

Bagno di gloria

GP Germania

Terza doppietta dell'anno per la Red Bull, che al Nurburgring ha promosso il veterano Webber: ormai la lotta per il titolo è una storia a due fra la Brawn e i Mateschitz boys



La foto della settimana

Gioia in... fumo

Ecco come Alvaro Parente ha festeggiato il 2° posto conquistato nella seconda gara GP2 del Nurburgring



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:

Carlo Baffi
Leopoldo Canetoli
Samanta Capacini
Antonio Caruccio
Marco Cortesi
Valerio Faccini
Alfredo Filippone
Dario Lucchese
Alessio Morgese
Claudio Pilia
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

Scusate il ritardo

Stefano Semeraro

Gli ultimi giri li ha fatti con il misurino nel piede, un freno a mano tirato nei pensieri. Perché quando sei al volante di F.1 e stai per prenderti il primo GP della tua vita, il sonno della ragione e l'esplosione dei sentimenti posso partorire mostri di sfiga. Le ruote bene in mezzo alla pista, l'orecchio al motore - e guai a saltare sui cordoli dell'emozione. "Non c'era motivo di tirare e finire con venti secondi di vantaggio invece di dieci", ha ammesso Mark Webber, l'uomo della giornata sul Nurburgring. "Jack Brabham diceva: vinci alla velocità più lenta possibile". Ecco, in quegli ultimi giri ho pensato proprio a Jack".

Brabham, ovvero il primo australiano a vincere un GP di F.1. Il secondo era stato Alan Jones, ventisette anni fa. Il terzo è lui, Mark Webber, anni 32, da Queanbeyan, New South Wales.

Pilota veloce, ma sottovalutato, apprezzato da molti team manager e inseguito dalla sfiga, che di occasioni nella sua carriera ne aveva già viste passare parecchie. Uno abituato a rimboccarsi le maniche, da bravo "aussie". Da giovane, quando si industriava nelle formule minori in Australia, pur di trovare il budget si era addirittura messo a fare l'idraulico. A 18 anni era già espatriato, come è destino di quasi tutti i figli di quella terra meravigliosa, ma troppo lontana, "down under", Laggiù in Bas-

so, come la chiamano. Il tirocinio europeo era andato benissimo: terzo al Festival Ford di Brands Hatch nel 1995, ingaggiato da Van Diemen per correre nella Formula Ford in Inghilterra l'anno dopo, arrivare secondo in campionato e vincere il Festival. Poi arrivarono la Formula 3, sempre in Inghilterra, e l'aiuto benedetto di David Campese, una leggenda del rugby australiano e Mondiale, concittadino di Mark, che nel '97 si tolse dalle tasche i dollari necessari a far completare la stagione al giovane Webber, che finì quarto. Si erano conosciuti quando Mark faceva il raccattapalle per i Canberra Raiders, il campione non lo aveva mai perso di vista.

segue a pag 6





**Mark
Webber**

Nato a Queanbeyan, New South Wales, Australia,
il 27 agosto 1976

La carriera

- 2008 – 11° F.1 – Red Bull
- 2007 – 12° F.1 – Red Bull
- 2006 – 14° F.1 - Williams
- 2005 – 10° F.1 - Williams
- 2004 – 13° F.1 - Jaguar
- 2003 – 10° F.1 - Jaguar
- 2002 – 16° F.1 - Minardi
- 2001 – 2° F.3000: Test Benetton F.1
- 2000 – 3° F.3000; Test Benetton e Arrows F.1
- 1999 – 24 Ore di Le Mans (Mercedes)
- 1998 – 2° FIA GT1 (Mercedes)
- 1997 – 3° Masters F.3 e 4° Macao F.3
- 1997 – 4° F.3 inglese
- 1996 – 1° F.Ford Festival
- 1996 – 2° F.Ford inglese
- 1995 – 7° F.4000 australiana
- 1995 – 4° F.Ford australiana
- 1994 – 13° F.Ford australiana

132 GP disputati

1 vittoria

7 podi

1 pole

49 giri in testa

247 km in testa

6.276 giri percorsi in F.1

30.506 km percorsi in F.1

Così nel 2009

Melbourne: 8° – 12°

Sepang: 5° – 6°

Shanghai: 3° – 2°

Al Sakhir: 19° – 11°

Barcellona: 5° – 3°

Monte Carlo: 8° – 5°

Istanbul: 4° – 2°

Silverstone: 3° – 2°

Nurburgring: 1° – 1°

Foto Red Bull



Il mondo delle corse iniziò allora a accorgersi sul serio di quel ragazzo bruno, molto alto per un pilota (1,84 e 74 chili), con il piede pesante e la mascella squadrata da attore, ma nessun vizio da Narciso. Uno che per divertirsi correva in bici e per fidanzata si è scelto una ragazza più vecchia di lui di 15 anni. La Mercedes gli diede una macchina per il FIA GT e poi per Le Mans, dove però, nel warm-up della 24 Ore del '99, Mark se la vide brutta quando la sua freccia d'argento e quella del suo compagno Dumbreck si alzarono letteralmente in volo finendo nel bosco della Sarthe.

Mark uscì illeso da quel primo, falso decollo, Briatore lo mise sotto contratto con la Benetton e lo dirottò in F.3000. E la Minardi del connazionale Paul Stoddart lo ingaggiò per correre in F.1: debutto a Melbourne 2002, un quinto posto da applausi. Sembrava un decollo verso i cieli alti del Circus, è stato l'inizio di una lunga salita. Faticosa, lenta, con molti alti e bassi, proprio come in una gara di mountain bike, l'hobby preferito di Mark insieme al fitness. Dopo la Minardi sono venute la Jaguar, la Williams, con cui nel 2005 a Monaco salì sul suo primo podio, altre false partenze. Infine la Red

Bull. Veloce in qualifica, mai vincente in gara. Al terzo anno nel team delle lattine, era considerato un buon secondo, una balia per Vettel. Nel novembre scorso ci si era messo anche l'incidente in bici, durante una gara da lui organizzata, una botta stronca carriera: frontale con un'automobile, braccio e gamba fratturati, una vite di 25 centimetri infilata nel femore. Mark il canguro ancora una volta non si è arreso, ha accelerato i tempi di recupero sottoponendosi a gelidissime sedute di crioterapia, è riuscito a salire sul missile blu di Newey in tempo per il GP d'esordio del 2009, a casa sua, in Australia.

Dodicesimo, meglio di niente. Pungolato anche da Vettel, certo un compagno di squadra più stimolante dell'ultimo Coulthard, dopo la riabilitazione fisica Mark ha iniziato anche quella in pista. Alla sua maniera: con calma, simpatia, ma decisione, senza complessi di inferiorità. Nel 2007 era stato lui a prendere per l'orecchio Hamilton, quando Lewis aveva iniziato a comportarsi con troppa disinvoltura in pista: "Vacci piano, ragazzo, o qualcuno si farà male". Quest'anno nelle ultime quattro gare ha fatto più punti di tutti, ben 30. In

Germania, alla vigilia, aveva sentito che quello avrebbe potuto essere il GP di Crocodile Webber. In partenza ha rifilato una ruotata a Barrichello, ma non è stata cattiveria: "Pensavo stesse andando dall'altra parte, non l'ho visto. Non sono un bastardo, non è nel mio stile". L'hanno punito (eccessivamente) con un drive-through, ma stavolta Webber il Ritardatario ha deciso che a 32 anni, dopo 131 GP e zero titoli, il tempo di vincere era arrivato: "Quando sono rientrato ai box ho pensato Mio Dio!, e ho anche rischiato di sfiorare con il limitatore, perché ero pieno di rabbia. Poi via radio gli ingegneri mi hanno tenuto calmo, e io ci ho dato dentro quanto potevo". Stavolta è bastato. La seconda vittoria di prestigio dell'anno per i canguri, dopo quella di David Barbham, il figlio di Jack, alla recente 24 Ore Le Mans: "L'Australia è un Paese abituato a vincere nei motori, era ora che tornassimo a vincere anche in F.1. Adesso non mi monto la testa, ma ho dimostrato che a fianco di Doohan e Stoner posso starci anch'io. Con questa macchina fantastica che ha progettato Newey, per la prima volta in vita mia so che posso stare davanti a tutti". Meglio tardi che mai.



Mark e papà Alan, nel cui negozio di moto ha lavorato da giovane per pagarsi le corse. Webber senior era emozionatissimo durante gli ultimi giri in pista del figlio al Nurburgring

Brawn giù dal podio

Massimo Costa

Prima o poi doveva accadere. La Brawn ha fallito per la prima volta quest'anno la conquista del podio. Le avvisaglie c'erano state a Silverstone, dove con un clima non ancora primaverile le due BGP001 avevano sofferto di sovrasterzo per la difficoltà nel mandare in temperatura le gomme. Rubens Barrichello ave-

va salvato la situazione cogliendo il terzo posto, grazie anche ad un diverso setup rispetto a Jenson Button. Ma al Nurburgring, dove il meteo è stato particolarmente invernale e il barometro non è mai arrivato a più 15, la crisi è stata evidente. Non in qualifica però, dove Barrichello e Button avevano comunque ottenuto il secondo e il terzo tempo. Ross Brawn ha allora pensato che era meglio

cambiarle spesso quelle gomme e correre tutto il GP leggeri. Impostando una strategia su tre pit-stop.

Non ha funzionato e in più si è registrato l'ennesimo litigio con Barrichello, che ha accusato il team di favorire Button. Il brasiliano è stato fermato prima dell'inglese nella sosta finale e quando è rientrato in pista si è trovato alle spalle del compagno, provocando la sua ira. Già nel

Si dice tanto che la F.1 è un incredibile veicolo commerciale, ma intanto abbiamo le due Brawn, le monoposto più inquadrare dalla TV e più fotografate dai giornali, senza grossi sponsor.



secondo pit-stop, Barrichello ha perso tempo perché il bocchettone non funzionava e così l'hanno dovuto sostituire, perdendo circa tre secondi. Dopo una riunione con Brawn, seguita a prime pesanti dichiarazioni rilasciate alle TV dove aveva affermato che il team aveva dimostrato come si perde un GP, Barrichello è parso più calmo evidenziando che non vi è l'intenzione da parte della sua squadra di

favorire Button. E che se intuisse che fosse così, a fine anno se ne andrebbe. Barrichello forse pensa che lo terranno nel 2010? Al momento percepisce un ingaggio a punti e venerdì i manager di Kimi Raikkonen, i Robertson padre e figlio, si sono intrattenuti a lungo con i vertici della Brawn. .

segue a pag 16 ▶

Button ha disputato comunque un buon GP. Sa bene, meglio di tutti, che non si può sempre vincere e così in questi ultime due gare difficili ha cercato di recuperare il maggior numero di punti possibili: tre a Silverstone, quattro al Nurburgring. Notare comunque che Button non fa mai errori. L'inglese si è detto felice del successo di Webber, che ha portato via due punti a Vettel, e per il futuro intravede un duello casalingo tra i due piloti Red Bull, che porterà via punti a entrambi. Curioso come il leader del mondiale, che comunque vanta ben 21 punti di vantaggio sul tedesco, non pensi minimamente a una lotta interna con Barrichello... Brawn dal canto suo, ammette che la seconda parte del mondiale sarà in salita. Alla Red Bull hanno lavorato sodo e possono contare anche su fondi economici importanti, mentre la Brawn, benché si dica che disponga dei fondi Honda, il portafoglio piange. Ed è strano vedere la marca in testa al mondiale, prive di scritte e con la Virgin in fuga perché non è disposta a investire come dovrebbe. Si dice tanto che la F.1 è un incredibile veicolo commerciale, ma intanto abbiamo le due Brawn, le monoposto più inquadrate dalla TV e più fotografate dai giornali, senza grossi sponsor.

**12 podi fino
a Silverstone**

6 vittorie – Button

un 3° posto – Button

tre 2° posti – Barrichello

un 3° posto – Barrichello

Button 68

Vettel 47

Webber 45,5

Barrichello 44

Brawn 112

Red Bull 92,5



Servizi editoriali
per tutte le esigenze

INPAGINA

ON-LINE publishing

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

EDITORIAL services

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

RACING pr service

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

STORIE di sport

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



www.inpagina-bo.com

info@inpagina-bo.it



Ferrari ringrazia il Kers

Foto
Flavio Mazzi



La F60 godrà ancora per qualche settimana delle attenzioni e degli sviluppi dello staff tecnico Ferrari, poi ci si occuperà della macchina del 2010

Dicono che non serve, ma mai come al Nurburgring il Kers si è rivelato fondamentale per permettere alla Ferrari di Felipe Massa di conquistare il podio. Un risultato che ha riportato il sorriso sui volti degli uomini di Maranello. Massa non arrivava tra i primi tre dall'ultima corsa del 2008 a San Paolo, quella in cui perse il titolo iridato all'ultima curva. Kimi Raikkonen il terzo posto lo aveva infilato a Monte Carlo, ma già lì c'era una certa aria di riscossa, poi vanificata dalla realtà nelle tappe successive. Al Nurburgring non ci si attendeva una prestazione del genere. Merito della scivolata della Brawn e del tanto lavoro svolto dal team Ferrari per dare un senso a questa stagione insipida della F60. Ma di pensare a vincere, a meno che non si verifichino una serie di episodi fortunati, non se ne parla. L'obiettivo dichiarato da Stefano Domenicali è il terzo posto nella classifica costruttori. Ora la Ferrari è quarta a 2,5 punti dalla Toyota, squadra non irresistibile visto l'impegno che ci mettono per essere i campioni... dell'ottovolante. Una gara su, una gara giù. Massa ha sapientemente utilizzato il Kers per tutto l'arco della corsa non permettendo alla velocissima Red Bull di Vettel di superarlo. Raikkonen è parso più tranquillo e poteva stare anche un poco più attento con Adrian Sutil, contatto che potrebbe aver provocato la rottura del radiatore e di conseguenza la morte del suo motore. La F60 godrà ancora per qualche settimana delle attenzioni e degli sviluppi dello staff tecnico Ferrari, poi ci si occuperà della macchina del 2010.



Massa (qui mentre si complimenta con il vincitore Webber) non saliva sul podio dal GP del Brasile 2008

Alonso valigie pronte per la Ferrari

Travolti dalle polemiche tra FIA e FOTA e dal futuro della F.1, ci si era scordati del mercato piloti estivo, che in realtà è proseguito senza sosta. Così mentre l'attenzione di tutti era per la politica, le squadre non mancavano di lavorare per il 2010. Sotto la lente, Fernando Alonso, che la Spagna e l'Italia vedono già con la tuta rossa il prossimo anno. Kimi Raikkonen ha intuito che non è più ben gradito a Maranello e per questo i suoi manager si stanno muovendo con Brawn e Toyota. Il finlandese potrebbe anche impuntarsi, il suo contratto scade al termine del 2010 (mossa frettolosa di Montezemolo targata Monza 2008), e pretendere di guidare anche il prossimo anno per la Ferrari. Ma forse sa bene che vivere 12 mesi in un team che non ti vuole non è il massimo della vita. Carlos Ghosn, presidente Renault, ha raffreddato gli animi

anticipando che Alonso non si muoverà dalla Renault a fine campionato e in Ferrari dicono che lo spagnolo non arriverà. Ma sappiamo bene che le parole sono... parole. Quindi, aspettiamoci sorprese. Raikkonen potrebbe finire alla Brawn al posto di Barrichello o alla Toyota, non si sa bene se per sostituire Jarno Trulli, che deve ancora rinnovare, o di Timo Glock. Red Bull avrà ancora Vettel e Webber, McLaren ha già detto a Kovalainen di non cercare altri team, il suo posto è una certezza come per Hamilton. Movimenti ci saranno in BMW con Heidfeld sul piede di partenza e il nuovo compagno di Kubica, confermato, dovrebbe essere Rosberg. In Williams si prevedono due nuovi piloti, vista la partenza dopo ben quattro anni di fedeltà di Rosberg e del deludente Nakajima. Sicuramente dovrebbe debuttare Hulkenberg, poi si

vedrà. Toro Rosso proseguirà con Buemi e Alguersuari, a meno che lo spagnolo che debutterà a Budapest non deluda fortemente nei prossimi GP. E allora potrebbe diventare realtà la folle ipotesi di Loeb, il pluri iridato rally che sogna la F.1. In Renault arriverà Grosjean, vedremo se a fianco di Alonso... mentre Piquet non pare avere un futuro nel mondiale se non in uno dei nuovi team. Grosjean potrebbe prendere il posto di Piquet già dal prossimo appuntamento di Budapest. Non si sa come si comporterà la Force India, Liuzzi spera in un rientro. Campos-Dallara punta su un pilota spagnolo esperto e si fanno i nomi di De La Rosa o Genè e di un giovane come Petrov o Villa. Ma nella lista di Campos c'è pure Pantano. Mistero assoluto per Manor e USF1 con quest'ultima che ambisce a schierare almeno un pilota americano.

Ipotesi di team e piloti 2010

Brawn Button - Barrichello - Raikkonen

Red Bull Vettel - Webber

Toyota Trulli - Glock - Raikkonen

Ferrari Massa - Raikkonen - Alonso

Williams Rosberg - Nakajima - Hulkenberg

McLaren Hamilton - Kovalainen

Renault Alonso - Grosjean

BMW Kubica - Heidfeld - Rosberg

Toro Rosso Buemi - Alguersuari - Loeb

Force India Fisichella - Sutil

Campos Dallara De La Rosa - Gene - Pantano - Petrov

Manor - ? - ?

USF1 Patrick - Andretti



Sutil butta dei punti sicuri

Pre start - Glock sceglie di partire dai box anziché dall'ultima fila. Gomme dure per Sutil, Rosberg, Nakajima. Alonso si gira mentre scaldava gli pneumatici nel giro di ricognizione, ma riparte.

Partenza - Grande avvio di Hamilton dalla terza fila, utilizzando il kers, che intravede la prima posizione, ma gira largo alla prima curva e poi si ritrova la gomma posteriore destra forata per un lieve contatto con Webber. Barrichello si porta in testa dopo avere ricevuto una ruotata in pieno rettilineo da Webber. Grande avvio anche di Kovalainen, terzo da sesto che era. Button supera Massa per il quarto posto.

2° giro - Barrichello, Webber, Kovalainen, Button, Massa, Vettel, Raikkonen, Sutil, Rosberg, Kubica, anche lui protagonista di due tornate strepitose. Hamilton arriva ai box e cambia il pneumatico forato e rientra attardato di un giro dietro a Webber. Kovalainen non molla il terzo posto benché appaia più lento di Button che lo preme. Ai box dopo il primo giro anche Trulli per un contatto con Nakajima nel quale ha danneggiato l'ala anteriore.

9° giro - Vettel affianca all'esterno Massa, ma non è in traiettoria e deve tagliare la chicane.

12° giro - Webber riceve un drive through per il pericoloso contatto cercato con Barrichello al via. Fisichella dopo Heidfeld supera anche Alonso e in quella tornata realizza il terzo giro più veloce in gara.

13° giro - Button apre la serie dei pit-stop. Il giro dopo va ai box Barrichello seguito da Webber, ma l'australiano sconta il drive through. Barrichello rientra dietro a Massa. Il ferrarista in questa fase ha raggiunto Kovalainen, che però infila la pit-lane al 15° passaggio. Webber guida la corsa con 9°5 su Massa, Barrichello, Vettel, Raikkonen, Sutil, Rosberg, Kubica, Fisichella, Alonso. Button è 13° e si ritrova invischiato in un gruppetto che gli farà perdere tempo prezioso.

19° giro - Webber va al pit. E' quindi Massa che conduce il GP con Barrichello alle spalle e Vettel a 2°3 e Raikkonen a 3°3.

21° giro - Pit per Vettel mentre Webber finisce dietro a Kubica e davanti a Button.

22° giro - Massa, Barrichello, Raikkonen, Sutil,

Rosberg, Kubica, Webber, Button, Heidfeld, Piquet, Vettel, Kovalainen, Nakajima, Glock, Fisichella, Alonso, Buemi, Trulli, Hamilton. Ritirato Bourdais per un problema idraulico.

25° giro - Pit per Massa, Barrichello torna quindi in testa mentre Massa rientra dietro a Vettel, perdendo la posizione iniziale. Sutil è secondo, ma senza avere effettuato il pit, a 1°2 da Barrichello.

28° giro - Sutil fa il rifornimento e rimonta gomme dure rientrando davanti a Raikkonen. Ma il tedesco e il finlandese affrontano appaiati la prima curva ed entrano in contatto. Sutil danneggia la parte sinistra dell'ala anteriore e deve rientrare ai box per cambiare il muso rovinando così la sua bella corsa.

29° giro - Barrichello conduce ma Webber è a soli 3°8 nonostante il drive through. Button è terzo a 7°5, Vettel quarto ma a 20°7, poi Massa, Raikkonen, Kovalainen, Nakajima, Fisichella ottimo decimo.

32° giro - Barrichello ha problemi con le gomme posteriori e Webber si avvicina quando il brasiliano va per il secondo pit. Col bocchettone c'è un tentennamento. Barrichello esce dai box davanti a Raikkonen e Button. Il leader del mondiale supera con facilità all'ultima curva Raikkonen, che procede lentamente per noie al motore e si ritira. Webber in testa tira forte e realizza una serie di giri più veloci.

38° giro - Vettel, secondo, è a 22°6 da Webber ed ha Massa sul collo, poi Rosberg, Barrichello, Button, Kovalainen, Alonso vicinissimo al finlandese della McLaren, Kubica, Heidfeld. Il tedesco della BMW passa il compagno di squadra polacco. Button zigzaga in rettilineo cercando di tenere calde le gomme.

43° giro - Webber va per il secondo pit (usa pneumatici duri) e un giro dopo si ferma Vettel, che continua con le gomme morbide. Webber ritorna primo con Massa alle spalle, ma il ferrarista deve fermarsi e monta gomme dure. Le due Brawn zigzaganano per tenere alte le temperature degli pneumatici duri.

48° giro - Webber comanda con 9°8 su Barrichello, 10°5 su Button, 15°8 su Vettel, 22°6 su Massa, 27°4 su Rosberg, 38°1 su Alonso, 41°1 su Nakajima poi Kovalainen, Glock, Heidfeld, Fisichella, Piquet, Kubica,

Sutil, Trulli, Buemi, Hamilton. Alonso, con le gomme dure, realizza due giri più veloci consecutivi.

50° giro - Barrichello si ferma per il terzo pit-stop, poco dopo tocca a Button. Questa volta la Brawn non ha azzeccato la strategia. Button rientra però davanti a Barrichello di un soffio. L'inglese ha gomme morbide, il brasiliano dure.

53° giro - Webber è primo con 15°1 su Vettel, 20°4 su Massa, 26°4 su Rosberg, 29°0 su Button, 30°6 su Barrichello che ha Alonso vicinissimo, poi Kovalainen, Glock, Heidfeld, Nakajima, Fisichella.

60° giro - Webber vince la prima gara davanti a Vettel e all'ottimo Massa. Fisichella supera Nakajima per l'11° posto e Buemi passa Trulli per il 16°.

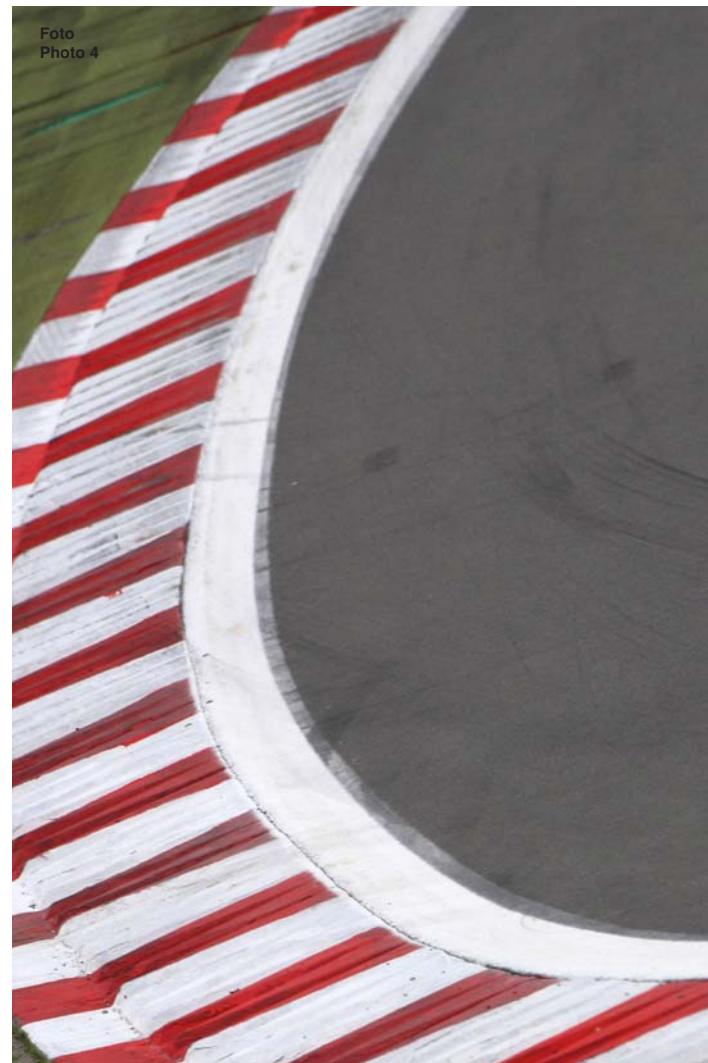


Foto
Photo 4



**Partito in ottima posizione
Adrian Sutil ha rovinato
una gara fin lì perfetta
scontrandosi con Raikkonen**



L'ordine di arrivo, domenica 12 luglio 2009

- 1 - Mark Webber (Red Bull RB5-Renault) - 60 giri
- 2 - Sebastian Vettel (Red Bull RB5-Renault) - 9"2
- 3 - Felipe Massa (Ferrari F60) - 15"9
- 4 - Nico Rosberg (Williams FW31-Toyota) - 21"0
- 5 - Jenson Button (Brawn BGP001-Mercedes) - 23"6
- 6 - Rubens Barrichello (Brawn BGP001-Mercedes) - 24"4
- 7 - Fernando Alonso (Renault R29) - 24"8
- 8 - Heikki Kovalainen (McLaren MP4/24-Mercedes) - 58"6
- 9 - Timo Glock (Toyota TF109) - 1'01"4
- 10 - Nick Heidfeld (BMW F1.09) - 1'01"9
- 11 - Giancarlo Fisichella (Force India VJM02-Mercedes) - 1'02"3
- 12 - Kazuki Nakajima (Williams FW31-Toyota) - 1'02"8
- 13 - Nelson Piquet (Renault R29) - 1'08"3
- 14 - Robert Kubica (BMW F1.09) - 1'09"5
- 15 - Adrian Sutil (Force India VJM02-Mercedes) - 1'11"9
- 16 - Sebastien Buemi (Toro Rosso STR4-Ferrari) - 1'30"2
- 16 - Jarno Trulli (Toyota TF109) - 1'30"9
- 18 - Lewis Hamilton (McLaren MP4/24-Mercedes) - 1 giro

Giro più veloce: Fernando Alonso 1'33"365

Ritirati

- 34° giro - Kimi Raikkonen
- 18° giro - Sebastien Bourdais

Il campionato piloti

- 1.Button 68; 2.Vettel 47; 3.Webber 45,5; 4.Barrichello 44; 5.Massa 22; 6.Trulli 21,5; 7.Rosberg 20,5; 8.Glock, Alonso 13; 10.Raikkonen 10; 11.Hamilton 9; 12.Heidfeld 6; 13.Kovalainen 5; 14.Buemi 3; 15.Bourdais, Kubica 2.

Il campionato team

- 1.Brawn-Mercedes 112; 2.Red Bull-Renault 92,5; 3.Toyota 34,5; 4.Ferrari 32; 5.Williams-Toyota 20,5; 6.McLaren-Mercedes 14; 7.Renault 13; 8.BMW 8; 9.Toro Rosso-Ferrari 5.



Bernie Ecclestone

Per non avere parlato per tutto il fine settimana del GP tedesco.

10
e lode

Nurburgring

Il circuito non è certo uno dei più affascinanti, già basta quello storico che sorge lì di fianco, ma la enorme costruzione sorta dietro alle tribune, una specie di centro commerciale del motorsport, è notevole. E dà l'idea di come intendono lo sport dell'automobile al di fuori dei nostri confini. Va considerato che la zona del Nurburgring è lontana da città, ha un clima ostile, è in mezzo al nulla, ma questo non ha impedito alle autorità locali di realizzare questa enorme casa del motorsport.

10

Mark Webber

Pole e vittoria. Dopo 130 Gran Premi e otto anni di F.1, Webber raggiunge il suo sogno. Addirittura, un successo ottenuto pur subendo un drive through. Avrebbe meritato un bel 10, ma non è piaciuta quella pericolosa ruotata a Barichello in partenza. Manovra inutile e sciocca. Webber non è un Hamilton o un Vettel, ma ha una bella guida ed è un pilota solido che si è costruito nel tempo. La vicinanza del tedesco gli ha permesso di spostare in avanti il suo limite, trovando quel salto di qualità che si pensava non gli appartenesse. In questo ricorda campioni del passato come Mansell o Berger, cui la F.1 permise di maturare nel tempo.

9

Felipe Massa

Un garone quello del ferrarista. Gran partenza, ha saputo tenere dietro di sé la più competitiva Red Bull di Vettel per metà corsa grazie all'utilizzo del Kers. Mai un errore, mai una disattenzione, solo ai box ha perso il secondo posto cedendo a Vettel. La Ferrari è ancora lontana dalla Red Bull, ma intanto si è messa dietro la Brawn. Un recupero non previsto quello della Ferrari al Nurburgring.

9

Sebastian Vettel

Per la prima volta è stato oscurato dal compagno di squadra Webber. E proprio sulla pista di casa, dove il pubblico tedesco lo ha già adottato come il pilota del futuro, il nuovo Schumacher, da idolatrare e amare. Vettel ha riconosciuto che Mark ha lavorato meglio ed ha comunque tratto il meglio dalla sua Red Bull cogliendo il secondo posto e otto punti. Un altro passo in avanti alla caccia di Button.

8

Nico Rosberg

Rimasto frustrato dalle errate scelte della Williams in qualifica, Rosberg ha disputato una delle sue più belle gare da quando è in F.1, cogliendo alla fine il miglior piazzamento, quarto, del 2009. Nessun errore, nessun calo nelle prestazioni. E una Williams apparsa molto competitiva.

8

Rubens Barrichello

Per la seconda volta consecutiva è stato più veloce di Button in qualifica. Dopo il secondo pit-stop era però troppo lento, e non è la prima volta che gli capita di non avere il ritmo necessario a metà gara, poi si infuria col team per avergli fatto perdere la posizione a vantaggio di Button. Ma non ha ancora capito che è l'inglese il pilota che si gioca il campionato? Svegliati Rubens, Button è il tuo nuovo Schumacher...

7

Jenson Button

Capisce che anche al Nurburgring, come a Silverstone, non è il fine settimana giusto per la sua freddolosa Brawn. E allora corre alla Prost e ottiene un quinto posto che vale pur sempre quattro importanti punti.

7



Foto Studio Mazzi

IL PAGELLONE



Stefano Domenicali guarda soddisfatto Felipe Massa sul podio

Fernando Alonso

In qualifica ha commesso un errore che lo ha escluso dal Q3. Costretto a partire dal centro dello schieramento, a inizio GP si è visto superare in tromba dalla Force India di Fisichella. Nel finale ha recuperato la zona punti segnando una serie di giri veloci notevoli e dando fastidio alle due Brawn. La sensazione è che poteva ottenere molto di più del settimo posto.

7

Heikki Kovalainen

Un bel ritorno in zona punti per Kovalainen che ha offerto una prova accorta e attenta, che lo premia dopo un lungo difficile periodo. Positiva anche la qualifica, vicinissimo a Hamilton nei tempi.

7

Timo Glock

Apparso confuso in qualifica, parte dalla corsia box con il pieno di un camion. Si difende come può nella parte iniziale del GP, poi va all'attacco e sfiora la zona punti.

6,5

Nick Heidfeld

Generoso comunque, nonostante i limiti della BMW. Il decimo posto sembra proprio il massimo che poteva conquistare.

6,5

Robert Kubica

Una partenza e un primo giro strepitoso lo hanno catapultato nei primi dieci. E ci è rimasto a lungo, poi ha dovuto cedere.

6,5

Giancarlo Fisichella

Un'altra bella gara per il romano e poteva andare ancora meglio se in qualifica fosse stato più aggressivo e tempestivo. La Force India, con le ultime modifiche tecniche, appare notevolmente migliorata e la zona punti non è più un miraggio.

6,5

Adrian Sutil

Stava disputando il weekend più emozionante della sua carriera in F1. Ma, come accadde a Monte Carlo 2008, sulla sua strada ha incontrato Raikkonen che gli ha infranto il sogno dei punti. Ma se nel Principato la colpa fu tutta di Kimi, questa volta Sutil poteva stare molto più attento considerando la posta in palio, per lui e per tutta la squadra. Una disattenzione che fa imbestialire.

6

Nelson Piquet

Era entrato nella top ten della qualifica con un guizzo di orgoglio, addirittura finendo davanti ad Alonso. Poi, in gara ha fatto capire una volta di più che lui, in fondo, è pur sempre Piquet, Nelsinho e non Nelson, ed ha concluso lontanissimo dal suo compagno di squadra. Una prova imbarazzante, probabilmente la sua ultima in F1.

6

Kimi Raikkonen

Rimasto chiuso alla prima curva dopo il via, non ha avuto particolari picchi, come invece Massa. Il contatto con Sutil, che con maggiore attenzione poteva evitare, ha provocato il foro di un radiatore e la conseguente rottura del motore.

6

Sebastien Buemi

Alla Toro Rosso aspettano le novità aerodinamiche con ansia per uscire dal tunnel. Ormai anche la Force India ha preso il volo. Buemi, che è pur sempre un debuttante, fatica e non può certo contare sulla maggiore esperienza di Bourdais. Nel futuro, con un altro debuttante in squadra, quale sarà Alguersuari, Buemi dovrà prendere in mano la squadra.

6



Sebastien Bourdais



IL PAGELLONE

Jarno Trulli 5

Nakajima gli rovina la corsa alla prima curva dopo la partenza, ma il Trulli visto in Germania è apparso un po' in ombra. Sbagliata la strategia delle gomme in qualifica, ha corso nelle retrovie aspettando l'arrivo, lanciando di tanto in tanto qualche giro veloce.

5

Kazuki Nakajima

Franato contro Trulli alla prima curva, il giapponese si è auto eliminato da ogni possibilità di concludere in zona punti nel weekend in cui la Williams ha dimostrato di avere i numeri per puntare in alto. Continua a guidare come un debuttante nonostante sia al secondo anno di F1.

4

Lewis Hamilton

Decide di giocarsi tutto alla prima curva, ma lo fa male. Il Kers lo proietta davanti e lui sembra al volante di una monoposto impazzita, senza controllo. Arriva lungo, chiude un po' troppo, tocca Webber che gli buca una gomma. Dopo il cambio del pneumatico afflosciato, viaggia a un giro dagli altri, senza arrendersi. Anzi, sperando nella pioggia, come chiede al muretto box, per venirne in qualche modo fuori. Ma il meteo lo snobba.

4

Sebastien Bourdais

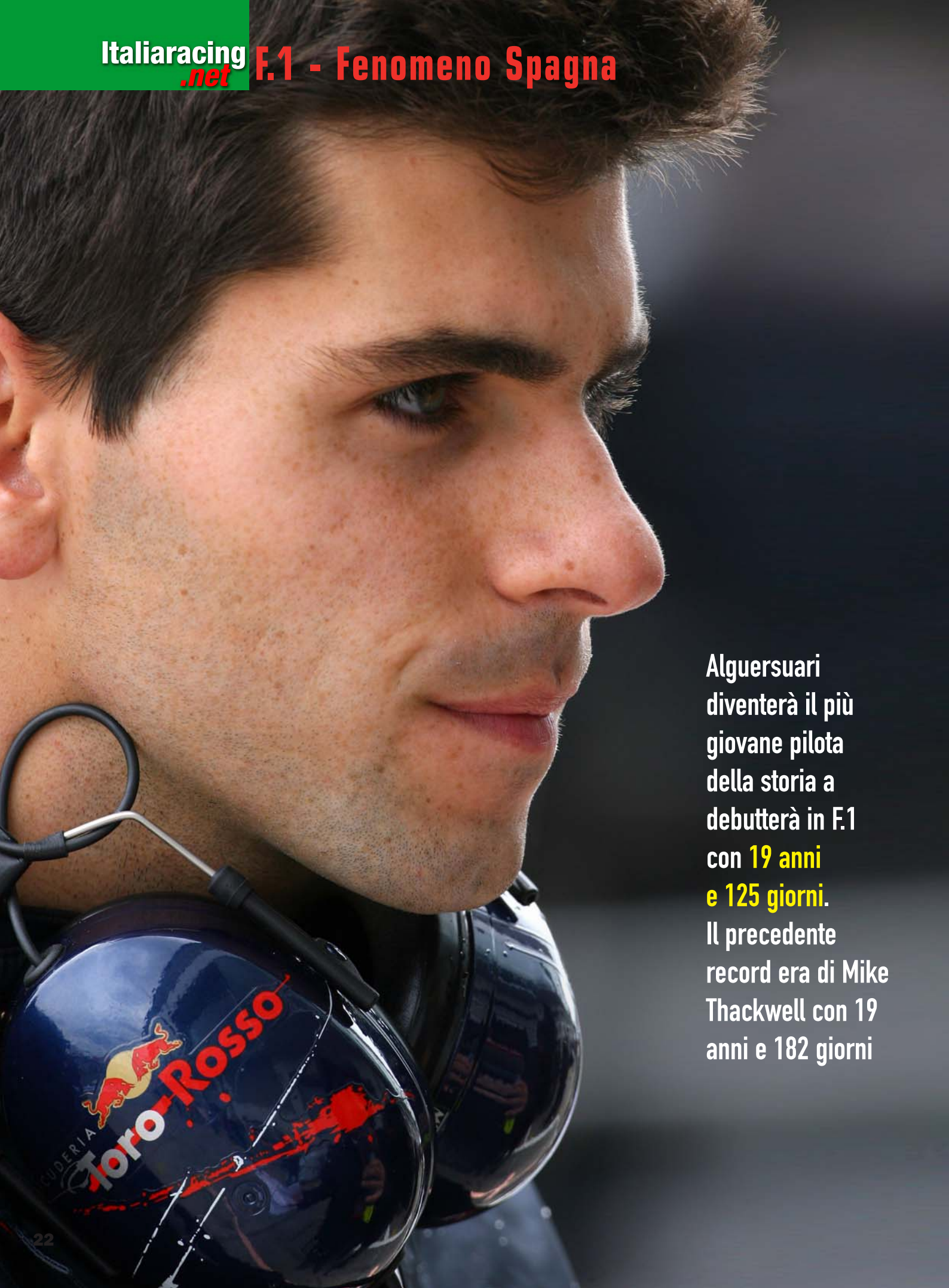
Si ritira per un problema idraulico, ma nell'intero weekend è parso un fantasma. La notizia dell'appiamento lo ha steso, non c'è stata nessuna reazione. Solo lamentele sui giornali francesi, che fingono di non vedere che il pluri campione Champ Car non si è mai discostato dalle prestazioni del rookie Buemi per tutta la prima parte della stagione 2009. E che nel 2008 era stato travolto da Vettel.

4



Niko Rosberg



A close-up, profile view of a young man with dark hair and light eyes, looking slightly to the right. He is wearing a dark blue racing helmet with the Toro Rosso logo (a red bull) and the text "TORO ROSSO" in white and red. The helmet also features the name "GUBERIA" and the number "22".

Alguersuari
diventerà il più
giovane pilota
della storia a
debutterà in F.1
con **19 anni**
e **125 giorni**.
Il precedente
record era di Mike
Thackwell con 19
anni e 182 giorni

Alguersuari e i suoi discepoli

Massimo Costa

Jaime Alguersuari, 19enne di Barcellona, già dal prossimo GP di Ungheria prenderà il posto di Sebastien Bourdais in Toro Rosso. Una scelta coraggiosa quella di lanciare nel mondiale un ragazzo che è praticamente a digiuno di F.1 per via del divieto di svolgere test durante la stagione. Considerando che Bourdais non rientra più nei programmi futuri del team faentino, Helmut Marko, responsabile dei piloti del programma Junior Red Bull, ha deciso di far maturare ad Alguersuari l'esperienza necessaria direttamente in gara. La stessa cosa la dovrebbe compiere, e sempre a Budapest, la Renault con Romain Grosjean, che qualche chilometro in più con una monoposto di F.1 è riuscito a compierli. Il team di Flavio Briatore è intenzionato a scaricare Nelson Piquet per portare direttamente nel mondiale il ginevrino, al momento secondo nella classifica GP2, in vista di un impegno fisso nel 2010. La F.1 che a inizio anno aveva rifiutato Giorgio Pantano

e Bruno Senna, primo e secondo nella GP2 2008, decide quindi di prendersi dei rischi e di portare in griglia di partenza due giovani come Alguersuari e Grosjean. Una risposta secca al regolamento sciocco della FIA che non permette ai giovani di poter maturare l'esperienza necessaria per poter debuttare in F.1.

Alguersuari diviene il secondo pilota spagnolo dopo l'era Fernando Alonso ad entrare in F.1. E qui è bene soffermarsi un attimo per ripercorrere quel che è accaduto in Spagna negli ultimi anni. Il fenomeno Alonso è nato nel 1998 con la Formula Nissan, una categoria che è andata a riempire un vuoto enorme nel Paese iberico e che l'anno precedente aveva portato in F.1 Marc Gené. Dopo poco si è verificato l'arrivo della F.3 nazionale e il movimento spagnolo, con team e piloti, è definitivamente decollato. Si sono quindi venute a creare negli ultimi dieci anni quattro fasi distinte, quattro gruppi di piloti che hanno goduto di sponsor importanti e che sembravano avviati a una brillante carriera

se non all'ingresso in F.1. Il maggiore indiziato per raggiungere il mondiale sembrava essere Adrian Valles, secondo nella World Series Renault 2005. Ma una stagione sbagliata nella GP2 e una scelta criticabile nel 2006, quella di essere il quarto o quinto o sesto tester della confusa Spyker/Midland F.1, lo hanno bruciato in fretta. Tantissimi i nomi dei piloti spagnoli che nelle ultime stagioni sono arrivati a correre e a ottenere risultati importanti. Purtroppo, molti si sono persi per mancanza del giusto management, per errori, per sfortuna. Ma alla fine solamente Alguersuari, grazie alla vittoria nel campionato inglese F.3 e al fondamentale appoggio della Red Bull, è riuscito a imboccare l'autostrada giusta che porta direttamente alla F.1. Abbiamo allora voluto ripercorrere quelli che sono stati i piloti spagnoli che dal 2002 (anno della nascita della World Series) a oggi si sono affacciati nelle categorie che contano. Dividendoli a "ondate", in gruppi, col quarto che raccoglie i giovanissimi.





Javier è al quarto anno di GP2

1° gruppo

Jose Perez Aicart - GT
Angel Burgueno - LMS
Antonio Garcia - ALMS
Rafael Sarandeses - inattivo
Ander Vilarino - inattivo
Luis Villaamil - inattivo



Martinez, leader della WSR

2° gruppo

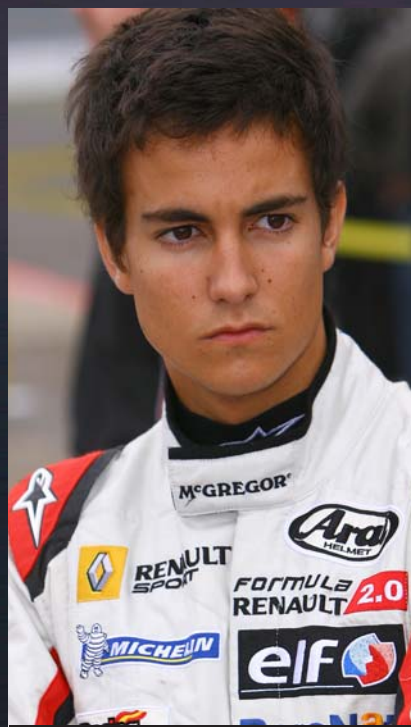
Alvaro Barba - GT
Borja Garcia - F.Atlantic
Sergio Hernandez - WTCC
Celso Miguez - European F3 Open
Alejandro Nunez - inattivo
Felix Porteiro - WTCC
Santiago Porteiro - inattivo
Roldan Rodriguez - GP2
Andy Soucek - F.2
Adrian Valles - WSR e Superleague
Javier Villa - GP2

Juncadella nella F.BMW Europe





Dani Clos è in GP2



Albert Costa in lizza per il titolo Euro F.Renault

3° gruppo

Aleix Alcaraz - inattivo

Jaime Alguersuari - WSR

Marco Barba - WSR

Daniel Campos - F.3 Italia

Dani Clos - GP2

Maximo Cortes - LMS

Siso Cunill - inattivo

Marcos Martinez - WSR

Roberto Merhi - F.3 Euro Series

Miguel Molina - WSR

German Sanchez - F.2

4° gruppo

Himar Acosta - inattivo

Albert Costa - Eurocup F.Renault

Daniel Juncadella - F.BMW Europe

Miki Monras - Eurocup F.Renault

Genis Olive - Eurocup F.Renault

Miguel Otegui - Eurocup F.Renault

Antonio Martinez - F.BMW Europe

Ramon Pineiro - F.BMW Europe

Javier Tarancon - F.BMW Europe



Merhi, gran protagonista in F.3 Euro Series



Monras sta crescendo nella Euro F.Renault

Dario dieci anni dopo

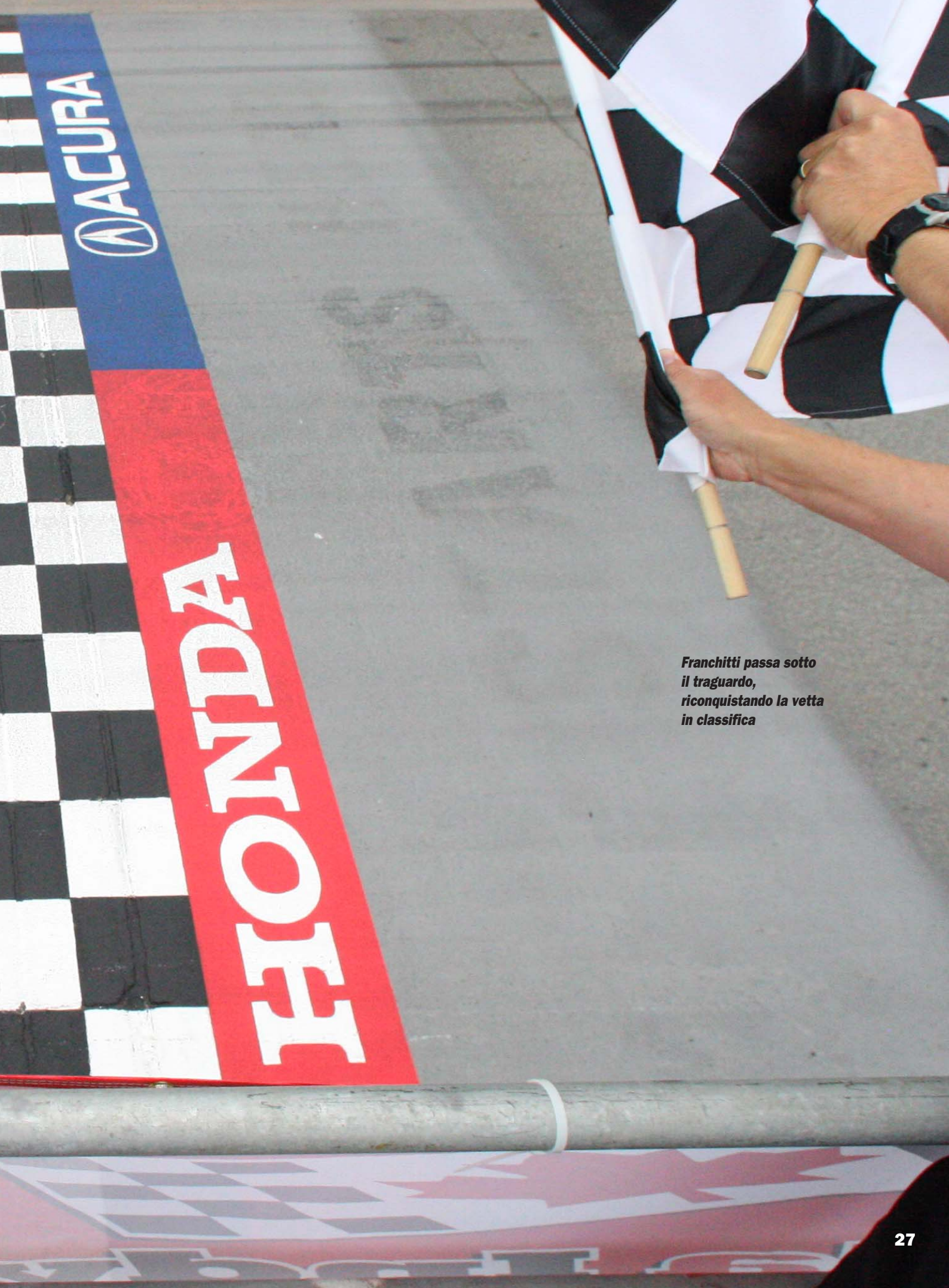


Marco Cortesi

Torna a vincere dopo 10 anni a Toronto Dario Franchitti, che conquista nuovamente la leadership del campionato con il terzo successo stagionale. Il pilota scozzese ha vissuto attimi di corsa altalenanti. Dopo aver comandato le prime fasi, si era infatti trovato catapultato nelle retrovie da un problema durante il pit-stop. A venire in suo soccorso, bilanciando la sfortuna patita, un clamoroso colpo di fortuna quando, al cinquantottesimo giro, una toccata tra Rahal e Carpenter ha portato in pista la safety car pochi istanti dopo il suo ingresso ai box. Ritrovatosi alle spalle di Castroneves, passato in testa con una strategia molto azzardata, Franchitti non ha lasciato scampo al collega, involandosi verso il successo. Nel finale, nemmeno il ritorno di Briscoe (foratura al primo giro) e Power (contatto prima del via) hanno impensierito il campione 2007, spintosi al largo con una serie di ripartenze impeccabili. In quarta piazza ha concluso Scott Dixon, seguito dopo un bel duello da Justin Wilson, mentre Danica Patrick si è rivelata ancora la

miglior rappresentante di casa Andretti Green, con Mutoh e Kanaan evanescenti ed Andretti ottavo. Per il brasiliano è addirittura arrivato l'ennesimo scontro con il muretto. Crisi psicologica o postumi del botto di Indy?

Per Castroneves sono arrivati invece momenti di fuoco a causa di un incidente con Paul Tracy che ha infiammato gli animi dei tifosi canadesi. Dopo un'iniziale toccata del canadese, entrato duro nonostante lo spazio lasciato a disposizione, Castroneves ha risposto stringendolo con decisione nel muro, come mostrato chiaramente dalle immagini dell'elicottero. Gli scambi di colpi, più o meno accidentali, non sono però mancati per tutto il corso della giornata. Da sottolineare quello multiplo tra Scheckter, Moraes e Tagliani, che dopo avere anche condotto la corsa in seguito al problema di Franchitti, ha rovinato tutto con un attacco impossibile che ha scatenato la rabbia del sudafricano. Rabbia a palate anche tra Mario Moraes ed Ernesto Viso. Il brasiliano, furioso per una toccata nell'ultima fase di corsa, ha giustiziato il rivale nel giro di rientro in un vero e proprio raptus di follia.



*Franchitti passa sotto
il traguardo,
riconquistando la vetta
in classifica*

La cronaca Giro dopo giro

Arriva nelle fasi del via il primo contatto, tra Graham Rahal e Will Power. L'australiano ne esce con una foratura, l'americano con l'ala danneggiata. Entrambi si devono fermare, così come Briscoe, che si trova a sua volta con una gomma forata. Ne approfitta Franchitti, che inizia ad aprire una netta leadership davanti a Tagliani e Doornbos. Dixon si ritrova quarto, mentre sesto è Castroneves. Power, rientrato in pista quasi sotto di un giro, non ha problemi a mantenersi davanti in attesa di una caution.

Dopo 8 giri Franchitti ha quasi 3 secondi di distacco, vanificati da un contatto tra Wheldon e Antinucci. Il britannico, in seria crisi a Toronto come tutto il Panther Racing, si gira contro le barriere, costringendo la safety-car ad uscire. A sorpresa, nessuno dei leader (in pista con le gomme più morbide) si ferma, cosa che invece fa oltre la metà dello schieramento, inclusi Castroneves, Danica Patrick, Justin Wilson e tutti i piloti coinvolti nei problemi dei primi giri.

Al restart del quindicesimo giro (la "gialla" rientra subito per un testacoda di Carpenter), a passare Doorbos sono Conway e Tracy. L'inglese arriva ad insidiare Dixon per il terzo posto dietro a Franchitti e Tagliani, mentre l'olandese rallenta vistosamente causa problemi elettrici.

Al giro 25 si ferma Briscoe, che mette le gomme più morbide. Il giro successivo Franchitti, che è però bloccato da un problema sulla posteriore sinistra. Davanti a tutti c'è Tagliani, mentre Paul Tracy infila una serie di giri veloci che lo portano a sorpassare sia Conway che Dixon. Entrambi si fermano tra il trentesimo ed il trentunesimo giro, montando gomme dure, poco prima di Tracy, che mostra un passo da leader.

Appena uscito dalla corsia box, Tracy ripassa Conway ed inizia a recuperare. L'inglese perde la concentrazione, sbaglia e picchia contro il muretto, mettendo la parola fine alla sua gara. Tagliani entra ai box al trentacinquesimo giro. In testa rimangono cinque dei piloti fermatisi al decimo giro. Scheckter comanda, ma Castroneves e Power sono molto più veloci alle sue spalle grazie alle gomme dure. Rientrano sia il sudafricano che l'australiano,

rallentato da una pistola incastrata all'anteriore sinistra. Castroneves, in testa, resiste fino alla quarantanesima tornata. Riusciranno le sue gomme morbide a reggere fino alla fine?

Al giro 57, arriva la caution attesa dal vincitore della Indy 500. Graham Rahal tenta un sorpasso irruento su Carpenter ed il contatto è inevitabile. Castroneves passa in testa quando i leader rientrano per l'ultima sosta, ma dietro ha Franchitti, fermatosi proprio nell'istante del contatto, oltre a Tracy, entrato prima della caution.

Un colpo di fortuna notevole, per lo scozzese, che fa di Castroneves un sol boccone. Al sessantaseiesimo passaggio, anche Tracy entra sul brasiliano che lascia spazio, ma lo tocca leggermente in uscita di curva. I due si toccano ancora, con Tracy letteralmente schiacciato nelle barriere e Castroneves costretto al ritiro.

Ironicamente secondo sale Briscoe, davanti a Wilson e Power. Il vincitore di Watkins Glen va all'attacco, ma si scompone e perde la posizione su Power. Lo stesso succede alla Patrick, che è passata per il quinto posto da Dixon.

Un contatto multiplo chiama ancora in causa



Sopra, le fasi della partenza, con Will Power che, a causa del contatto con Rahal, arriva lungo alla prima staccata.

A destra, Tagliani si adegua al proprio sponsor, l'esposizione del sarcofago di Tutankhamun



MOMENTO CLOU

Il team Ganassi ha una grande prontezza (o una grande fortuna). Quando Graham Rahal tocca Ed Carpenter, lo scozzese entra ai box pochi istanti prima della chiusura della corsia. Al re-start, passare Castroneves, che deve conservare gomme e carburante, è un gioco da ragazzi



la safety-car. Tagliani tenta una staccata impossibile su Scheckter e Moraes, spendendo tutti e tre contro barriere. Il sudafricano, unico costretto a fermarsi, aspetta il collega, scagliandogli contro i guanti nel corso del passaggio successivo. A contatto, nei giri precedenti, Tony Kanaan, ritiratosi ai box, ed Ernesto Viso, riuscito a ripartire dopo uno scambio di colpi con Moraes. Con 6 giri al termine, come sempre, la ripar-

tenza di Franchitti è perfetta. Nulla rimane per i due uomini Penske, che devono accontentarsi del podio davanti a Dixon, vincitore di un duello all'arma bianca con Wilson. In sesta posizione, nuovamente a punti con un importante piazzamento, Danica Patrick, seguita da Hunter-Reay e Andretti. Dopo la bandiera a scacchi, da segnalare un brutto episodio tra Viso e Moraes, scontratisi a mo' di vendetta per il contatto precedente.

L'ordine di arrivo, domenica 12 luglio 2009

- 1 - Dario Franchitti - Ganassi - 85 giri 1:44:25
- 2 - Ryan Briscoe - Penske - 1.6745
- 3 - Will Power - Penske - 2.1355
- 4 - Scott Dixon - Ganassi - 2.4803
- 5 - Justin Wilson - Coyne - 2.9230
- 6 - Danica Patrick - Andretti-Green - 6.4095
- 7 - Ryan Hunter-Reay - Foyt - 7.1837
- 8 - Marco Andretti - Andretti-Green - 8.2552
- 9 - Alex Tagliani - Conquest - 13.4745
- 10 - Raphael Matos - Luczo Dragon - 16.0983
- 11 - Mario Moraes - KV - 19.0141
- 12 - Hideki Mutoh - Andretti-Green - 1 giro
- 13 - EJ Viso - HVM - 1 giro
- 14 - Dan Wheldon - Panther - 1 giro
- 15 - Ed Carpenter - Vision - 3 giri

Giro più veloce: Ryan Briscoe 1:02.2313

Ritirati

- 75° giro - Tomas Scheckter
- 71° giro - Tony Kanaan
- 66° giro - Helio Castroneves
- 66° giro - Paul Tracy
- 58° giro - Helio Castroneves
- 42° giro - Richard Antinucci
- 33° giro - Mike Conway
- 27° giro - Robert Doornbos

Il campionato

1. Franchitti 347; 2. Dixon 345; 3. Briscoe 334; 4. Castroneves 269; 5. Patrick 266; 6. Wheldon 240; 7. Andretti 239; 8. Kanaan 227; 9. Wilson 217; 10. Rahal 209.





Hulkenberg dalla pole al trono

Nico Hulkenberg
splendido
vincitore
di gara 1

Massimo Costa

Era da tempo che in GP2 non si trovava un rookie così forte, forse dai tempi di Lewis Hamilton, nel 2006. Nico Hulkenberg ha vinto la sua prima corsa in GP2 Main Series dopo essere partito dalla pole ed avere dominato senza problemi per tutti i 35 giri. Romain Grosjean, invece, ha conosciuto un altro giorno nero. Il ginevrino del Barwa Addax, dopo una pessima qualifica, aveva recuperato fino al 6° posto ma al penultimo giro ha dovuto abbandonare per un probabile problema al cambio. Spazio allora a Hulkenberg, quel ragazzo tedesco cresciuto con tanta attenzione da Willy Weber, l'ex manager dei fratelli Schumacher. Tre anni di F3, uno nazionale e due in campo europeo con il titolo vinto nel 2008, e soprattutto una esperienza strepitosa nella A1 Grand Prix dove portò al titolo la Germania nel campionato 2006-2007. Hulkenberg ancora non era "quasi" nessuno, ma proprio in A1 si guadagnò i galloni per entrare piano all'interno della Williams guadagnandosi poi il ruolo di primo tester. Tanta gavetta insomma, per arrivare bello pronto ad essere pro-

tagonista assoluto in GP2. Gara di alto spessore per Roldan Rodriguez, magicamente riapparso nelle prime posizioni dopo un periodo buio. Lo spagnolo si è piazzato secondo riportando sul podio il team vicentino Piquet GP che quindici giorni prima aveva vinto a Silverstone con Alberto Valerio. Ma la festa per il tricolore non si chiude qui, perché sul terzo gradino del podio ci è salito Andreas Zuber, protagonista di una gara regolare, con la Dallara della FMSI, la squadra umbra diretta da Paolo Coloni e che, a quanto si dice, dovrebbe cambiare nome a breve dopo l'uscita di scena a inizio anno di Zanarini-Fisichella. Bene a punti Vitaly Petrov e Javier Villa. Lucas Di Grassi, secondo nella prima parte della corsa, ha chiuso settimo dopo una incertezza al pit-stop e un errore alla prima curva. Alberto Valerio era ottavo quando si è ritirato per noie tecniche. Se due team tricolori sono saliti sul podio, giornata storta per i piloti italiani, con Davide Valsecchi 13°, Edoardo Mortara fermo al momento del via (poi ha segnato il giro più veloce) e Luca Filippi in testacoda nel corso del primo giro dopo essere stato urtato da Grosjean.



Sopra, Filippi subito out dopo esser stato urtato da Grosjean. Sotto, Rodriguez conferma il gran momento del Piquet GP. Zuber, a destra ottimo terzo col team di Coloni



MOMENTO CLOU

Il terzo giro, quando Hulkenberg, dopo aver perso qualche decimo, mette definitivamente tra sé e Di Grassi 1"3, vantaggio che poi aumenterà. Hulkenberg avrà il pieno controllo della gara



La cronaca Giro dopo giro

Filippi si gira alla prima curva nel pre schieramento, ma raggiunge comunque la griglia. Al via, Hulkenberg parte bene, Di Grassi passa Rodriguez e si installa secondo, poi Zuber, Petrov, Villa. Non partono Mortara e Clos, pericolosamente fermi, ma evitati dal resto dei piloti. Filippi (10°) va in testacoda in mezzo al gruppo e nella giravolta strappa la propria sospensione contro la vettura di Razia. Entrambi si ritirano. Al 1° giro, Hulkenberg ha 1"3 su Di Grassi, Rodriguez, Zuber, Petrov, Villa, Maldonado, Parente, Nunes, Grosjean. Al 2° giro, Hulkenberg perde mezzo secondo da Di Grassi e Rodriguez, ma la tornata seguente recupera e tiene il proprio vantaggio sugli inseguitori a 1"3. Drive through per Mortara, per eccesso di velocità in pit-lane. Rodriguez appare più veloce del brasiliano, ma non riesce ad averne ragione. Al 6° passaggio, primi pit con Grosjean capofila mentre si ritira Teixeira. All'8° giro, Parente dopo il cambio gomme va in testacoda alla prima curva, con gli pneumatici freddi, ma riprende. Maldonado al 10° passaggio si butta all'interno di Nunes per

il 9° posto, ma è ritardo e colpisce la vettura del brasiliano. Nel contatto, entrambi danneggiano le sospensioni, Maldonado prosegue salvo finire nella ghiaia. Al 12° giro, Rodriguez va al pit-stop, la tornata dopo è il turno di Di Grassi, ma il brasiliano esce dietro allo spagnolo, poi in bagarre perde altre posizioni. Hulkenberg procede tranquillo al comando e lui le gomme le cambia al 15° giro, con 13" di vantaggio su Petrov, secondo. Quando tutti hanno effettuato la sosta, la situazione al 17° giro è: Hulkenberg, Rodriguez a 8", Zuber a 11"6, Petrov a 14"5, Villa a 14"9, poi Grosjean, Parente, Di Grassi, Valerio, Perez. Valsecchi è 15°. Al 20° giro, le posizioni non variano, Hulkenberg che mantiene gli 8" su Rodriguez. Dietro situazione tranquilla per Zuber, Petrov e Villa. Un po' di bagarre per il 6° posto con Grosjean che deve difendersi da Parente e Di Grassi. Perera (17°) si ritira al 22° giro con il motore che "tartaglia". Valerio, che stava raggiungendo Di Grassi, ottavo, si ferma sul rettilo dei box al 26° passaggio per motivi tecnici. Intanto Rodriguez riduce il divario da Hulkenberg a 7"4. Colpo di scena al penultimo giro: Grosjean all'uscita della curva finale perde le marce e si ritira lasciando il sesto posto a Parente.

L'ordine di arrivo di gara 1, sabato 11 luglio 2009

- 1 - Nico Hulkenberg - ART - 35 giri 1.00"10"875
- 2 - Roldan Rodriguez - Piquet GP - 13"931
- 3 - Andreas Zuber - FMSI - 21"765
- 4 - Vitaly Petrov - Barwa Addax - 29"116
- 5 - Javier Villa - Super Nova - 31"534
- 6 - Alvaro Parente - Ocean - 48"000
- 7 - Lucas Di Grassi - Racing Engineering - 50"366
- 8 - Sergio Perez - Arden - 51"117
- 9 - Kamui Kobayashi - Dams - 1'04"414
- 10 - Jerome D'Ambrosio - Dams - 1'05"226
- 11 - Karun Chandhok - Ocean - 1'09"066
- 12 - Giedo Van der Garde - iSport - 1'09"909
- 13 - Davide Valsecchi - Durango - 1'15"106
- 14 - Michael Herck - DPR - 1'15"721
- 15 - Rodolfo Gonzales - Trident - 1'22"721
- 16 - Dani Clos - Racing Engineering - 1 giro
- 17 - Edoardo Mortara - Arden - 1 giro

Giro più veloce: Edoardo Mortara 1'41"119

Ritirati

- 33° giro - Romain Grosjean
- 33° giro - Nelson Panciatici
- 24° giro - Alberto Valerio
- 21° giro - Franck Perera
- 10° giro - Diego Nunes
- 10° giro - Pastor Maldonado
- 6° giro - Ricardo Teixeira
- 0 giri - Luca Filippi
- 0 giri - Luiz Razia

Per Nico una doppietta da leader



A destra, Hulkenberg
dominatore anche di gara 2.
Sopra, Alvaro Parente
festeggia il secondo posto



Massimo Costa

Era da tre stagioni che un pilota in GP2 non riusciva a vincere la corsa sprint dopo aver conquistato la prima gara. Quindi partendo dalla quarta fila per effetto dello schieramento di partenza invertito della seconda corsa. Nico Hulkenberg ha fatto l'impresa, ripetendo sullo stesso circuito quella di Lewis Hamilton nel 2006, poi l'inglese si ripeté a Silverstone in quell'annata che segnò anche le doppiette nello stesso weekend di Nelson Piquet a Budapest e di Giorgio Pantano a Monza. Hulkenberg si è imposto in condizioni estremamente difficili, con pista inizialmente bagnata, poi solo umidiccia negli ultimi giri. Una vittoria spettacolare quella del tedesco del team ART, che grazie ai tanti punti acquisiti al Nurburgring si ritrova in testa alla classifica generale. Romain Grosjean è stato altrettanto strepitoso conquistando un quinto posto insperato dopo che era stato retrocesso in griglia di partenza di cinque posizioni, da diciottesimo a ventitreesimo, per avere causato il testacoda di Luca Filippi in gara 1. Grosjean ha fatto vedere che se non si fa prendere dalla foga è capace di cose fuori dal comune. Due punti però non gli sono bastati per fermare mister Hulk. Alvaro Parente ha conquistato un secondo posto più che meritato, con una corsa tutta d'attacco, fino all'ultimo giro quando ha superato Kamui Kobayashi, in crisi con le gomme. Il giapponese si è reso protagonista di una partenza superlativa, da nono a secondo (ma aveva il Kers?), e finalmente è riuscito nella Main Series a ripetere le prestazioni di chi ci aveva abituato nella serie asiatica. Deluso Lucas Di Grassi, partito male dalla posizione del poleman e poi urtato da Vitaly Petrov. Un contatto che ha causato la rottura della sospensione al brasiliano. Il russo per questa manovra è stato penalizzato e così ha perso un podio, se non la vittoria, che pareva certo. Nel recuperare, in bagarre con Parente e Kobayashi, si è girato, ma è arrivato quarto rimanendo in piena corsa per il titolo finale.



La cronaca Giro dopo giro

Pista bagnata quando le vetture si schierano per gara 2. Solo Valerio monta le slick. Di Grassi è in pole, ma parte male, viene urtato da Petrov nella ruota anteriore sinistra, e poi alla prima curva tampona Perez. Petrov si porta in testa davanti a un incredibile Kobayashi, che da nono balza terzo dietro a Parente. Il giapponese supera il portoghese mentre risale bene Hulkenberg che sopravanza sia Parente sia Kobayashi. Succede di tutto tra tocche ed errori. Van der Garde viene urtato da Zuber e si gira, Perera è ai box con il muso danneggiato e anche Mortara si deve fermare. Ritirati Di Grassi e Chandhok. Al 5° giro: Petrov precede Hulkenberg di 2"8, poi Kobayashi, Parente, Villa, Valsecchi risalito forte, D'Ambrosio, Herck, Zuber e Clos. Dietro sfilano Grosjean, Maldonado, Perez, Rodriguez e Filippi. Clos perde due posizioni, a vantaggio di Grosjean e Maldonado. Grosjean supera anche Zuber che ha l'ala anteriore rotta. Nel 7° giro, D'Ambrosio supera nella seconda curva Valsecchi. La pista in traiettoria si sta asciugando. All'8° giro, anche Grosjean si mette dietro Valsecchi. Filippi è 14°. Petrov al 9° giro ha 1"6 su Hulkenberg, a 11"2 Kobayashi, a 13"1 Parente, a 23"3 Villa. Sesto è D'Ambrosio, seguito da Grosjean, Valsecchi, Maldonado, Clos, Herck che ha perso terreno. Maldonado, pur con l'ala anteriore storta, attacca con successo Valsecchi. Al 10° giro, Hulkenberg riduce a 0"9 lo svantaggio da Petrov. La direzione gara comunica un drive through a Petrov per il contatto nei primi metri dopo il via con Di Grassi.

Al 12° giro, Grosjean attacca alla variante D'Ambrosio per il sesto posto, ma arriva lungo ed entrambi tagliano la chicane. Hulkenberg, forse non informato del drive through che attende Petrov, avvicina notevolmente il

russo. Intanto si ritira Zuber. Al 13° passaggio, Petrov infila la corsia box per scontare la penalità e rientra in pista al quarto posto dietro a Parente. Grosjean riesce a superare D'Ambrosio e il belga rifila una ruotata al ginevrino. La pista si asciuga sempre più. Rodriguez al 14° giro si ferma ai box per montare gomme slick, ma una volta tornato in gara, si gira dopo due curve e si ritira. Hulkenberg conduce con 17"5 su Kobayashi in piena lotta con Parente. Dietro di loro Petrov. Parente attacca con decisione Kobayashi nel corso del 17° giro, ma il giapponese regge e Petrov ne approfitta beffando il portoghese. Petrov prova a prendersi anche il secondo posto, ma Kobayashi ancora una volta si difende bene. Il russo eccede e si gira, ma riparte dietro a Parente. Grosjean raggiunge Villa, quinto. Valerio con le slick è ora il più veloce in pista, almeno 5" più rapido degli altri, ma è staccato di 1 giro. Al 19° giro, Parente sorprende Kobayashi all'ultima curva prima dei box per la seconda posizione. Il giapponese sembra in crisi con le gomme. Hulkenberg ha 27"4 di vantaggio su Parente. Al 22° passaggio, Grosjean alla prima curva supera Villa e va quinto mentre Perez, che aveva superato Valsecchi per il 10° posto, dopo poche curve esagera e si gira. Filippi (14°), supera Panciatici, ma alla prima curva viene speronato dal doppiato Gonzales. Vince Hulkenberg con 26"4 su Parente, poi Kobayashi che regola in volata Petrov..

L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 12 luglio 2009

- 1 - Nico Hulkenberg - ART - 24 giri 46'49"622
- 2 - Alvaro Parente - Ocean - 26"4
- 3 - Kamui Kobayashi - Dams - 33"5
- 4 - Vitaly Petrov - Barwa Addax - 33"6
- 5 - Romain Grosjean - Barwa Addax - 44"7
- 6 - Javier Villa - Super Nova - 50"0
- 7 - Jerome D'Ambrosio - Dams - 52"5
- 8 - Dani Clos - Racing Engineering - 53"9
- 9 - Pastor Maldonado - ART - 56"9
- 10 - Davide Valsecchi - Durango - 1'14"3
- 11 - Diego Nunes - iSport - 1'29"5
- 12 - Michael Herck - DPR - 1'33"0
- 13 - Nelson Panciatici - Durango - 1'34"6
- 14 - Luiz Razia - FMSI - 1'35"1
- 15 - Ricardo Teixeira - Trident - 1'39"5
- 16 - Franck Perera - DPR - 1 giro
- 17 - Alberto Valerio - Piquet GP - 1 giro

Giro più veloce: Alberto Valerio 1'46"200

Ritirati

- 22° giro - Luca Filippi
- 22° giro - Rodolfo Gonzales
- 21° giro - Sergio Perez
- 14° giro - Roldan Rodriguez
- 11° giro - Andreas Zuber
- 7° giro - Edoardo Mortara
- 1° giro - Giedo Van der Garde
- 0 giri - Lucas Di Grassi
- 0 giri - Karun Chandhok

Il campionato

- 1. Hulkenberg 46; 2. Grosjean 42; 3. Petrov 41; 4. Maldonado, Di Grassi 26; 6. Zuber 20; 7. D'Ambrosio 18; 8. Valerio 16; 9. Filippi 13; 10. Villa 12; 11. Mortara 10; 12. Chandhok 9; 13. Parente, Rodriguez 8; 15. Kobayashi, Perez 7; 17. Valsecchi 6; 18. Van der Garde 5.

MOMENTO CLOU

Al 13° giro Petrov conduce sul minaccioso Hulkenberg, ma rientra ai box per scontare un drive through. Il tedesco si ritrova la strada spianata e va a vincere nuovamente con estrema facilità e sicurezza



Davide Valsecchi in lotta con Jerome D'Ambrosio

La... sceneggiatrice segreta della GP2

Ci sono personaggi del motorsport che sono sconosciuti al grande pubblico, ma per gli addetti ai lavori sono più utili di quelli conosciuti. Mrs. Penny Whitaker è uno di questi. Immarcescibile signora very British che segue la logistica dei team di GP2, gentile nei modi, dal sorriso allegro e sempre disponibile. Ama l'Italia e parla perfettamente la nostra lingua, avendo vissuto un decennio sulla costa amalfitana, quando era alle dipendenze di una agenzia di viaggi inglese. Poi, per molto tempo è stata l'assistente numero uno di Bernie Ecclestone, e quando per lo stress non ce l'ha più fatta a seguire il vulcanico boss, è passata a seguire prima la F.3000 e dopo la GP2. Da quasi 20 anni è un punto di riferimento per tutti i team manager, e di lei si parla solo che bene, il che, in un ambiente di vipette come la GP2 è una indiscutibile nota di merito. Ma non aspettatevi favoritismi da lei, sa anche dire di no, e quando lo fa è britannicamente irremovibile, anche se lo fa in maniera latina: arrossendo.

H. F.

Mark Martin mett

di Marco Cortesi

E' ancora Mark Martin a festeggiare in victory lane in NASCAR Sprint Cup. Con un nuovo successo sul Chicagoland Speedway, il cinquantenne di casa Hendrick ha portato il suo totale stagionale a quota quattro, rimediando ad un inizio 2009 ricco di insidie e riportandosi nella zona-Chase For The Cup. Nonostante i 195 giri condotti in testa, Martin ha dovuto riguadagnarsi la vetta, conquistata per la prima volta con un velocissimo pit-stop alla quarantunesima tornata. A soffiargli la prima posizione era stato Jimmie Johnson, alla ripartenza dopo un contatto tra Joey Logano e Sam Hornish. Dopo un tenta-

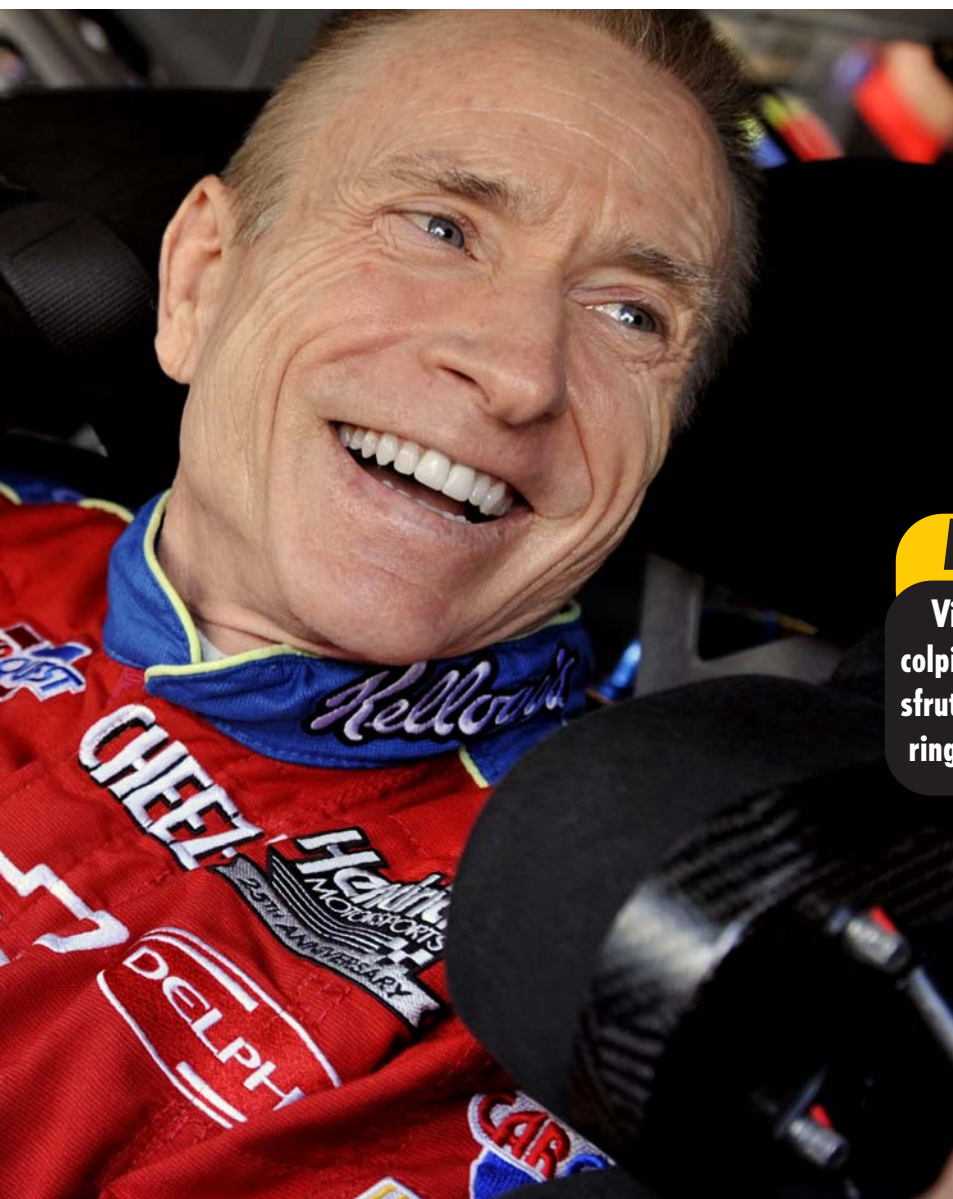
tivo seguito ad una toccata multipla tra Menard, McMurray, Burton e Speed, Martin ha approfittato di un duello all'ultima sportellata tra Brian Vickers, Denny Hamlin, e lo stesso Johnson, infilandosi come se nulla fosse all'interno e riconquistando la posizione. Nel finale non ci sono poi stati rivali. Nemmeno Jeff Gordon, che con una gara accorta aveva approfittato dei problemi altrui, ha potuto nulla all'ultimo re-start, dovuto all'esplosione del propulsore di Kyle Busch. Altrettanto soddisfatto dalle caution finali è stato Kasey Kahne, terzo con la Dodge Charger del Richard Petty Motorsports davanti a Tony Stewart, che ha mantenuto con l'ennesimo piazzamento una leadership quasi inal-

rata in classifica. Dalla quinta all'ottava piazza hanno concluso Hamlin, Vicker e Johnson, inframezzati da un buon Ryan Newman. Kahne è stato anche il pilota più avvantaggiato in graduatoria, passando dalla dodicesima all'ottava posizione. Bel balzo anche di Juan Pablo Montoya, vera e propria ancora di salvezza dell'Earnhardt Ganassi Racing, ora nono. Oltre a Kyle Busch, hanno perso posizioni anche gli uomini di casa Roush. Solo quattordicesimo al traguardo Carl Edwards, miglior rappresentante, fuori dalla top-20 Kenseth, McMurray, Ragan e Biffle. Sono continuate in Illinois le difficoltà di Dale Earnhardt Jr, quindicesimo e coinvolto in un contatto con Menard.



te la quarta

Kyle Busch
Sotto,
un sorridente
Mark Martin
incassa la quarta
vittoria
stagionale.
A destra, ecco
come è finita
la gara di Menard
quando si trovava
nei top-ten



L'ordine di arrivo, domenica 12 luglio 2009

- 1 - Mark Martin (Chevrolet) - Hendrick - 267 giri
- 2 - Jeff Gordon (Chevrolet) - Hendrick - 267
- 3 - Kasey Kahne (Dodge) - RPM - 267
- 4 - Tony Stewart (Chevrolet) - Roush - 267
- 5 - Denny Hamlin (Toyota) - Gibbs - 267
- 6 - Ryan Newman (Chevrolet) - Stewart/Haas - 267
- 7 - Brian Vickers (Toyota) - Red Bull - 267
- 8 - Jimmie Johnson (Chevrolet) - Hendrick - 267
- 9 - Clint Bowyer (Chevrolet) - RPM - 267
- 10 - Juan Montoya (Chevrolet) - DEI/Ganassi - 267
- 11 - Marcos Ambrose (Toyota) - JTG/Waltrip - 267
- 12 - David Reutimann (Toyota) - Waltrip - 267
- 13 - A.J. Allmendinger (Dodge) - RPM - 267
- 14 - Carl Edwards (Ford) - Roush - 267
- 15 - Dale Earnhardt Jr. (Chevrolet) - Hendrick - 267
- 16 - Martin Truex Jr. (Chevrolet) - DEI/Ganassi - 267
- 17 - Kurt Busch (Dodge) - Penske - 267
- 18 - Joey Logano (Toyota) - Gibbs - 267
- 19 - Kevin Harvick (Chevrolet) - Childress - 267
- 20 - Michael Waltrip (Toyota) - Waltrip - 266
- 21 - Bobby Labonte (Ford) - HOF - 266
- 22 - Jamie McMurray (Ford) - Roush - 266
- 23 - Matt Kenseth (Ford) - Roush - 266
- 24 - Reed Sorenson (Dodge) - RPM - 265
- 25 - David Ragan (Ford) - Roush - 265
- 26 - David Stremme (Dodge) - Penske - 265
- 27 - Elliott Sadler (Dodge) - RPM - 265
- 28 - Casey Mears (Chevrolet) - Childress - 265
- 29 - Bill Elliott (Ford) - Wood - 265
- 30 - John Andretti (Chevrolet) - Front Row - 265
- 31 - Greg Biffle (Ford) - Roush - 265
- 32 - Brad Keselowski (Chevrolet) - Hendrick - 265
- 33 - Kyle Busch (Toyota) - Gibbs - 257
- 34 - Robby Gordon (Toyota) - Gordon - 237
- 35 - Paul Menard (Ford) - Yates - 226
- 36 - Scott Speed (Toyota) - Red Bull - 226
- 37 - Jeff Burton (Chevrolet) - Childress - 224
- 38 - Sam Hornish Jr. (Dodge) - Penske - 217
- 39 - Mike Skinner (Toyota) - Baldwin - 60
- 40 - Mike Bliss (Dodge) - Phoenix - 58
- 41 - Joe Nemechek (Toyota) - Nemco - 30
- 42 - David Gilliland (Chevrolet) - TRG - 11
- 43 - Dave Blaney (Toyota) - Prism - 10

Il campionato

1. Stewart 2884; 2. Jeff Gordon 2709; 3. Johnson 2672;
4. Kurt Busch 2526; 5. Hamlin 2457; 6. Edwards 2438; 7. Newman 2385; 8. Kahne 2336; 9. Montoya 2321; 10. Kyle Busch 2298.

MOMENTO CLOU

Vickers, Johnson ed Hamlin si scambiano colpi proibiti. Come se nulla fosse, Martin sfrutta da campione il vuoto lasciato, li passa, ringrazia e si invola...



Finalmente

di Guido Rancati

VYBORG – Applausi di gente intorno a lui. Juho Hanninen torna per l'ultima volta sulla piazza del mercato e i ramarri battone le mani. Compostamente. "Una coppa l'abbiamo vinta", osserva Mario Fornaris ancor prima che il ragazzo finlandese si sfilasse dall'abitacolo della compatta che lui ha trasformato in una vera macchina da corsa.

Non è tipo da urlare e schiamazzi, l'ingegnere torinese. Ma anche se non fa la ruota, è chiaro come il sole che illumina la campagna russa che è soddisfatto. Ne ha di che: Jan Kopecky ha completato con un gran bel secondo posto l'uno-due della Skoda. "Ci voleva", mormora il progettista che ha fatto fare al team di Mlada Boleleslav il salto di qualità. Aggiunge: "Speriamo sia il primo di tanti altri successi". Non dimentica che alla tre giorni russa non hanno partecipato i Kronos Boys e informa che l'assenza di Kris Meeke, di Nicolas Vouilloz e di Freddy Loix gli fa considerare un po' meno provante l'uno-due dei suoi.

ASSENTI Già, come da programma la

207 della filiale britannica e quelle della filiale belga-lussemburghese della Peugeot non hanno affrontato una trasferta che avrebbe costretto la struttura di Marc Val Dalen a fare gli straordinari per i ripristini. Lasciando segni non trascurabili sul libro dei conti. E' un dato di fatto e tuttavia non deve sminuire la portata dell'impresina della squadra dell'est.

DOMINIO Non c'è stata storia, in Carelia. Hanninen s'è buttato dietro le spalle il ricordo dei suoi recenti – e un po' troppo frequenti – rovesci e ha aggredito le strade bianche russe con la stessa, quasi insolente sicurezza di un anno fa. In un niente ha messo insieme un vantaggio tranquillizzante nei confronti del compagno di squadra ceco, poi ha badato essenzialmente a non andarsi a cercare guai. Senza addormentarsi, però. Continuando a vincere prove fino al mattino della domenica, quando Anton Alen ha interrotto la sua striscia.

GIOIE Un attimo di rilassamento, quello del dominatore. Prima di mettere la sua firma anche sugli ultimi tre tratti in programma. Così, giusto per chiarire

che non c'era trippa per gatti. Non per il lungo boemo armato e abbigliato come lui, non per quelli con una divisa di un altro colore. Che comunque qualche gioia se la sono tolta. L'ha fatto Giandomenico Basso mettendosi al collo un'altra medaglia di bronzo che non gli cambierà la vita, ma almeno lo ripaga dell'impegno che continua a metterci, l'ha fatto Anton Alen ritrovando il sorriso che non tanto misteriosamente aveva smarrito. E l'ha fatto Guy Wilks, festeggiatissimo dagli uomini della Mellors Elliot Motorsport. L'inglese ha tagliato un paio di gomme, ma è anche, soprattutto, stato protagonista di un ottimo spot per la malese in salsa britannica.

FUTURO La Russia già dietro le spalle, per i protagonisti e comprimari dell'Intercontinental Rally Challenge è già tempo di guardare avanti. L'appuntamento di Madeira è dietro l'angolo. Con i suoi trabocchetti anche meteorologici. Sull'asfalto della Perla do Atlantico i tre del Leone ci saranno e invece non ci saranno i due del Rapace. Non ci sarà Alen Junior, ma ci sarà Luca Rossetti.

L'ordine di arrivo, sabato 11 luglio 2009

1. Hanninen-Markkula (Skoda Fabia) in 1.45'15"2
2. Kopecky-Stary (Skoda Fabia) a 1'20"9
3. Basso-Dotta (Abarth Grande Punto) a 4'06"0
4. Flodin-Andersson (Subaru Impreza) a 5'09"9
5. Wilks-Pugh (Proton Satria) a 6'33"2
6. Wittman-Ettel (Mitsubishi Lancer) a 9'07"1
7. Alen-Alanne (Abarth Grande Punto) a 12'30"8
8. Zimin-Zhivoglavov (Mitsubishi Lancer) a 15'53"9
9. Katkov-Chaykovskiy (Subaru Impreza) a 19'51"2
10. Koitla-Shvetsov (Honda Civic) a 20'04"9

Classifica Piloti

1. Kris Meeke - 30 punti
2. Jan Kopecky - 29
3. Freddy Loix - 24
4. Giandomenico Basso - 17
5. Nicolas Vouilloz e Juho Hanninen - 14

Classifica Costruttori

1. Peugeot - 69 punti
2. Skoda - 43
3. Ralliart Mitsubishi - 41
4. Abarth - 24
5. Proton - 5
6. Honda - 1



Skoda



Hanninen-Alen: rivincita in Finlandia

Juho Hanninen 12, Anton Alen 1. I numeri, anche quelli che si riferiscono alle prove speciali vinte, dicono che in Russia non c'è stata tanta storia. Ma se il finlandese della Skoda festeggia la vittoria e butta dal gradino più alto del podio il ricordo delle sue recenti marachelle, anche quello dell'Abarth ha buoni motivi per scrollarsi di dosso un po' di tristezza. Un po' perché al di là del risultato finale ha mostrato di saper reagire, e anche perché adesso ha la certezza di essere al via del Rally di Finlandia. Con una Punto Super2000, forse quella usata per lo sviluppo, aggiornatissima e l'assistenza del Tommi Makinen Racing, la stessa di cui fruirà Kimi Raikkonen.

Cerca spazio, il figlio del grande Markku. Cerca rivincite. Con il destino cinico e baro che spesso è parso accanirsi contro di lui e con Hanninen che sulle strade della Carelia russa l'ha battuto. Già, perché a Jyväskylä e dintorni ci sarà anche il pilota che ha firmato il primo successo della Fabia Super2000, a sinistra. Con, al seguito, gran parte degli stessi uomini che a Vyborg lo hanno festeggiato.



Vyborg addio

S'erano tanto amati. O forse no, forse quello fra l'appuntamento russo e la serie alternativa era stato solo un matrimonio d'interesse. Sia come sia, la storia pare proprio essere arrivata al capolinea. Per una questione di soldi: c'est l'argent qui fait la guerre e d'argent nella Carelia ce n'è poco. Almeno per il rally.

Restano i ricordi di tre edizioni di una gara non banale. Che prima di rilanciare Juho Hanninen aveva fatto splendere la stella di Anton Alen. E fatto conoscere anche agli occidentali Evgeny Novikov, il bambino prodigio moscovita. Restano le storie, quelle legate alla corsa e quelle di una terra a lungo contesa e poi dimenticata, di una cittadina che è stato bello vedere rifiorire poco alla volta. Alla gente dei rally resta pure il rimpianto di non vedere completato il maquillage di strade, giardini e palazzi che, si sente, hanno un'anima.



Sopra, Patrick Flodin buon quarto con la Subaru Impreza, A destra Guy Wilks, quinto con la Proton Satria



Le pagelle di Rancati

9,5

Juho HANNINEN

Intoccabile. Prende il pallino in mano al pronti-via e non lo molla più. Gli altri soffrono, lui si premette di schivare tutte le pietre, non solo le più grosse. E per la seconda volta di fila ripianta la bandiera finlandese sulla Carelia

8,5

Jan KOPECKY

Costante. Un altro argento per lo spilungone di Boemia, il terzo di fila, il secondo sulle strade bianche. A conferma che ha piede e testa, che ha tutto quello che serve per ritagliarsi un posto importante su qualsiasi palcoscenico.

7,5

Guy WILKS

Riemerso. E' grande e grosso, il britannico. E' solido. E lo dimostra spremendo bene assai la Proton Satria, conquistando un quinto posto forse insperato alla vigilia. Dopo essere stato per un po' in lotta per il podio.

7,5

Giandomenico BASSO

Generoso. Ha lo spirito dei vecchi alpini, quelli che il capitano voleva intorno a sé o con le scarpe o senza scarpe. Al veneto dicono di andare lui va, senza pensare troppo che quella che maneggia non è la più bella del reame.

7

Patrik FLODIN

Beffato. Il biondino non è in gita di piacere e si dà da fare. Non ce la fa ad arrampicarsi sul podio, ma la medaglia di legno raccolta maneggiando un'Impreza brilla come quelle di metalli nobili.

6,5

Anton ALEN

Alienato. In squadra non sembrano più essere in tanti a credere in lui e il ragazzo finlandese soffre la situazione. Prova a reagire sulle strade dove due anni fa marmaldeggiava, ma con alterna fortuna. Anche se alla fine è lui a riportare lo Scorpione a primeggiare almeno in una prova speciale.

6

Aleksandre ZHELUDOV

Tranquillo. Non ha l'aria di voler prendere rischi, il gentleman-driver. Ha in mente un fine settimana di turismo veloce con una delle 207 del Power Team e punta sulla regolarità. La cautela non gli basta a convincere i quattro cilindri a tenere botta fino all'arrivo.

5,5

Franz WITTMANN

Apprendista. Anche in Russia parte con l'obiettivo più o meno dichiarato di fare esperienza. Non fa danni e rastrella altri punti, ma la manciata di minuti che si becca da Flodin fan pensare che di polenta ne deve mangiare ancora tanta...

Giandomenico Basso sembra guardare divertito il gran balzo dell'estone Kaspar Koitla nono all'arrivo e primo tra le due ruote motrici



All'estone Koitla impresa riuscita

VYBORG – Juho Hanninen ha giocato, ma è stato il solo a farlo sugli sterrati russi. Lui menava sberle senza manco dare l'impressione di mettercela tutta e gli altri avevano il loro daffare a schivare i colpi. E le pietre disseminate sulle probe speciali. Soffrendo. Anche Kaspar Koitla, ha sofferto nella tre giorni in Carelia. Ma alla fine, l'estone è stato ripagato. Con gli interessi. Con l'Honda Civic Type-R non s'è limitato a marmaldeggiare fra quelli con soltanto due ruote motrici, ma, decimo nella classifica finale assoluta e ottavo fra i piloti in gara per l'Intercontinental Rally Challenge, ha raccolto un punto per la Casa nipponica. Un'impresa o giù di lì. Festeggiata anche da Kuldar Sikk, a Vyborg come interprete della struttura francese che distribuisce gli pneumatici della BFGoodrich nella serie alternativa. E non solo per solidarietà con il compatriota. Al copilota, l'exploit di Koitla ha aperto il cuore: di qui a qualche giorno sarà infatti Urmo Aava a maneggiare una Honda della Jas all'Este Rally e, a fine mese, sulla terra altamente adrenalinica del Rally di Finlandia. E al fianco del ragazzone ci sarà ovviamente lui.

Il colpo di Piero

Con un finale mozzafiato, il Rally di San Crispino ha espresso il suo verdetto: Piero Longhi navigato da Maurizio Imerito e la Skoda Fabia Super 2000 si sono aggiudicati all'ultimissimo metro, una gara inizialmente dominata da Paolo Andreucci e che a un certo punto era quasi nelle mani di Luca Rossetti.

Un risultato, quello ottenuto dal borgomanerese che va ad aggiungersi a quello dell'en-plein in terra russa di Hanninen e Kopecky per una storica doppietta Skoda. Ma non è certo stata una vittoria facile: quella di Longhi. All'inizio il pallino era stato preso in mano da Paolo Andreucci e Anna Andreussi, ma quando l'equipaggio della Peugeot Italia ha avuto un problema ai freni, dovuto a un sasso che aveva tranciato un tubo dell'impianto, al comando sono balzati Luca Rossetti e Matteo Chiarocci con la Abarth Grande Punto. Pareva tutto deciso, perché mancava ormai un solo tratto cronometrato alla fine, ma proprio in questo l'equipaggio dell'Abarth incappava in una foratura che gli costava

una cinquantina di secondi e lo relegava in terza posizione. Dietro all'incredulo, seppur meritevole, Longhi ed al rimontante Andreucci.

Con la quarta posizione, lontano dai primi, il leader del Tricolore Travaglia ha mantenuto il primo posto in campionato, anche se adesso è a pari punti con Andreucci. L'esperimento della manifestazione romagnola organizzata dalla Rubicone Corse – quello cioè di riportare i rally in provincia di Gubbio, su sterrati dove un tempo si disputava il Mondiale – è pienamente riuscito. Come hanno testimoniato le centinaia di appassionati accorsi per vedere i loro beniamini in azione sulle prove speciali di Gubbio (dopo una suggestiva partenza con tanto di sbandieratori), ma anche quelli che hanno riempito San Mauro Pascoli nel pomeriggio di sabato per accogliere i protagonisti al termine della corsa.



“Non mi aspettavo certo di vincere, anche perché questo era il mio primo rally vero con la Skoda Fabia, che conosco appena. Inoltre non gareggiavo da nove mesi e non avevo mai corso con una Super 2000 a motore aspirato. La sorte mi ha dato una mano ma io ero lì, pronto per approfittarne. Spero sia di buon auspicio per le prossime gare”.

Piero Longhi



L'ordine di arrivo, sabato 11 luglio 2009

1. Longhi-Imerito (Skoda Fabia) in 1'54"3"
2. Andreucci-Andreussi (Peugeot 207) a 9"6
3. Rossetti-Chiarcossi (Abarth Grande Punto) a 31"8
4. Travaglia-Granai (Peugeot 207) a 36"
5. Perego-Pizzuti (Mitsubishi Lancer EvoX) a 2'23"7
6. Ceccoli-Biondi (Mitsubishi Lancer Evo9) a 2'32"6
7. Aghini-Cerrai (Subaru Impreza) a 3'27"3
8. Campedelli-Fappani (Mitsubishi Lancer Evo9) a 3'33"5

Classifiche Campionato Italiano Rally

Piloti: 1. Travaglia e Andreucci punti 36; 3. Rossetti 32.
Costruttori: 1. Peugeot p. 84; 2. Abarth p. 74; 3. Mitsubishi p. 20;
4. Skoda 16; 5. Subaru 8.
Trofeo Indipendenti: 1. Ceccoli p. 23; 2. Trentin 21; 3. Dati p. 18.
Gruppo N: 1. Ceccoli 32; 2. Navarra 24; 3. Perego 21

Foto di tutti i piloti: da sinistra a destra Martinez, Fauzy, Turvey, Lancaster, Molina, Van der Drift, Martin, Pentus, Move, Barba, Leal, Di Sabatino, Baguette, Salaq





Gita a Enstone

Lunedì 6 e martedì 7 i piloti della World Series Renault 3.5 sono andati in gita. Dopo la gara di Silverstone, infatti, la Casa francese ha per loro riservato una bella sorpresa. Una visita esclusiva della sede della Renault F.1 a Enstone. Non tutti i partecipanti alla categoria sono potuti intervenire, perché già avevano altri impegni, ma per i 14 che hanno presenziato si è trattato di una esperienza molto interessante. I piloti WSR hanno così potuto addentrarsi in ogni angolo della factory di Flavio Briatore, partecipando a incontri con i tecnici Bell e Symonds, partecipando a un training atletico, a un incontro dove è stata spiegata l'importanza delle pubbliche relazioni e così via.





Deconinck, sopra,
è il capo di Renault
Sport Technologies, la
struttura che si occupa
tra le altre cose della
organizzazione dei
campionati World
Series by Renault.
A sinistra, Molina e
Di Sabatino si tengono
in forma nella fase di
preparazione atletica.
Sotto, i piloti
nell'ufficio tecnico ed
a sinistra nel "cuore"
della struttura



L'apprendista

I migliori
risultati
2009

Barcelona

Qualifica - 16°

Gara 1 - 19°

Gara 2 - 18°

Spa

Qualifica - 14°

Gara 1 - 17°

Gara 2 - 17°

Montecarlo

Qualifica - 23°

Gara - 18°

Budapest

Qualifica - 21°

Gara 1 - Ritirato

Gara 2 - 14°

Silverstone

Qualifica - 19°

Gara 1 - 15°

Gara 2 - 21°



Sono due gli italiani che questa stagione hanno scelto di correre nella World Series Renault 3.5. Pasquale Di Sabatino, di cui abbiamo già ampiamente parlato nelle scorse settimane dopo la sua vittoria a Budapest, e Federico Leo, un ragazzo tutto da scoprire. Milanese, 21 anni il

prossimo 27 agosto, corre per il team Pons. Nonostante la sua esperienza ancora limitata, ha deciso di buttarsi con coraggio sulle Dallara-Renault con un programma di due anni. Il primo per imparare pista ed abituarsi alla cavalleria di queste vetture, il secondo per iniziare a fare risultati. Leo sta crescendo bene, segue con attenzione e diligenza le direttive del team spagnolo, e a Silverstone si è visto un primo passo concreto in avanti con il 15° posto di gara 1 e un ritmo corsa importante. Leo si è avvicinato all'automobilismo improvvisamente, a

fine 2005, senza avere alle spalle un fondamentale background kartistico. Dal nulla, Leo è salito su una monoposto di F.Junior 1600 partecipando al campionato italiano con il team Emmegi e ottenendo anche un podio. Nel 2006 è salito nel difficile campionato tricolore della F.Renault con RP Motorsport, maturando ulteriormente. Per il 2007 si è presentata l'occasione di salire di un altro gradino la scala delle categorie del motorsport, ed ha debuttato nella F.3 tedesca con il team italiano Ombra. E' stata una buona esperienza che lo ha portato a raccogliere importanti piazzamenti e a salire una volta sul terzo gradino del podio a Hoc-

kenheim. Nel corso dell'inverno, Leo era indeciso se proseguire col F.3, magari italiano, o lanciarsi in un contesto internazionale di alto livello, la World Series Renault 3.5. Ha svolto i test invernali, poi ha maturato la decisione di provarci siglando l'accordo col team Pons. Leo ha la fortuna di avere come compagno di squadra l'esperto Marcos Martinez, tra l'altro al comando del campionato, che è fonte di importanti consigli. Con un po' più di convinzione in qualifica e in fase di partenza, Leo può migliorare ulteriormente nelle restanti prove che mancano al termine del campionato. In attesa di un 2010 da protagonista.

Le tappe

2009 – World Series Renault 3.5

2008 – F.3 Tedesca

2007 – F.Renault Italia

2006 – F.Junior 1600 Italia



Una domenica bestiale

Non capita tutti i giorni di vedere un team italiano impegnato, nello stesso fine settimana, su tre fronti in campo internazionale e per di più in categorie per monoposto di alto livello. E' quello che accadrà il 18-19 luglio al Prema Powerteam che per la prima volta si dovrà dividere su tre diverse piste: a Le Mans per la World Series Renault 3.5, a Zandvoort per la F.3 Euro Series, a Misano per la F.3 Italia. Una cosa decisamente complicata e non semplice da seguire e organizzare. La formazione veneta capitanata da Angelo Rosin è sempre stata coinvolta in più categorie, ma quando schierava le Tatuus della Eurocup F.Renault aveva il vantaggio di ritrovarsi sulle stesse piste della WSR 3.5. Da questa stagione invece, Prema affronta serie diverse, che non si concentrano sul medesimo autodromo nello stesso weekend. Gran lavoro, quindi, per l'ufficio logistico della squadra la cui base è a Grisignano di Zocco, in provincia di Vicenza. Dieci uomini Prema sono stati spediti a Le Mans, sette a Misano, quattordici a Zandvoort: "Siamo strutturati piuttosto bene per queste evenienze", spiega René Rosin, figlio di Angelo e team manager della F.3 europea e della WSR 3.5, "ma è la prima volta che tutti gli uomini Prema sono in pista nello stesso weekend su tre differenti circuiti. Comunque ogni squadra è indipendente, non vi è un travaso di ingegneri da una categoria all'altra in quanto sono dedicati ad ogni pilota di cui disponiamo. Discorso differente

per i secondi meccanici che possono partecipare a un test della F.3 Italia, poi seguire la World Series eccetera". Angelo Rosin sarà a Zandvoort, Renè a Le Mans, Grazia (moglie di Angelo) a Misano. Questa la divisione che si sono dati in famiglia per ricoprire il ruolo di responsabili, di team manager. I loro telefonini bolleranno in quei giorni e... chissà che bollette. La squadra della World Series Renault 3.5 che sarà presente nel paddock di Le Mans conta dieci persone. Due gli ingegneri, Chus Sanchez per Filip Salaquarda e Massimo Lombardi per Julian Leal, la parte dei dati è affidata a tecnici esterni della azienda Ycom di Nicola Scimecca, poi ci sono sei meccanici e un cuoco. Oltre a Renè Rosin. Il team della F.3 Euro Series a Zandvoort, è invece composto da quattordici persone per seguire le tre le monoposto Dallara-Mercedes. C'è John McGill, ex Renault e ToroRosso, che è il direttore tecnico della Prema e si occupa anche della vettura di Stefano Coletti. Wilman Fransen è l'ingegnere di Matteo Chinosi, Didier Dumont di Basil Shaaban. Ci sono poi un team coordinator, sei meccanici, due addetti ai servizi benzina e gomme, un cuoco, poi Angelo Rosin. Per la F.3 Italia si muovono tre ingegneri: Walter Biasatti per Daniel Campos, Fabio Zilio per Francesco Castellacci e Mattia Oselladore che si occupa costantemente della fluidodinamica. Quattro i meccanici, un addetto a gomme e benzina, poi Grazia Rosin.

La Prema domenica 19 luglio
Misano – F.3 Italia
Zandvoort – F.3 Euro Series
Le Mans – WSR 3.5



Basil Shaaban - F.3 Euro Series





Francesco Castellacci - F3 italia



Filip Salaquarda - World Series Renault 3.5



I quattro m

Mirco

Bortolotti



Edoardo

Piscopo

Moschettieri

Pietro
Gandolfi



Nicola
De Marco

Massimo Costa

Una vittoria e un secondo posto con Mirko Bortolotti, una pole e una terza posizione con Nicola De Marco, un quarto posto per Edoardo Piscopo. E' questo il bottino raccolto dai quattro piloti azzurri (Pietro Gandolfi è ancora a secco di punti) nel nuovo campionato di Formula 2 dopo tre appuntamenti: Valencia, Brno e Spa. Alla vigilia della tappa di Brands Hatch del 19 luglio, cui seguirà ancora una prova in Gran Bretagna il 2 agosto, a Donington, tracciamo un primo bilancio degli azzurrini. Bortolotti occupa la quinta posizione in classifica generale con 21 punti, appena 7 di svantaggio dal capoclassifica Andy Soucek. Nicola De Marco ed Edoardo Piscopo sono invece noni con 10 punti. Tutti e tre hanno dimostrato di poter stare tranquillamente con i primissimi e giocarsela fino all'ultimo per la vittoria nel campionato. Il problema è che le loro Williams a motore Audi, ma non solo quelle degli italiani, si stanno rivelando estremamente fragili e il campionato a monogestione, che non ha mai convinto Italiaracing, ha dimostrato di non avere proprio nulla in comune, dal punto di vista propedeutico, con categorie come la F.3 europea, la World Series Renault o la GP2. Troppo fragile, troppo inconsistente per una formula che la FIA ha pomposamente voluto definire come la prima serie dopo la F.1. Niente da dire dal punto di vista della organizzazione sportiva, ma qualcosa da ridire su quella tecnica sì. Meccanici giovani e inesperti, ingegneri che dividendosi su tre macchine non possono offrire un immediato servizio ai piloti che gestiscono nei momenti concitati della qualifica, noie tecniche che sembrano risolte ma puntualmente si ripetono. Certo, è il primo anno di rodaggio per la Formula 2, ma intanto a pagarne le spese sono i piloti che vedono vanificati punti e risultati.

BORTOLOTTI è l'unico italiano ad essersi imposto in una gara. Lo ha fatto a Brno col piglio del dominatore, poi vanta un secondo posto conquistato a Valencia. Purtroppo a Spa non ha potuto esprimersi come voleva per una noia al cambio che lo ha a lungo disturbato e così non ha raccolto punti concludendo due volte nono dopo belle rimonte. Bortolotti, al primo anno di pilota del programma Junior Red Bull, sta comunque assolvendo molto bene il proprio compito. Tra i "redbullini", è davanti all'esperto Mikhail Aleshin e non troppo distante da Robert Wickens. Il canadese, tra l'altro, è anche impegnato nella F.3 Euro Series e quindi sta macinando parecchi chilometri. Chissà che a Bortolotti non venga concessa la possibilità, prima del termine della stagione, di poter debuttare in World Series Renault, quando le gare non sono concomitanti con la F.2, con la macchina lasciata

libera da Jaime Alguersuari, altro pilota Red Bull, salito in F.1. Sarebbe sicuramente interessante per il trentino, campione F.3 Italia in carica, poter assaggiare la Dallara-Renault in vista magari di un impegno concreto nella WSR 2010.

DE MARCO ha siglato una splendida pole a Brno, ma per un incredibile problema tecnico nella fase di pre schieramento, è dovuto partire dai box vanificando tutto il lavoro svolto in qualifica. Poi un terzo posto, sempre sulla pista ceca, ma arrivato dopo una vittoria sfumata per un errore del ragazzo di Pordenone. Tante noie anche a Valencia e a Spa. Insomma, per il fresco diplomato, maturità scientifica, un inizio di stagione particolarmente difficile. De Marco non demorde e guarda alle prossime due prove inglesi con la voglia di chi vuole un immediato riscatto. La certezza di poter combattere ad armi pari con i piloti esperti della F.2 c'è e per questo il futuro appare comunque roseo.

PISCOPO ha scelto la F.2 all'ultimo momento. Si è adattato bene alla vettura, ma anche lui ha dovuto subire insopportabili guasti tecnici che lo hanno fermato a Valencia, a Brno (partito dai box) e nelle qualifiche di Spa. Il romano ex A1 Grand Prix e vice campione della F.3 Italia, ha però compiuto rimonte spettacolari che hanno colpito Jonathan Palmer, l'organizzatore della F.2, e tutti gli addetti ai lavori. Piscopo, come De Marco, ritiene di avere già pagato il conto salato dei problemi meccanici e si augura di poter disputare le prossime prove con maggiore tranquillità.

GANDOLFI è stato uno dei primissimi piloti a iscriversi alla F.2. Il parmense ha subito creduto in questo progetto ed ora sta con molta umiltà sta imparando a governare una vettura potente e ad apprendere circuiti mai visti prima. La sua esperienza precedente è limitata alla sola F.1 Renault e per questo Gandolfi non ha fretta di crescere.

Il campionato

- 1. Soucek 28
- 2. Wickens 26
- 3. Jousse 25
- 4. Hegewald 22
- 5. Bortolotti 21
- 6. Aleshin 17
- 6. Pavlovic 17
- 8. Eng 12
- 9. De Marco 10
- 9. Piscopo 10



Mirco
Bortolotti

Valencia
Qualifica 1 – 12°
Qualifica 2 – 3°
Gara 1 – 6°
Gara 2 – 2°

Brno
Qualifica 1 – 2°
Qualifica 2 – 8°
Gara 1 – 1°
Gara 2 – Ritirato

Spa
Qualifica 1 – 22°
Qualifica 2 – 8°
Gara 1 – 9°
Gara 2 – 9°



Nicola
De Marco

Valencia
Qualifica 1 – 18°
Qualifica 2 – 4°
Gara 1 – 9°
Gara 2 – 5°

Brno
Qualifica 1 – 1°
Qualifica 2 – 3°
Gara 1 – 12°
Gara 2 – 3°

Spa
Qualifica 1 – NP
Qualifica 2 – 21°
Gara 1 – 13°
Gara 2 – 11°



Mirco
Bortolotti

Valencia
Qualifica 1 – 7°
Qualifica 2 – 11°
Gara 1 – Ritirato
Gara 2 – 7°

Brno
Qualifica 1 – 6°
Qualifica 2 – 7°
Gara 1 – 7°
Gara 2 – 4°

Spa
Qualifica 1 – 19°
Qualifica 2 – 25°
Gara 1 – 8°
Gara 2 – 14°



Mirco
Bortolotti

Valencia
Qualifica 1 – 24°
Qualifica 2 – 24°
Gara 1 – 20°
Gara 2 – 22°

Brno
Qualifica 1 – 21°
Qualifica 2 – 24°
Gara 1 – Ritirato
Gara 2 – Ritirato

Spa
Qualifica 1 – 23°
Qualifica 2 – 22°
Gara 1 – 14°
Gara 2 – 17°



Dario Lucchese

Mygale vs Dallara, quarto round. Nella F.3 italiana, chi presagiva un immediato kappad tecnico della monoposto transalpina si è dovuto ricredere e a Misano, in occasione del prossimo appuntamento del 18 e 19 luglio, sono attese ulteriori novità che potrebbero rivoluzionare lo scenario della serie tricolore. Il debutto della M08 schierata dal team Alan Racing ha destato sorpresa ed interesse ed il terzo posto conquistato ad Adria in gara 2 da Pablo Sanchez non si è rivelato un even-

to casuale. Tanto che il pilota messicano è poi nuovamente salito sul gradino più basso del podio a Magione e al Mugello, dove ancora in gara 2 ha addirittura "rischiato" di centrare il primo successo della stagione, chiudendo secondo dietro a Sergio Campana. Mygale sempre più vicina pertanto alla concorrenza, fino al punto di potere sostenere che la squadra di Alberto Locatelli sia riuscita in appena tre mesi ad azzerare quasi completamente il gap di un intero anno di esperienza che gli altri team possono senz'altro vantare sulle Dallara

F308-Fiat? "Paghiamo sicuramente il fatto che tutto il programma è partito in notevole ritardo rispetto a quanto da noi previsto", ha affermato il manager lombardo. "Abbiamo ricevuto la seconda vettura nella stessa settimana della gara di Adria. Rispetto alle Dallara non vedo molti punti deboli. Si tratta solamente di completare il lavoro di messa a punto. Il fatto che il livello del campionato quest'anno si sia innalzato, ci ha sicuramente stimolato a lavorare meglio. Allo stato attuale, due sono sostanzialmente le nostre armi: un nuovo kit aerodinami-

co che prevede la presenza di inediti estrattori e di varie appendici, ancora allo studio nella galleria del vento della factory di Magny-Cours, e il terzo elemento sull'ammortizzatore anteriore".

Un particolare quest'ultimo studiato dal tecnico Paolo Guerri (uomo di punta dell'Alan Racing con un trascorso importante anche in F.3000 e nel team Forti di F.1), che la Mygale è intenzionata ad adottare di serie sulle altre monoposto destinate al mercato internazionale. Il continuo scambio di dati con la Casa madre si è rivelato oltretutto di

La Mygale fa paura



fondamentale importanza nel contesto di una collaborazione proficua. Così come l'apporto dell'ingegnere Marco Gadola, già direttore tecnico della BMS Scuderia Italia. "Siamo partiti tardi con il programma ed indubbiamente abbiamo un credito di parecchi chilometri nei confronti delle Dallara", spiega quest'ultimo. "Pensavamo di trovarci in difficoltà e invece abbiamo avuto la sorpresa di essere praticamente da subito competitivi. A fare la differenza nella F.3 è sostanzialmente l'aerodinamica, a cui è subordinato anche l'aspetto meccanico. Il terzo

elemento dell'ammortizzatore anteriore si è rivelato proprio quello di cui avevamo bisogno, dal momento che consente alla vettura di lavorare al meglio nelle curve lente, senza condizionare l'aerodinamica essenziale nei tratti veloci. In questi giorni verrà reso disponibile il nuovo kit aerodinamico e a Misano potremmo adottare una parte di queste novità". L'obiettivo dichiarato da Locatelli è adesso quello di inserirsi nelle prime tre posizioni della classifica con Pablo Sanchez, puntando contemporaneamente alla "top ten" con Fabrizio Comi.

I migliori risultati 2009 della Mygale

Adria
Qualifica – 5°
Gara 1 – 5°
Gara 2 – 3°
Magione
Qualifica – 4°
Gara 1 – 3°
Gara 2 – Ritirato
Mugello
Qualifica – 5°
Gara 1 – 3°
Gara 2 – 2°

“Abbiamo ricevuto la seconda vettura nella stessa settimana della gara di Adria. Rispetto alle Dallara non vedo molti punti deboli”

Alberto Locatelli





“Ho vinto senza

Antonio Caruccio

Stefano Bizzarri, nato a Seattle negli Stati Uniti il 30 marzo 1990, ma italianissimo a tutti gli effetti, si è imposto nella seconda gara di Donington del campionato European F3 Open, nato dalle ceneri della serie propedeutica spagnola. Residente a Perugia, ha portato al successo sulla pista di Donington il team RP Motorsport nel quarto appuntamento della stagione 2009.

- Come è iniziata la tua avventura nel motorsport?

“Ho iniziato con i go-kart nel 2003, prima a livello regionale poi impegnandomi sempre più fino a raggiungere i campionati nazionali e l'europeo, arrivando infine a disputare la coppa del mondo nell'ultimo anno di karting. Tramite la It Loox Racing di Fabiano Belletti, ho iniziato a correre nel Formula Renault 2000, passando successivamente

al team RP Motorsport facendo metà stagione 2008 di Renault Italia e l'altra metà nel Formula 3 spagnolo. In questo 2009 ho iniziato a correre nell' European Formula 3 Open”.

- Sei nato negli States e fino ai tuoi 12 anni ti sei diviso tra Perugia e l'America. Come hai vissuto questo passaggio dagli USA all'Italia? Torni ancora a Seattle? Quando eri in America ti sei mai avvicinato, da tifoso o spettatore al motorsport?

“In America le corse non le guardavo tanto e non ero nemmeno appassionato. Le macchine però, mi sono sempre piaciute e una volta arrivato in Italia insieme a mio padre abbiamo iniziato ad addentrarci in questo sport. Continuo però ad andare un paio di volte l'anno in America e parlo ancora abbastanza bene l'inglese”.

- Dopo il karting nel 2007 è arrivato l'esor-

dio nel F. Renault Italia con le monoposto... Come è andata?

“È stato un cambiamento molto grande, all'inizio ho avuto delle difficoltà anche se man mano che aumentava la mia esperienza mi adattavo sempre meglio alla monoposto. I risultati sono un po' mancati, non per colpa mia, ma per via di un campionato non molto professionale. Nonostante questo, ho imparato a conoscere le monoposto e le basi di apprendimento per lavorare su una macchina da corsa”.

- Nel 2008 sei passato al campionato F3 spagnolo. Come mai questa decisione?

“Arrivato in RP Motorsport, il team aveva già dei piloti che correvano nella serie spagnola e visto che a metà stagione non avevamo margine di miglioramento nel F.Renault, abbiamo deciso il passaggio al F3. Ho fatto un test in estate dove sono andato molto bene, avevo ottenuto il quarto tempo

izzarri



saperlo”

davanti a Natacha Gachnang che lottava per il titolo. Incoraggiati da questo risultato abbiamo provato a fare subito la gara di Magny-Cours ed è andata abbastanza bene pur non avendo esperienza con la vettura; persi il podio di classe per un contatto nella prima manche. Nelle altre gare andavo forte, ma per un mix di inesperienza e sfortuna non sono riuscito ad arrivare a podio, eccezion fatta per la corsa di Barcellona. In gara 1 ho ottenuto il sesto posto, primo della coppa nazionale, mentre nella seconda manche ho sbagliato io la partenza”.

- Come ti sei trovato sulla Dallara F.3?

”Ha un ottimo telaio e paragonata alla Tatuus di Formula Renault è una macchina spettacolare. Mi sono trovato molto meglio nel passaggio dal Renault al F.3 che dal kart alle monoposto, anche per una questione di feeling. Nel Renault, anche dopo un anno, non ero pienamente a mio agio, men-

tre sulla Dallara mi sono trovato subito bene con gli assetti e la messa a punto”.

- Corri da ormai due stagioni con il team RP Motorsport. Com'è il tuo rapporto con loro?

”Siamo quasi una famiglia! Ci conosciamo tutti, viaggiamo insieme con meccanici e ingegneri, in trasferta stiamo tutti nello stesso albergo, addirittura io e il mio compagno David Fumanelli dormiamo nella stessa stanza. C'è un bel rapporto di amicizia, siamo molto legati tra di noi e questo aiuta tanto la serenità all'interno del team”.

- Questa stagione 2009 ti ha regalato un successo nella seconda gara di Donington della European F3 Open arrivato in condizioni atmosferiche difficili. Come è andata?

”La stagione è partita subito bene ottenendo il secondo posto di Valencia. A Jarama

I migliori risultati 2009

Valencia
Qualifica - 4°
Gara 1 - 13°
Gara 2 - Ritirato

Jarama
Qualifica - 16°
Gara 1 - 13°
Gara 2 - Ritirato

Spa
Non partecipato

Donington
Qualifica - 7°
Gara 1 - 6°
Gara 2 - 1°

non conoscevo la pista e il team non aveva un assetto ottimale per quel tracciato, a cui si è poi aggiunto un mio errore in gara 2, non raccogliendo punti. Ho saltato Spa per la maturità, e mi è dispiaciuto molto perché pensavo di poter fare molto bene in Belgio dato che Krohn che utilizzava la mia vettura ha ottenuto il quarto tempo. Dopodiché siamo arrivati a Donington, una pista che non conoscevo. Sono andato bene fin dalle prove libere. Sull'asciutto ho ottenuto il record nell'ultimo settore, sul bagnato ero sempre nei primi tre. In qualifica non sono andato oltre il settimo tempo per problemi di assetto, anche se avevo solo un decimo di ritardo dalla seconda fila. Nella prima manche con una buona partenza ho preso il quarto posto e in pochi giri mi hanno passato due piloti, lottando quindi tutta la gara per la sesta posizione. Per gara 2 partivo primo per lo schieramento invertito, ma Legris mi ha passato al primo giro con visibilità precaria che rendeva davvero difficile guidare in quelle condizioni, ho mantenuto però fino alla fine il secondo posto. Negli ultimi giri Legris ha scontato una penalità, ma non ne ero al corrente perché la radio non funzionava e non sapevo di aver vinto. Ero convinto di essere arrivato al secondo posto; giunto in parco chiuso il team manager mi ha informato del successo facendomi una gran bella sorpresa!”

- Ora cosa ti aspetti nelle restanti gare della stagione? Pensi che l'episodio di Donington sia un caso isolato o potremo nuovamente sentire l'inno italiano in questa serie?

”Speriamo di ripetere la prestazione ottenuta in Inghilterra perché le piste che incontreremo le conosco, come Magny-Cours, Monza, Jerez e Barcellona, dove ho ottenuto buoni risultati”.

“Voglio proseguire”

Antonio Caruccio

Giacomo Barri nato il 25 febbraio 1991 è uno tra i giovani più interessanti nel panorama motoristico nazionale. Al suo secondo anno in Formula Renault 2000, sta iniziando a prendere sempre più confidenza con la Tatuus della categoria. Dopo un anno e mezzo trascorso nella serie svizzera, è arrivato a Spa il debutto nella serie tricolore, dove ha ottenuto due incoraggianti settimi posti con il team

- Hai esordito nella corsa di Spa nel campionato F.Renault Italia 2009 con il team

Cram. Com'è andato il weekend?

“Eravamo partiti molto bene perché nella sessione pomeridiana di prove libere, quella in cui abbiamo montato le gomme nuove, avevo ottenuto il quarto tempo a pochi decimi da Daniel Mancinelli. Mi sono poi trovato in difficoltà in qualifica dove ho avuto dei problemi per la pista sporca a causa della gomma depositata sull'asfalto dal Gran Turismo e dalla Formula 2 che ha modificato il comportamento della vettura. Questo mi ha rallentato nella gara perché, partendo dal decimo posto, non ho potuto recuperare tante posizioni raggiungendo la settima piazza in entrambe le

gare. Guardando però i tempi sul giro mi ritengo molto soddisfatto perché sono stato molto vicino al record della corsa”.

- Come valuti il livello del F.Renault 2000 Italia, tu che sei al secondo anno di permanenza nella serie elvetica?

”In entrambe le categorie c'è una top five nettamente superiore alla concorrenza; nell'italiano ci sono Mancinelli e Genis Olive che hanno un passo superiore agli altri, mentre nello svizzero i migliori sono Nico Muller, Giovanni Venturini, Thiemo Storz, Fabien Thuner e senza peccare di superbia mi aggiungo anche io. Il livello dei primi



ire nel tricolore”

forse non è molto differente, ma alle loro spalle la situazione cambia molto. Nello svizzero ci sono molte macchine iscritte però con piloti di diversa competitività, mentre nel campionato tricolore sono tutti molto vicini”.

- Come è maturata la decisione di correre nella serie tricolore?

”Andrea Amici si è accordato con il team per disputare la prova di Spa e Cram mi ha proposto di andare con loro. Ho accettato molto volentieri anche per non restare inattivo tra la gara del Nurburgring e quella di Le Mans della serie svizzera, un campiona-

to dove mi sto trovando molto bene”.

- Ti rivedremo nella serie nazionale anche nelle prossime gare?

”Stiamo valutando la possibilità di continuare nel tricolore anche se sto cercando qualche sponsor che mi permetta di effettuare questa scelta”.

- Quali ambizioni invece per la serie svizzera?

”Punto a stare nei primi tre del campionato, che per noi sarebbe il massimo; attualmente Muller e Venturini sono imprevedibili e alle loro spalle ci giochiamo il terzo

posto io, Storz e Thuner. Rispetto ai primi ci manca l'esperienza, che però aumentiamo ad ogni corsa. Speriamo anche di poterci togliere la soddisfazione di conquistare una vittoria entro fine stagione”.

- Progetti futuri per la tua carriera?

”Desidero continuare con Cram anche per il prossimo anno perché mi trovo molto bene con loro; mi piacerebbe fare il Master dove il team ha già accumulato esperienza ed anche la nuova Formula Renault sembra interessante, ma vedremo poi a conclusione di questa stagione”.



Piccoli passi verso il top

Antonio Caruccio

C'è un solo pilota italiano nella F.BMW Europe. E' Kevin Gilardoni, primo azzurro a cimentarsi nella impegnativa categoria promossa dalla Casa di Monaco di Baviera. Il pilota comasco, classe 1992, guida la Mygale del team FMSI diretto da Paolo Coloni. Un debutto non facile quello di Gilardoni, che proviene dalla Formula Azzurra, il quale si trova a confrontarsi con alcuni dei migliori giovani piloti presenti nel panorama internazionale del motorsport. Una scelta coraggiosa la sua. Non è infatti da tutti decidere di lasciare i facili tornei nazionali per battersi col meglio che c'è in Europa. Molti dei giovani italiani, mal consigliati, preferiscono "nascondersi" evitando le difficoltà, perdendo tempo nel giardino di casa. Gilardoni sta maturando in fretta ed ha già conquistato i primi punti in campionato.

- Dopo i primi tre appuntamenti stagionali come valuti il tuo apprendistato?

"Il feeling con la macchina è aumentato e capisco meglio le sensazioni che anche lei mi trasmette. A mia volta riesco a descriverne più dettagliatamente il comportamento agli ingegneri. È una macchina abbastanza difficile da portare al limite perché è complicata da interpretare, non ha molti cavalli e la percorrenza in curva conta molto. Dai primi test ad oggi penso di avere fatto degli importanti passi in avanti".

- Cosa ti ha maggiormente colpito in questo inizio di stagione in una categoria di alto livello come il Formula BMW Europe?

"Sono rimasto molto stupito dall'organizzazione, ma anche il livello di competitività mi ha particolarmente impressionato perché rispetto alla Formula Azzurra dove correvo lo scorso anno è decisamente più elevato".

- Analizziamo brevemente le gare sin qui disputate: a Barcellona, esordio assoluto, hai completato entrambe le gare nella Top 20.

"Le prime tre gare sono state afflitte maggiormente da problemi di set-up e dalla mia inesperienza. Ad ogni modo nella prima corsa abbiamo avuto un banco di prova che per me non è stato facile in quanto tra test e gara c'è una grande differenza. Abbiamo poco tempo sia nelle qualifiche, otto giri, sia nelle libere con venticinque minuti a disposizione che non aiutano ad approfondire la conoscenza tra monoposto e tracciato. In gara poi, bisogna sempre stare all'erta, non cedere mezzo metro agli avversari perché ti entrano dentro da ogni parte, e se non riescono a passarti ti buttano fuori. Devi essere molto aggressivo perché gli altri concorrenti non ti concedono nulla, piuttosto si esce di pista, ma la porta aperta non la lascia nessuno".

- A Zandvoort invece è arrivato il primo punto del 2009.

"In Olanda penso di aver fatto la miglior gara sino a questo momento. In tre giri, da ventunesimo sono risalito al decimo posto anche se poi mi hanno buttato fuori, ma sono riuscito a completare la corsa al quindicesimo posto".

Una parentesi a parte va fatta per la gara di Silverstone...

"Sulla pista inglese eravamo andati molto forte nei test e onestamente pensavo di riuscire a far di più. Ho avuto diversi problemi di set-up che ci hanno poi condizionato nel prosieguo del week-end".

- Come mai riscontri così frequentemente questi problemi di assetto e come puoi spiegarti queste differenze tra test e gare?

"Come dicevo prima, la struttura del week-end è incentrata ovviamente sulla F.1 e quindi le categorie di contorno hanno degli orari un po' strani. Il Formula BMW ha le libere la mattina del venerdì quando la pista è sporca e fredda, poi la qualifica dopo le 17. Tra queste due sessioni sull'asfalto si deposita la gomma della F.1 ed anche della GP2 che porta a mutare notevolmente le condizioni del tracciato. Altro fattore importante è la differenza di temperature: tra Silverstone e Nurburgring c'è uno sbalzo minore, ma a Barcellona la variazione era quasi di 30 gradi",

- La scorsa settimana sei stato a Formula Medicine: ci puoi dire che tipo di lavoro hai fatto e come ti sei trovato nella struttura del Dottor Ceccarelli?

"Mi sono trovato subito bene con loro, sin dall'inizio. Vi ho trascorso una decina di giorni per staccare anche un po' la spina dato che avevo finito la scuola e volevo rilassarmi. Ho fatto un grande lavoro sull'aspetto mentale per essere pronto al massimo e ho iniziato a spingere di più sulla parte fisica soprattutto per il futuro. Ora non ho problemi di gestione della Mygale di Formula BMW, ma in futuro troverò vetture più impegnative e non voglio farmi trovare impreparato".

- All'interno del team FMSI come è l'ambiente e il rapporto con i tuoi compagni di squadra? È ancora possibile nel 2009 tra giovani piloti aiutarsi al fine di sviluppare al massimo competitività di team e vettura, o il regime di estremo individualismo è arrivato anche da voi?

"Noi collaboriamo apertamente perché ci confrontiamo con la telemetria e vediamo chi è il migliore. Coi miei compagni di squadra ci conosciamo da poco, ma abbiamo un buon rapporto. Col team mi trovo molto bene e cerchiamo di affiatarci ogni gara di più".

“Sono rimasto molto stupito dall’organizzazione,
e dal livello di competitività perché, rispetto
alla Formula Azzurra, dove correvo lo scorso
anno è decisamente più elevato”

Kevin Gilardoni



**I migliori
risultati
2009**

Barcellona

Qualifica - 20°

Gara 1 - 16°

Gara 2 - 16°

Zandvoort

Qualifica - 22°

Gara 1 - 20°

Gara 2 - 15

Silverstone

Qualifica - 21°

Gara 1 - 19°

Gara 2 - 17°

Nurburgring

Qualifica - 21°

Gara 1 - 15°

Gara 2 - 16°



Frisom



ne detta legge



Sul veloce circuito di Seres, a 80 chilometri da Salonicco, Francesco Frisone (Barbieri Racing) conquista il primo successo in monoposto e la prima prova del "Formula Gloria Greek Cup" con un fantastico hat trick. In un weekend in cui gli italiani l'hanno fatta da padroni salendo sui tutti e tre i gradini del podio, ad insidiare la vittoria del lombardo è stato il solo Giulio Glorioso (Team Gloria) che, dopo aver chiuso la gara di qualificazione della mattina al secondo posto, grazie ad una gran partenza aveva conquistato anche la testa della corsa. Purtroppo per il piemontese, contro Frisone non c'era nulla da fare dovendosi così accontentare di un ottimo secondo posto dopo una bella battaglia durata per i 15 giri della finale. Chiude il podio tutto tricolore il siciliano Simone Patricola (Vieffe), al debutto con la nuova Gloria C8F, seguito dal bresciano Enrico Bettera (Vieffe), autore di una gran rimonta dopo una gara di qualificazione incolore. Quinto sotto la bandiera a scacchi il primo dei greci, Stergios Samaras, vincitore della classe B con la Gloria B5 del team Gloria Hellas e autore di un bel duello con il compagno di scuderia Anastasis Bekos, seguito dal commentatore della Motogp per la tv di stato greca Dimitris Diatsidis (Gloria Hellas). Ottava e decima posizione per le due lady in pista, la laziale Mara Alno (Alno Racing Team) e Stefania Grassetto (Duzz Motorsport) tutte e due su Gloria B5. Purtroppo ritirati a causa di un violentissimo, quanto incruento, incidente alla prima curva Alessandro Tolfo (Vieffe) e Valery Bercha (Team Gloria) causato da un errore di valutazione dell'ucraino che arrivato lungo alla prima curva è volato sulla monoposto del pilota del team Vieffe. Molta sfortuna per l'atteso vice Campione del Gloria Scouting Cup 2008 Omar Mambretti (Vieffe) che non è potuto partire nella finale per noie tecniche alla sua Gloria B5.

L'ordine di arrivo, domenica 12 luglio 2009

1.Frisone (Barbieri Racing) 15 giri in 20'28"208; 2.G.Glorioso (Team Gloria) 4"683; 3.Patricola (Vieffe) 19"465; 4.Bettera (Vieffe) 23"113; 5.Samaras (Gloria Hellas) 31"985 (1. Classe B); 6.Bekos (Gloria Hellas) 38"257(2. Classe B); 7.Diatsidis (Gloria Hellas) 46"597 (3. Classe B); 8.Alno (Alno Racing Team) 48"362 (4. Classe B); 9.Marlafekas (Gloria Hellas) 1'09"124 (5. Classe B); 10.Grassetto (Duzz Motorsport) 1'21"926 (6. Classe B).

Giro più veloce: Frisone 1'19"529

Ai raggi X - MINI COOPER S

L'IDEALE PER CHI VUOL DIVERTIRSI CON CLASS

Recentemente rinnovata, ha la migliore capote in tessuto sul mercato; un ottimo motore e come comfort acustico, sia quando si viaggia aperti sia chiusi, è un punto di riferimento. La tenuta di strada è buona ma attenzione a quando si va svelti e in curva si rilascia il pedale dell'acceleratore: la coda tende sempre a superare il muso. In poche parole non perdona gli errori e, se disinserito il controllo di stabilità, bisogna essere lesti nelle manovre di controsterzo. Rivali dirette non ne ha e forse anche per questo si fa pagare più del dovuto



CABRIO



Marco Marelli

COTY CAR AWARDS
COTY ENGINE OF THE YEAR

LE SE



Ai raggi X - MINI COOPER S

Il comfort è buono...

Chi ha sviluppato questa piccola cabrio dovrebbe prendere un nobel. La capote isola perfettamente dal mondo esterno e non vi sono spifferi o infiltrazioni anche quando si viaggia ben oltre i 200. La capote si può aprire facendola scorrere tipo tettuccio oppure ripiegandola come una vera cabrio. Tutto avviene semplicemente muovendo una pratica levetta e in pochi secondi. Ottimo il tessuto, potenti i motorini: come capote non hanno assolutamente risparmiato. L'assetto non è rigidissimo e anche questo è importante. In poche parole si viaggia bene. Recentemente, in due giorni, abbiamo percorso più di 1800 chilometri e non è stato assolutamente affaticante. Anzi.

...e c'è potenza a sufficienza con bassi consumi...

I cavalli sono 170 ma poco assettati. Il quattro cilindri turbo della Cooper S è un motore molto parco se si considera che è facile arrivare a percorrere 12 chilometri con un litro prestando un minimo di attenzione. Spinge forte in basso e allunga bene in alto anche se oltre i 5000 giri ci vorrebbe un po' più di cattiveria. Il turbo non presenta ritardi e questo la dice lunga sulla perfetta messa a punto. In poche parole è un grande 1.6 avaro nei consumi.

...ma quando si accelera....

Le prestazioni sono buone sia in accelerazione sia in ripresa. Rispetto alla più potente Cooper S Works è netta la differenza in ripresa sopra i 4000 giri così come la velocità massima, superiore di circa 9 km/h. In un confronto serrato tra la 170 cavalli e la 210 cavalli si è evinta una netta progressione della più potente in ripresa oltre a una maggiore vivacità sopra i 5000 giri, quella che manca un po' nella 170 cavalli. In poche parole chi vuole davvero il massimo deve prendere la Cooper S Works da oltre 200 cavalli mettendo pesantemente mano al portafogli. La tenuta di strada è globalmente buona ma quando si va in prestazioni bisogna saper guidare e forse anche per questo affascina.

...bisogna tenere forte il volante.

Così su entrambe, quando si tirano le prime tre marce, ci sono un po' troppe reazioni sul volante. La Cooper S infatti in piena accelerazione solleva il frontale, cosa comunque comune a molte trazioni anteriori potenti, obbligando chi guida a tenere ben saldo il volante per cercare di contrastare la tendenza di tirare prima a sinistra e poi a destra. Naturalmente la motricità non è il massimo e all'uscita dai tornanti è facile far pattinare le ruote. Il controllo di trazione conviene sempre staccarlo perché limita non poco le performance. Messa in appoggio in curva non bisogna mai sollevare il piede dall'acceleratore onde evitare bruchi sovrasterzi, sempre con elettronica disinserita. Buono il cambio manuale a sei marce, non veloce a causa di una leva dalla corsa lunga, ma ben contrastato nell'innesto. La frizione non affatica, è leggera e stacca sempre bene. L'impianto frenante a quattro dischi è potente ma non da primato. Ottima la risposta al pedale con poca corsa che permette una eccezionale modulabilità.

...è costruita bene, ma...

Non si può dire che non sia curata: basta guardare la capote, il sistema di apertura del bagagliaio... Però, sì, c'è più di un però! Innanzitutto le guarnizioni del giro porta: si staccano con facilità. Poi alcune plastiche interne sono tutt'altro che piacevoli da vedere e toccare. Il poggiatesta centrale è attaccato male e appare posticcio, poi non scorre....diventa quasi scomodo. I comandi del volume della radio sono invertiti quindi bisogna abituarsi a questa strana logica, si vuole alzare il volume e si cambia stazione!!! Infine i sedili, quelli di serie, oltre ai comandi per regolarli poco pratici, sono pure rivestiti con pelli dall'effetto plastico.



CABRIO



Mini Cooper S Cabrio

Dati dichiarati:

Velocità massima 215 km/h

Accelerazione 0-100 km/h 7,4 secondi

Consumo medio 12,0 chilometri/litro

Emissioni CO2 199 grammi/km

Dati rilevati

Velocità massima 218,685 km/h

Accelerazione 0-100 km/h 7,49 secondi

Consumo medio 10 chilometri/litro

Dimensioni

Lunghezza: 3640 mm

Larghezza: 1690 mm

Altezza: 1420 mm

Vano Bagagli: 120-165/605

Prezzo: 27.620

Ai raggi X - MINI COOPER S



CABRIO



In conclusione

La Mini Cooper S cabrio costa tanto soprattutto se si attinge agli accessori. Se ben dotata il prezzo supera abbondantemente i 30 mila euro! Più di sessanta milioni di lire per una Mini non sono uno scherzo. Va però ben detto che questa vetturessa svolge il ruolo di due automobili, è divertente e per di più non dovrebbe svalutarsi molto, soprattutto se la si rivenderà ad inizio stagione estiva. Il bagaglio è molto piccolo, dietro si sta stretti, ma chi non ha di questi problemi si lasci... tentare. Non rimarrà deluso soprattutto se la prenderà Works.



di Nicola Desiderio

Il suo mestiere? Fare l'incomodo della situazione nella solita triade tedesca fatta da Audi, BMW e Mercedes. Negli Usa e in Asia le riesce bene, non altrettanto in Europa. Ora Lexus schiera proprio nel vecchio continente la IS250 C contro le varie Audi A5 Cabriolet, Mercedes CLK Cabrio e BMW Serie 3 Cabrio. Fedele alla propria giovane tradizione, il marchio di lusso di Toyota sceglie il tetto in metallo come la fascinosa SC430. I montanti e il parabrezza sono fortemente inclinati e, insieme ai gruppi ottici posteriori e alle costole sul cofano posteriore con lo spoiler in tinta, danno alla IS un'ottima aerodinamica (cx di 0,29) e un buon equilibrio estetico sia da aperta sia da chiusa. Con 4,63 metri, è lunga come l'A5, 3 cm meno della CLK e 5 cm in più della Serie 3. La IS250 C parte da 52.800 euro e 5mila in



Da far

più ci vogliono per l'allestimento Luxury, ma anche la base ha un allestimento completo. Unici due optional sono la vernice metallizzata e l'ACC con sistema pre-crash.

Manca nella sostanza

La piccola Lexus, a differenza delle concorrenti, ha meno specificità rispetto alle versioni da cui deriva. I sedili anteriori, ad esempio, sono uguali a quelli della berlina e non hanno sistemi che rendono più facile indossare la cintura. C'è invece un pulsante per favorire l'accesso ai due sedili posteriori dietro i cui poggiatesta ci sono roll bar fissi. I concorrenti invece li hanno automatici e sono anche più ecumeniche quando occorre abbassare il tetto, visto che il pulsante ce l'hanno al centro e ne hanno un altro per alzare e abbassare i cristalli laterali contemporaneamente. Audi e BMW hanno anche una pelle speciale che si riscalda meno sotto il sole, qui invece occorre aspettare la ventila-

zione attraverso la pelle traforata. Peccato perché, tranne qualche particolare, l'abitacolo della IS è davvero ben fatto, raffinato nell'aspetto e nei materiali e disponibile in tre diverse combinazioni di legno e pelle. Ci sono 8 tinte anche per la carrozzeria tra cui un intrigante nero che al sole presenta bei riflessi color prugna. I tecnici giapponesi non si sono invece dimenticati di altri particolari come gli airbag per le ginocchia (unica nel segmento), il battitacco con la scritta Lexus tridimensionale illuminata, la strumentazione optoelettrica più luminosa che sulla berlina e l'impianto di climatizzazione e audio pronti a capire se si viaggia a cielo aperto o no.

Si entra con la scheda in tasca priva di qualsiasi comando e si preme il pulsante alla destra del piantone regolabile elettricamente. Il tetto va aperto prima di partire e il motore si avverte appena. Le sospensioni sono più morbide e si sente. La IS250 C assorbe

bene i colpi e il lavoro di irrigidimento sulla scocca funziona, quello che invece non convince appena superati gli 80 km/h è l'isolamento dal vento, anche perché il frangivento non è disponibile neppure a richiesta. Non è la bufera, ma questa Lexus non è neppure un uragano. Anzi. Il cambio, anche messo in posizione sportiva e muovendo le levette dietro al volante, sembra programmato fermamente per calmare anche gli spiriti più tiepidi e i 208 cavalli mancano decisamente di fiato pur avendo gli zoccoli vellutati. Se non fosse per la pedaliera in alluminio, tutto suona come un invito al passeggio, magari ascoltando la bellissima voce dell'impianto audio Mark Levinson con 14 altoparlanti. Peccato perché l'assetto di guida è avvolgente e su strada la IS è composta, si corica il giusto in curva e i freni fanno il loro lavoro senza mostrare cedimenti. Una sicurezza per chi si godrà questa Lexus sui lungomare.



r girare la testa

Scheda tecnica

Corpo vettura: coupè-cabriolet con tetto in alluminio, tre volumi 2 porte, 4 posti; lunghezza 4.635 mm, larghezza 1.800 mm, altezza 1.415 mm, passo 2.730 mm; peso 1.730-1.750 kg; bagagliaio 235-583 litri; serbatoio 65 litri.

Meccanica: motore 6 cilindri a V di 60° a benzina, 2.500 cc, alesaggio x corsa 83x77 mm; distribuzione doppio albero in testa per bancata con doppio variatore di fase, 4 valvole per cilindro; iniezione diretta; rapporto di compressione 12:1; potenza massima 208 CV (153 kW) a 6.400 giri/min; coppia massima 252 Nm a 4.800 giri/min; cambio automatico-sequenziale con convertitore di coppia a 6 rapporti; trazione posteriore.

Autotelaio: sospensioni indipendenti, anteriori a doppio braccio oscillante, posteriori multi-link; sterzo a cremagliera con servoassistenza elettromeccanica; freni a disco autoventilanti con ABS, EBD, BA, TRS, VSC e VDIM e ESP; pneumatici antistopponfiaggio tipo runflat, anteriori 225/40 R18, posteriori 255/40 R18.

Prestazioni: velocità massima 210 km/h; accelerazione da 0 a 100 km/h 9 secondi; consumi 9,3 litri/100 km; emissioni 219 g/km di CO₂; Euro 4.

Prezzo: 52.800 euro, chiavi in mano.



Lexus IS250 C



Un tetto di peso leggero

Il tetto della Lexus IS250 C è in tre pezzi di alluminio e realizzato dalla Aisin Seiki, una consociata di Toyota. Il movimento completamente automatico avviene in 20 secondi attraverso 15 motori elettrici e 37 sensori azionando il tasto che si trova sulla plancia alla sinistra del volante, rigorosamente a vettura ferma. Ogni fase viene visualizzata sul display al centro della strumentazione optoelettrica. Quando la vettura viene aperta, non solo il climatizzatore e l'impianto audio adattano la loro azione automaticamente, ma anche i sensori di parcheggio i quali verificano che nella parte posteriore della vettura ci siano almeno 35 cm necessari al sollevamento del cofano posteriore, altrimenti lo impediscono. Notevole la capacità del bagagliaio: dai 235 litri a vettura aperta ai 583 litri (un record) da coupé, con un vano tra l'altro ben rifinito e sfruttabile. Scheda alla mano, la differenza di peso tra la berlina e la coupé-cabriolet è di almeno 130 kg.



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
 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
 Superstars 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
 NEC F.Renault a Most
 F.Renault a Silverstone
 BTCC a Silverstone
 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

**“Bernie Ecclestone felice dopo il Gp di Germania: “È stata una bella rimpatriata, ho rivisto Goebbels e Goering”
Gene Gnocchi**

“Mi hanno rubato la gara! Io ho fatto il mio dovere,

**ma non è possibile arrivare sesti dopo essere stati tanto in testa alla gara. Non credo che il team abbia voluto favorire Button, ma oggi ha mostrato come si perde un Gp”
Rubens Barrichello**

**“Per i nostri due piloti non ci saranno mai ordini di scuderia”
Christian Horner, Red Bull**

**“Il podio alla vigilia pareva impossibile? Be’, ho dimostrato che non lo era”
Felipe Massa**



Mark Webber riceve l'applauso di Chris Horner

WEBBER: SALTI DI GIOIA AL "RING".



“Non volevo esaltare Hitler, ho solo detto che ha fatto anche delle buone cose”

Bernie Ecclestone

“E’ vero, siamo preoccupati. La nostra macchina va forte ma la Red Bull è stata più forte nelle

ultime due gare”.

Jenson Button

“Il kers stavolta è stato utile nei sorpassi, ma se potessi lo cambierei con un po’ più di carico aerodinamico”

Felipe Mass

“Per qualche settimana ci dedicheremo ancora allo sviluppo della F60, poi lavoreremo alla monoposto del 2010”

Stefano Domenicali

“Noi attaccheremo sempre e dovunque”
Mark Webber

Miss

Italiana racing

