hanno messo da parte tutto il resto. Quesnel non si fa illusioni: "Sarei sorpreso - ammette - che alla prossima riunione FIA si parlasse di rally". Ma ha deciso che la Citroen porti avanti la sua Super2000. A prescindere da cosa verrà o non verrà deciso nei mesi a venire: "Se il regolamento tecnico del mondiale ci converrà, ci saremo, in caso contrario ci dedicheremo ad altro. La mia prima preoccupazione è appunto garantire il posto di lavoro ai nostri tecnici e alle nostre maestranze".

Dall'altra parte della Manica, quelli del Grande Ovale Blu sono sulla stessa lunghezza d'onda. Dice Christian Lorieaux, il geniale progettista della M-Sport: "Non è un mistero che a Cockermouth stiamo lavorando alla realizzazione di una Fiesta Super2000 che metterà le ruote per terra al più tardi a settembre. E dovrà essere competitiva: per continuare a fare le corse, dobbiamo far cassa e l'unico modo è offrire ai potenziali clienti una vettura in grado di vincere".

La vita, insomma, continua. E continuerà, con o senza mondiale.





Meeke salta o

di Guido Rancati

Ecco: la musica è finita, gli amici se ne vanno... Il circo leva le tende e poco alla volta la piazza di Ypres si svuota. Anche i bistrot chiudono e a vagare sulla piazza del Mercato restano in pochi. Un'ultima birra e gli ultimi irriducibili prendono la via di casa. Portandosi dietro i ricordi di un fine settimana intenso come pochi, di una gara che ha regalato ai protagonisti dosi industriali di emozioni. Che con il terzo successo filato di Kris Meeke ha lasciato segni profondi sulla classifica dell'Intercontinental Rally Challenge.

"I numeri mi lasciano ancora qualche possibilità e ho il dovere di continuare a credere di poter conservare il titolo", dice Nicolas Vouilloz. Aggiunge senza troppa convinzione: "E' chiaro che per riuscirci,

d'ora in avanti non potrò più permettermi nessun passo falso". Già, posteggiando fuori dalla carreggiata la Peugeot, il francese ha esaurito i jolly a disposizione. Per alimentare le sue ultime speranze, deve ricominciare a vincere. E sperare in almeno un passo falso di Kris Meeke. Freddy Loix, è messo un po' meglio del suo compagno di squadra, ma si rende conto che anche per lui s'è fatta dura. Così parla più di quel che è stato che di quel che sarà. L'esperienza di venti e passa anni passati correndo in giro per il mondo gli ha insegnato a guardarsi intorno con un ragionevole distacco ed evita di piangere sul latte versato: "Non è andata come avevo sperato - dice - però mi sono divertito davvero tanto. Più dell'anno scorso quando, primo con un margine enorme, non potevo non pensare che potevo solo perdere...".

segue a pag 74



ogni ostacolo



Primo sulla terra del Brasile e di Madeira, uno scatenato Meeke si è aggiudicato anche una classica d'asfalto come la gara belga: per gli avversari è notte fonda

Il testa a testa con il nordirlandese l'ha esaltato e giustamente si assolve per l'errore che a quattro prove dalla fine lo ha costretto a rivedere in basso i suoi obiettivi nel rally di casa: "Capita, quando ci si batte sul filo dei secondi", osserva il fiammingo. Spiega: "Del resto, lo sapevo che non sarebbe stata una passeggiata. Anzi, alla vigilia ero convinto di dovermi battere con Kris e con Nicò, ma anche con Jan Kopecky e François Duval. E così sarebbe stato se per un motivo o per l'altro i due non si fossero fatti subito da parte".

Marc Van Dalen ascolta e approva. Poi fa sapere di non aver rischiato l'infarto quando il duello fra due dei suoi galletti s'era fatto intenso: "Sanno cosa fare ed ero ragionevolmente certo che tutti e due avrebbero riportato a casa le auto", fa il boss della Kronos. Prima di confermare che nessuno dei suoi sarà in Russia a luglio: "La stagione, per noi, riprenderà a Madeira, questione di budget".

La terra intorno a Viborg diventa per tanti la terra promessa. Per Juho Hanninen e Jan Kopecky, i due della Skoda che omai ha nel mirino la prima vittoria, per Giandomenico Basso e Anton Alen. "Bisogna buttarsi dietro le spalle questo fine settimana e guardare avanti", butta lì il Giando. Sforzandosi di continuare a credere in un rilancio. Sull'asfalto dove tre anni fa aveva vinto, il veneto è stato grande una volta ancora. Ma ha raccolto poco, solo i punti necessari a restare in corsa per l'Eurorally. La corona continentale non era il suo obiettivo principale, ora però lo è.



Giandomenico Basso



La sorpresa: Thierry Neuville



La delusione François Duval

Un secondo posto di gran valore per Jan Kopecky





Freddy Loix sotto gli "occhi" delle telecamere

L'ordine di arrivo, sabato 20 giugno 2009

1. Loeb-Elena (Citroen C4 Wrc) in 2.48'25"7
2. Sordo-Marti (Citroen C4 Wrc) a 1'27"9
3. Hirvonen-Lehtinen (Ford Focus Wrc) a 2'07"8
4. H. Solberg-Menkerud (Ford Focus Wrc) a 6'32"4
5. Atkinson-Prevot (Citroen C4 Wrc) a 6'02"1
6. Ogier-Grassia (Citroen C4 Wrc) a 10'44"0
7. Wilson-Martin (Ford Focus Wrc) a 11'23"8
8. Al Qassimi-Orr (Ford Focus Wrc) a 14'07"9
9. Boland-Morrissey (Subaru Impreza Wrc) a 15'23"4
10. Aava-Sikk (Ford Focus Wrc) a 15'35"4

Le classifiche di campionato

Piloti

1. Loeb 10; 2. Sordo 8; 3. Hirvonen 6; 4. H. Solberg 5;
5. Atkinson 4; 6. Ogier 3; 7. Wilson 2; 8. Al Qassimi 1.

Costruttori

1. Citroen 18; 2. Ford 8; 3. Stobart 8; 4. Citroen Junior Team 5.

Le pagelle di Rancati

10

Kris MEEKE

Consistente. In stato di grazia, centra il terzo successo di fila. E ipotoca la vittoria finale nella serie alternativa.

8

Freddy LOIX

Orgoglioso. L'idea sarebbe quella di centrare la sesta vittoria a Ypres e ci prova. Finché un errore neppure grave non lo obbliga a rinunciarvi.

8

Jan KOPECKY

Concreto. Un po' dietro ai due mattatori, ma non troppo. E quando eredita il secondo posto, lo difende alla stragrande.

8

Giandomenico BASSO

Valoroso. E' chiaro fin da subito che sta combattendo una battaglia persa. Ma non molla mai, rischia e non rosica solo perché si trova davanti una pietra portata in carreggiata da Hanninen.

7,5

Therry NEUVILLE

Illuminato. Al via, solo pochi sanno chi è. Ma qualche prova ad alti livelli gli basta per imporsi all'attenzione di tutti. E che sarà mai se poi esita e abbraccia un palo: a ventun anni - e al debutto con una vera macchina da corsa, l'errore fa parte del gioco.

6,5

Luca BETTI

Lucido. Ha in mente di raccogliere europunti pesanti e lo fa. Raccogliendo quando basta per archiviare definitivamente l'infelice trasferta turca.

6

Corrado FONTANA

Abbottonato. Per un po' duella con Betti per il secondo europosto. Poi fora, perde il giusto e decide che anche il terzo va bene.

6

Juho HANNINEN

Temerario. E' più terraiolo che asfaltista, ma si batte bene. Almeno fino all'ultima prova, quando mette una ruota dove non dovrebbe e lascia per strada manciate di secondi.

5

Bernd CASIER

Nebuloso. Non è che fossero in molti a immaginare che potesse essere protagonista, ma qualcosina di più era lecito aspettarsi. O no?

5

Guy WILKS

Defilato. C'è, ma coi se ne accorge solo quando stacca una ruota della debuttante (nell'Intercontinental Rally Challenge) Proton.

4

François DUVAL

Precipitoso. Pronti-via e va per campi. Una contro-performance che rischia di avere conseguenze pesanti per il vallone.

n.g.

Patrick SNJIERS

Rassegnato. La Polo vale quel poco che vale. E prima che lo appiedi, il veterano di mille battaglie non può fare miracoli.

n.g.

Alex BENGUÈ

Disarmato. Gli offrono il volante della Corsa e lo prende. Ma per quel po' che sta insieme, la Suoer2000 firmata dagli inglesi della MSD non gli consente di lasciare il segno.



Esordio difficile per Alex Benguè e la Opel Corsa

Andreucci come un leone





Paolo Andreucci ed Anna Andreussi su Peugeot 207 S2000 ufficiale, hanno vinto il 37° Rally di San Marino, quinta gara del Campionato Italiano Rally e seconda gara del Trofeo Rally Terra, serie organizzate da Aci Csaì. Il toscano ha dominato la gara, come dimostrano le 10 vittorie sulle 10 speciali in programma, rimanendo al comando dal primo all'ultimo chilometro. Alle sue spalle ha chiuso Luca Rossetti, in coppia Matteo Chiarcossi, su una Abarth Grande Punto S.2000 a 1'10"8. Il friulano ha ben presto capito che contro il pilota della Peugeot non c'era, almeno su queste strade, niente da fare ed ha quindi condotto una gara veloce, ma evitando di prendere inutili rischi. La lotta per la terza posizione è stata invece molto accesa e ha visto protagonisti Emanuele Dati, Denis Colombini, Peugeot 207 Super 2000, Mauro Trentin, Peugeot 207 Super 2000,

Renato Travaglia, Mitsubishi Lancer Evo IX e Daniele Ceccoli anche lui con una Mitsubishi Lancer Evo IX. I quattro hanno terminato nell'ordine, divisi alla fine da soli 15". Non soddisfacente invece in chiave campionato, il sesto posto di Renato Travaglia. Il trentino, pur rimanendo al comando del tricolore, vede il suo vantaggio assottigliarsi a vantaggio di Andreucci, ormai a soli 3 punti. Sfortuna per Toni Gardemeister, terzo ad una prova dal termine con la sua Impreza, rallentato da una foratura sull'ultimo tratto cronometrato. Gara tormentata invece per Umberto Scandola che deve a due forature gran parte del distacco e soprattutto il fatto di essere calato in ottava posizione. Particolarmente incisivo il suo finale di gara fatto da ottime prestazioni cronometriche. Gare anonime per Simone Campedelli, Mitsubishi Lancer Evo IX, forse troppo condizionata dalle ultime negative gare, e

per Tobia Cavallini, non in grado per tutta la corsa di mostrare le sue buone qualità. Nella Subaru Cup ha vinto Alex Bruschetta davanti al finlandese Teemu Arminen ed al toscano Gavino Carta. La gara ha purtroppo perso quasi subito due possibili protagonisti. Il primo ad abbandonare la compagnia è stato Piero Longhi che, con la sua Skoda Fabia S 2000 non è riuscito nemmeno ad entrare nella seconda prova per un problema alla pompa della benzina. In pratica subito dopo, un errore di Navarra, con capottamento dopo 500 metri di prova, ha eliminato dalla corsa la Subaru di punta. L'agonia della Impreza del cesenate è durata fino al successivo parco assistenza, ma, nonostante qualche buon tempo, che non ha fatto che accrescere il rammarico degli uomini della casa delle Pleiadi, Navarra si è dovuto arrendere per evitare danni maggiori alla vettura.

L'ordine di arrivo, sabato 20 giugno 2009

1. Andreucci-Andreussi (Peugeot 207 S2000) in 1.52'56"9
2. Rossetti-Chiarcossi (Abarth Grande Punto) a 1'10"8
3. Dati-Rocco (Abarth Grande Punto) a 2'30"5
4. Colombini-Bizocchi (Peugeot 207 Super 2000) a 2'59"6
5. Trentin-Zanella (Peugeot 207 Super 2000) a 3'01"8
6. Travaglia-Granai (Mitsubishi Lancer Evo IX) a 3'14"5
7. Ceccoli-Biondi (Mitsubishi Lancer Evo IX) a 3'14"6
8. Scandola-D'Amore (Abarth Grande Punto) a 3'27"4

Classifica del Campionato Italiano

Piloti

1. Travaglia, punti 31 ; 2. Andreucci 28; 3. Rossetti 26 ; 4. Cavallini 14; 4. Michelinì 12 , 5. Basso e Trentin p. 10.

Costruttori

1. Peugeot p. 71; 2. Abarth p. 68; 3. Mitsubishi p. 13; 4. Subaru, p. 6.

Trofeo Indipendenti

1. Trentin e Dati p. 18 ; 2. Ceccoli, p. 15; 3. Cavallini p. 10; 4. Michelinì , Colombini e Campedelli p. 8; 7. Signor p. 7.

Gruppo N

1. Ceccoli 24 p. ; 2. Navarra 20 p.; 3. Campedelli 14

Classifica piloti Trofeo Rally Terra

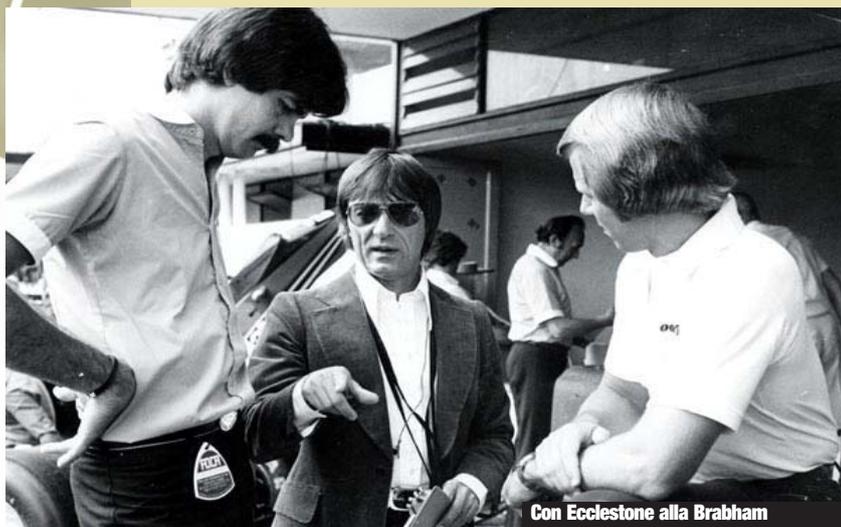
1. Andreucci 20 punti; 2. Rossetti 16; 3. Trentin 9 ; 4. Dati 8; 5. Travaglia 7; 6. Navarra 6.

Ruote nel



Gordon Murray

The Genius



Con Ecclestone alla Brabham



Riccardo Patrese a Monte-Carlo

di Carlo Baffi

S'è affermato nella seconda metà degli anni '70, quando in F.1 spadroneggiava la creatività degli ingegneri. L'anno subito ribattezzato "The Genius", nonostante che di genio ce ne fosse già uno, Colin Chapman, il mitico patron della Lotus. Gordon Murray, sudafricano, nato il 18 giugno del 1946, mostra sin da giovane la passione per i motori, forse trasmessagli dal padre meccanico. Diplomatosi in ingegneria meccanica al College di Durban, disputa qualche corsa tra il '66 ed il '67, ma poi opta per il tecnografo ed emigra in Inghilterra, patria del motorsport. Qui lavora dapprima come progettista missilistico presso la Hawker Siddeley, poi approda alla Brabham, come collaboratore di Ron Tauranac. Con l'acquisto della scuderia da parte di Bernie Ecclestone, Murray diviene direttore tecnico e dal 1973 ha modo di cominciare a sfornare i suoi modelli innovativi. Dalla BT44 con telaio a sezione triangola-

tempo



re e le testate del Ford-Cosworth inclinate di 45°, protagonista di tre vittorie con Reutemann. Alla BT46, nota per aver montato il "ventilatore" nel vittorioso GP di Svezia del '78. Una soluzione fonte di polemiche. Morale, il successo di Lauda non si tocca, la ventola invece viene vietata, adducendo motivi di sicurezza. Ma l'eccentrico ingegnere, che arriva in circuito in moto, indossando sandali e t-shirt colorite e ascoltando in cuffia musica rock, ha in serbo nuovi colpi. Si aggiunga l'ottimo feeling con Piquet, giovane talento brasiliano ed il cerchio si chiude. Il titolo sfiorato nel 1980 è solo il preludio a quello vinto l'anno dopo con la BT49. Malgrado

le minigonne siano bandite, Murray escogita un sistema di cric pneumatici, che tengono la vettura alzata (6 cm previsti dal regolamento) quando è ai box; mentre una volta in azione l'abbassano fino a sfiorare la pista. Se nel 1982 i risultati non sono eclatanti, "il genio" lascia ugualmente la sua impronta. Nel GP di Francia inventa il pit-stop, al fine di permettere a Piquet e Patrese di correre leggeri e con gomme nuove. Il 1983 saluta il 2° titolo iridato con Piquet, che trionfa sull'innovativa BT52. Una monoposto dalla linea a freccia, con sospensioni anteriori e posteriori separate dal corpo centrale, che sfrutta a pieno la potenza del 4 cilindri turbo

BMW. Per riscattare il biennio '84-'85 sottotono, Murray progetta una vettura estrema, la "sogliola". La BT55 gommata Pirelli, è molto bassa, col 4 cilindri BMW inclinato di 72° sul lato sinistro, per abbassare il baricentro a vantaggio dell'aerodinamica. Un progetto tanto rivoluzionario, quanto deludente e rischioso. A farne le spese sarà De Angelis, che in una sessione di prove a Le Castellet perde la vita in un tragico incidente. Un evento che sconvolge Murray e che segna la sua carriera. Lasciata una Brabham, in cui Ecclestone è sempre più interessato alla gestione del Circus, Murray approda alla McLaren come supervisore dei tecnici Oatley e Nichols. Ha comun-

que modo di trasferire la filosofia della BT55 sulle vetture di Senna e Prost che dominano nel 1988. Ma la sua avventura in McLaren, tocca il suo apice nella realizzazione della GTR F1, una gran turismo concepita col posto di guida centrale e spinta da un V12 BMW da 6 litri. Un progetto che si rivela vincente sin da subito, imponendosi al suo esordio nella 24 ore di Le Mans del '95. Lasciata la factory di Dennis nel 2004, Murray torna alla ribalta di recente con una nuova sfida. Si tratta di una rivoluzionaria city-car da 6.000 euro, molto leggera e più corta di una Smart, progettata da un pool di tecnici, facenti capo alla neonata Gordon Murray Design.

Mostrisi nasce e si diventa



BMW X5 e X6 in versione M

di Marco Marelli

Cerchi da 20 pollici, minigonne e spoiler in abbondanza, quattro scarichi posteriori ma soprattutto sotto il cofano cinquecentocinquantacinque cavalli: questa la potenza del motore biturbo appositamente sviluppato dal reparto Motorsport.

Un propulsore di 4,4 litri a otto cilindri con iniezione diretta e due turbo che ha potenze degne di un dodici cilindri. Effetto del concetto downsizing: offrire stesse o migliori performance con motori più compatti. Per ridurre i consumi e le emissioni, perché oggi più che mai anche delle super sportive super esagerate devono rispettare l'ambiente.

Cambio a sei marce con funzione efficiency, recupero dell'energia in fase di frenata, omologazione antinquinamento euro 5, entrambe le versioni Motorsport raggiungono in 4,7 secondi i 100 km/h e con il kit M Driver la velocità non sarà più autolimitata a 250 km/h bensì a 275!

Sogni per tanti ma realtà per pochissimi, vanno guardate soprattutto come un laboratorio tecnologico in quanto molte soluzioni ricadranno a breve su modelli più popolari. Un esempio? La sofisticatissima sovralimentazione del motore che permette di avere tutta la coppia a soli 1500 giri ma soprattutto tempi di risposta sull'acceleratore davvero rapidissimi

senza tra l'altro accusare turbo lag. BMW X5 e BMW X6 M hanno nel mirino sia la Porsche Cayenne Turbo sia la Mercedes ML AMG. Rispetto a queste, le BMW sono nettamente superiori sia per lo schema sospensivo molto più raffinato sia per la catena cinematica cioè per trasmissione e motore. La Porsche ad esempio non ha un quadrilatero alto come la BMW pertanto è molto meno rapida e reattiva nell'inserimento in curva; la Mercedes ha un cambio derivato e non specifico.

In poche parole chi cerca la SUV più performante sul mercato oggi deve guardare le vetrine delle concessionarie BMW.



Sotto il vestito... Audi

di Marco Marelli

La linea non è poi molto diversa. La meccanica è proprio tutta uguale. La Seat Exeo ST altro non è che l'Audi A4, generazione precedente. Non per questo bisogna però guardarla con stizza. Le sue sospensioni, ad esempio, ancora modernissime e, molto raffinate nella geometria, sono garanzia di una tenuta di strada ineguagliabile per molte rivali. I motori sono gli stessi dell'ultima generazione dell'Audi A4 quindi Euro 5 e tutti con ottimi rapporti cilindrata/potenza. Dentro la Exeo è raffinata, curata come un'Audi e d'altronde non poteva essere altrimenti. Certo, non c'è il fascino delle linee tirate dell'ultimo modello della Casa tedesca ma va ben sottolineato che chi guarda alla sostanza troverà pane per i suoi denti. La Seat Exeo St sconta paraurti maggiorati e un po' pesanti, fari grandi fin troppo e quindi non fa proprio girare la testa quando passa. Ma come si è ben sottolineato questa station wagon non verrà comprata per essere alla moda bensì per l'ottimo rapporto prezzo-contenuti. E il suo prezzo, a partire da 22 mila euro la dice lunga su quanto sia interessante. Diretta rivale di Renault Laguna, Toyota Avensis e Ford Mon-

deo, la Seat Exeo ST verrà offerta a partire dal prossimo settembre con due motori a benzina e due diesel. Il più piccolo benzina è il noto 1.6 da 102 cavalli, il più potente il 2 litri turbo iniezione diretta da 200 cavalli; i diesel sono entrambi due litri common rail ma con potenze diverse: 143 o 170 cavalli. Per tutte il cambio manuale è a sei marce. La 2 litri turbo benzina potrà essere anche automatica con cambio a variazione continua Multitronic. Al momento la Seat Exeo ST non è prevista con la trazione integrale ma mai dire mai. Ben costruita, la Exeo ST offre un sistema di controllo della manutenzione che dovrebbe garantire con un utilizzo attento dell'auto tagliandi a intervalli più lunghi mentre sul display al centro del cruscotto viene indicato il rapporto al cambio da usare per ottenere il maggiore risparmio di carburante possibile. Una finezza che ha debuttato sulle Audi ultima generazione e che tra pochi anni dovrebbero offrire tutte le automobili, secondo le ultime direttive della Comunità Europea. Valido è pure l'impianto audio sviluppato con Bose che prevede ben 10 altoparlanti e per quanto riguarda la sicurezza valgono per tutto una batteria di ben sette airbag.



Seat Exeo ST



Estetica

Lunga e un po' stretta assomiglia un po' alla Croma. I designer Seat potevano fare meglio oppure potevano intervenire meno che sarebbe stato meglio.

Interni

I sedili sono stati modificati: hanno una seduta lunga, nuove trame ma sono pur sempre comodi. Ottimi i materiali e alto il livello delle finiture.

Meccanica

Tutto è Audi e la tecnica di base non è assolutamente datata. La principale differenza con la nuova A4 è la posizione del motore un po' più arretrata sulla tedesca per aumentare il piacere di guida. Cosa questa per palati fini ma che poco cambia nella sostanza di tutti i giorni.

Prestazioni

I motori più potenti la fanno correre forte con consumi contenuti. Ovvio la scelta per chi percorre tanti chilometri all'anno: il diesel 170 cavalli. Rispetto alla A4 nuova generazione la Exeo è più leggera e compatta quindi a parità di motore va più forte e consuma meno.

Economia

Il costo non è proibitivo così le spese di gestione. Si ha tanto con poco. Rispetto a un'Audi costa tanto di meno ma la qualità è la stessa. Il problema vero sarà la rivendita: si svaluterà molto ma ciò deve poco importare se la si terrà a lungo. Non è insomma un'automobile da acquistare con la voglia di cambiarla l'anno dopo.



Renault Scenic X-Mod



di Marco Marelli

Dal prossimo 19 settembre in tutte le concessionarie Renault arriveranno due nuovi prodotti: Scenic X-Mod e Megane Sportour. La Scenic X-Mod ha cinque posti e verrà proposta a partire da 19.500 euro con il motore 1.6 benzina e una dotazione che poco concede al futile; la Megane station wagon dovrebbe costare 1500 euro in più rispetto alla berlina da cui deriva a parità di motore e allestimento. La Scenic X-Mod è senza dubbio quella più

interessante perché lo stile della Megane station wagon convince poco sia per gruppi ottici troppo grandi e lavorati sia per le linee tutt'altro che emozionanti della carrozzeria. La Scenic X-Mod è invece sicuramente più stimolante nello stile anche se appare più una evoluzione che una rivoluzione e guardando sotto la pelle si notano tanti affinamenti ma nessuna novità di rilievo. Semplice lo schema delle sospensioni, nessun cambio a doppia frizione... nessun assistente automatico di parcheggio come ad esempio offre la Touran. Gui-

dare quindi la Scenic X-Mod 1.5 turbodiesel common rail da 110 cavalli non riserva particolari sorprese rispetto al modello che va a sostituire e non suscita quelle emozioni ad esempio che si ritrovano sulla Picasso che ha pure un parabrezza panoramico assolutamente innovativo. Al volante della Megane station wagon con il nuovo motore 2 litri turbodiesel da 160 cavalli invece ci si scontra con il cambio manuale molto duro quando si sta per inserire la marcia tanto che viene da desiderare il cambio automatico. Avendo



Renault Megane Sportour



entrambe meccanica comune non vi sono grandi differenze di comportamento se non quelle naturali dovute alla differente altezza soprattutto nei rapidi cambi di direzione: la Scenic è meno stabile e reattiva ai comandi rispetto alla station wagon. La Scenic X-Mod potrà essere scelta con tre allestimenti diversi, due motori a benzina, un GPL e tre diesel. La gamma motori è così composta: 1.6 benzina 110 cavalli, 1.6 GPL, 1.4 turbo benzina 130 cavalli; 1.5 DCI 105 cavalli (è omologato Euro 4 e non ha il filtro antiparticolato ma pren-

de gli incentivi alla rottamazione per il valore di CO2 pari a 130 g/km), 1.5 DCI 110 cavalli con filtro antiparticolato, 2.0 DCI 160 cavalli e 2.0 DCI 150 cavalli solo in abbinamento con cambio automatico. La versione che dovrebbe conquistare maggiormente i favori del pubblico dovrebbe essere la Diesel 1.5 da 110 cavalli con filtro antiparticolato. Questa versione in allestimento Dynamique e cerchi in lega da 17 pollici costa 22.750 euro. Rispetto alla Scenic che va in pensione la nuova X-Mod è più lunga e di questo incremento di

dimensioni ne ha tratto grande beneficio lo spazio per i passeggeri posteriori e il bagagliaio. Mettendola a confronto con le rivali, Citroen C4 Picasso, VW Touran, Ford C-Max... la Scenic X-Mod dove appare vincente è solo nelle escursioni dei sedili anteriori che permettono a qualsiasi taglia di trovare la posizione più soddisfacente e che regolabili anche in altezza sempre con grandi escursioni permettono di adottare sia una postura da auto sportiva sia da vera monovolume, quindi molto rialzata, a tutto vantaggio della visibilità.

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
Lamborghini Super Trofeo 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
European 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
 Lamborghini Super Trofeo 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
 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
 Lamborghini Super Trofeo 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
 FIA GT a Budapest
 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
Lamborghini Super Trofeo 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
Lamborghini Super Trofeo 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



Ipse dixit

Il mio matrimonio è finito per colpa della Formula 1. Ora non voglio assolutamente lasciare che tutto si disintegri a causa di qualcosa che, alla fine, non è nulla di importante”

Bernie Ecclestone

“Se qualcosa inizia a rompersi, tutti inizieranno a portare in tribunale tutti e non ci saranno altri campionati. Non ci sarà più nulla. Tutto finirà in un disastro totale. Tutti spenderanno capitali in avvocati senza il minimo risultato”

Bernie Ecclestone
“Questo è esattamente quello che sognavo dopo aver visto correre qui Mansell. Fatico a crederci, e un po’ mi dispiace di non essere inglese!”

Sebastian Vettel

“Sono stato al limite per tutta la gara”
Lewis Hamilton

«Mi sento quasi come se avessi vinto io»
Felipe Massa

“Il modo in cui la FIA è gestita è del tutto contraria all’importanza della

F.1. Mosley ha definito i team FOTA come degli scemotti. Questo è l’uomo responsabile del più grosso investimento di capitali nel mondo dello sport, e dimostra così poco giudizio”.

Jackie Stewart





Jenson Button con la fidanzata Jessica

“Quello che sostiene Mosley, nella situazione in cui ci troviamo, non succederà. Noi abbiamo preso le nostre decisioni”.

Ross Brawn

“E’ questo il modo di governare uno sport? Non succederebbe mai a Wimbledon,

o nel golf”.

Jackie Stewart

“Mi ha assicurato che faremo una gran festa e si getterà in ginocchio ai miei piedi per chiedere la mia mano»

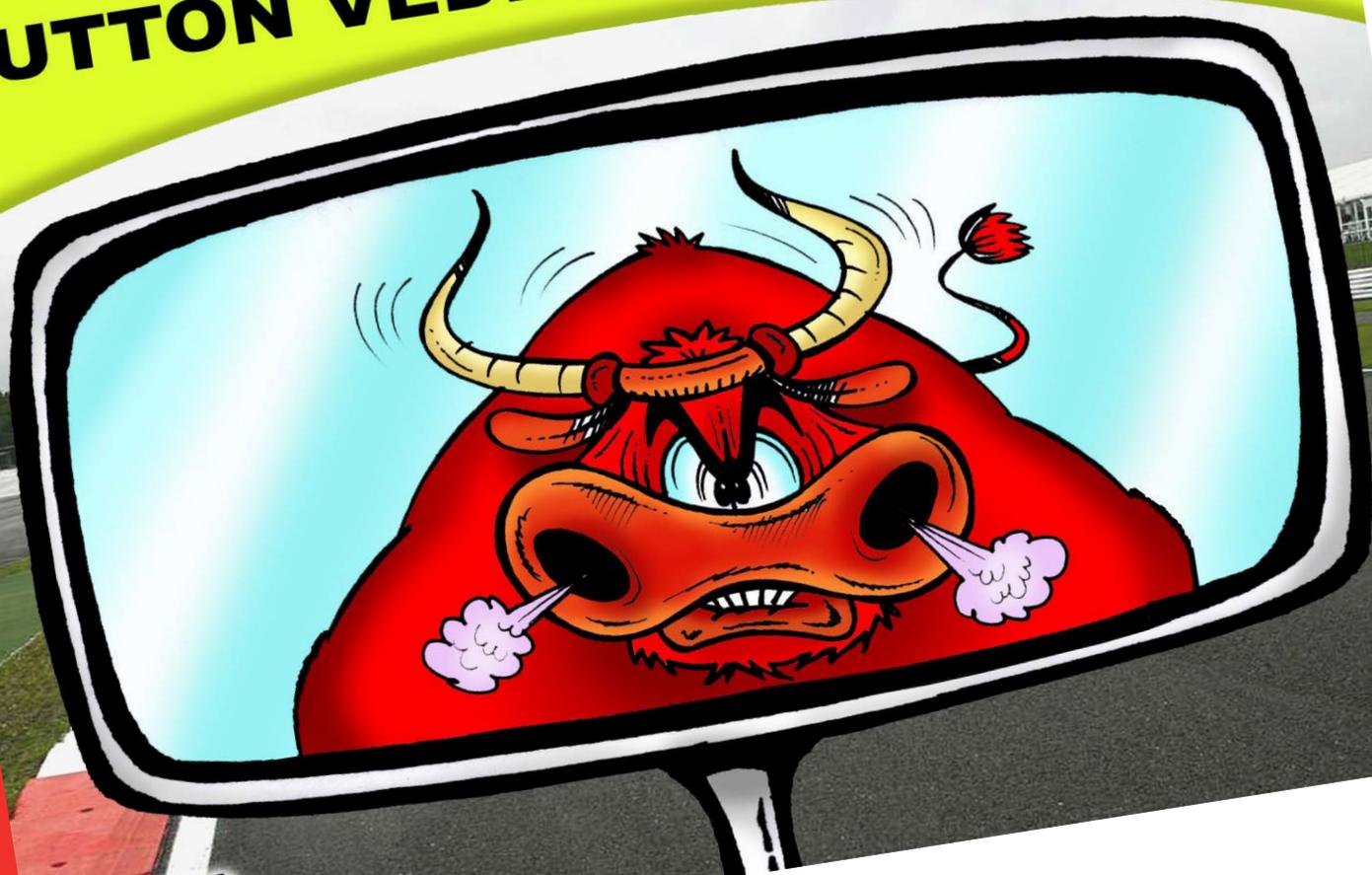
Jessica Michibata, fidanzata di Jenson Button

“Alla fine in queste cose c’è sempre un compromesso, perché loro non sono in grado di gestire un campionato di Formula 1, e noi non vogliamo farne uno senza di loro”.

Max Mosley

Il graffio di Baffi

**CORSA MONDIALE:
BUTTON VEDE ... LA MINACCIA.**



BAFFI