

Italiaracing
.net

n. 48 - 27 luglio 2009

MAGAZINE

Ai raggi X



Opel Insignia
Sport Tourer



Non mollare mai



GP Ungheria

**La gioia di Hamilton
il dramma di Massa:
nel bene e nel male
In F.1 l'imprevisto
è sempre in agguato**

La foto della settimana

Stelle cadenti

Valentino Rossi scivola ad 80 all'ora tra un nugolo di scintille.

Andrea Dovizioso è lesto a sfilare la vittoria all'astro che si eclissa



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



Ma nelle corse si rischierà sempre

Stefano Semeraro

Felipe è stato sfortunatissimo, Felipe se l'è cavata. Felipe tornerà presto, Felipe dovrà aspettare settimane e o mesi prima di guidare ancora. Felipe non correrà più. Quello che è successo a Felipe non doveva succedere, quello che è successo a Felipe può succedere a chiunque corra in pista. Anzi,

può accadere molto di peggio: vedi il caso del povero Henry Surtees, ucciso a 18 anni da una gomma posteriore saltellante a Brand Hatch. Un pneumatico (anteriore) con cerchione a spasso liberamente per il circuito l'abbiamo vista anche a Budapest, sputata via dalla Renault di Alonso per colpa di un un perno non bloccato. Solo che la gomma di F.1 ha ammaccato un guardrail

ed è costata la squalifica di un GP alla scuderia francese, che ha fatto appello. Quella di F.2 ha spento una vita, come hanno rischiato peraltro di fare gli 800 grammi di acciaio attorcigliato usciti dal retrotreno di Barrichelo e finiti contro il casco di Massa il sabato delle prove. So what, dicono gli inglesi: quindi, che cosa?

segue a pag 6





A fianco, il volto tumefatto di Felipe dopo l'impatto, sopra l'elicottero che lo ha trasportato in ospedale. Nella foto in basso, la Ferrari di Massa appena prima dell'impatto



Che cosa fare, dire, scrivere, decidere dopo l'ennesimo periodo dell'automobilismo da corsa? La risposta che viene spontanea – e il gioco di parole con il pezzo di sospensione dalla Brawn GP c'entra fino a un certo punto – è semplice: non mollare mai. Non arrendersi alla fatalità, sapendo però che di fatalità ce ne saranno sempre. Le corse in auto e in moto sono fatte anche di paura e di brividi, inevitabilmente. E' il rischio che spalma loro addosso una ambigua vernice di fascino proibito. "Ogni volta che sali in macchina sai quello che può capitarti", dice Raikkonen, con il suo realismo sottozero.

Chi tenta, con coraggio e abilità, di rendere sempre meno vulnerabili i piloti sa di lavorare sulle percentuali, non sulle certezze assolute. Non pretendiamo neppure noi spettatori e appassionati.

Dalla morte di Ayrton Senna e Roland Ratzenberger, di progressi in F.1 ne sono stati fatti tanti. Anche per merito del tanto deprecato e discutibilissimo Max Mosley. Senza le scocche più robuste, i crash test più severi, le piste più attrezzate che impone oggi il Circus, forse Massa non si sarebbe salvato. L'impatto frontale a quasi duecento all'ora contro le barriere, più ancora di quello contro la molla vagante, gli sarebbe stato probabilmente fatale. Con una macchina di oggi e un casco moderno, anche Senna si sarebbe salvato dal braccetto della sospensione che gli chiuse gli occhi a Imola, 15 anni fa? Forse sì, forse no. Un impatto di qualche centimetro più basso forse avrebbe spento la luce anche a Felipe. Forse, forse, forse... Il collare Hans ha salvato altre vite, altri destini. Domani forse caschi ancora più sicuri di quello che ha protetto il cervello e il futuro di Massa ridurranno ancora rischi e conseguenze. Bisogna continuare a sperimentare, a investire, a migliorare la sicurezza. Ma sapendo bene che il rischio zero non esisterà mai. Che la sicurezza totale non è cosa che riguarda le vicende umane, tutte, anche le più quotidiane - figuriamoci quelle che si svolgono a trecento

all'ora su un pezzo di asfalto.

A Budapest i commissari dopo la gara hanno squalificato la Renault perché, pur essendosi accorta del problema alla gomma di Alonso, non ha richiamato immediatamente il pilota ai box. Giusto. Ma avrebbero reagito così anche se Surtees fosse ancora vivo? Se quella gomma a Brand Hatch lo avesse mancato di un soffio, o se la molla di Barrichello fosse rimbalzata via su una traiettoria innocua, schivando Felipe? Dubbi scomodi, antipatici, ma legittimi. Realismo, come quelle delle parole di Raikkonen, non cinismo. Felipe è stato sfortunato,

In basso, il cartello di affetto della squadra Ferrari. Accanto, Massa ai box prima delle qualifiche. Il casco che indossava a Budapest è uno Schubert RF1.7 che pesa 1350 grammi ed è realizzato in fibra di carbonio e, per la visiera, policarbonato. Il suo costo al pubblico, se fosse in commercio, sarebbe di 12 mila euro



o se l'è cavata alla grande, dipende dai punti di vista. La Tac di domenica ha escluso danni cerebrali, e anche se i medici ungheresi hanno fatto un po' di allarmismo non dovrebbe più essere in pericolo di vita. Però, è indubbio che la vita l'ha rischiate, eccome. La Ferrari gli si è stretta attorno, anche Montezemolo è volato a Budapest per confortarlo. Ora resta il dubbio sulla durata delle cure e sui tempi di recupero. Anche in questo caso i medici hanno pareri diversi. Come in tanti altri casi. Come in tutte le questioni umane. La sicurezza assoluta non è di questo mondo, purtroppo.

Nella storia delle corse gli incidenti simili a quello di Massa sono stati parecchi. Ad esempio Helmut Marko, che oggi lavora per la Red Bull, fu colpito a un occhio da un sasso schizzato dalla March di Peterson che gli perforò la visiera. Marko perse l'occhio sinistro e non corse più, mentre Chuck Hulse, dopo una disavventura quasi identica in una gara Midget nel '64 tornò in pista partecipando anche a una Indy 500, nel '67. Tragici invece i destini di Tom Pryce, morto a Kylami nel '67 dopo l'impatto con un estintore, e quello recentissimo di Henry Surtees



È caccia al sedile di Massa

Massimo Costa

Stefano Domenicali è ora atteso da un altro compito delicato. Perché non ne aveva abbastanza... ora il direttore della GES dovrà scegliere un pilota da affiancare a Kimi Raikkonen nel prossimo GP di Europa. Impossibile per ora capire chi la Ferrari vorrà utilizzare al posto di Felipe Massa, i cui tempi di guarigione non sono ancora noti. Da più parti si invoca un ritorno di Michael Schumacher, una prospettiva poco credibile considerando che il sette volte campione del mondo ha 40 anni, non guida da parecchio tempo una F.1, e non si capisce perché dovrebbe tornare a rischiare per recitare un ruolo da comprimario. Certo, tutto è possibile, ma le soluzioni più logiche indicherebbero l'utilizzo di uno dei due tester attuali: Luca Badoer o Marc Gené. Il veneto, 38 anni, ha disputato il suo ultimo GP (Giappone) in F.1 nel 1999 con la Minardi, mentre lo spagnolo, 35 anni, ha partecipato alla sua ultima gara nel mondiale del 2004 con la Williams in Gran Bretagna, quando era il tester di tale squadra, rimpiazzando Ralf Schumacher. Per via del regolamento che proibisce i test, sia Badoer sia Gené non hanno praticamente più guidato da questo inverno. Ripensando a quanto avvenne quando Michael Schumacher si infortunò nel 1999, con la Ferrari che stupendo tutti chiamò Mika Salo e non Badoer che era già il tester di Maranello, il veneto meriterebbe una ricompensa. Ricordiamo anche quando nel 1994, l'infortunato Jean Alesi venne rimpiazzato per due corse da Nicola Larini, all'epoca collaudatore Ferrari.

Ma al di fuori dall'orbita Ferrari, quale telefonino potrebbe squillare? Quello di Sebastien Bourdais? In effetti è l'unico pilota ancora "caldo", sceso da una monoposto di F.1 da pochi giorni. Ma la Ferrari può permettersi il lusso di ingaggiare un pilota messo a piedi dalla Toro Rosso e che, in effetti, ha deluso? A favore del francese ex campione Champ Car, il fatto che è gestito da Nicolas Todt, manager di Felipe Massa. "Toddino" ha nel proprio portafoglio anche Jules Bianchi, leader della F.3 Euro Series. Ipotesi suggestiva, chiamare subito Fernando Alonso, tanto più se la Renault non vincerà l'appello per essere presente a Valencia. Immaginate il colpo e la folia oceanica che si riverserebbe sul circuito cittadino di Valencia... C'è anche un'altra ipotesi: Nico Hulkenberg, leader della GP2. Il tedesco ha come manager Willy Weber, ovvero l'uomo che ha accom-

pagnato in tutta la sua carriera Michael Schumacher. Hulkenberg è tester della Williams e candidato a correre in F.1 nel 2010 proprio per il team di Grove. Qualche chance potrebbe averla Davide Rigon, che è legato a Giancarlo Minardi e conosce bene tutta la dirigenza Ferrari. Alla RAI, ma solo lì, qualcuno ha invitato a puntare su Mirko Bortolotti, e non si capisce bene perché considerando l'inesperienza del pur bravo trentino. Che però è pilota Red Bull e con la Ferrari non c'entra nulla. Il paragone con Jaime Alguersuari non vale: il percorso dei due ragazzi è infatti assolutamente diverso, con lo spagnolo che nella sua ancora breve carriera si è confrontato in campionati ben più competitivi di quelli in cui ha gareggiato Bortolotti. Tra i piloti che sono rimasti fuori dalla F.1 al termine del campionato 2008 ci sono David Coulthard (ritiratosi), Takuma Sato, Anthony Davidson. Insomma, non saranno giorni facili per Domenicali e immaginiamo le mille pressioni che riceverà dall'amico dell'amico dell'amico... per assegnare un posto che cambierà la vita e la carriera del fortunato che sarà chiamato a fare quel sedile.

I candidati

Fernando Alonso

Luca Badoer

Sebastien Bourdais

Marc Gené

Nico Hulkenberg

Michael Schumacher

Davide Rigon



Il re batte un colpo

Massimo Costa

Quando Lewis Hamilton era in crisi nera, partiva in ultima fila, la Gran Bretagna era sconvolta (positivamente) dalle prestazioni di Jenson Button. Ora che l'inglese della Brawn sta soffrendo le pene dell'inferno con una Brawn che si sta rivelando inaspettatamente scorbatica, ecco che riappare Hamilton sul gradino più alto del podio. E' una reazione strepitosa quella della McLaren, che una volta di più dimostra di essere il team migliore presente in F1. Soltanto un mese fa, Hamilton invi-

tava Martin Whitmarsh a iniziare a lavorare sulla macchina del 2010, non vedeva una via di uscita, era abbattuto, triste. Ma ha sempre continuato a guidare, a lottare anche per il 15° posto. Intanto a Woking hanno cominciato a modificare qui e là trovando il giusto bilanciamento in una macchina che non l'aveva. L'utilizzo del Kers, prima accantonato, poi riutilizzato, ha fatto il resto. E proprio il sistema di recupero energia si è rivelato fondamentale per aiutare Hamilton a vincere il suo primo GP stagionale. Anche per il Kers, ritenuto un qualcosa di inutile da

chi non lo sa sfruttare ma ora decisivo, si tratta del primo successo in F1. Una vittoria che forse poteva arrivare già al Nurburgring se Hamilton non avesse sbagliato la staccata andando a pizzicare l'ala di Mark Webber forando così la gomma posteriore destra. Hamilton a Budapest pareva indemoniato nelle occasioni di sorpasso che gli si sono presentate con Vettel al via e Webber in seguito. E' invece mancato ancora una volta Heikki Kovalainen, solo quinto nonostante avesse una vettura identica nello sviluppo a quella del compagno inglese.



A Budapest si è registrata la prima vittoria in F1 di una monoposto che utilizza il sistema del Kers



Nicole Scherzinger si coccola il suo Lewis Hamilton autore di una gara straordinaria. Sotto, ecco il pilota inglese all'attacco di Mark Webber





Brawn ha caldo Red Bull si avvicina

Massimo Costa

Prima soffrivano il freddo. Ross Brawn aveva spiegato che le sue creature faticano sempre a mandare in temperatura le gomme quando la temperatura meteo è bassa. Anche alla Ferrari ha avuto problemi nel trovare un metodo per mantenere gli pneumatici sempre al massimo dell'efficienza. La BGP001-Mercedes a Silverstone e al Nurburgring non era competitiva quanto la Red Bull proprio perché la mancanza di aderenza al suolo non permetteva più a Jenson Button che a Rubens Barrichello, di spingere a fondo come nei precedenti GP. Ma a Budapest, domenica scorsa, era caldo eppure le due Brawn erano lontanissime da quella prima fila cui ci aveva abituato. E per la seconda volta consecutiva dopo il Nurburgring, né Button né Barrichello sono saliti sul podio. Che succede? La favola della Brawn è già finita? Il pilota inglese è tornato a essere il "brocco" di prima? Certo che no. Il problema è che la squadra di Ross Brawn sta incontrando problemi finanziari che non le stanno permettendo di stare al passo con Red Bull e compagnia. Il suo patron lo aveva sempre detto. Prima o poi ci prenderanno e dopo saranno dolori, cerchiamo di fare il massimo dei punti nei

primi GP poi tiriamo a campare. E proprio questo si sta verificando. In Ungheria, le Brawn hanno portato un nuovo cofano motore, un fondo scocca inedito e qualche novità nelle ali. Il problema drammatico di Barrichello, con quella molla persa nel Q2 e andata a sbattere contro il casco di Felipe Massa, ha mandato in tilt il team inglese. Button è stato trattenuto ai box per la sostituzione di tali parti meccaniche e nel Q3 ha potuto compiere solo un giro lanciato. Anche se poteva, era impossibile a quel punto, pensare di poter lottare per la pole. Se si parte dietro a Budapest, e non si dispone del Kers (tanto criticato, ma ora che su Ferrari e McLaren funziona assai bene si sta cambiando idea), è difficile pensare di fare grandi recuperi. E' sempre stato così in Ungheria. La mossa vincente di Button è stato il sorpasso su Kazuki Nakajima, che lo ha portato all'ottavo posto, poi alla fine si è piazzato settimo. Gli è andata bene che Sebastian Vettel si è ritirato per il contatto con Raikkonen al via e che Lewis Hamilton e il ferrarista hanno messo in riga Mark Webber, ora secondo in campionato a 18,5 punti di distacco. Barrichello ha corso in uno stato mentale difficile, pensando sempre a Massa, e non è esistito. Alla Brawn dovranno correre ai ripari in fretta, il campionato è ancora lungo.

**Webber scruta
le difficoltà
della Brawn
di Button**



Renault esclusa dal GP di Valencia!

Massimo Costa

Soltanto poche settimane fa, Flavio Briatore lanciava ironie sui nomi dei team che si volevano iscrivere al mondiale 2010, ritenendo che la F.1 la fanno i costruttori. A inizio mondiale, Briatore era indignato nel vedere la Brawn vincere i primi GP stagionali: è come se il Lecce fosse in testa al campionato di calcio, aveva detto. Domenica scorsa, il team di Briatore si è comportato come un team di gare club thailandesi, con tutto il rispetto per i thailandesi. A parte la patetica finzione della pole ottenuta in qualifica, con Alonso mandato in pista con un goccio di benzina, domenica il pilota spagnolo ha subito qualcosa di inverosimile. Fermatosi per il primo pit-stop, i meccanici non hanno fissato a dovere il dado della ruota ante-

riore destra. I commissari FIA, hanno appurato che il team Renault si era subito accorto dell'errore e non ha avvertito il pilota della situazione di pericolo che stava per vivere, non invitandolo a fermarsi. La ruota puntualmente si è staccata, ha attraversato la pista non venendo colpito da nessun altro pilota, ed ha finito la sua corsa in una via di fuga evitando di centrare qualche commissario di pista o fotografo. Un comportamento a dir poco irresponsabile, se non vergognoso, quello tenuto dagli uomini del muretto box della Renault, capitanati da Briatore. Il quale, tra l'altro, è stato beccato dalle telecamere mentre lasciava il circuito in anticipo sulla fine del Gran Premio, mentre il suo pilota Nelson Piquet era ancora in piena gara. I commissari FIA non ci hanno pensato due volte: ritenendo quel-

lo della Renault un comportamento doloso, hanno deciso di escludere dal GP di Europa a Valencia del prossimo 23 agosto il team anglo-francese. Quindi, né Fernando Alonso né Nelson Piquet potranno correre nel circuito cittadino spagnolo. Un danno incredibile se si considera che in Spagna l'interesse per la F.1 è dettato solo dalla presenza di Alonso. Briatore sulla graticola dunque. Ha presentato appello, ma non è detto che venga accettato. Il team principal italiano da due anni non porta risultati importanti alla dirigenza Renault, da due anni fa correre un pilota come Piquet non in grado di raggiungere prestazioni soddisfacenti. Poi questo incredibile episodio. A Parigi qualcuno starà pensando che forse è giunto il momento di far cambiare aria a qualcuno?

Le esclusioni precedenti

1984 – Il 29 agosto la FIA cancella tutti i risultati ottenuti fino a quella data dalla Tyrrell, colta in flagrante mentre riempiva i serbatoi con palline di piombo per rientrare nei limiti di peso.

2005 – La FIA esclude dai GP di Spagna e Monte Carlo di quell'anno la BAR-Honda per la presenza di un serbatoio supplementare.

2007 – A seguito della Spy Story, la FIA esclude la McLaren dalla classifica del mondiale costruttori.



Stella Bruno (RAI)

Per lo sprezzo del ridicolo. Sabato, dopo l'incidente di Massa, mentre intervistava il suo interlocutore preferito, Luca Colajanni, ha raggiunto vette sublimi, che neanche Simona Tagli ai tempi delle telecronache del Superturismo su Tmc: "Dove è stato colpito Massa al casco? Ma in quale parte del corpo? Nel casco. Quindi alla testa?".

10

Lewis Hamilton

Ha approfittato del ritorno ai vertici della McLaren. Bello il sorpasso all'esterno su Webber nelle prime fasi del gran premio. Che altro dire? Perfetto.

10

Fernando Alonso

Voto alto per l'aplomb dimostrato nelle interviste dopo gara, quando, pur sapendo che aveva perso una ruota causa negligenza della squadra durante il pit-stop, ha liquidato l'episodio definendolo: "Cose che succedono durante le gare". A livello di comunicazione è già perfetto per lo stile Ferrari. Allo stesso livello la sua guida nelle prime fasi di gara ed in qualifica, nella quale ha ottenuto la pole.

10

Giancarlo Bruno (RAI)

L'ingegnere milanese di origini campane, commentatore tecnico per la Rai, è solo omonimo dell'invitata dai box. E si sente. Sempre dettagliato, puntuale, documentato. Fornisce spiegazioni approfondite sforzandosi di utilizzare un linguaggio comprensibile a coloro che non masticano tecnica automobilistica. Durante il commento del GP di Budapest, interessante la spiegazione del misfiring fornita da Ivan Capelli (con l'occhio del pilota) e da Giancarlo Bruno (con l'occhio del tecnico).

9

Kimi Raikkonen

Alla faccia di quanti da mesi lo danno per bollito, il finlandese taciturno ha dimostrato con i fatti che quando l'auto è competitiva lui sa tornare davanti. E' stato anche baciato dalla fortuna perchè nelle due-tre toccatine nelle quali è rimasto coinvolto alla partenza, la sua auto non ha subito danni.

9

Nico Rosberg

La sua Williams ben si adatta alla pista ungherese e lui ci mette del suo conquistando la quinta piazza dopo il parapiglia alla seconda curva dopo il via. Nel resto della gara non commette errori ed il suo secondo quarto posto consecutivo è un risultato da incorniciare.

9

Timo Glock

Il tedesco concorda una buona strategia di rifornimenti con la squadra e la sua auto è più efficace sul ritmo di gara che non nelle qualifiche. Grazie a questi fattori scala posizioni su posizioni e dalla settima fila sulla griglia, transita sotto la bandiera a scacchi in sesta posizione.

9

Jenson Button

L'auto è inguidabile e lui non si spiega il motivo. L'impegno che ci mette è il medesimo di quando, nelle prime gare, riusciva a vincere i GP con facilità. Il bel sorpasso su Nakajima, all'inizio della corsa, gli garantisce l'accesso alla zona punti. E' ancora il favorito nella conquista del titolo, ma da un paio di gare a questa parte s'è capito che dovrà soffrire molto.

8

Mark Webber

Si qualifica terzo, conclude terzo. La sua è una buona gara, in alcune fasi risulta il più veloce in pista, ma questa volta, contro McLaren e Ferrari (entrambe dotate di Kers), non c'era niente da fare.

8



Foto Studio Mazzi



L'ordine di arrivo, domenica 26 luglio 2009

- 1 - Lewis Hamilton (McLaren MP4/24-Mercedes) - 70 giri - 1.38'23"876
- 2 - Kimi Raikkonen (Ferrari F60) - 11"529
- 3 - Mark Webber (Red Bull RB5-Renault) - 16"886
- 4 - Nico Rosberg (Williams FW31-Toyota) - 26"967
- 5 - Heikki Kovalainen (McLaren MP4/24-Mercedes) - 34"392
- 6 - Timo Glock (Toyota TF109) - 35"937
- 7 - Jenson Button (Brawn BGP001-Mercedes) - 55"088
- 8 - Jarno Trulli (Toyota TF109) - 1'08"172
- 9 - Kazuki Nakajima (Williams FW31-Toyota) - 1'08"774
- 10 - Rubens Barrichello (Brawn BGP001-Mercedes) - 1'09"256
- 11 - Nick Heidfeld (BMW F1.09) - 1'10"612
- 12 - Nelson Piquet (Renault R29) - 1'11"512
- 13 - Robert Kubica (BMW F1.09) - 1'14"056
- 14 - Giancarlo Fisichella (Force India VJM02-Mercedes) - 1 giro
- 15 - Jaime Alguersuari (Toro Rosso STR4-Ferrari) - 1 giro
- 16 - Sebastien Buemi (Toro Rosso STR4-Ferrari) - 1 giro

Giro più veloce: Mark Webber 1'21"365

Ritirati

- 30° giro - Sebastian Vettel
- 16° giro - Fernando Alonso
- 2° giro - Adrian Sutil

Il campionato piloti

1. Button 70; 2. Webber 51,5; 3. Vettel 47; 4. Barrichello 44; 5. Rosberg 25,5; 6. Trulli 22,5; 7. Massa 22; 8. Hamilton 19; 9. Raikkonen 18; 10. Glock 16; 11. Alonso 13; 12. Kovalainen 9; 13. Heidfeld 6; 14. Buemi 3; 15. Bourdais, Kubica 2.

Il campionato team

1. Brawn-Mercedes 114; 2. Red Bull-Renault 98,5; 3. Ferrari 40; 4. Toyota 38,5; 5. McLaren-Mercedes 28; 6. Williams-Toyota 25,5; 7. Renault 13; 8. BMW 8; 9. Toro Rosso-Ferrari 5.

IL PAGELLONE



La partenza con Alonso scattato dalla pole

Jaime Alguersuari

Il debuttante spagnolo porta a termine una gara priva di errori. Davvero niente male per un diciannovenne quasi del tutto privo di esperienza al volante di una F.1. Il suo passo non è irresistibile, ma lui non disponeva di nè di una McLaren, nè di una Ferrari. Finisce davanti al compagno Buemi grazie al testacoda compiuto dallo svizzero. Impeccabile anche nelle prove libere del venerdì e del sabato mattina, in qualifica si è fermato anzi tempo per noia tecnica.

7

Jarno Trulli

Meno efficace del compagno Glock, il pescarese si è trovato alle prese con una buona monoposto all'inizio della gara, poi ha perso progressivamente grip. Positivo il suo piazzamento a punti.

7

Giancarlo Fisichella

Si qualifica davanti al compagno Sutil, ed in gara, nel secondo e nel terzo stint mette in mostra un buon passo. Ma sperare di sorpassare Barrichello e Kubica, che lottano con lui, in una pista così, è pura illusione.

6

Sebastian Vettel

Dopo ottime qualifiche perde cinque posizioni a causa di un contatto con Raikkonen subito dopo il via. Poi resta in gara finchè non cede del tutto la sospensione anteriore sinistra, danneggiata nell'urto.

6

Kazuki Nakajima

Conclude nono, tale e quale a come si era qualificato. Ma se si considera che davanti a lui si sono ritirati in due, Alonso e Vettel, si evince che il giapponese ha perso due posizioni. In qualifica era rimasto ben dietro a Rosberg, pur essendo entrato nel Q3.

5

Nelson Piquet

Probabilmente Alonso non sarebbe riuscito a vincere, ma il dodicesimo posto al traguardo non è un risultato sufficiente per il brasiliano, che anche in qualifica era finito assai staccato dal compagno. Riuscirà papà Nelson a mantenerlo in F.1 ancora per qualche gara?

5

Heikki Kovalainen

La McLaren ritorna competitiva e il finlandese ricomincia a prenderle di brutto da Hamilton. Da questa gara disponeva dei medesimi pezzi del compagno di squadra, ma se il pilota abbronzato ha vinto, il diafano non è riuscito a far meglio di una mediocre quinta piazza.

5

Sebastian Buemi

Sulle spalle ancora "tenere" di quasi debuttante, ora che è stato messo alla porta Bourdais, c'è l'intera Toro Rosso. Al primo esame lo svizzero ha toppato, compiendo più errori in gara, compreso un testacoda.

4

Rubens Barrichello

Emotivo com'è avrà di certo risentito delle condizioni critiche del connazionale Felipe Massa, ferito da un pezzo perso dalla sua vettura. Alla seconda curva subisce un contatto che lo fa finire nelle retrovie e conclude decimo.

4

Felipe Massa

Non è un voto, ma l'augurio che la sua convalescenza duri un solo giorno e che il piccolo brasiliano possa tornare prestissimo quello di prima. Forza Felipe.

1



Robert Kubica





Foto
Studio Mazzi

IL PAGELLONE

Robert Kubica e Nick Heidfeld

Men che comprimari, ma per esclusiva colpa della monoposto. La loro situazione somiglia a quella vissuta lo scorso anno da Button e Barrichello alla Honda. Non resta che augurare loro, certo prima dell'anno prossimo, un riscatto analogo.

n.g.

Adrian Sutil

La sua gara si conclude al secondo giro con la temperatura dell'acqua alle stelle.

n.g.

Capostruttura Rai

Il voto è per colui che decide da alcuni anni di inviare Stella Bruno ai Gran Premi di F1.

0

Renault / Briatore

Tenere il proprio pilota in pista pur sapendo che la ruota anteriore si sarebbe staccata è intollerabile. Tanto più se si pensa che a dirigere questa squadra è quel Briatore che pontifica, giudica, lancia ironie sugli altri team manager. Vergogna. Se la Renault merita la squalifica, a quei personaggi del team Renault che stanno al muretto box deve essere impedito di proseguire a frequentare gli autodromi.

0

NLY



Jaime l'undicesimo



Alfredo Filippone

Esordendo in F.1, dopo una veloce e ben programmata ascesa, Jaime Alguersuari, barcellonese, nato in una famiglia da sempre nel mondo dei motori (suo nonno fu un noto fotografo da corsa e suo padre, ex-pilota di moto anche in GP 50, è editore e promotore motoristico, nonchè il papà delle World Series), è diventato il più giovane pilota di F.1 della storia (a 19 anni, 4 mesi e 1 giorno) ma sarà soltanto l'undicesimo spagnolo ad aver preso il via di un Gran Premio, retaggio di una tradizione partita in ritardo, a causa della tardiva industrializzazione e del lungo isolamento franchista. Premesso che Juan Jover (2° alla 24 Ore di Le Mans) riuscì a qualificarsi per il GP di Spagna del 1950 nelle strade di Pedralbes a Barcellona, ma non prese il via perché scontento del-

le prestazioni, Francisco (Paco) Godia è da considerare il primo spagnolo ad aver calcato la scena dei GP. Ricco industriale barcellonese, amico e confidente di Fangio, si cimentò in una quindicina di gare fra il 1951 e il 1958 con una Maserati privata, raccogliendo comunque due quarti posti al Ring e a Monza nel 1956, per poi continuare con successo nelle gare Sport. Fu anche un grande collezionista d'arte e nella sede della fondazione che porta il suo nome, in pieno centro di Barcellona, un paio di sale ospitano vetture e ricordi della sua carriera.

Gli anni '50 furono anche quelli di un personaggio da rotocalco quale il marchese de Portago (al secolo Alfonso Cabeza de Vaca y Leighton Carvajal). Nobile (e figlioccio di re Alfonso XIII), ricco, cosmopolita, sciupafemmine (ebbe una tumultuosa storia con l'attrice Linda Christian,

madre di Romina Power), grandissimo sportivo (praticò con successo golf, polo, equitazione e bob, mancando di poco il bronzo alle Olimpiadi invernali di Cortina), piacque subito per il suo spirito ardito e grintoso ad Enzo Ferrari, che lo volle nella Scuderia in F.1 e nelle Sport nel 1956. Stava cominciando ad ottenere ottimi risultati (2° al GP d'Inghilterra, vittoria con le sport al Tour de France nel 1956) quando il destino ne falciò la promettente traiettoria, alla Mille Miglia del 1957, gara che "Fon" non voleva disputare. All'entrata di Guidizzolo, vicino Mantova, la macchina di Portago finì nella folla per l'esplosione di una gomma: morirono non solo de Portago e il suo copilota Eddie Nelson, ma anche dieci spettatori e con essi pure la Mille Miglia.

segue a pag 22



Tutti gli spagnoli in F.1

Juan **JOVER** (1903-1960)
1 NP nel 1951 (Maserati)

Francisco **GODIA** (1921-1990)
14 GP (+ 1 NQ) nel 1951-1958 (Maserati) – Miglior risultato: 2 x 4°

Alfonso **de PORTAGO** (1928-1957)
5 GP nel 1956-57 (Ferrari) – Miglior risultato: 2°

Antonio **CREUS** (1924-1996)
1 GP nel 1960 (Maserati)

Alex **SOLER-ROIG** (1932)
9 GP (+ 4 NQ) nel 1970-72 (Lotus, March, BRM)

Emilio **ZAPICO** (1944 – 1996)
1 NQ (Williams) nel 1976

Emilio **de VILLOTA** (1946)
3 GP (+12 NQ) nel 1976-82 (Brabham, McLaren, Williams, March) – Miglior ris.: 13°

Adrián **CAMPOS** (1960)
28 GP (+4 NQ) nel 1987-88 (Minardi) – Miglior risultato: 4°

Luis **PEREZ-SALA**
26 GP (+6 NQ) nel 1988-89 (Minardi) – Miglior risultato: 6°

Pedro **de la ROSA**
72 GP dal 1999 (Arrows, Jaguar, McLaren) – Miglior risultato: 2°

Marc **GENE**
36 GP dal 1999 (Minardi, Williams) – Miglior risultato: 6°

Fernando **ALONSO**
132 GP dal 2001 (Minardi, Renault, McLaren) – 21 vittorie, 17 pole – 2 titoli mondiali

Jaime **ALGUERSUARI**
1 GP dal 2009 (Toro Rosso)



Considerando aneddotica la partecipazione al GP d'Argentina 1960, su una Maserati privata, di Antonio Creus, madrileño trapiantato a Buenos Aires, bisognerà aspettare il 1970 per rivedere uno spagnolo in F.1: è il catalano Alex Soler-Roig, di formazione ... chirurgo, per imposizione del padre, fondatore della maggior clinica privata di Barcellona, ma pilota per vocazione. Dopo buoni risultati nelle gare Sport, approda in F.1 nel 1970 e disputa una decina di gare nell'arco di tre anni, su Lotus, March e BRM, senza grandi risultati. Sfonda, però, nelle gare Turismo, dove fa parte del team ufficiale Ford, vincendo anche la 24 Ore di Spa nel 1972. Le sue conoscenze in medicina, purtroppo, serviranno anche in gara: quando Stommelen vola fuori pista al Montjuich nel 1975, falciando fotografi e commissari, è lui il primo dottore sul luogo della tragedia. Personaggio ecelettico e con mille interessi, sparirà dal mondo delle corse in modo repentino per trasferirsi a New York e dedicarsi al commercio d'opere d'arte.

Nel 1976, fallisce (di poco) la qualificazione al GP di Spagna su una Williams Emilio Zapico, indomabile pilota di Turismo e di monomarca, poi morto su un'ultraleggero, vittima della sua altra passione, il volo, che gli era valsa il soprannome di Zepelin. Gli succede Emilio de Villota, che contrariamente alla reputazione di cui godeva all'epoca non era né nobile né ricco (manager in una banca non vuol dire banchiere...) ed era passato direttamente dalla F-1430, la prima formula promozionale spagnola con motori Seat, alla F.5000 inglese. Nel 1977, si lancia in F.1 con una McLaren privata, gestita da Giuseppe Risi (sì, lo stesso Risi che oggi prepara con successo le Ferrari GT in America). Erano i tempi in cui si poteva correre con poco ("un telaio, due motori, un team di 6 persone e 400.000 euro di budget" ricorda l'interessato) ma con più di 35 iscritti a gara, pre-qualifiche e qualifiche erano quasi un GP a sé stanti. Villota ce la fa in tre occasioni su nove, ricompare



Francisco Godia nel GP F.1 a Pescara nel 1957



De Portago



Foto archivio Actualfoto

nell'illegalizzato GP di Spagna del 1980 su una Williams (dov'è coinvolto in una carambola con Laffite e Reutemann) e fa qualche tentativo con una March nel 1982. Gli andrà molto meglio nel Campionato Aurora F.1 (campione nel 1980) e nel Mondiale Sport. Oggi gestisce la sua scuola di pilotaggio e un team di F.3 e F.3000 insieme ai figli Emilio jr e Maria, entrambi piloti.

Pioniere in Spagna delle sponsorizzazioni, Villota apre la via all'automobilismo moderno e pianificato, che ha i suoi primi frutti in Adrián Campos e Luis Pérez-Sala, approdati in Minardi nel 1987 e nel 1988 rispettivamente. Campos, nipote del re dei gelati, può contare su un solido pool di sponsor della sua

Valencia; Pérez-Sala, invece, si è distinto in tutti gli step precedenti, dalla F.3 italiana alla F.3000 (vice-campione nel 1986) e al Mondiale Turismo. Non vanno male, i due iberici, ma non riusciranno a sfondare: veloce ma scostante Campos, regolare ma poco grintoso Sala. Vivono una giornata gloriosa a Silverstone nell'89 (4° Campos e 6° Sala) ma a fine stagione spariscono dalla scena, complice anche un momento di crisi dell'economia spagnola. Se Sala continua a correre in Turismo e in GT sino al 2008 ed ora segue i giovani piloti catalani, Campos si ritira dopo aver conquistato il Superturismo iberico su un'Alfa nel 1994, per ricomparire poi sulle scene come scopritore di Alonso e titolare di un

team di successo in F.3 e GP2, in procinto di diventare nel 2010 il primo team spagnolo in F.1.

E' solo alla fine degli anni '90 che la presenza spagnola diventa sistematica: in simultanea compaiono Pedro Martínez de la Rosa e Marc Gené, entrambi figli della scuola catalana. De la Rosa è il primo iberico che arriva in F.1 in modo quasi scientifico, costruendosi un curriculum da capogiro (titoli nella F.Ford spagnola, la F.Renault inglese, la F.3 giapponese, la F.Nippon e il GT giapponese). Il suo debutto in F.1, nel 1999, appare un atto dovuto e le attese sono enormi. Ma alle due promettenti stagioni con l'Arrows seguono due anni deludenti in Jaguar. Nel 2003, Pedro accetta un ruolo



Perez Sala con la Minardi



Adrian Campos con la Minardi



Alex Soler-Roig



Emilio de Villota

lo di terzo pilota e collaudatore alla McLaren, professionalmente gratificante ma sportivamente frustrante, che dura tutt'ora. Le occasioni per correre non sono mancate (ben 9), qualche bel risultato nemmeno (2° in Ungheria 2006) ma non posso cancellare il rimpianto per una carriera in F.1 che non è mai decollata davvero. Ora, a 38 anni, spera in Campos per un ritorno da pilota a tempo pieno nel 2010.

Marc Gené, ragazzo brillante, poliglotta e con una laurea in Economia, ha avuto un excursus meno brillante, nonostante i titoli in Superformula e nell'Open Nissan (nel '98), e soprattutto era considerato meno dotato del fratello maggiore Jordi (oggi pilota ufficiale SEAT nel WTCC), che aveva vinto in F.3000, fatto test per la Benetton ed era stato scelto per il progetto Bravo F.1, primo team spagnolo di GP, poi abortito. Un po' a sorpresa è Marc a trovare lo sbocco in F.1, nel 1999, con la Minardi, per poi proseguire come tester della Williams (3 GP disputati da supplente nel 2000-'04) e, dal 2005, della Ferrari. Un posto nella storia dell'automobilismo iberico se l'è guadagnato soprattutto quest'anno, proclamandosi primo spagnolo a conquistare la vittoria assoluta alla 24 Ore di Le Mans, con la Peugeot.

Ultimo in ordine cronologico ma primo in grandezza, Fernando Alonso. Che dire del prodigioso (ma a volte scorbuto) Fernando da Oviedo, che non si sappia già? Dalla sua infanzia trascorsa sui kart alla meteorica ascesa, dal debutto (anche lui in Minardi) nel 2001 ai due titoli con la Renault (05-06), dall'amara esperienza in McLaren al suo probabile futuro in Ferrari, tutto è noto e storia di oggi. Inutile sottolineare che è stato il primo spagnolo a far suonare la Marcha Real su un podio di F.1 (Ungheria 2003) e che rimane l'unico ad aver vinto dei Gran Premi (21, per l'esattezza). Per sperare di batterlo, Alguersuari, l'undicesimo spagnolo, avrà davvero bisogno di rivelarsi un centravanti e di arrivare precocemente sulla scena...





La magia di Dovizioso

Antonio Caruccio

Donington 2009: uno degli appuntamenti più belli degli ultimi anni in Moto GP. Certo, non è paragonabile agli show di Barcellona o del Sachsenring, ma verrà ricordato per essere stata una gara di nervi disputata in condizioni difficili, con l'asfalto che andava sempre più bagnandosi per via della tradizionale e fastidiosa pioggia inglese. E proprio in queste condizioni meteo incerti, con un tracciato infido e difficile, è emerso il pilota che non ti aspetti: Andrea Dovizioso. Imperioso. No ha sbagliato nulla, neanche un dritto, una sbandatina. Sono finiti per terra Jorge Lorenzo e Valentino Rossi, ovvero coloro che si giocano il mondiale, non lui, Dovizioso da Forlì che ha portato a se stesso la prima vittoria in Moto GP e fatto capire ai vertici Honda che in quel box non c'è soltanto Dani Pedrosa. E' stato un podio anomalo quello di Donington, con Colin Edwards che ha ottenuto il secondo posto (non saliva la scaletta da Assen 2008) e con il "playboy" più simpatico e carismatico del paddock, Randy De Puniet, alfiere del team Cecchinello. Il francese nel GP del Giappone 2007 giunse alle spalle del vincitore Loris Capirossi, poi la zona podio per lui è divenuta off limits. Ritirato Jorge Lorenzo, Casey Stoner è stato attardato da una scelta sbagliata di pneumatici. Valentino Rossi è scivola quando era al comando, ma è riuscito a risollevarsi e a ripartire mantenendo la leadership di campionato e incrementando il vantaggio su Lorenzo grazie al quinto posto conquistato ai danni del pilota di casa, James Toseland.

A dir poco inspiegabile la strategia della Ducati, che ha lasciato prendere ai suoi centauri una decisione suicida come quella di partire con pneumatici da bagnato quando tutti avevano optato per le slick. Hayden e Stoner si sono giustificati dicendo che nel giro di formazione la pista, in alcuni punti, era troppo bagnata e che avevano paura di cadere. Un vero peccato perché si sono sottratti allo spettacolo due protagonisti più che certi visti i risultati delle prove libere e del warm-up, dove in condizioni simili alla corsa avevano ottenuto il primo e quarto tempo. Prestazione eccezionale per due italiani, Alex De Angelis e Marco Melandri. Il sammarnese, da quando è tornato ad essere un pezzo importante del mercato piloti dopo aver ricevuto la libera uscita da Gresini per il prossimo anno, ha sfoderato prestazioni di alto livello. A Donington è arrivato il quarto posto finale, ma è stato impressionato il suo passo nei giri finali quando si è posizionato in scia ad Edwards e si è portato a ridosso di De Puniet. Melandri invece dimostra sempre più che la stagione dello scorso anno non nasceva da una sua mancanza di talento, ma da un errato modus operandi della Ducati. Con la Kawasaki semiufficiale gestita dal team Hayate, firma risultati incredibili dato che lo sviluppo è praticamente fermo a febbraio 2009. "Macio" è giunto settimo dopo aver cambiato pneumatici, scelta rivelatasi sbagliata, ma non si è dato per vinto. A capo chino ha rimontato due posizioni sulle Suzuki che gli erano davanti e sulla Ducati di Mika Kallio, arrivando nuovamente a punti, primo dei piloti ad aver effettuato il cambio moto, superando anche un Pedrosa in crisi mistica con l'asfalto scivoloso. Adesso la Moto GP prende qualche settimana di riposo e tornerà in pista a Brno in Repubblica Ceca il 16 agosto, tracciato che lo scorso anno decise l'esito del campionato a favore della Yamaha di Rossi.





A sinistra, Dovizioso taglia festante il traguardo, davanti ad Edwards e De Puniet. A destra, è sul podio

L'ordine di arrivo, domenica 26 luglio 2009

- 1 - Andrea Dovizioso (Honda) - Hrc - 30 giri 48'26"267
- 2 - Colin Edwards (Yamaha) - Tech 3 - 1"360
- 3 - Randy De Puniet (Honda) - LCR - 1"600
- 4 - Alex De Angelis (Honda) - Gresini - 8"958
- 5 - Valentino Rossi (Yamaha) - Yamaha - 21"622
- 6 - James Toseland (Yamaha) - Tech 3 - 22"465
- 7 - Marco Melandri (Kawasaki) - Hayate - 35"284
- 8 - Niccolò Canepa (Ducati) - Pramac - 38"769
- 9 - Dani Pedrosa (Honda) - Hrc - 42"112
- 10 - Mika Kallio (Ducati) - Pramac - 45"845
- 11 - Loris Capirossi (Suzuki) - Suzuki - 53"190
- 12 - Gabor Talmasci (Honda) - Scot - 1'12"315
- 13 - Chris Vermeulen (Suzuki) - Suzuki - 1'20"098
- 14 - Casey Stoner (Ducati) - Ducati - 1 giro
- 15 - Nicky Hayden (Ducati) - Ducati - 1 giro

Ritirati

- 8° giro - Jorge Lorenzo
7° giro - Toni Elias

Giro più veloce: Jorge Lorenzo 1'31"554

Campionato piloti

1. Rossi 187; 2. Lorenzo 162; 3. Stoner 150; 4. Pedrosa 115; 5. Edwards 103; 6. Dovizioso 94; 7. Melandri 79; 8. De Puniet 74; 9. Vermeulen 67; 10. Capirossi 66.

Campionato costruttori

1. Yamaha 230; 2. Honda 164; 3. Ducati 156; 4. Suzuki 89; 5. Kawasaki 79.





Solo colpa della ruota?

Valerio Faccini

L'incidente che ha causato la morte di Henry Surtees lo scorso 19 luglio a Brands Hatch, colpito mortalmente da una ruota staccatasi dalla monoposto di Jack Clarke, è stato un evento talmente tragico e funesto da non lasciare indifferente nessuno nell'ambiente del motorsport. Molti osservatori hanno puntato il dito sul fatto che sulla Williams di Clarke si sia staccata una ruota, lasciando intuire una certa debolezza strutturale della monoposto. La vettura, si diceva nell'ambiente poche ore dopo la morte del giovane pilota inglese, è nata per una serie low cost e, chi l'ha commissionata e chi l'ha realizzata ha operato economie sia nel progetto sia durante la costruzione, a detrimento della sicurezza. Noi di Italiaracing non ci siamo accontentati di que-

sta "lettura" dei fatti, osservando che le vie di fuga in quei due punti del tracciato erano particolarmente esigue rispetto alle velocità espresse dalle auto. Anche il fatto che la ruota dell'auto di Surtees sia finita a sua volta in pista, dimostrerebbe che le vie di fuga della pista del Kent non sono sufficientemente ampie. Autodromo storico, il cui sviluppo rappresenta una sfida per i piloti, con saliscendi, tratti di pista inclinati e ciechi, curve veloci, la pista di Brands Hatch è contornata, all'esterno, per gran parte da prati. Ampliare le vie di fuga, pertanto, appare una questione legata alla volontà dei proprietari (la Motorsport Vision, di proprietà di Jonathan Palmer) e soprattutto, ai costi. Italiaracing non solo ha potuto notare, attraverso una serie di foto che i cavi di ritenzione in F2 esistono (nonostante qualche dichiarazione avventata che

sosteneva il contrario ascoltata sulla TV di stato), ma s'è rivolta ad un pool di esperti per cercare di capire qualcosa di più sull'incidente, in quale modo in futuro sia possibile evitare disgrazie del genere, e sui futuri scenari legali della triste vicenda Surtees. Gli ingegneri Giampaolo Dallara, titolare dell'omonima azienda che realizza auto da corsa e Nicola Scimeca di Ycom, hanno parlato dei sistemi di ritenzione delle ruote delle monoposto. Gimmi Bruni e Fabrizio Giovanardi hanno espresso il loro parere (non concorde) di piloti sulle piste inglesi. Alessandro Meggi e Guido Maestri, rispettivamente direttore e responsabile tecnico dell'autodromo di Varano de' Melegari ci hanno illuminato in merito all'omologazione in base ai criteri di sicurezza dei circuiti. Infine, l'avvocato Marco Baroncini ha espresso il punto di vista del legale.



La tragica coincidenza

Il programma del fine settimana di Brands Hatch (che oltre alle gare della F.2 comprendeva il WTCC, la F. Master, la Seat Leon Eurocup e la Lotus Elise Cup britannica), in vendita agli spettatori, riportava una breve scheda contenente i dati dei piloti di F.2 ed una serie di domande secche, uguali per tutti. Tra cui: auto posseduta, cibo preferito, momento d'orgoglio della propria vita e anche il peggior incidente. Jack Clarke ha risposto citando un botto avvenuto lo scorso anno, quando correva in F. Palmer Audi. A Brands Hatch. Al Dingle Dell. Tratto nel quale è carambolata la sua auto, priva della ruota che ha ucciso Henry Surtees, dopo l'urto alla precedente curva Westfield. Coincidenza che lascia senza fiato.

**La ruota staccata
La parola a Giampaolo Dallara**

**“Criteri di sicurezza rispettati
sulla Williams di F.2”**

“Non ho una conoscenza diretta della Williams di F.2. Ma a quanto ho letto, i criteri di sicurezza secondo i quali è stata costruita sono assolutamente adeguati. Il numero dei cavi era quello previsto dal regolamento e posso garantire, per esperienza diretta, che le specifiche della FIA sono incredibilmente rigorose. Si potevano fare cavi più resistenti? Certo, ma in base a quale parametro? Il carico o l'assorbimento d'energia? Nel primo caso potremmo realizzare cavi di ritenzione estremamente rigidi, con valori di carichi di rottura estremamente alti, ma forse è meglio perseguire la strada di quelli che, meno rigidi, si allungano assorbendo l'energia che si libera quando la ruota tende a staccarsi. Secondo le mie informazioni, il problema della sicurezza non è stato affrontato con leggerezza come può essere apparso a chi guardava la gara in tv ed ha visto una ruota volare via, dato che i dispositivi di cui è dotata una F.2, rispondenti alle norme 2005 per la F.1, saranno resi obbligatori a partire dal 2010. Quali conseguenze trarre allora dal funesto incidente di Surtees? Che occorre avere delle normative ancora più strette, che lo standard dovrà essere migliorato. Si deve fare di più, è chiaro. Periodicamente gli standard di sicurezza vengono alzati: si fanno roll bar che resistono a prove più severe, si aumenta l'altezza laterale dei telai, si rendono obbligatorie le protezioni laterali per la testa del pilota, ma quello superiore è l'unico angolo scoperto per un pilota di monoposto, e lo si è visto anche nel caso di Felipe Massa, colpito nella zona frontale da una molla”.



Dallara e Scimeca

**“Secondo le mie
informazioni, il problema
della sicurezza non è stato
affrontato con leggerezza
come può essere apparso
a chi guardava la gara in
tv ed ha visto una ruota
volare via”**

Giampaolo Dallara

**La ruota staccata
La parola a Nicola Scimeca**

**“Le ruote si staccano
anche in F.1”**

“Non è possibile realizzare un cavo che resista a qualsiasi tipo di urto. Semplicemente perchè un incidente può avvenire con una tale varietà di dinamiche che non è possibile simularle tutte. I sistemi di ritenzione sono testati in modo severo dalla FIA attraverso prove di trazione. Ci sono due tipi di normative cui i cavi devono resistere. Uno per la F.1, l'altro per la F.3. Ma al di là del cavo, la dinamica di un incidente può essere tale da lasciare integra la corda di ritenuta della ruota e disintegrare il portamozzo cui è fissata. Il risultato è che la ruota si stacca lo stesso pur se il sistema di sicurezza è realizzato a regola d'arte. Importante è anche la modalità con cui i cavi sono fissati all'auto. Oggi sono realizzati in Zylon (materiale prodotto in Giappone dalla Toyobo, la cui resistenza agli urti è doppia rispetto al Kevlar n.d.r. ed è impiegato quale imbottitura nei giubbetti antiproiettile e come antintrusivo nelle scocche delle GP2 e delle F.1. ndr). Tutti abbiamo visto che in un incidente di F.2 due auto hanno perso le ruote, ma posso garantire che le ruote si staccano anche dalle monoposto di F.1, da quelle di F.3 e così via. Ma quale può essere stato il peso della ruota che ha colpito Henry Surtees, chiediamo a Scimeca: “Dipende. Solo cerchio e gomma assommano 12-15 kg. Se invece, come probabile, accanto alla ruota sono rimasti attaccati disco freni, pinza e parti della sospensione, è facile che pesassero anche 40 kg.” Ma la Williams potrebbe, visto che la F.2 è una serie dichiaratamente a basso costo, aver installato un sono cavo di ritenzione per risparmiare, o aver adottato altre soluzioni a discapito della sicurezza?

“Lo escludo. In Williams non sono certo gli ultimi arrivati. Poi le norme FIA ti impongono quanti cavi mettere, come e dove vincolarli, eccetera”.





Una Williams F1 a cui si è staccata la ruota

Le piste britanniche La parola a Gianmaria Bruni

“La FIA non deve far correre auto potenti a Brands Hatch”

Ex pilota di F.1, ora protagonista del GT con la Ferrari, Bruni ha corso per due stagioni nella F.3 inglese nel 2000 e 2001. “All’epoca non mi rendevo conto della pericolosità di quelle piste, quando si è giovani si pensa sempre che tutto debba andare bene. A parte Silverstone e Donington, gli altri circuiti erano veramente terribili e ora che sono un po’ più vecchio ed esperto rabbrivisco pensando di avere calcato autodromi come Brands Hatch, Oulton Park, Croft o Thruxton. Le norme di sicurezza sono inesistenti e trovo inspiegabile come la FIA permetta a delle monoposto come quelle di F.2 di correre a Brands Hatch. E’ come essere su un circuito cittadino, se esci rimbalzi in pista, ma a differenza di un tracciato in città, si va molto ma molto più forte. Quegli impianti possono ospitare gare per macchine a ruote coperte, dove ci si sportella, la gente si diverte e tutti sono contenti. Ma le monoposto non dovrebbero correre su quelle piste. Se i ragazzini non ci pensano, come capitava a me, dovrebbero essere le federazioni, gli adulti, a intervenire”.

“Trovo inspiegabile come la FIA permetta a delle monoposto potenti come quelle di F.2 di correre a Brands Hatch”

Gianmaria Bruni

“Non credo che si risolva il problema ampliando la via di fuga in quel punto della pista, poichè se così fosse i piloti rischierebbero di più e la sicurezza non aumenterebbe”

Fabrizio Giovanardi

Le piste britanniche La parola a Fabrizio Giovanardi

“Circuiti inglesi pericolosi? Il rischio non lo si eliminerà mai”

Sommamente fatalista è Fabrizio Giovanardi, da quattro stagioni assiduo frequentatore dei circuiti britannici in qualità di protagonista del BTCC (che ha vinto nel 2007 e nel 2008). “Penso che il rischio non si possa eliminare del tutto dalle corse. Se prendiamo in esame anche quello che è capitato a Massa, per prevenire incidenti come quello, per rendere sicure le gare di monoposto, dovremmo creare un cupolino chiuso per gli abitacoli. Ma mi sembra una cosa assurda. Sono terribilmente dispiaciuto per quanto è successo a Henry Surtees, ma non credo che si risolva il problema ampliando la via di fuga in quel punto della pista, poichè se così fosse i piloti rischierebbero di più e la sicurezza non aumenterebbe. Forse, per assurdo, il rischio si potrebbe annullare del tutto solo se facessimo delle gare di accelerazione, una vettura per volta, in rettilineo, nel deserto. Ricordo un incidente, quando correvo in F.3000, che capitò a Naspetti e McNish. Si agganciarono in corrispondenza del ponte Dunlop di Donington, le auto risalirono un muretto, poi quella di McNish si troncò in due ed il propulsore fu proiettato in aria. Oltre le reti c’era uno spettatore che correva per scappare via dal luogo dell’incidente e fu preso in pieno dal motore mentre cadeva a terra. Una scena tragica, ma passatemi il paragone, degna di Willy il Coyote. Nel senso che credo non ci sia verso di scamparla quando il Disegno Divino lo ha stabilito. Nell’incidente di Surtees hanno giocato troppe coincidenze sfortunate. Tutto lì”. Ci permettiamo di aggiungere che l’incidente di McNish e Naspetti, come si può notare da un video presente su youtube, ha avuto conseguenze tragiche perché non vi erano protezioni adeguate, se non un muretto alto mezzo metro. Con le dovute reti di protezione, l’esito sarebbe stato ben diverso.



Le ruote volano anche in Formula 1

Omologazione dei circuiti La parola a Alessandro Meggi

“La via di fuga delle deroghe”

Alessandro Meggi, direttore e amministratore delegato dell'autodromo di Varano fornisce un'informazione illuminante circa i criteri di omologazione dei tracciati: “Tutti gli autodromi italiani, annualmente, ricevono la visita della Sottocommissione Circuiti e Sicurezza della CSAI che ispeziona palmo a palmo tutto l'impianto. Anche in assenza di nuove normative, il responsabile della federazione può chiedere, e generalmente lo fa, di adeguare la tal via di fuga, di spostare quell'altro muro, di sistemare la tal altra cosa. Dopo che l'impianto ha ottemperato alle richieste, viene rilasciata l'omologazione. Non ho conoscenza diretta di ciò che avviene in Gran Bretagna, ma essendo sotto l'egida della FIA, immagino che anche a Brands Hatch la prassi, lo ripeto, annuale, sia la medesima. Attenzione però, rispetto ad alcuni dispositivi di sicurezza, la certificazione potrebbe essere rilasciata 'in deroga'. Ossia, quel punto non avrebbe i requisiti minimi di sicurezza, ma il responsabile dell'omologazione la concede comunque derogando dai calcoli e dalle prescrizioni normali, perché magari ci sono situazioni non modificabili. Ad esempio: se per ampliare una via di fuga di pochi metri fosse necessario sbancare una collina, in quel caso potrebbe essere concessa una deroga. Ai circuiti di nuova realizzazione so che di deroghe non ne vengono più concesse. Un esempio, opposto, di tracciato omologato quasi interamente in deroga, è Monte Carlo in occasione del GP di F1”.

Quanto riferito da Meggi fa sorgere una domanda interessante, purtroppo senza risposta: il tratto compreso tra le curve Westfield e Sheene di Brands Hatch avrà ottenuto una deroga per l'omologazione, o le vie di fuga rispettano le distanze minime previste dalla FIA?

Omologazione dei circuiti La parola a Guido Maestri

“Gomme al posto dello spazio”

Il geometra Guido Maestri, responsabile tecnico dell'autodromo “Paletti” di Varano spiega come i tracciati ottengono il nulla osta per la disputa di gare. “Le certificazioni rilasciate dalla Federazione internazionale sono date per gradi. Un circuito atto ad ospitare la F.1 sarà dotato di omologazione di “Grado 1”. Poi esistono le piste “Grado 1 Test”, sulle quali possono girare le monoposto della massima formula per prove libere, ma non possono gareggiarvi. E via via così sino al “Grado 4”. Varano dispone del “Grado 2”, Brands Hatch, dato che vi corrono le A1 GP probabilmente è una “Grado 1”. Per quanto riguarda le vie di fuga in ogni punto del tracciato, la FIA, o nel nostro caso la Sottocommissione Circuiti e Sicurezza della CSAI, richiede una serie di dati riferiti all'auto più prestazionale (solitamente noi forniamo l'acquisizione dati del giro compiuto dal pilota che ha ottenuto la pole position), che sono poi immessi in una formula empirica il cui risultato dà la distanza minima alla quale devono essere poste le barriere dal nastro d'asfalto. Le voci che dobbiamo fornire sono: la velocità in entrata di curva, la velocità di percorrenza della curva, punto per punto, il punto di staccata, la perdita di velocità durante la frenata (diagramma non uniforme in quanto la decelerazione non è costante), la velocità di uscita calcolata sulla traiettoria ideale, il coefficiente d'attrito dell'asfalto e della superficie (ghiaia, erba o altro) della via di fuga. Se la distanza minima non fosse rispettata per mancanza di spazio, è facoltà di chi rilascia l'omologazione di far aggiungere protezioni diverse. Ad esempio: per quella via di fuga occorrono 70 metri di spazio. Ce ne sono solo 60? Allora dovete piazzare anche tre file di gomme per attutire gli urti. E il circuito è promosso ugualmente”.



Gli aspetti legali La parola a Marco Baroncini

“Accertare se la via di fuga era adeguata”

Dal punto di vista legale, quali scenari si prospettano in seguito ad un incidente mortale? Per avere lumi in proposito, ci siamo rivolti a Marco Baroncini, avvocato penalista presso il Tribunale di Milano, esperto di questioni legali connesse alle gare automobilistiche, da anni difensore di piloti e squadre in procedimenti sia sportivi sia penali. Baroncini è anche un valido pilota gentleman, tuttora in attività (corre nel CITE al volante di una BMW 320i E36 gr. N), vincitore assoluto del Campionato Italiano Velocità Turismo 2005: “In Gran Bretagna il sistema legislativo è differente da quello italiano. Noi abbiamo le norme scritte dal parlamento, là ci sono le Common Laws, che sono basate sull'applicazione del 'precedente'. Per quanto ho potuto osservare, da spettatore, in un caso come quello di Surtees si potrebbe configurare il reato di omicidio colposo a carico dei responsabili tecnici della vettura di Clarke, nel caso fosse accertato che la ruota si sia staccata in quanto il dispositivo di sicurezza di ritenzione della ruota fosse assente, mal fissato o altro. In Italia c'è una legge ben precisa, in Inghilterra invece il giudice, per configurare l'omicidio colposo, deve fare riferimento a casi precedenti. Se poi si prende in esame l'esiguità della via di fuga, si entra nell'ambito dell'art. 41 del Codice penale, ovvero delle concause, cioè delle cause che sommandosi, concorrono a determinare l'evento. Se il processo stabilirà che la via di fuga della curva dove ha sbattuto Clarke era troppo piccola e contravveniva ai regolamenti FIA, si potrebbe giungere alla condanna del proprietario dell'autodromo e del direttore di gara. Ma non è finita, in quanto se si dimostrasse che questi ha fatto tutto quanto imposto dall'ispettore FIA che ha rilasciato l'omologazione all'autodromo di Brands Hatch potrebbe essere chiamata in causa la FIA stessa per aver omesso o compiuto negligenze durante il rilascio dell'omologa. Questo caso mi fa venire in mente il processo, oggi concluso, istruito per la morte del povero Sandro Corsini in un incidente durante una gara di F. Junior a Magione. La sentenza della cassazione ha condannato Massimiliano Russomando, per omicidio preterintenzionale, per la ruotata che rifilò a Corsini in rettilineo facendolo deviare verso il muro. Poi, fu condannato anche Bonifazi, per omicidio colposo, in qualità di amministratore delegato e direttore dell'autodromo umbro. La sentenza stabilì che il responsabile di attrezzature sportive è titolare di una posizione di garanzia a tutela dell'incolumità di coloro che le utilizzano, anche a titolo gratuito, quando l'uso delle attrezzature dà luogo a un'attività da qualificarsi pericolosa. Tale soggetto è obbligato ad adottare tutte le misure idonee ad evitare l'evento dannoso. In quel caso, a Bonifazi fu addebitato di non aver adeguatamente protetto il muretto contro il cui spigolo sbattè Corsini, con barriere di pneumatici”.

Ma una condanna del genere, visto il differente sistema legislativo, potrebbe essere comminata anche dal tribunale inglese nel caso Surtees? “Non 'può', ma 'deve' essere comminata. Fermo restando che si accerti che la via di fuga era inadeguata. La Gran Bretagna fa parte dell'Unione Europea, non si può pensare che in Italia si corra con un certo tipo di tutela legale ed in Spagna o in Inghilterra con un altro. I principi in base ai quali sorge la responsabilità per colpa nel nostro codice penale, sono assimilabili a quelli presenti nelle Common Laws britanniche, nelle quali, lo ribadisco, sono i precedenti a fare giurisprudenza”.

“Se la distanza minima pista-barriera, non fosse rispettata per mancanza di spazio, è facoltà di chi rilascia l'omologazione di far aggiungere protezioni diverse”

Guido Maestri







Sicurezza a quale costo?

Guido Rancati

Una reazione imprevista dell'auto, l'impatto contro un albero. Ed è quasi sempre dramma. Così è stato domenica 19 luglio in Bulgaria per Flavio Guglielmini, ultimo di una lista insopportabilmente lunga a pagare un prezzo troppo alto alla propria passione.

"Motorsport can be dangerous", dicono gli anglosassoni. Lo sanno i piloti, i copiloti, gli addetti ai lavori e gli appassionati. Lo sappiamo tutti. Ma tutti, prima o poi, proviamo a dimenticarne. Tanto, ci illudiamo di credere, c'è San Rally che vede e provvede. Poi capita che il "Gran Protettore" si distraiga un attimo ed è la cronaca a riportarci alla realtà. Allora ci si chiede se è stato fatto tutto il possibile per limitare i rischi, allora ci si torna a interrogare sul cosa fare per aumentare la sicurezza. Quella attiva e, soprattutto, quella passiva.

"Nel mondiale qualcosa tra sedile e schiume hanno fatto, ma purtroppo sarà la prova del cerino a dirci se basta. I calcoli non sono sufficienti a dare una risposta esauritiva: serve di più". A dirlo è uno dei più apprezzati progettisti italiani, uno venuto su a pane e corse. Che aggiunge: "Un bel passo avanti stato fatto imponendo alle vuerreci nuovi sedili. C'è però la solita controindicazione: i costi aumentano. Già

oggi, mi si dice, nelle gare minori si vedono date di scadenza di cinture, sedili ed estintori contraffatte e in un contesto del genere immagino non sia facile chiedere a chi ha un'auto da corsa di tirar fuori un'altra decina di migliaia di euro per gli ultimi aggiornamenti in fatto di sicurezza".

Sa di cosa parla, l'apprezzato tecnico. Conosce le difficoltà oggettive che incontra chiunque studi il modo per migliorare l'assorbimento degli urti: "Gli abitacoli - osserva - sono fatti come sappiamo e c'è un limite fisico di spazio per inserire opportuno materiale assorbente. Comunque c'è da considerare che in tema di strutture sono stati fatti giganteschi passi in avanti: non abbastanza per poter dire che il problema è stato risolto, ma se ne sono fatti davvero. Anche se, purtroppo, soprattutto nelle corse su strada, i rischi rimarranno sempre alti. E non certo per la velocità delle auto che qualcuno ogni tanto tira in ballo: chi parla di ridurla, francamente no sa di cosa parla, non sa che un impatto a cento all'ora anzichè, poniamo, a cento e trenta avrebbe le stesse tragiche conseguenze per l'energia che produce e per la decelerazione. E' dura di dire, ma per morire basta una pallottola. Anche se una scarica di mitra ha più possibilità di colpir il bersaglio...".

L'isola del tesoro

Guido Rancati

Ha vinto in Brasile, alle Azzorre e a Ypres. Kris Meeke s'è fatto ampiamente perdonare l'errore commesso a gennaio sulle strade del Montecarlo, ha convinto. Però non ha fatto il vuoto, non ancora. L'esito dell'Intercontinental Rally Challenge resta aperto e per scrivere il suo nome nell'albo d'oro della serie alternativa, il nordirlandese deve continuare a mettere fieno in cascina un po' dappertutto. Anche a Madeira, ça va sens dire.

Il fine settimana di passione sull'asfalto non banale della Perla do Atlantico si annuncia elettrizzante. Per tutti. Per il Rosso che ha ampiamente fatto vedere di saperci fare anche sulle strade catramate e per quelli che dopo le prime sei manches della stagione lo seguono più o meno dappresso in classifica. E che affrontano la trasferta in mezzo al mar con lo spirito di chi sa di non poter sprecare più niente. Per Nicolas Vouilloz, ad esempio.

RILANCIO Primo un anno fa nella sfida sui saliscendi intorno a Funchal, il francese non ha più molte carte da giocare. Ragazzo intelligente, confessa di non avere più tante possibilità di

conservare il titolo. Ma cerca il rilancio e informa anche di non aver ancora abbassato le braccia. Non è l'unico ad annunciare propositi battaglieri. Freddy Loix fa sapere di puntare a un risultato decisamente positivo in una gara dove è sempre andato piuttosto forte per restare in corsa, per approfittare dell'assenza - annunciata - di Jan Kopecky. Che in cuor suo, per un po', ha sperato fino all'ultimo di essere della partita. E non solo per allenarsi in vista del Barum dove, non ci piove, sarà grande protagonista.

RIVINCITE Per quanto imbattuti in tutte le contrade dove sono stati da gennaio a ora, i Kronos Boys non avranno comunque vita facile. Non contro Giandomenico Basso che a Madeira ha sempre saputo conquistarsi un posto di primissimo piano. Questione di feeling e quello del veneto con le speciali dell'isola bella è eccezionale. Come la sua capacità di battersi al massimo. L'ha sempre fatto, continuerà a farlo. Per cercare una non impossibile rivincita dopo le delusioni di un'annata che sperava, credeva diversa. Per continuare a sperare, per offrire ai tecnici dello Scorpione un risultato che li ripaghi del lavoro fatto fin qui. E magari per vincere

il confronto diretto con Luca Rossetti. Non lo dice, il Giando, ma non serve leggere nei fondi del caffè per immaginare che partirà con il coltello fra i denti.

SORPRESE Troppo spesso costretto a un ruolo marginale nelle sue sortite nell'Intercontinental Rally Challenge, Bruno Magalhaes si guarda bene dall'inserirsi fra i possibili, probabili primattori. Ma a fra strabuzzare gli occhi a tutti, il lusitano ci pensa eccome. E sa la ruota, come si dice, gira, saranno in tanti a dover fare i conti con lui. Oltre che con Alexandre Camacho, l'enfant du pays che l'anno passato ha regalato sogni ad occhi aperti ai suoi appassionati correghionari. Vuol ripetersi. e con una 207 ben curata come quella di cui dispone, può ripetersi.

INCROCI La sfida fra i pretendenti all'Irc e va già bene. Poi ci sarà quella in chiave europea ad aggiungere altri sapori forti. Quelli che hanno nel mirino la corona continentale sono in un fazzoletto e uno per l'altro hanno tutti buoni motivi per darci dentro come matti. Basso, certo, per prendere il largo, gli altri per provare ad impedirglielo. Anche se uno per l'altro sanno che per loro sarà dura. Molto dura.



Uomo da battere, Kris Meeke, a sinistra, sull'isola Perla dell'Atlantico, cerca i punti necessari per distanziare maggiormente i rivali al titolo. A rendergli duro il compito ci proveranno Nicolas Vouilloz, Freddy Loix e Giandomenico Basso



Una vittoria di...



Power



MOMENTO CLOU

La qualifica. Assicurandosi la pole, Power è stato semplicemente perfetto in gara cedendo la prima posizione solamente nelle fasi dei pit-stop



Marco Cortesi

Si è conclusa come era iniziata la seconda trasferta in terra canadese dell'IndyCar Series: a conquistare il successo è stato uno strepitoso Will Power, riuscito a condurre dal primo all'ultimo passaggio cedendo la leadership solo nelle fasi di pit-stop, e concludendo dietro la safety-car per un contatto a muro di Scheckter. L'australiano, che verrà schierato da Roger Penske in tre delle ultime sei gare, potrebbe diventare un arbitro della lotta a tre per il titolo che coinvolge Scott Dixon, Dario Franchitti e Ryan Briscoe. Una sfida di primissimo piano ha coinvolto, per le posizioni di rincalzo, proprio due degli sfidanti, anche se a spuntarla è stato Helio Castroneves. Dopo aver preso la seconda posizione in occasione del secondo pit, Dixon si è visto infilato da un deciso attacco del vincitore di Indy, prima di essere salvato dalla caution finale quando si trovava ormai nel mirino di Briscoe. Quest'ultimo, penalizzato da una resa non ottimale delle gomme 'rosse' nelle prime fasi del terzo stint, ha mantenuto un distacco irrisorio dalla testa della classifica. A Franchitti invece, il quinto posto è costato proprio la vettura a vantaggio di Dixon, apparso decisamente più in palla sul tracciato aeroportuale dell'Alberta.

Da segnalare, la quasi totale assenza di caution, nonostante i diversi contatti e problemi visti in pista. Al via, Mike Conway aveva tamponato Raphael Matos dopo un rallentamento di gruppo, mentre Mario Moraes si era visto letteralmente speronare dal compagno Tracy, poi sesto al traguardo. Poco dopo il terzo di gara, in occasione delle prime soste, una nuova dose di cattiva sorte aveva colpito Tony Kanaan, investito dentro l'abitacolo da un getto di carburante andato poi a fuoco. Encomiabile la prontezza di riflessi dei meccanici di Penske e Panther Racing, riusciti ad intervenire spegnendo le fiamme e facendo uscire il brasiliano indenne dall'abitacolo, pur con qualche leggera ustione. Al giro 77, un Ryan Hunter-Reay apparentemente in crescita aveva staccato l'ala posteriore in curva 8. Decimo al traguardo, Marco Andretti è stato il miglior rappresentante dell'Andretti Green Racing, chiudendo dietro a Rahal, Wilson e Doornbos e davanti a Danica Patrick.



Paul Tracy ha concluso al sesto posto dopo aver 'giustiziato' il compagno Mario Moraes





Si è conclusa tra le fiamme la gara di Kanaan, soccorso dai meccanici Penske

L'ordine di arrivo domenica 26 luglio 2009

- 1 - Will Power - Penske - 95 giri 1:43:11
- 2 - Helio Castroneves - Penske - 1.0936
- 3 - Scott Dixon - Ganassi - 1.3213
- 4 - Ryan Briscoe - Penske - 1.8266
- 5 - Dario Franchitti - Ganassi - 4.4652
- 6 - Paul Tracy - KV - 6.3941
- 7 - Graham Rahal - Newman-Haas-Lanigan - 26.5700
- 8 - Justin Wilson - Coyne - 26.9169
- 9 - Robert Doornbos - Newman-Haas-Lanigan - 1 giro
- 10 - Marco Andretti - Andretti Green - 1 giro
- 11 - Danica Patrick - Andretti Green - 1 giro
- 12 - EJ Viso - HVM - 1 giro
- 13 - Alex Tagliani - Conquest - 1 giro
- 14 - Hideki Mutoh - Andretti Green - 2 giri
- 15 - Dan Wheldon - Panther - 2 giri
- 16 - Ed Carpenter - Vision - 2 giri
- 17 - Ryan Hunter-Reay - Foyt - 8 giri
- 18 - Raphael Matos - Luczo Dragon - 11 giri
- 19 - Tomas Scheckter - Dreyer&Reinbold - 22 giri
- 20 - Mike Conway - Dreyer&Reinbold - 32 giri

Giro più veloce: Mike Conway 1:02.4340

Ritirati

- 35° giro - Tony Kanaan
- 21° giro - Richard Antinucci
- 1° giro - Mario Moraes

Il campionato

- 1. Dixon 380; 2. Franchitti 377; 3. Briscoe 366; 4. Castroneves 309; 5. Patrick 285; 6. Andretti 259; 7. Wheldon 255; 8. Wilson 241; 9. Kanaan 239; 10. Rahal 235.



Milwaukee a rischio ch



Marco Cortesi

Un circuito che si ferma e chiude i battenti è diventata cosa frequente, specie nel periodo economico che sta caratterizzando l'inizio del 2009. Organizzatori e tracciati che accumulano debiti, vedono esposti nei momenti di crisi esposti non solo i propri punti deboli, ma trovano anni di inefficienze che tornano indietro a chiedere di saldare il conto. E' anche più triste che questo stia accadendo al pioniere di tutti i tracciati, il Milwaukee Mile. Il più antico circuito ancora in attività, ed il primo, nel lontano 1903, a convertirsi definitivamente dall'ippica al fenomeno del motorsport, mantenendo il senso antiorario che da sempre caratterizza ogni tipo di gara dai tempi di Olim-

pia e del Circo Massimo. Milwaukee ha oltre 10 milioni di debiti; deve soldi all'IndyCar Series ma soprattutto alla Nascar, cosa che può letteralmente spazzare via il tracciato dai calendari dei principali campionati Stock-Car, precludendo le più corpose possibilità di guadagno e di aggiornamento. Tanto vale chiudere. Le nuove tribune, costruite nel 2002 per rimpiazzare quelle degli anni '30, non si sono riempite come avrebbero dovuto, in un ambiente dove il sold-out è fenomeno frequente, rendendo difficile l'ammortamento dei lavori. Il tutto si è sommato a debiti precedenti, con il risultato di portare ad una rinegoziazione continua degli accordi di gestione che ha, all'atto pratico, peggiorato la situazione. Poco importa che Milwaukee ospiti una delle gare di più grande storia del panorama USA,

la rivincita della 500 Miglia di Indianapolis, tradizione nata nel 1947 e ripristinata nel 2007. In un mondo in cui o sei Nascar o sei fuori non c'è spazio per altro, visto che se la crisi rende mette in difficoltà i creditori, li rende anche più cattivi. E considerando che Milwaukee è uno degli ovali di più alto livello a non far parte della ISC della famiglia France, accusata da molte parti di violazioni delle leggi anti-trust per aver cercato di 'soffocare' i tracciati rivali, il peggio potrebbe essere davvero arrivato. A meno che l'ente proprietario dell'impianto, il Wisconsin State Fair Park, non si mostri lungimirante e, purtroppo, di questi tempi la lungimiranza è un lusso che non tutti possono permettersi...

Chiusura



MOMENTO CLOU

11° giro: Hulkenberg supera all'esterno Di Grassi alla seconda curva e guadagna la testa virtuale della corsa. Quando tutti si fermano per il pit-stop, è il tedesco al comando seguito da Di Grassi



Hulkenberg ha ottenuto un tris vincendo gara 1 a Budapest

Hulkenberg dalla tripla alla Ferrari?

Massimo Costa
Photo Pellegrini

Ancora una prova convincente per Nico Hulkenberg nella prima gara ungherese, che sta convincendo e maturando sempre più. Tanto che, visto il rapporto stretto tra Willy Weber (ex manager storico di Michael Schumacher e ora del giovane tedesco) e la Ferrari, si parla di un suo arrivo a Maranello per rimpiazzare l'infortunato Felipe Massa. A Budapest, decisivo il sorpasso che Hulkenberg ha effettuato, poco dopo il cambio gomme, a Lucas Di Grassi

che, essendosi fermato per il pit-stop una tornata dopo al tedesco, non poteva ancora spingere a fondo con gli pneumatici non perfettamente riscaldati. Hulkenberg appare al momento imbattibile. E la cosa che più impressiona è che stiamo parlando di un rookie. Adesso ha 15 punti di vantaggio su Romain Grosjean, il quale partendo dal fondo ha recuperato forte fino al 10° posto finale, ma ha faticato parecchio nell'aver ragione del tenace Edoardo Mortara. Bene Di Grassi, che col secondo posto si rilancia in campionato considerando anche lo

zero in casella punti di Vitaly Petrov, fermato da un problema tecnico e già dopo due curve fuori dalla zona punti. Sul terzo gradino del podio Javier Villa, già protagonista in qualifica. L'esperto spagnolo ha disputato sicuramente la sua migliore corsa stagionale. Pastor Maldonado, quarto, continua a incrementare il proprio bottino punti in classifica. Gara ottima per gli italiani. Davide Valsecchi è tornato tra i primi otto con una prova giudiziosa che lo ha visto concludere al quinto posto con la monoposto del team Durango. Valsecchi ha superato

negli ultimi giri Luca Filippi, che aveva perso velocità. Il piemontese della Super Nova ha ritrovato il sorriso con il sesto posto che gli permetterà di partire dalla seconda fila in gara 2. Davide Rigon è partito come un fulmine trovando i varchi giusti che dalla quinta fila lo hanno proiettato al quarto posto. Dopo il pit-stop non è parso rapido come prima, ha perso tempo in una leggera uscita mentre duellava con il duro Giedo Van der Garde e alla fine ha colto l'ottavo posto. Rigon partirà quindi dalla prima fila in gara 2, nella posizione del poleman.

La cronaca Giro dopo giro

Dalla pole parte bene Di Grassi, Villa gli si accoda, Petrov non è perfetto e scivola indietro. Alla seconda curva c'è caos con Rodriguez, Zuber e Valerio perdono il posteriore, il brasiliano va a urtare Perez e Razia. Tutti e quattro si ritirano. Rigon parte benissimo e si ritrova quarto. Di Grassi guida davanti a Villa, Hulkenberg, Rigon, Valsecchi, Filippi, Maldonado, Petrov, Van der Garde e Clos. Petrov viene passato da Van der Garde e Clos, poi il russo cede anche a Parente. Al 6° giro, contatto alla chicane tra Nunes e Herck. Mortara e Grosjean sono i primi a effettuare il pit-stop. Di Grassi ha Villa che preme alle sue spalle, Hulkenberg è poco distante, Rigon a 3"7, Valsecchi a 4"9. Villa decide di fermarsi al 9° giro, la tornata seguente rientrano anche Hulkenberg e Filippi mentre Clos fa una escursione fuori pista in fase di duello con Van der Garde. Hulkenberg all'11° giro, con le gomme già calde, supera all'esterno e in maniera spettacolare Di Grassi, fermatosi al 10° passaggio e quindi ancora con gli pneumatici freddi. Il duello è per il sesto posto, ma vale la prima piazza virtuale. Rigon, primo, si ferma per il pit alla 14esima tornata. Al 19° giro, in testa c'è Kobayashi (ancora non si è fermato), a 1"3 segue Hulkenberg, a 3"7 Di Grassi, poi Villa, Maldonado, Filippi, Valsecchi, Van der Garde, Rigon, Parente, Clos, Mortara attaccato da Grosjean. Petrov non ha velocità, gira su tempi alti e si ferma ai box. Kobayashi lascia la prima posizione a Hulkenberg fermandosi per il cambio

gomme. Gran duello tra Mortara e Grosjean con l'italiano di Ginevra che non si fa intimorire dal concittadino. Al 25° giro, Hulkenberg ha 3"7 su Di Grassi, 5"2 su Villa, 6"5 Maldonado, Filippi a 8". Hulkenberg ad ogni passaggio guadagna decimi importanti su Di Grassi. Villa, terzo, fa una escursione fuori pista alla curva 7, ma tiene la posizione. Kobayashi da spettacolo sorpassando per il 15° posto D'Ambrosio, suo compagno di squadra, Teixeira va in testacoda solitario. Dopo lungo confronto, Grosjean al 35° giro passa Mortara per l'11° posto mentre due tornate dopo Nunes, ultimo, esce di pista. Hulkenberg ha 12" su Di Grassi poi Villa attaccato da Maldonado e Valsecchi che supera Filippi al 38° giro. Grosjean ha la meglio su Clos. Al 40° giro, Hulkenberg non si rilassa e segna anche il giro più veloce in 1'30"531. Rigon intanto è ottavo e sogna la pole per gara 2.



Davide Rigon

L'ordine di arrivo di gara 1, sabato 25 luglio 2009

- 1 - Nico Hulkenberg - ART - 42 giri 1.04'46"079
- 2 - Lucas Di Grassi - Racing Engineering - 15"338
- 3 - Javier Villa - Super Nova - 16"370
- 4 - Pastor Maldonado - ART - 17"093
- 5 - Davide Valsecchi - Durango - 17"156
- 6 - Luca Filippi - Super Nova - 23"102
- 7 - Giedo Van der Garde - iSport - 31"965
- 8 - Davide Rigon - Trident - 32"556
- 9 - Alvaro Parente - Ocean - 34"174
- 10 - Romain Grosjean - Barwa Addax - 38"635
- 11 - Dani Clos - Racing Engineering - 46"053
- 12 - Edoardo Mortara - Arden - 50"977
- 13 - Kamui Kobayashi - Dams - 51"269
- 14 - Nelson Panciatici - Durango - 1'11"155
- 15 - Michael Herck - DPR - 1'11"997

Giro più veloce: Nico Hulkenberg 1'30"531

Ritirati

- 36° giro - Diego Nunes
- 33° giro - Ricardo Teixeira
- 20° giro - Vitaly Petrov
- 1° giro - Roldan Rodriguez
- 0 giri - Andreas Zuber
- 0 giri - Alberto Valerio
- 0 giri - Sergio Perez
- 0 giri - Luiz Razia

Le toghe gialle della GP2

In Italia, fra una velina e l'altra, si parla spesso di toghe rosse, presunta accolta di giudici politicizzati che indagano sempre e solo nella direzione dell'uomo trico-trapiantato. In GP2, le toghe sembrano non essere rosse, ma gialle... come il colore Renault. In molti hanno pensato questo nel paddock della GP2 venerdì sera, quando i Commissari FIA (gli stessi della F1) hanno pensato bene di escludere da gara 1 il rientrante Perera, reo di essere stato colpito da una ruotata della superstar Grosjean. Guardando il filmato che inquadra il fatto da dietro, si vede chiaramente che è Grosjean a dare una solenne botta al povero Perera, reo solo di non essersi spostato velocemente per far passare la superstar brillante in tutto il suo scintillio. Lesa maestà ha detto qualcuno. Invece, qualcun altro ha detto che la F1 gli ha dato (alla superstar) alla testa prima ancora di esserci arrivato. I due si sono parlati subito dopo essere scesi dalla vettura, e un desolato Perera ha raccontato che la superstar ha anche l'uso della parola. Anzi, della parolaccia (e dell'insulto tracotante, del tipo lei non sa chi sono io).

H. F.

Lucas Di Grassi



Filippi sul podio

Van der Garde perfetto

Massimo Costa
Photo Pellegrini

Luca Filippi torna sul secondo gradino del podio dopo Istanbul, Giedo Van der Garde vince la sua prima gara di GP2. La corsa sprint ha riservato questo piacevole quadretto. L'olandese della iSport ha sfruttato con freddezza la prima fila assegnatagli dopo il 7° posto di gara 1 ed ha battuto sullo scatto Davide Rigon, che era in "pole". Da quel momento, Van der Garde è stato bravo e freddo nel non scomporsi mai nonostante la grande pressione esercitata da Filippi. Il pilota italiano, dalla seconda fila non è partito benissimo, ma l'errore di Maldonado franato addosso a Rigon al 1° giro e la conseguente uscita di Valsecchi per evitare il venezuelano, hanno portato al secondo posto Filippi. A quel punto, Filippi ha iniziato a girare su tempi velocissimi, ma il campione 2008 della World Series Renault non gli ha concesso mezzo millimetro.

E' un risultato molto importante per entrambi, che dovevano cancellare un periodo non brillantissimo. Ancora sul podio Lucas Di Grassi che dal weekend ungherese ha tratto la pole, un 2° e un 3° posto guadagnando altri punti importanti. Peccato per Rigon, speronato nel 1° giro da un Maldonado che, si pensava, avesse messo la testa a posto... E peccato anche per Valsecchi, costretto, come detto sopra, a una escursione non prevista. Bravo Romain Grosjean che ha rimediato a un weekend iniziato malissimo con un quarto posto finale che gli dà morale considerando che Nico Hulkenberg, partito ottavo, non ha fatto meglio della settima posizione.



Luca Filippi

L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 25 luglio 2009

- 1 - Giedo Van der Garde - iSport - 28 giri 44'17"552
- 2 - Luca Filippi - Super Nova - 0"385
- 3 - Lucas Di Grassi - Racing Engineering - 1"078
- 4 - Romain Grosjean - Barwa Addax - 1"699
- 5 - Javier Villa - Super Nova - 2"093
- 6 - Alvaro Parente - Ocean - 3"461
- 7 - Nico Hulkenberg - ART - 3"748
- 8 - Kamui Kobayashi - Dams - 4"089
- 9 - Davide Valsecchi - Durango - 4"820
- 10 - Karun Chandhok - Ocean - 10"341
- 11 - Dani Clos - Racing Engineering - 11"731
- 12 - Vitaly Petrov - Barwa Addax - 11"822
- 13 - Roldan Rodriguez - Piquet GP - 12"353
- 14 - Edoardo Mortara - Arden - 13"112
- 15 - Diego Nunes - iSport - 13"662
- 16 - Sergio Perez - Arden - 15"157
- 17 - Andreas Zuber - FMSI - 21"727
- 18 - Franck Perera - DPR - 22"046
- 19 - Ricardo Teixeira - Trident - 25"285
- 20 - Nelson Panciatici - Durango - 39"825

Giro più veloce: Luca Filippi 1'29"788

Ritirati

- 26° giro - Alberto Valerio
- 19° giro - Jerome D'Ambrosio
- 18° giro - Luiz Razia
- 9° giro - Pastor Maldonado
- 0 giri - Michael Herck
- 0 giri - Davide Rigon

Il campionato

- 1. Hulkenberg 57; 2. Grosjean 45; 3. Petrov 41; 4. Di Grassi 40; 5. Maldonado 31; 6. Filippi 22; 7. Zuber, Villa 20; 9. D'Ambrosio 18; 10. Valerio 16.

La cronaca Giro dopo giro

Perez parte dai box. Rigon è nella posizione del poleman grazie all'ottavo posto di gara 1. In seconda fila Filippi, in terza Valsecchi. Van der Garde imbocca al comando la prima curva bruciando al via Rigon. Terzo è Maldonado poi Valsecchi. Maldonado nel corso del 1° giro compie una sciocchezza e sperona letteralmente Rigon. Il veneto si ritira. Valsecchi perde posizioni nel tentativo di evitare Maldonado in testacoda. Al 3° giro, Van der Garde precede Filippi, Villa, Di Grassi, Grosjean autore di un notevole avvio, Parente, Clos, Hulkenberg, Valsecchi e Petrov. Mortara è 13°. Al 5° passaggio, Filippi è il più veloce in pista e si trova a 1"4 da Van der Garde. Al 10° giro, il pilota olandese cerca di contenere l'italiano mentre Clos va largo in una curva e Petrov compie un testacoda. D'Ambrosio, 19°, si ferma ai box. Al 12° passaggio, Van der Garde ha tre decimi di vantaggio su Filippi, 1"6 su Villa, poi Di Grassi, Grosjean, Parente, Hulkenberg, Valsecchi, Kobayashi, Chandhok. Al 13°

giro, Kobayashi supera Valsecchi alla prima curva. Di Grassi e Grosjean girano mediamente 1" più rapidamente di chi li precede e si forma un trenino. Si gira al 14° giro Teixeira alla variante e nel rientrare porta in pista una valanga di sassi. La direzione gara è costretta a fare intervenire la safety-car. Nella ripartenza, a 10 giri dal termine, non si verificano sorpassi. Al 19° giro, Van der Garde ha 4 decimi su Filippi; Villa perde due posizioni per un errore e da terzo passa quinto. Razia finisce in testacoda mentre era nelle retrovie e si ritira. Filippi non riesce a impensierire Van der Garde che tiene bene la prima posizione. Perez sale 17° superando Valerio. Al 23° giro, Filippi si porta nella coda di Van der Garde nella parte mista del tracciato, ma sul rettilineo di arrivo non riesce a tenerne la scia. Duello duro per la 20esima piazza tra Panciatici e Valerio col francese che taglia la variante dopo essere stato affiancato dal brasiliano e rimane davanti. Poi Valerio lo centra. Filippi preme ma il rivale della iSport non si scompone e va a vincere la sua prima gara in GP2. Hulkenberg, leader del campionato, è 7° e non prende punti.



Giedo Van der Garde

MOMENTO CLOU

Al via Van der Garde brucia Rigon il quale viene poi speronato da Maldonado. L'olandese può respirare tranquillo per qualche giro prima di vedersi arrivare alle spalle Filippi, che però non riuscirà a sorpassarlo

Controlli di sicurezza sulle Dallara GP2 Asia

Il tragico incidente di Henry Surtees in F.2 e quello di Massa nella qualifica del GP di Ungheria, hanno riportato tutti alla realtà. Si leggeva questo negli occhi seri di addetti ai lavori e piloti già in tuta che si attendevano nell'hospitality della GP2 per seguire in TV l'incidente del pilota Ferrari. Una triste sferzata di realtà, che ha convinto anche i responsabili della GP2 a intensificare controlli di sicurezza che forse prima non sarebbero stati fatti. Sulle vetture della GP2 Asia, ormai con 5 campionati sul groppone, pardon, sul rollbar, saranno controllati a campione i cavi ritenzione ruote, un particolare che nessuno sostituisce se non in caso di incidente e poi si deciderà se cambiarli tutti. Iniziativa assolutamente lodevole, ma di fronte alla sicurezza, molti si sono chiesti se non fosse il caso di ordinare a tutti di cambiarli e basta. Il costo di un cavo non è alto, ma un rischio anche minimo ha un prezzo elevato. Troppo.

H.F.

La Draco... sputa fuoco

I piloti Draco

F.Opel 1989: Neto — De Cristofaro
 F.Opel 1990: **Barrichello** — De Palma
 F.Opel 1991: **Lamy** — Focaça — Garcia
 F.Opel 1992: Salles — Giao
 F.Opel 1993: **Crinelli** — Giao
 F.Opel 1994: **Campos** — Spinola — Francioni
 F.Opel 1995: Uva — Jacobsen
 F.3000 1995: M.Campos
 F.Opel 1996: Teodosio — Ebrahim
 F.3000 1996: Zonta
 F.3000 1997: Sauvage — Couceiro
 F.3000 1998: Junqueira — G.Montanari
 F.3000 1999: Walfish — O.Martini
 F.3000 Italia 2000: Neikotten — Rod.Sperafico
 Euro Series 3000 2001: **Massa** — Vacis
 Euro Series 3000 2002: Farfus — Grassetto
 Euro Series 3000 2003: **Farfus** — S.Heidfeld
 Euro Series 3000 2004: **Pastorelli** — Ippoliti
 Euro Series 3000 2005: Bonetti — Lienemann
 World Series Renault 2005: Winkelhock — C.Montanari
 World Series Renault 2006: Maldonado — Pavlovic — Kostka
 World Series Renault 2007: Pavlovic — A.Barba
 World Series Renault 2008: Baguette — M.Barba
 World Series Renault 2009: Baguette — M.Barba

In **GIALLO** i vincitori dei campionati

C'è un nome italiano al vertice della classifica della World Series Renault. Un team che nel paddock della categoria ha l'onore di occupare il primo box, quello che spetta a chi guida il campionato riservato alle squadre. Ma è anche in testa a quello piloti con il belga Bertrand Baguette. E' la Draco, di Adriano e Nadia Morini, la coppia più famosa nel mondo delle corse. Draco è sinonimo di qualità. La squadra toscana è sempre nelle prime posizioni da quando partecipa al campionato WSR ed ha vinto titoli nella F.Opel Lotus e nella Euro 3000 Series. Con Morini non si scherza: la sua esperienza tecnica, il suo occhio nel valutare con rapidità se un pilota è dotato di talento, va ben oltre l'apporto della telemetria. Morini si affida a una serie collaudata di ingegneri di pista e meccanici che sono dei veri perfezionisti. Certo, anche Draco qualche volta non azzecca l'assetto giusto per i propri piloti, ma come dice Morini, nessuno è infallibile. Quest'anno, la costanza nelle prestazioni di Baguette sta pagando e anche l'apporto di Marco Barba si sta rivelando importante, benché dallo spagnolo ci si aspetti sempre qualcosa di più. Abbandonato lo storico colore giallo, dal 2009 le monoposto Draco hanno la livrea della Force India F.1 per un accordo stipulato nel corso dell'inverno.



Nadia Segreti festeggia una vittoria





I piloti Draco 2009: Baguette e Barba

Chi sono i Morini

Adriano Morini, fondatore e Team Owner del Team Draco, inizia la sua storia nell'automobilismo nel 1971. Giovanissimo parte per l'Inghilterra, che a quel tempo era la patria dell'automobilismo, e dopo due anni rientra in Italia iniziando la sua carriera di tecnico telaista e preparatore tecnico nella F3. Nel 1974 dà vita ad un proprio team di F.Ford con un pilota greco, Aposkins, ed è secondo assoluto. Nel 1976 ritorna in Inghilterra, dove entra come tecnico nel team di F3 ufficiale Lola BP. Rientrato nel 1979 in Italia, crea il team Morini F3 e partecipa al campionato italiano ed europeo con piloti come Baldi e Coloni. Nel 1983 fonda con un socio la Arno, in onore del fiume che scorre nella città ed inizia a costruire la sua macchina, bianca e blu, con una aerodinamica futuristica. Nel 1984 partecipa al Campionato Italiano di F3, conseguendo vittorie e podi. Nel 1989 con Nadia Segreti nasce la Draco Racing e questa relazione di lavoro, passione per l'automobilismo e vita in comune prosegue tuttora, dopo 16 anni nei quali hanno corso al vertice in F.Opel, F.3000, Euro 3000 Series e World Series Renault 3.5.



Adriano Morini

Il diario di Stefano Coletti



A testa bassa

Ormai dall'inizio dell'anno, ho il piacere di utilizzare questo spazio per raccontarvi dei miei successi, delle frustrazioni, delle speranze, insomma di tutto quello che è legato al mio campionato ed alle mie gare. In questa occasione invece, desidero innanzitutto rappresentare tutta la tristezza che provo per la morte del giovane Surtees, durante l'ultimo weekend F.2 a Donington e mandare le mie sincere condoglianze alla famiglia di Henry: la mamma Jane, il papà John e le

sorelle Lenora ed Edwina. Stanno passando un momento tremendo e, anche se serve probabilmente a poco, mi sento di inviare loro i miei sentimenti di stima, vicinanza e solidarietà. Henry, di poco più giovane di me, condivideva le stesse passioni e gli stessi sogni di tutti noi che corriamo in macchina e sono molto triste per lui ed i suoi cari. E' un momento molto difficile quello che sto vivendo in queste ultime settimane, e di grande tensione se si considera che la mia

carriera di pilota è arrivata ad un punto di svolta: o dentro o fuori dall'automobilismo che conta e tutto questo nel volgere dei prossimi mesi. Prima la storiaccia del litigio con Bianchi e la conseguente perdita di molti punti al Norisring, poi Zandvoort, dove non sono riuscito, anche per sfortuna, a concludere qualche cosa di buono ed a muovere la classifica. Ci si è messa anche la sfortuna, dicevo, sotto forma di un tamponamento in gara 1, che mi ha privato di un proba-



ssa per recuperare

bile piazzamento a punti, posto che ero già sesto, dopo poche centinaia di metri dallo spegnimento del semaforo. Il weekend olandese era iniziato con la consueta routine di prove libere del venerdì, che non mi avevano soddisfatto, in quanto non ero riuscito a trovare una soluzione di assetto che rendesse la mia Dallara-Mercedes veloce come desideravo. Quella di Zandvoort è una pista molto particolare, il cui asfalto risente moltissimo della vicinanza del

mare e delle dune di sabbia che si trovano a pochi metri dall'autodromo; anche se questo vale per tutti gli altri concorrenti e non solo per me. Tant'è, purtroppo questa volta siamo rimasti un po' indietro con le prestazioni ed in qualifica sono riuscito ad ottenere solo l'undicesimo tempo assoluto, mia peggior prestazione di quest'anno. Peccato, perché comunque, al Master, che si era svolto sullo stesso tracciato poche settimane or sono, ero tornato a casa con

una podio che non era poi così malaccio. In questi giorni siamo molto impegnati in Prema, ad analizzare le ragioni di questa opacità che abbiamo sofferto in Olanda e sono sicuro che già dalla prossima gara in Germania troverò nuovamente la competitività che si era vista nelle prime tre gare di campionato e che mi aveva consentito non solo di vincere e di andare a podio, ma anche di fare giri veloci a ripetizione nella trasferta del Norisring



Direzione Est

Photo Pellegrini

Vincere a Budapest per un pilota della Repubblica Ceca o della Russia è un po' come trionfare in casa. Josef Kral e Sergey Afanasiev sono riusciti nell'impresa portando al successo, per la prima volta quest'anno, la italiana JD Motorsport e interrompendo il dominio del team Jenzer e di Fabio Leimer. Davanti al mondo della F.1, Kral ha condotto la prima gara partendo dalla pole, precedendo l'arrembante leader del campionato Leimer, che ha concluso a 4"124, e il 16enne americano Alexander Rossi, bravo a sopravanzare nel corso del primo giro Earl Bamber. Il neozelandese alla fine ha concluso al quinto posto, infilato al quattordicesimo passaggio anche da Alexander Sims, arrivato nel finale ad insidiare lo stesso Rossi per un piazzamento a podio. Sesto ha chiuso Paul Meijer, uscito vincente dalla battaglia con la seconda vettura JD di Sergey Afanasiev. Il russo, settimo, affiancherà in prima fila Erik Janis. Samuele Buttarelli, partito dalle retrovie, è riuscito a recuperare fino alla top-10, mentre è stato costretto al ritiro Alessandro Kouzkin. In gara 2, Sergey Afanasiev partendo dalla prima fila ha preso il comando davanti a Erik Janis (ISR) e non lo ha più mollato. Il ceco ha perso la piazza d'onore nel corso del primo giro a favore di Paul Meijer del team AR, al primo podio in Formula Master. Quarto posto per Alexander Sims, del Talent Support Programme. Partito quinto, Sims ha superato nel primo passaggio Earl Bamber. Quest'ultimo è poi stato passato anche dal leader del campionato Fabio Leimer.

Sergey Afanasiev





Sergey Afanasiev vincitore in gara 2 all'Hungaroring

L'ordine di arrivo di gara 1, sabato 25 luglio 2009

- 1 - Josef Kral - JD - 17 giri 28'22"939
- 2 - Fabio Leimer - Jenzer - 4"124
- 3 - Alexander Rossi - ISR - 9"359
- 4 - Alexander Sims - TSP - 10"924
- 5 - Earl Bamber - TSP - 13"769
- 6 - Paul Meijer - AR - 17"681
- 7 - Sergey Afanasiev - JD - 17"856
- 8 - Erik Janis - ISR - 22"497
- 9 - Patrick Reiterer - Jenzer - 31"053
- 10 - Samuele Buttarelli - TSP - 32"673
- 11 - Pal Varhaug - Jenzer - 33"306
- 12 - Tiago Petiz - Cram - 33"659
- 13 - Simon Trummer - Jenzer - 34"024
- 14 - Kelvin Snoeks - AR - 46"607
- 15 - Vladimir Arabadzhev - JD - 1'36"286

Giro più veloce: Josef Kral 1'39"067

Ritirati

11° giro - Alessandro Kouzkin

L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 26 luglio 2009

- 1 - Sergey Afanasiev - JD - 17 giri 28'15"910
- 2 - Paul Meijer - AR - 1"544
- 3 - Erik Janis - ISR - 11"802
- 4 - Alexander Sims - TSP - 26"979
- 5 - Fabio Leimer - Jenzer - 27"367
- 6 - Earl Bamber - TSP - 27"632
- 7 - Patrick Reiterer - Jenzer/Iris - 28"124
- 8 - Vladimir Arabadzhev - JD - 29"201
- 9 - Samuele Buttarelli - TSP - 31"289
- 10 - Alessandro Kouzkin - Cram - 32"439
- 11 - Tiago Petiz - Cram - 47"757
- 12 - Pal Varhaug - Jenzer - 1'02"716

Giro più veloce: Sergey Afanasiev 1'38"696

Ritirati

13° giro - Alexander Rossi
8° giro - Josef Kral
0 giri - Simon Trummer
0 giri - Kelvin Snoeks

Il campionato

1. Leimer 62; 2. Kral 40; 3. Varhaug 36; 4. Afanasiev 34; 5. Rossi 27.



Josef Kral

La prima di Venturini



Massimo Costa
Actualfoto

Daniel Mancinelli si è imposto anche nella prima gara di Misano portando a quattro le vittorie 2009. Ma questa volta il successo è arrivato inaspettato a una manciata di giri dal traguardo. Mancinelli infatti, dopo una situazione di safety-car intervenuta per l'incidente di Nicolas Kvasai davanti ai box, ha subito al 4° giro l'attacco di Stefano Comini mentre occupava la prima posizione grazie a un ottimo avvio dalla pole. Lo svizzero del CO2, ha avuto una ripartenza migliore di quella di Mancinelli che, forse per non avere riscaldato bene le gomme, non ha potuto difendersi. Comini sembrava avviato verso il gradino più alto del podio quando improvvisamente al 13° giro si è girato lasciando il primo posto a Mancinelli. Stefano è prontamente ripartito, ma dopo poco si è fermato. Il motivo del testacoda è dipeso dalla rottura di un supporto del puntone della sospensione posteriore, danneggiatosi su qualche cordolo preso con troppa violenza. Mancinelli ha così vinto in tranquillità, con 15" di vantaggio, per-

ché dietro si è dipanata una delle più belle lotte della stagione. Protagonista assoluto Giovanni Venturini. Il vicentino del CO2, quarto nei primi due giri, è scivolato ottavo al terzo passaggio dopo una "scazzottata" con Genis Olive che non ha portato frutti.

Venturini si è quindi rimboccato le maniche e con grande grinta e determinazione è risalito fino al secondo posto finale. Prima ha superato Andrea Roda, poi all'8° giro ha passato Tyler Dueck e al 9° Zoel Amberg. Venturini è quindi entrato nella bagarre tra Martin Scuncio e Federico Scionti che si trascinava fin dalle prime curve. Una vera e propria battaglia, svoltasi però nel massimo della correttezza. Venturini al 10° giro ha infilato Scionti, poi con qualche rischio ha lasciato sul posto Scuncio conquistando il 2° posto finale. Il cileno Scuncio, vincitore di Spa gara 1, appariva più lento del gruppo, ma stringendo i denti ha tenuto dietro di sé Scionti, non riuscendo però a contenere Venturini. Da parte sua, Scionti ha disputato una gara incredibilmente aggressiva, ma non ha mai avuto lo spunto giusto per sopravanzare Scuncio il quale,

come detto, si è difeso benissimo. Spettatore di tutto ciò, Zoel Amberg, buon quinto davanti a Bernardo Arnaut. Genis Olive aveva recuperato fino al 7° posto dopo il contatto iniziale con Venturini, ma ha preso una penalità per avere sospinto fuori pista Roda. Dueck è stato tamponato da un avversario e si è ritirato al 10° giro quando era ottavo. Un applauso ai meccanici del team Jenzer che sono riusciti a permettere ad Eddie Cheever di prendere parte alla gara dopo il botto in qualifica. Brava la debuttante Vittoria Piria che ha portato a termine la sua prima corsa in F.Renault segnando anche buoni tempi sul giro. A 15 anni non le si poteva chiedere di più. Buon debutto anche per Andre Negrao che pur avendo ricevuto una bandiera bianconera di richiamo, ha saputo terminare settimo.

Gara 2

Giovanni Venturini diventa il terzo rookie ad aver vinto una gara della F.Renault Italia. Aveva iniziato Federico Scionti a Varano, poi era stato il turno di Martin Scuncio a Spa, infine Venturini a Misano, gara 2. Il vicentino del CO2 è però il debuttante che sta

MOMENTO CLOU - Gara 2

Al 14° giro Mancinelli attacca il leader Comini, le due vetture si agganciano ad alta velocità ed escono di pista. Venturini, terzo si ritrova primo e vince in regime di safety-car



Giovanni Venturini

ottenendo il maggior numero di piazzamenti, è terzo nella classifica generale ed ha saltato la tappa di Varano. Venturini, secondo nella prima corsa, ha tagliato per primo il traguardo in regime di safety-car. Era terzo quando al 14° giro dei 17 percorsi Daniel Mancinelli (secondo) ha attaccato all'esterno del veloce tratto della curva del Carro Stefano Comini, al comando fin dal via. Le due monoposto, a una velocità stimata attorno ai 220 orari, si sono agganciate. Se Comini ha potuto raggiungere i box dopo l'urto con le barriere, Mancinelli ha avuto la peggio colpendo con estrema violenza il rail. La sua Tatuus si è divisa in due, capotando. Tanta paura, Mancinelli è rimasto sotto la scocca, prontamente girata dai commissari di pista. Subito soccorso, il marchigiano è stato trasportato al centro medico dove gli è stata riscontrata una forte contusione a un ginocchio e una complicazione polmonare. E' quindi stato inviato all'ospedale di Riccione per una TAC dove gli è stata riscontrata una contusione. Venturini che è stato spettatore del contatto ha commentato: "Avevo deciso di stare qualche metro dietro di loro, rinuncian-

do a buttarmi nella mischia, perché si erano dati già qualche ruotata e temevo potesse accadere qualche cosa". Venturini aveva anche superato Mancinelli salendo al secondo posto al 7° giro, ma il leader della classifica generale aveva recuperato la piazza d'onore la tornata seguente. Secondo ha quindi concluso Genis Olive. Penaliz-

zato di 5 posizioni in partenza, dopo i 25" ricevuti al termine di gara 1, lo spagnolo ha compiuto una notevole rimonta che lo premia per non essersi arreso. Ancora un terzo posto per Martin Scuncio. Federico Scionti, quinto al primo giro, è finito in testacoda mentre era in lotta con Scuncio. Il romano ha poi concluso ottavo.

L'ordine di arrivo di gara 1, sabato 25 luglio 2009

- 1 - Daniel Mancinelli - One - 17 giri 30'17"661
- 2 - Giovanni Venturini - C02 - 17"352
- 3 - Martin Scuncio - C02 - 19"336
- 4 - Federico Scionti - One - 19"405
- 5 - Zoel Amberg - Jenzer - 19"840
- 6 - Bernardo Arnaut - C02 - 22"120
- 7 - Andre Negrao - Cram - 25"795
- 8 - Antonino Pellegrino - Pellegrino - 26"779
- 9 - Eddie Cheever - Jenzer - 27"273
- 10 - Stefano Colombo - Cram - 27"787
- 11 - Romain Vozniak - Facondini by Draco - 29"342
- 12 - Andrea Roda - BVM Minardi - 29"565
- 13 - Vittoria Piria - Tomcat - 31"460
- 14 - Genis Olive - Jenzer - 47"985 *

* Penalizzato di 25"

Giro più veloce: Daniel Mancinelli 1'38"004

L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 26 luglio 2009

- 1 - Giovanni Venturini - C02 - 17 giri 32'38"802
- 2 - Genis Olive - Jenzer - 0"574
- 3 - Martin Scuncio - C02 - 1"426
- 4 - Zoel Amberg - Jenzer - 2"194
- 5 - Tyler Dueck - BVM Minardi - 2"760
- 6 - Bernardo Arnaut - C02 - 3"717
- 7 - Andre Negrao - Cram - 4"825
- 8 - Federico Scionti - One - 5"768
- 9 - Nicolas Kvasai - Facondini by Draco - 6"322
- 10 - Stefano Colombo - Cram - 7"792
- 11 - Romain Vozniak - Facondini by Draco - 8"692
- 12 - Antonino Pellegrino - Pellegrino - 9"620
- 13 - Vittoria Piria - Tomcat - 10"135

Giro più veloce: Daniel Mancinelli 1'38"241

Il campionato

1. Mancinelli 253; 2. Olive 184; 3. Venturini 176; 4. Scionti, Dueck 156; 6. Comini 152; 7. Arnaut 134; 8. Scuncio 132; 9. Amberg 124; 10. Kvasai 118.

MOMENTO CLOU - Gara 1

Comini è al comando quando al 13° giro va in testacoda per la rottura di un supporto del puntone della sospensione posteriore. Mancinelli osserva e ringrazia...





Johnson prepara

Marco Cortesi

Si ripete uno scenario già visto alla Brickyard 400 di Indianapolis. Dopo aver superato Mark Martin con 24 giri al termine anche grazie al nuovo formato di re-start a due file, Jimmie Johnson ha conquistato il terzo successo della carriera sull'ovale dell'Indiana difendendo dal tentativo di ritorno del cinquantenne compagno di squadra. A creare la situazione di bagarre tra le due vetture del team Hendrick è stato però Juan Pablo Montoya, che dopo aver comandato 116 giri è stato 'pizzicato' per un eccesso di velocità ai box

con conseguente penalità. Salvato dalla caution uscita a seguito dell'esplosione del motore di Dale Earnhardt Jr, che gli ha evitato di perdere un giro a causa del drive-through, ha concluso undicesimo. In terza posizione, Tony Stewart ha cementato la leadership in campionato con un nuovo piazzamento, chiudendo davanti a Greg Biffle e a Brian Vickers. Sempre più insoddisfatto della situazione in casa Childress, Kevin Harvick ha terminato al sesto posto, seguito da Kasey Kahne, David Reutimann e Jeff Gordon, ancora alle prese col mal di schiena. Ottima prova di Joey Logano. Il diciottenne di casa Gibbs ha concluso dodicesimo dopo aver preso il via dal



il gran finale

fondo per un cambio di motore. Da segnalare il regolare andamento della gara e, dopo il disastro patito lo scorso anno, le discrete performance delle gomme Goodyear. Unico pilota danneggiato da una foratura è stato Kyle Busch, autore dell'unico incidente della giornata. E' proprio il pilota di Las Vegas ad essere il più penalizzato in classifica, dopo essere finito fuori dalla zona Chase For The Cup. La vittoria di Johnson lo propone invece al secondo posto, facendogli scavalcare Gordon: se le cose nel finale di stagione dovessero andare come nel 2008, dopo la vittoria ad Indy, il tre volte campione si vedrebbe lanciato tra i favoritissimi per il titolo..



A sinistra, la Chevy Impala del vincitore Jimmie Johnson. A destra, Mark Martin festeggia la Pole

L'ordine di arrivo, domenica 26 luglio 2009

- 1 - Jimmie Johnson (Chevrolet) - Hendrick - 160 giri
- 2 - Mark Martin (Chevrolet) - Hendrick - 160
- 3 - Tony Stewart (Chevrolet) - Stewart/Haas - 160
- 4 - Greg Biffle (Ford) - Roush - 160
- 5 - Brian Vickers (Toyota) - Red Bull - 160
- 6 - Kevin Harvick (Chevrolet) - Childress - 160
- 7 - Kasey Kahne (Dodge) - RPM - 160
- 8 - David Reutimann (Toyota) - Waltrip - 160
- 9 - Jeff Gordon (Chevrolet) - Hendrick - 160
- 10 - Matt Kenseth (Ford) - Roush - 160
- 11 - Juan Montoya (Chevrolet) - Earnhardt Ganassi - 160
- 12 - Joey Logano (Toyota) - Gibbs - 160
- 13 - Reed Sorenson (Dodge) - RPM - 160
- 14 - Ryan Newman (Chevrolet) - Stewart/Haas - 160
- 15 - Carl Edwards (Ford) - Roush - 160
- 16 - David Stremme (Dodge) - Penske - 160
- 17 - Martin Truex Jr. (Chevrolet) - Earnhardt Ganassi - 160
- 18 - Clint Bowyer (Chevrolet) - Childress - 160
- 19 - Casey Mears (Chevrolet) - Childress - 160
- 20 - A.J. Allmendinger (Dodge) - RPM - 160
- 21 - Jamie McMurray (Ford) - Roush - 160
- 22 - Marcos Ambrose (Toyota) - JTG/Waltrip - 160
- 23 - Bobby Labonte (Ford) - Hall Of Fame - 160
- 24 - David Ragan (Ford) - Roush - 160
- 25 - Jeff Burton (Chevrolet) - Childress - 159
- 26 - Bill Elliott (Ford) - Wood - 159
- 27 - Kurt Busch (Dodge) - Penske - 159
- 28 - Robby Gordon (Toyota) - Gordon - 159
- 29 - Paul Menard (Ford) - Yates - 158
- 30 - David Gilliland (Chevrolet) - TRG - 158
- 31 - Scott Speed (Toyota) - Red Bull - 157
- 32 - John Andretti (Chevrolet) - Front Row - 156
- 33 - Terry Labonte (Toyota) - Carter-Simo - 154
- 34 - Denny Hamlin (Toyota) - Gibbs - 144
- 35 - Michael Waltrip (Toyota) - Waltrip - 139
- 36 - Dale Earnhardt Jr. (Chevrolet) - Hendrick - 127
- 37 - Sam Hornish Jr. (Dodge) - Penske - 118
- 38 - Kyle Busch (Toyota) - Gibbs - 112
- 39 - Regan Smith (Chevrolet) - Furniture Row - 108
- 40 - Elliott Sadler (Dodge) - Best Buy - 45
- 41 - Mike Skinner (Toyota) - Front Row - 35
- 42 - Dave Blaney (Toyota) - Prism - 23
- 43 - Joe Nemechek (Toyota) - NEMCO - 21

Il campionato

1. Stewart 3054; 2. Johnson 2862; 3. Jeff Gordon 2847; 4. Kurt Busch 2608; 5. Edwards 2556; 6. Hamlin 2518; 7. Newman 2506; 8. Kahne 2482; 9. Martin 2471; 10. Montoya 2461.







Corvette gioisce Maserati piange

Leopoldo Canetoli

E' voluto restare vicino ai suoi uomini sino alla fine Harald Wester, appassionato amministratore delegato di Maserati, rinunciando all'aereo di ritorno e riposando la notte, come i meccanici, all'interno del box. Soprattutto per confortare lo sfortunato Andrea Bertolini, i cui sogni di vittoria sono svaniti poco dopo la mezzanotte, dopo una rovinosa uscita di strada a Fagnes. "Mi sono trovato nel punto sbagliato al momento sbagliato - commenta con un fil di voce il collaudatore della MC12 - una macchia d'olio non segnalata che al buio non si vedeva. Me lo ha confermato Lamy, che mi ha detto di averla sentita anche lui il giro prima, con una sbandata. Invece, a me la macchina è partita secca, è andata sul cordolo e poi sull'erba bagnata, fino a sbattere duramente contro le barriere. Anche senza una ruota sono riuscito a portarla ai box, ma la fiancata destra era distrutta. I meccanici hanno fatto un miracolo a rimetterla in sesto cambiando anche la pedaliera. Io sto bene, solo una botta al ginocchio destro". Il guaio è che, assieme a Bertolini, o almeno nella stessa ora, è entrato ai box

Pier Guidi con l'anteriore ammaccato per un contatto con una Porsche ritardataria. E anche per lui la riparazione è stata lunga. Tutte le speranze rimanevano sulla terza MC12, quella affidata ad Alex Muller. Ma il giovane tedesco, per il cedimento del pneumatico posteriore destro, è finito a sua volta contro le barriere a Puhon, e la macchina è stata mestamente caricata sul carro attrezzi. "L'ho visto volare a destra e sbattere duro sulle barriere", testimonia Gimmi Bruni che con la sua Ferrari seguiva da vicino la Maserati, ed è riuscito ad evitarla per un pelo. Così la gara più lunga, più dura e anche più prestigiosa del campionato FIA GT è rimasta nelle mani della Corvette del PK Carsport dopo che l'uguale vettura del team Selleslag ha sofferto una perdita d'olio, partita in un punto della scocca quasi impossibile da raggiungere nonostante gli sforzi dei tecnici Pratt&Miller. E per Gavin Ruffier-Soulet-Longin le speranze di un podio si sono inabissate. Peggio era andata all'altra Corvette, "brasiliiana" con Roberto Streit fuori gara per un gran botto al Radillon. Prestazione strepitosa dell'Audi R8 schierata per la prima

volta dal Phoenix Racing nella classe G2 tanto per paragonare, secondo la dichiarazione del team manager Dirk Theiman, la competitività della R8 nei confronti delle GT1 versione 2010. E questo risultato, con la macchina quasi a podio, forse potrà far ripensare la dirigenza Audi sul futuro di questa vetturessina. La grande sfida in GT2 si è risolta ancora a vantaggio della Ferrari sulla Porsche. Ed è stata la 430 con l'equipaggio migliore e la scuderia più attrezzata, a dominare la gara. Alludiamo alla Ferrari gestita dalla AF Corse (con Gimmi Bruni, Tony Vilander che tra l'altro compiva gli anni, Jaime Melo e Luis Compagn), che ha sempre marciato come un orologio, davanti alla Porsche "italiana" della BMS Scuderia Italia del giovane Luigi Lucchini, sempre attentamente seguito dal papà, al quale sono stati affiancati i due giovani leoni della Casa di Stoccarda, Ragginger e Holzer. Per concludere, questa è stata l'ultima 24 Ore con le GT1, visto che dall'anno prossimo questa gara sarà riservata alle GT2, GT3 e GT4. Mentre le più potenti GT1, che correranno nel Mondiale, potrebbero al limite comparire solo per una gara doppia di due ore come contorno alla classissima di 24 Ore.

Le visioni di Ratel e il Mondiale che... non c'è

Alto, abbronzato, capelli lunghi e barba appena accennata, occhi mobili e spiritati. Quando parla sembra un vate, ammalia con i suoi discorsi. E a Spa, in occasione della 24 Ore, a margine della presentazione della possibile Lamborghini Murcielago a regolamento 2010, si è lanciato in un ennesimo concione sul futuro della categoria che tanto gli sta a cuore. "Per carità, chiamatelo GT1 World Championship, non solo WGT1 (tanto per non confonderlo con l'odiato WTCC n.d.r.), ora abbiamo questo terzo marchio, per fine agosto conto di averne altri, alludo anche ad Aston Martin e Corvette. Per il calendario, purtroppo ci sono ritardi per il circuito di



Mosca, per cui questo appuntamento salterà al 2011. **P r o b l e m i** anche a Bucarest. Conto comunque di riuscire ad organizzare 12 prove in 4 o 5 continenti con le nuove GT1". Ma pare che i problemi ci siano anche altrove. Per la gara di apertura ad esempio, in Argentina.

Ratel vorrebbe un contratto triennale, gli argentini insistono su una partecipazione di marchi importanti, non poche auto come nel 2008. Per l'Australia si parla di Eastern Creek, per la Gran Bretagna di Silverstone, per l'Italia ancora indecisione (Adria?), per il Portogallo Portimao, per la Germania forse Oschersleben, per il Belgio tutto da decidere dal momento che a Spa correranno solo le GT2 e GT3, Romania e Russia le ha bocciate lo stesso Ratel, per Sudafrica ed Emirati ancora tutto da decidere. Per il parco auto, idem. Ci saranno è vero quattro Ford GT, due del team VDS e due Matech, una squadra Nissan con la GTR, una Lamborghini Murcielago per Kox. Ma le altre? Per il momento, ci sono solo sulla carta. Come i programmi per l'europeo GT2 nel quale, oltre a Ferrari e Porsche si potrebbero aggiungere Aston Martin e Corvette. Per questa serie, nove dovrebbero essere le prove, alcune di due ore, altre nel format di due gare da un'ora. Prevista anche una serie per la GT3 solo per amatori, e naturalmente la GT4 che sta crescendo molto bene con l'ingresso di Maserati, Aston Martin e BMW.



A destra, la Maserati seconda al traguardo con Pier Guidi-Lemeret-Rosenblad-Vosse. Sotto, la vettura gemella di Bertolini-Bartels Sarrazin-Negrao



L'ordine di arrivo, domenica 26 luglio 2009

- 1 - Hezemans/Kumpen/Menten/Mollekens (Corvette C6.R) - PK Carsport 559 giri 24:00:03.458
- 2 - Pier Guidi/Lemeret/Rosenblad/Vosse (Maserati MC 12) - Vitaphone - 11 giri
- 3 - Fassler/Moser/Margaritis/Basseng (Audi R8 LMS) - Phoenix - 15 giri
- 4 - Bruni/Vilander/Melo/Perez Companc (Ferrari F430) - AF Corse - 19 giri
- 5 - Ragginger/Lucchini/Holzer/Miller (Porsche 997 RSR) - Brixia - 24 giri
- 6 - Kirkaldy/Bell/Kox/Garcia (Ferrari F430) - CRS - 31 giri
- 7 - V.Splunteren/Coronel/Hommerson/MacHiel (Porsche 997 RSR) - Prospeed - 32 giri
- 8 - Collard/Westbrook/O'Young/Edwards (Porsche 997 RSR) - Prospeed - 33 giri
- 9 - Mullen/Niarchos/Quaife/Goodwin (Ferrari F430) - CRS - 34 giri
- 10 - Mutsch/Martin/Wyss/Hennerici (Ford GT) - Matech - 40 giri
- 11 - Lefort/Verbist/Forbes (Porsche 997 Cup) - Muehlnher - 41 giri
- 12 - Lanik/Loix/Paltala/Slingerland (Porsche 997 Cup) - Prospeed - 42 giri
- 13 - Krumm/Turner/Davidson (Nissan GT-R 2010) - Nismo - 46 giri
- 14 - Renard/Wauters/Van Hooydonck/Schroyen (Aston Martin DBRS9) - Barwell - 56 giri
- 15 - Kelders/Greisch/Desbrueres/Helary (Porsche 997 Cup) - First Motorsport - 62 giri
- 16 - Bertolini/Bartels/Sarrazin/Negrão (Maserati MC 12) - Vitaphone - 70 giri
- 17 - Lichtner-Hoyer/Eckert/Rich/Sharp (Porsche 997 GT3 Cup) - JetAlliance - 72 giri
- 18 - Ashburn/Sugden/Ortelli/Bergmeister (Porsche 997 RSR) - Trackspeed - 73 giri
- 19 - Gavin/Ruffier/Soulet/Longin (Corvette C6.R) - Selleslagh - 74 giri
- 20 - Kerkhove/Havette/Noziere/Brouard (Porsche 997 Cup) - Prospeed - 75 giri
- 21 - Cullen/Shovlin/Patterson/Ludwig (Ferrari 430 GT3) - Rossocorsa - 83 giri
- 22 - Pilet/Narac/Long (Porsche 997 RSR) - IMSA - 134 giri
- 23 - Muller/Ramos/Lamy/Van De Poelle (Maserati MC 12) - Vitaphone - 140 giri
- 24 - Kuteman/Basso/Hartshorne/Daoudi (Ferrari F430) - JMB - 153 giri
- 25 - Schuybroeck/Kenis/Smets/Dekeersmaecker (Mosler MT900) - G&A - 156 giri
- 26 - Malucelli/Ruberti/Heyer/Romanini (Ferrari F430) - BMS - 230 giri
- 27 - Leinders/Kuppens/Doncker (Ford GT 2010) - MarcVDS - 241 giri
- 28 - Kaffer/Cadei/Russo/Barba Lopez (Ferrari F430) - AF Corse - 243 giri
- 29 - Lesoudier/Prignaud/Brandela/Corbel (BMW Alpina B6) - Sport Garage - 271 giri
- 30 - Oliveira Jr/Negrão/Mattheis/Lunardi (Ford GT) - Matech - 287 giri
- 31 - Haring/Konstantinou/Durr/Bourdeaux (Porsche 997 Cup) - Muehlnher - 325 giri
- 32 - Kaufmann/Ullmann/Vannelet/Hirschi (Porsche 996 Turbo) - PMB - 400 giri
- 33 - Van Dam/Dierick/VD Zwaan/VD Zwaan (Saleen S7R) - Full Speed - 431 giri
- 34 - Radermeyer/Ho-Pin/De Sordi/Villeneuve (Mosler MT900) - Gravity - 494 giri
- 35 - Bernoldi/Streit/Maassen (Corvette C6.R) - DKR - 504 giri
- 36 - Lapierre/Nury/Tremblay/Perrin (Porsche 996 Turbo) - PMB - 533 giri
- 37 - Hummel/Petit/Paillard/Fumal (BMW Alpina B6) - Sport Garage - 556 giri
- 38 - Pescatori/Babini/Zani (Ferrari F430) - BMS - 556 giri
- 39 - Case/Sbirrauoli (Ferrari F430) - AF Corse - 556 giri



Tutte le Porsche sono irregolari?

Strascichi dalla prova di Oschersleben. Due motori GT2 dopo la gara erano rimasti in verifica tecnica, uno della Ferrari F 430 e uno della Porsche 997. Solo il 23 luglio appare un comunicato della FIA che dichiara che la Porsche n.61 del team Prospeed montava un propulsore non conforme alla omologazione, e per questa ragione la suddetta vettura veniva esclusa dalla classifica. A questa decisione, la squadra rappresentata da Rudi Penders interponeva appello. E in questa condizione tale Porsche ha corso alla 24 Ore di Spa. Ma sondando i rappresentanti dei vari team che utilizzano le vetture Porsche in GT2 cosa scopriamo? Che tutte le 997 montano lo stesso motore, dichiarato irregolare. Ergo, tutte le Porsche sarebbero da squalificare. Cosa è successo? I tedeschi ovviamente non ne parlano, e sono convinti di vincere questo appello. Che verte sulla regolarità del motore, sul quale sono stati montati particolari difformi da quelli dell'omologazione originale. Alla Porsche hanno man mano aumentato la cilindrata, partendo da 3600 cc per arrivare alla fine a 4000. Questo lavorando sempre sull'alesaggio, riducendo le canne dei cilindri in alluminio talmente sottili da rischiare trafiletti di acqua e olio tra le stesse. Cosa hanno fatto per evitarlo? Hanno riincamiciato, come si dice in gergo, queste canne, con un materiale acciaiolo per renderle più robuste. Peccato che nella scheda di omologazione del motore si parli solo di alluminio, e quindi questa aggiunta di materiale differente risulta non a norma... In fondo è lo stesso procedimento che ha fatto la Ferrari. Solo che a Maranello lo hanno dichiarato in sede di omologazione, la Porsche no. Sarà considerato dolo da chi dovrà prendere in esame l'appello?



Il futuro del GT passa da qui

Tutti i dati tecnici (e i prezzi) delle prime tre GT1 per il Mondiale FIA 2010



La Nissan GT-R e la Ford GT1

	Nissan GT-R	Ford GT1	Lamborghini Murcielago R-SV
Lunghezza	4730 mm	4780 mm	4800 mm
Larghezza	2040 mm	2100 mm	2058 mm
Passo	2780 mm	2768 mm	2670 mm
Peso	1250 kg	1200 kg	1150 kg
Motore	VK56DE	Ford 5.0 V8	Lamborghini V12
Cilindrata	5552 cc	5552 cc	6500 cc
Potenza	600 CV	600 CV a 7000	670 CV
Coppia max	650 Nm	640 Nm a 6100	660 Nm a 6500
Frizione	trippla in carbonio	trippla in carbonio	trippla in carbonio
Cambio	Ricardo 6 marce	Hewland 6 marce	Holinger 6 marce
Freni	caliper a 6 pistoni	caliper a 6 pistoni	caliper a 6 pistoni
Sospensioni	triangoli sovrapposti	triangoli sovrapposti	triangoli sovrapposti
Trazione	posteriore	posteriore	posteriore
Ruote ant.	13x18	30/65x18	30/65x18
Ruote post.	31/71x18	31/71x18	31/71x18
Prezzo	800.000\$	510.000€	480.000€

La prima GT1 versione 2010 ad essere presentata è stata la Nissan GT-R, versione speciale della ben nota berlina realizzata dalla Nismo, il reparto corse della Casa giapponese, che è stata schierata sin dalle prime prove del FIA GT 2009 dalla Gigawave Motorsport, la squadra inglese che partecipa al FIA GT dal 2007 fornendo anche le on-board cameras per le vetture in gara. Piloti di questa vettura Michael Krumm e Darren Turner. La Ford GT1 ci riporta alla mente la

mitica GT40 degli anni sessanta, ed è stata realizzata partendo dalla vettura GT3 costruita dalla Matech per il campionato FIA. Il motore è rimasto lo stesso V8 con un diverso sistema di alimentazione che ne aumenta la potenza di 50 CV. Due di queste vetture sono già state vendute al team belga VDS e altre due saranno schierate dalla Matech, una delle quali per Thomas Mutsch. L'ultima arrivata è la Lamborghini Murcielago R-SV, evoluzione della omonima vettura

realizzata dalla Reiter Engineering. La carrozzeria è ora completamente in fibre di carbonio, l'aerodinamica è stata migliorata come è stata modificata la geometria delle sospensioni grazie a un centro di rollio ancora più basso. Migliorata la geometria dello sterzo, modificata la carreggiata posteriore con diverse sospensioni. Completano il tutto un nuovo impianto frenante con dischi in carbonio e un diverso sistema di raffreddamento per il motore.

Motoyama-Treluyer hanno la gomma giusta

Seconda vittoria a Sugo per la Nissan GT-R di Benoit Treluyer e Satoshi Motoyama nel quinto round del SuperGT giapponese. Il duo ufficiale Nismo ha conquistato la leadership quando, al termine di un acquazzone iniziato dopo 25 giri, le gomme rain della Lexus di Ito e Wirdheim, al momento in testa, hanno iniziato a cedere. Aiutati dalle intermedie, Treluyer e Motoyama hanno riportato una Nissan sul gradino più alto del podio dopo un'attesa di oltre 15 anni, chiudendo davanti alla SC430 di Kohei Hirate ed Andre Couto. In terza piazza hanno concluso Ryo Michigami ed il campione F.Nippon 2008 Takashi Kogure, al volante della Nissan NSX del team Dome. Finale sfortunato per Ronnie Quintarelli.

Il pilota italiano, partito dalla pole grazie al tempone fatto segnare nella superpole di sabato, ha comandato le prime fasi di gara prima di vedersi passato, a causa di un doppiato, dalla vettura di Ito e Wirdheim, riuscita poi a riemergere dalla pitlane in prima posizione. Così come accaduto ai colleghi e leader di gara, la vita per il duo italo-giapponese del team Hase-mi si è fatta sempre più dura: perso progressivamente terreno, Yasuda ha chiuso nono. In classe GT300, hanno conquistato il secondo successo stagionale anche Kinoshita e Kageyama a bordo della Porsche 997 ufficiale Hankook. Per quanto riguarda la classifica, Motoyama e Treluyer sono balzati in testa, con 4 punti di vantaggio su Wakisaka e Lotterer.

MOMENTO CLOU

Al 25° giro Ito-Wirdheim, dopo un acquazzone abbattutosi sul circuito di Sugo, sono costretti a rallentare per il degrado delle loro gomme da pioggia. Ne approfittano Treluyer-Motoyama

A destra, il poleman Quintarelli.
Sotto, i vincitori Motoyama-Treluyer

L'ordine di arrivo, domenica 26 luglio 2009

- 1 - Motoyama/Treluyer (Nissan GT-R) - Nismo - 81 giri 1:59:33.479
- 2 - Couto/Hirate (Lexus SC430) - Sard - 21062
- 3 - Michigami/Kogure (Honda Nsx) - LeMans - 25012
- 4 - Ito/Hosokawa (Honda Nsx) - Kunimitsu - 26475
- 5 - Ito/Wirdheim (Lexus SC430) - Real - 54864
- 6 - Kaneishi/Tsukakoshi (Honda Nsx) - Dome - 1:22.350
- 7 - Wakisaka/Lotterer (Lexus SC430) - Tom's - 1 giro
- 8 - Matsuda/Philippe (Nissan GT-R) - Impul - 1 giro
- 9 - Quintarelli/Yasuda (Nissan GT-R) - Hasemi - 1 giro
- 10 - Tachikawa/Lyons (Lexus SC430) - Cerumo - 1 giro
- 11 - Duval/Nakayama (Honda Nsx) - Nakajima - 1 giro
- 12 - Iishiura/Oshima (Lexus SC430) - Kraft - 2 giri
- 13 - De Oliveira/Ara (Nissan GT-R) - Kondo - 3 giri
- 14 - Firman/Izawa (Honda Nsx) - Aguri - 4 giri

Il campionato

1. Motoyama, Treluyer 43; 2. Wakisaka, Lotterer 39; 3. De Oliveira-Ara 37; 4. Firman-Izawa 33; 5. Michigami-Kogure 32.



Una poltrona per tre

Tre le gare che il Lamborghini Blancpain Super Trofeo ha tenuto sul circuito di Spa in concomitanza con la 24 Ore del FIA GT. E tre i diversi equipaggi che hanno conquistato la vittoria in ognuna delle corse. Nella prima, Achim Winter e Max Goetz sono emersi dopo una bella battaglia. Al via si è portato in testa Rossetto seguito da Hayek, Dijkstra, Frei e Winter. Frei ha recuperato in fretta fino a conquistare il primo posto, mantenuto anche dopo aver ceduto il volante a Cochet. Ma il francese è uscito di pista alla curva Rivale ritirandosi. Nel frattempo, Goetz che aveva preso il posto di Winter ha recuperato forte guadagnando la testa davanti a Babini, salito in macchina al posto di Rossetto. Il faentino ha recuperato il gap dal tedesco, ma non è riuscito a passarlo

sul traguardo. Terzi Hayek-Kox mentre sesto ha concluso Amaduzzi in coppia con Amos. Nella seconda gara, Babini-Rossetto hanno raccolto il quarto successo stagionale. Babini si è installato in prima posizione partendo dalla prima fila creando un margine sui rivali che anche il suo compagno Rossetto è riuscito a tenere nonostante il forcing di Amaduzzi che ha concluso al secondo posto. Terza piazza per Winter-Goetz, vincitori della prima prova. Nella terza e ultima corsa, è successo di tutto. Rossetto è partito dalla pole, ma alla prima curva è entrato in contatto con Goetz coinvolgendo anche Amos. Solo Goetz ha proseguito tenendo la testa del gruppo davanti a Bartocci, Janis e Bellini mentre Kox è subito rinvenuto dalle retrovie. Goetz è poi finito in

testacoda centrando le barriere e ritirandosi. Bartocci ha preso il comando mentre Kox è salito al secondo posto superando Janis. L'olandese nel suo recupero ha anche raggiunto Bartocci ma è entrato ai box per il cambio pilota mentre Bartocci ha fatto la sosta un giro dopo (fuori dalla finestra consentita) lasciando il volante a Maddalena. Quest'ultimo si è visto raggiungere da Schrick, emerso con prepotenza dopo aver preso la vettura da Galand. Schrick e Maddalena si sono scambiati la prima posizione un paio di volte finché Maddalena si è girato concludendo poi quarto. Ma è stato penalizzato di 30" per l'errore di Bartocci nel pit-stop ed è scivolato sesto. Successo quindi di Galand-Schrick davanti a Frei-Cochet e Bellini.



Gara 1

1. Winter/Götz (Lamborghini München Team Holzer) 42:06.869
2. Babini/Rossetto (Petri Corse) 42:07.293
3. Hayek/Kox (Reiter Engineering) 42:31.337
4. Dijkstra/van de Zwaan (Schoolmaster) 42:33.878
5. Machiels (Lamborghini Racing Eastern Europe) 43:01.965
6. Amos/Amaduzzi (Bonaldi Motorsport) 43:10.451
7. Sanna/Eckhardt (Automobili Lamborghini S.p.A) 43:36.460
8. Janiš/Charouz (Lamborghini Racing Eastern Europe) 43:45.341
9. Galand/Schrick (Automobili Lamborghini S.p.A) 43:52.860
10. C. Leimer/H. Leimer (Autovitesse) 44:05.291
11. Bassetti/de Plano (Lamborghini München Team Holzer) 43:28.546
12. Bartocci/Maddalena (Petri Corse) 43:44.421
13. Frei/Cochet (Autovitesse) 32:02.836

Non classificato

Bellini (Bonaldi Motorsport)

Gara 2

1. Babini/Rossetto (Petri Corse) 41:55.919
2. Amos/Amaduzzi (Bonaldi Motorsport) 42:12.762
3. Winter/Götz (Lamborghini München Team Holzer) 42:24.038
4. Bartocci/Maddalena (Petri Corse) 42:25.999
5. Bellini (Bonaldi Motorsport) 42:42.629
6. Janiš/Charouz (Lamborghini Racing Eastern Europe) 42:58.077
7. C. Leimer/H. Leimer (Autovitesse) 43:28.796
8. Sanna/Eckhardt (Automobili Lamborghini S.p.A) 43:51.664
9. Bassetti/de Plano (Lamborghini München Team Holzer) 42:41.166
10. Hommerson (Lamborghini Racing Eastern Europe) 43:02.828

Non classificati

Galand/Schrick (Automobili Lamborghini S.p.A)

Hayek/Kox (Reiter Engineering)

Dijkstra/van de Zwaan (Schoolmaster)

Gara 3

1. Galand/Schrick (Automobili Lamborghini) 42:14.058
2. Frei/Cochet (Autovitesse) 42:26.503
3. Bellini (Bonaldi Motorsport) 42:29.191
4. Kox/Hayek (Reiter Engineering) 42:38.779
5. Janiš/Charouz (Lamborghini Racing Eastern Europe) 42:58.162
6. Bartocci/Maddalena (Petri Corse) 42:59.379
7. Dijkstra/Van de Zwaan (Schoolmaster) 43:28.535
8. Hommerson/Machiels (Lamborghini Racing Eastern Europe) a 1 giro
9. Sanna/Eckhardt (Automobili Lamborghini) a 1 giro
10. Bassetti/De Plano (Petri Corse) a 3 giri

Non classificati

Babini/Rossetto (Petri Corse)

Götz/Winter (Lamborghini München Team Holzer)

Amaduzzi/Amos (Bonaldi Motorsport)



Sopra, il podio di gara 1.

Sotto, le Gallardo impegnate sui saliscendi del circuito belga



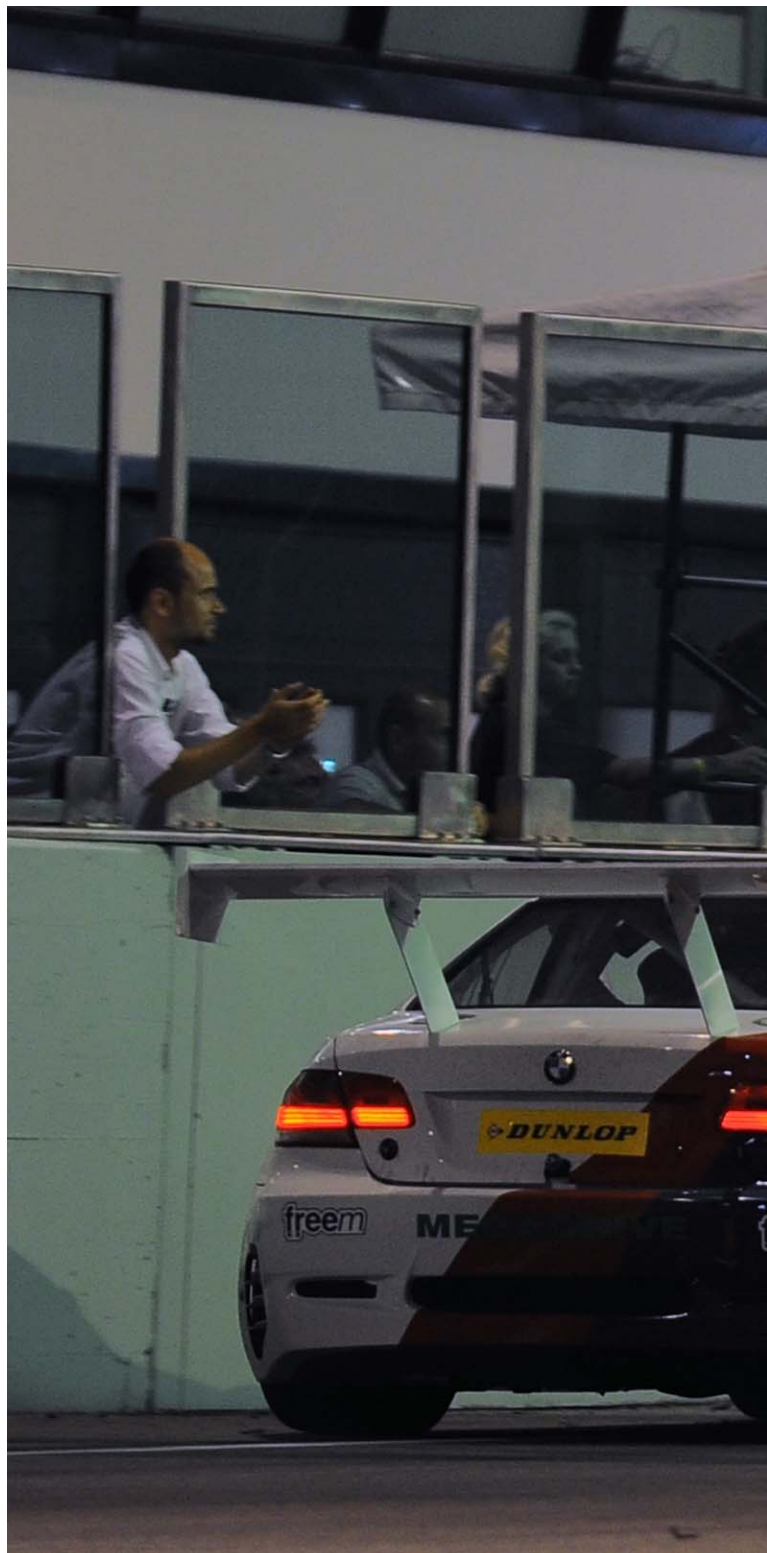
Cioci-Perazzini-Bianchet Quanti colpi di scena!

Foto Speedy

Una serie di colpi di scena hanno caratterizzato l'edizione 2009 della 6 Ore di Misano quarta prova dell'Endurance Touring Cars Serie che da questa stagione ha aperto il suo schieramento anche alle vetture GT. Al termine a gioire è stato il collaudato duo Cioci-Perazzini per l'occasione in equipaggio con Nicola Bianchet sulla BMW M3 E92 3.2 della Duller Motorsport-Megadrive capaci di compiere 196 volte i 4226 metri ad una media di poco inferiore ai 140Km/h. Alle loro spalle, ma staccati di 10 tornate i compagni di squadra Geri-Piccini-Piccini (Bmw M3 E46 3.2) e i sorprendenti Mamè/Zanardini (Leon Supercopa - AC Racing) di sole quattro tornate più veloci del trio Peroni/Vecchiotti/V. Bianchet che hanno sfiorato il secondo podio assoluto consecutivo con una vettura diesel.

La gara si apre con il forcing della Audi TT di Valle-Valle-Bolla (Team Form) che dalla pole impone un ritmo irraggiungibile per tutti guadagnando secondi preziosi sulla Porsche Gt3 di Ortleb-Schmitter-Pfefferkorn) e sulla Bmw M3 E46 di Geri/Piccini/Piccini. Un dado non montato correttamente già al primo giro causa una sosta extra ai leader ETCS Cappellari-Calderari-Mulacchiè autori di una gara particolarmente sfortunata essendo costretti anche ad un drive through e poi al ritiro poco dopo la seconda ora per la rottura della cinghia. Simile inconveniente che sessanta minuti prima, in concomitanza con la prima ora e la prima sosta programmata, affligge i leader momentanei incapaci di riprendere il via dopo il rifornimento e il cambio gomme. Nuovo leader diventa così il trio Piccini-Piccini-Geri che sfruttano al meglio i minori consumi della loro vettura rispetto ai rivali per allungare leggermente fino a conquistare un intero giro di vantaggio. La seconda ora vede anche il ritiro di Rinaldi-Bellin (Bmw M3 E92 4.0

Promotor Sport) e della Porsche Gt3 della G Private Racing venuti a contatto alla Curva del Carro. Un altro incidente, questa volta al Curvone, pone fine alla prova dell'ultima Porsche in Gara (Zummstein-Cattori-Dragona), sempre della G-Private Racing, proprio in prossimità di metà gara quando Zummstein non si rende conto della ridotta velocità di Lovato (Bmw 330d) centrandolo in pieno. Nessuna conseguenza fisica fortunatamente per Lovato soccorso e portato prontamente in infermeria per il forte dolore al collo. Proprio allo scoccare della quarta ora l'episodio che decide la gara con i battistrada costretti ad una prolungata sosta ai box per la sostituzione della puleggia che gli fa scivolare in terza posizione assoluta e a dieci giri di distacco dai nuovi leader. Trenta minuti dopo finisce la gara anche di Conte-Zanin sulla seconda M3 della Promotor Sport. Dopo un problema elettrico accusato in prossimità della prima ora, il loro forcing gli aveva portati in quinta piazza prima che la rottura di un semiasse ne sanciva il ritiro. L'ultima ora di gara, con i battistrada saldamente in vantaggio di dieci tornate, vive sul duello per gli ultimi due gradini del podio a disposizioni con Geri-Piccini-Piccini che fanno valere la maggior potenza della loro vettura. Simile assolo anche nel Superdiesel Challenge dove Peroni-Vecchiotti-V. Bianchet comandano fin dalle prime battute riuscendo anche a sfiorare la terza piazza assoluta girando in media sei secondi più veloci dei diretti inseguitori. Subito out per problemi meccanici la veloce Toledo Tdi di Alberghetti-Clivati e qualche problema di troppo sulla Bmw 330d di Capeccchi-Del Nibbio-Gunnella, i principali rivali diventano così le due Alfa Romeo due litri del Team Barbieri molto costanti sul ritmo di gara ma che pagano la minore potenza a disposizione. Sul podio salgono così Scalpellini-Acri-Manzini e Semeraro-Papa-Andreola.k





L'ordine di arrivo, sabato 25 luglio 2009

1.Cioci-Perazzini-N.Bianchet (BMW M3 E92) 196 giri 6.00'29"976 media 137,86 km/h; 2.Geri-Piccini-Piccini (BMW M3 E46) 10 giri; 3.Mamè-Zanardini (Seat Leon) 12 giri; 4.Peroni-Vecchiotti-V.Bianchet (BMW M3 E90 330d) 16 giri; 5.Pigozzi-Brigliadori-Negrotti (Seat Leon) 17 giri; 6.Tudisco-Mertoli (Renault Clio) 28 giri; 7.Scarpellini-Acri-Manzini (Alfa 156 TD) 28 giri; 8.Semeraro-Papa-Andreola (Alfa 147) 31 giri; 9.Aiello-Avidano-Magno (Seat Leon TDI) 31 giri; 10.Gunnella-Capecchi-Del Nibbio (BMW M3 E46 330d) 45 giri; 11.Conte-Zani (BMW M3 E92) 59 giri.

Giro più veloce: A.Valle 1'39"933.

Il campionato: 1.Cappellari-Calderari-Mulacchiè 46; 2.Busnelli-Mocchia 30; 3.Cioci-Perazzini-N.Bianchet 24; 4.Conte-Zanin 21,5; 5.Geri-Piccini-Piccini 19,5.



*La BMW dei vincitori
taglia il traguardo di Misano.
In alto, il podio*

Ruote nel

1989



Mansell il Leone d'Ungheria

di Carlo Baffi

Che il Gran Premio d'Ungheria sia alquanto avaro di sorpassi, ormai è un fatto certo. A testimoniare sono le 23 edizioni disputate a partire dal 1986. Ciò non toglie che vi siano state delle eccezioni, come all'esordio quando Nelson Piquet si assicurò la vittoria davanti ad Ayrton Senna, grazie ad un sorpasso magistrale che annichilì il giovane paulista della Lotus. Per arrivare all'anno scorso, con la staccata all'arma bianca, tirata in partenza da Feli-

pe Massa a Lewis Hamilton. Poi ad arrestare la fuga del ferrarista ci ha pensato il V8 della F2008, finito in fumo a poche tornate dalla fine. Ma gli appassionati ed in particolare i tifosi del Cavallino, ricorderanno in modo particolare un'altra galoppata della rossa, questa volta andata a buon fine. E' il 13 agosto del 1989, di un afoso pomeriggio all'Hungaroring. La griglia di partenza vede al palo, il poleman Riccardo Patrese su Williams-Renault e Senna sulla McLaren-Honda. Dietro di loro, in 3° piazza un sor-

prendente Alex Caffi al volante della Dallara-Ford della Scuderia Italia. Le Ferrari progettate da John Bernard, sono rispettivamente 6° con Gerhard Berger e addirittura 12° con Nigel Mansell. Al via il padovano scatta bene e assume il comando della gara, fino al 52° giro, quando la sorte gli gioca l'ennesimo tiro mancino. Un guasto al radiatore, rallenta dapprima la corsa della sua monoposto, consentendo a Senna di passarlo e poi mette Riccardo Ko. Le emozioni però vanno in scena nelle retrovie,



Mansell negli scarichi di Senna, poco dopo il sorpasso decisivo

tempo



Mansell super Eddie Cheever



dove Mansell mostra tutta la sua foga in un'accesa rimonta. Grazie ad una scelta di gomme azzeccata dal box diretto da Cesare Fiorio, l'inglese recupera posizioni giro dopo giro con sorpassi prepotenti, fino a raggiungere la McLaren bianco rossa del battistrada. Una volta in scia, il "Leone" studia ed infastidisce la sua preda per un giro, poi al 58° sferra l'attacco vincente. Passa quindi a condurre quando mancano ancora una ventina dei 77 passaggi previsti. La F1 89, col fatidico numero 27 bianco sul musetto rosso, mantiene un ritmo tale da non consentire a Senna alcuna replica. Il brasiliano

giungerà 2°, davanti al belga Thierry Boutsen con l'altra Williams e al "Professor" Prost. Per Mansell giunge così la sua seconda vittoria da quando è approdato a Maranello, mentre Berger abbandona per noie al cambio. Sul podio la gioia del britannico è incontenibile, per un'impresa che a quasi del leggendario. "E' stata una delle vittorie più belle della mia vita" – confesserà Nigel ai cronisti. "Partendo da dietro è stato durissimo perché non c'è stato alcun sorpasso semplice, ma evidentemente lassù c'è qualcuno che ci ama". Il riferimento è senza alcun dubbio per Enzo Ferrari,

spentosi solo un anno prima nella sua casa di Modena. Insomma, una gara da incorniciare per il baffuto d'oltre Manica, presentatosi ad inizio stagione con il trionfo in Brasile, a Jacarepaguà. A fine anno chiuderà 4° in classifica, a 38 lunghezze dalla corona iridata vinta da Prost. Un titolo tanto ambito che Mansell farà suo tre anni più tardi, guarda caso proprio in Ungheria. Il 16 agosto del '92, è ancora il circuito magiaro a regalare una gioia al "Leone", che con il secondo posto dietro Senna, si laurea Campione del Mondo con 5 G.P d'anticipo. Ma questa è un'altra storia.

Ai raggi X - Opel Insignia S

FUMO... PROFUMO E ARROSTO



ports Tourer



Marco Marelli

COTY CAR AWARDS
COTY ENGINE OF THE YEAR

Lo stile piace ma anche guardando sotto le forme sinuose non si rimane delusi. Motore, telaio e freni sono ok, non così il cambio manuale. Fosse un po' più capiente sarebbe una vera leader. Sfida Ford Mondeo, Volkswagen Passat Variant e anche Fiat Croma. Più comoda di una Mercedes, più stabile di un'Audi a trazione anteriore, è reattiva ai comandi quanto una BMW. Si chiama Opel Insignia Sport Tourer, la nuova familiare di Opel, e il carattere non le manca.



Ai raggi X - Opel Insignia S

Il prezzo fa molto

Station wagon poco noiosa nello stile, nei contenuti e nel prezzo ha ben poche rivali. Con poco meno di trentamila euro si acquista infatti una grande familiare dalla spiccata personalità, ben accessoriata anche per quanto riguarda la **sicurezza** passiva, piacevole da guidare e confortevole da vivere. Cuore e ragione quindi trovano ampia soddisfazione.

Grande l'autonomia

Uno dei punti di forza è il serbatoio del carburante da ben 70 litri: sono poche le rivali ad averlo così capace. Ciò garantisce una elevata autonomia e per merito pure del **parco turbodiesel**, i rifornimenti diventano rari. Da Milano a Roma, ad esempio, non ci si deve mai fermare e questo riduce il tempo nei lunghi trasferimenti. Su automobili che nascono anche per i lunghi viaggi avere una grande autonomia è un vantaggio notevole.

Il bagagliaio non è da record

Non ha un bagagliaio grande come la rivale Ford Mondeo ma per poco. Il portellone è generoso quindi il carico di oggetti ingombranti è facilitato ma manca un po' di profondità e larghezza. Ben rifinito, presenta una interessante soluzione legata alla sicurezza: ci sono dei **gruppi ottici** ripetitivi che, quando di notte si solleva la quinta porta, si accendono segnalando la presenza dell'auto durante lo stivaggio del carico.

L'omologazione è Euro 5

Il quattro cilindri è un diesel common-rail già euro 5 e questo è un bel vantaggio in più perché la Opel Insignia si svaluterà meno delle tante rivali ancora omologate Euro 4. Il motore è abbastanza

silenzioso, spinge bene e ha pure buone doti di allungo. I 160 cavalli insomma sono di razza e non ronzini. Per sfruttarlo al meglio conviene guidare più di coppia che di potenza, avendo quindi l'accortezza di tenere sempre il regime tra i 2000 e i 3500 giri.

Le ruote sono da Formula 1

Le ruote da 20 pollici sono garanzia di una grande tenuta di strada. Sinuosa e maestosa, alla guida stupisce per come risulta agile e maneggevole.

Pesa tanto ma anche questo si percepisce poco. Lo **sterzo** appare preciso e affidabile; i freni a quattro generosi dischi sono efficienti e soprattutto è difficile farli stancare. Le sospensioni sono un buon compromesso tra comfort e dinamica e grazie alle larghe carreggiate si riescono a tenere medie di tutto rispetto nei percorsi ricchi di curve. Tra tutte le rivali è quella meglio...piantata a terra. Insomma è brava nel dissimulare il suo generoso corpo. Il cambio **manuale** a sei marce piace ma attenzione: al manuale si preferisca l'automatico. Costa sì 1500 euro in più, ma sono soldi ben spesi, in quanto il pedale della frizione non è leggero come una piuma e quindi è meglio non averci a che fare. Nella guida rispetto alla Passat appare molto più stabile. In autostrada con la VW si deve ogni tanto correggere la traiettoria, con la Opel mai. Corre sempre come fosse su due binari. In presenza di cambi d'asfalto e su strade a dorso di mulo le ruote tendono a seguire queste inclinazioni che vanno prontamente corrette ma ciò è dovuto alla larga sezione. Insomma, è un prezzo dei soliti compromessi che il mondo dell'automobile deve subire: se si vogliono le ruote larghe si ha una ottima **tenuta** di strada ma si devono mettere in conto maggiori reazioni sul volante oltre a consumi più elevati.



ports Tourer

Opel Insignia 160 cavalli

Dati dichiarati:

Velocità massima 212 km/h

Accelerazione 0-100 km/h 9,9 secondi

Consumo medio 5,9 litri/100 chilometri

Emissioni CO2 157 grammi/km

Dati rilevati

Velocità massima 215,945 km/h

Accelerazione 0-100 km/h 9,8 secondi

Consumo medio 6,1 litri/100 chilometri

Carrozzeria: 5 porte 5 posti; lunghezza 490 cm, larghezza 185 cm, altezza 152 cm, capacità serbatoio 70 litri.

Meccanica: motore anteriore trasversale; 4 cilindri; 1956 cc; potenza 160 cavalli (118 kw) a 4000 giri; coppia 380 Nm tra 1750 e 2500 giri; cambio manuale a 6 rapporti; trazione anteriore; servosterzo elettro idraulico.

Prestazioni: velocità massima 212 km/h; accelerazione 0-100 km/h 9,9 secondi; consumo medio 5,9 litri ogni 100 km; emissioni CO₂ 157 g/km.

Omologazione antinquinamento Euro 5.

Prezzo: 28.150 euro.



Ai raggi X - Opel Insignia S



ports Tourer



In conclusione

Nasce in Germania e come qualità produttiva si vede: il montaggio dei lamierati è preciso, la verniciatura **curata**. Tatto e vista trovano sempre ampia soddisfazione, anche quando si apre la portiera.

Ricercata fuori, **refinita** dentro, ha pure un buon cx per fendere bene l'aria, a tutto vantaggio dei consumi e delle emissioni.

Il prezzo è di sicuro interesse e forse anche per questo in Italia la Insignia non fatica a trovare clienti tanto che a oggi è sul podio delle segmento D. Il **rapporto** prezzo-qualità è superiore alla media: è un'automobile da tenere in grande considerazione.





BMW X1

“Piccola” ma a che prezzo

Marco Marelli

Manca poco più di un mese al debutto ufficiale della X1, piccola SAV di Monaco che tanto fa parlare e tanti fa sognare.

Intanto arrivano i prezzi: la diesel 2.0 con 177 cavalli e sola trazione posteriore costa 33.600 euro che salgono a 35.600 euro per lo stesso propulsore ma con la trazione integrale. 40.200 euro invece ci vogliono per la xDrive23d (2.0 litri da 204 CV, trazione integrale e cambio automatico). L'unica versione a benzina, la xDrive28i (sei cilindri, 3.0 litri, 258 CV, 4x4, trasmissione automatica), viene proposta a 43.000 euro. Tre gli allestimenti: Eletta, Attiva e Futura, quest'ultima costa 2200 euro in più della base e comprende sensori di parcheggio, fari allo xeno, cruise control e barre portatutto sul tetto. Lunga quattro metri e 45 centimetri sarà nelle concessionarie entro l'autunno.

A ben guardare il listino non appare molto contenuto. Certo bisogna mettere in considerazione che BMW in fatto di meccanica è all'avanguardia, quindi i suoi prodotti non possono essere paragonati a nessuno in quanto nettamente più performanti, ma nonostante ciò e facendo un confronto con la X3 si fatica ad accoglierli con entusiasmo.



Nissan 370Z

La biposto fa flop

Marco Marelli

Il pianale deriva da quello della Infiniti: il passo è stato ridotto di 100 mm. L'abitacolo è stato arretrato e di parecchio. La cilindrata è cresciuta a 3,7 litri e i cavalli sono ora 331.

Tutta diversa sotto, fuori non è poi cambiata molto. Queste le novità della 370 Z, biposto con motore anteriore della Nissan proposta a partire da 41.200 euro. Un buon prezzo che però non conviene spendere.

Se infatti la posizione di guida bassa è piacevole, altrettanto non si può dire dello chassis, delle sospensioni, dello sterzo e soprattutto del motore. La tenuta di strada è pessima così come insoddisfacente è il sei cilindri che ha una coppia troppo alta e un allungo moscio. In poche parole la 370 Z va assai poco, fa tanto rumore ma per nulla. Nel confronto con rivali come le BMW coupé o l'Audi TTS non c'è proprio storia! I cinque secondi e più necessari per scattare da 0 a 100 km/h fanno colpo come numero ma non sono poi così veri nella realtà.

Anche in curva non convince: è lentissima nell'inserimento, una volta trovato l'appoggio guai a modificare la pressione sull'acceleratore per evitare brutti scompensi, il motore non tira. I cavalli sono dei veri brocchi. Per quanto riguarda il comfort anche qui i giudizi sono assolutamente contrari: è tanto rumorosa quanto rigida, troppo.

In Italia per fortuna ne arriveranno poche.



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
 F.3 Euro Series a Oschersleben
 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
 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
 Euroseries 3000 a Zolder
 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
 Euroseries 3000 a Valencia
 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



“Fossi Montezemolo non avrei dubbi nel chiamare Michael. E con Schumacher la F.1 guadagnerebbe il 20 per cento d’interesse”

Niki Lauda

“Felipe Massa non ha riportato nessun danno cerebrale”

Peter Baszo, direttore ospedale AEK di Budapest

“Occorreranno settimane, se non mesi, per avere indicazioni sul recupero”

Gary Hartstein, medico FIA

«Chiedo a tutto il mondo di pregare per lui, a prescindere da religione e fede»

Rafaela Massa

“Inseguivo Hamilton e pensavo di andarlo a prendere. Poi lui si è messo ad andare veloce come me e anche di più”

Kimi Raikkonen

“Sono davvero orgoglioso della mia scuderia”

Lewis Hamilton

“Stavolta sono stato perfetto”

Andrea Dovizioso

“Ho sempre corso all’attacco, e questo mi ha fatto vincere 101 GP. Se mi fossi accontentato qui forse sarei arrivato secondo, ma avrei





Rossi inseguito da Dovizioso

**anche 30 successi
in meno”.**

Valentino Rossi

**“Alla fine Valentino mi
ha chiesto 10 euro
per avermi tirato per**

tutta la gara...”

Andrea Dovizioso

**“Forse avrei
dovuto chiedergliene
mille...”**

Valentino Rossi

Il graffio di Baffi

RENAULT SOSPESA: MOSLEY SPIEGA.

Davanti ad una ruota fissata male, s'impone un drastico...

GIRO DI VITE!



BAFFI