

L'urlo di Rubinho

GP Europa

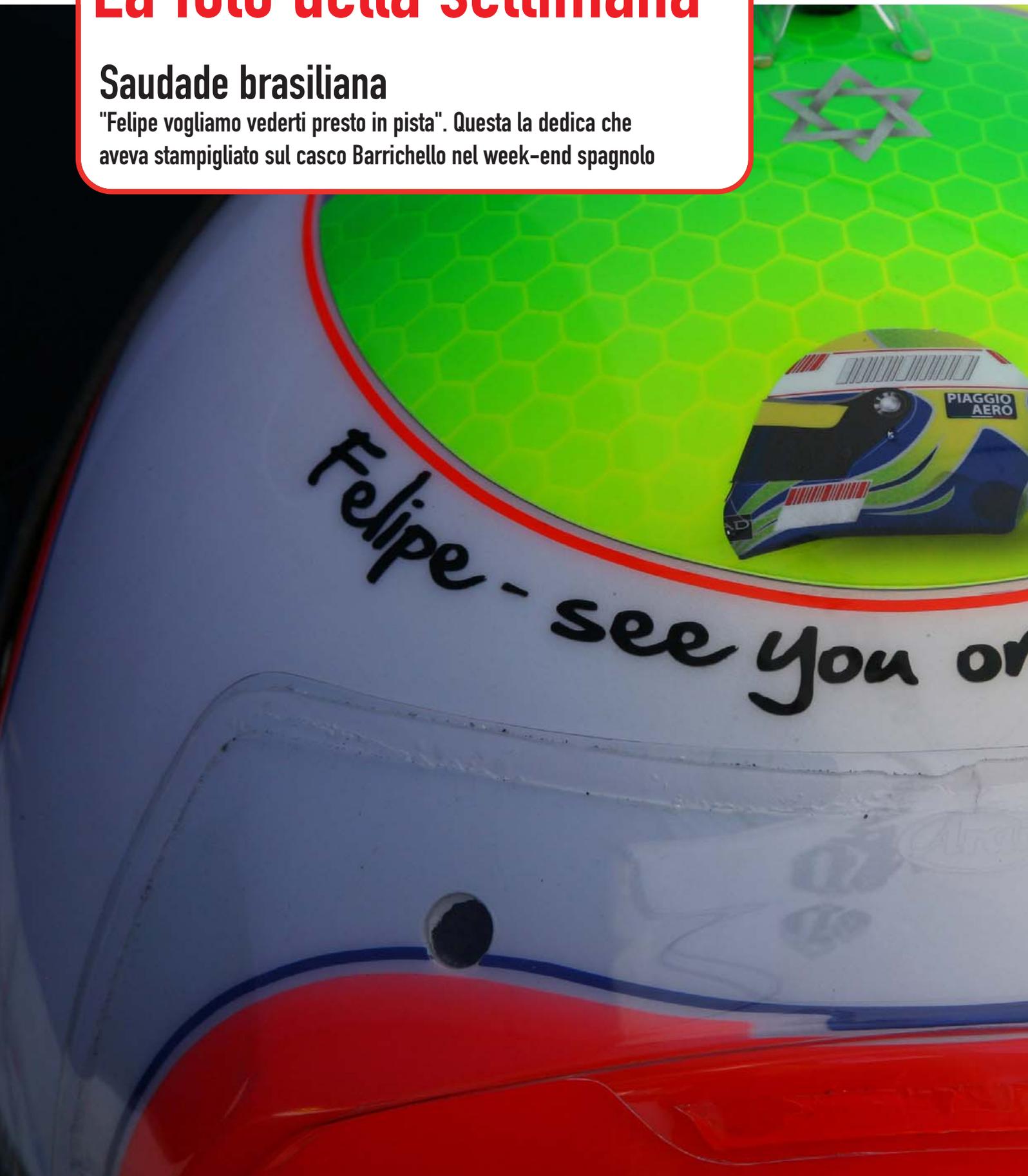
Il pilota della Brawn
si è regalato il successo
che ha potuto dedicare
al connazionale Massa



La foto della settimana

Saudade brasiliana

"Felipe vogliamo vederti presto in pista". Questa la dedica che aveva stampigliato sul casco Barrichello nel week-end spagnolo



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

Italiaracing
MAGAZINE .net

n.1 - 25 agosto 2008
 direttore
 Massimo Costa

Una poltrona per due



MAGAZ

Sole nero

Al termine di un GP da leggenda Hamilton è diventato il più giovane campione del Mondo di Formula 1. Il primo driver di colore a salire meritatamente sul trono dei più grandi

Un anno di





magazine







Le paure di Button

Massimo Costa

Ce l'ha fatta. Rubens Barrichello ha vinto il suo Gran Premio numero 10, il centesimo per quanto riguarda il Brasile nel mondiale F.1, da Emerson Fittipaldi in avanti. Un onore. Barrichello ha disputato una delle sue migliori gare della lunga carriera iniziata nel GP del Sud Africa del 1993: 282 presenze. Certo, ha ottenuto il primo posto per un errore del team McLaren, ma fin dalle prime tornate ha messo grande pressione a un mastino inossidabile come Lewis Hamilton. E quando le parti si sono invertite, con il campione del mondo che giro dopo giro rosicchiava decimi, Barrichello è stato capace di rispondere con tempi notevoli. Una sfida di altissimo livello. Siamo rimasti sorpresi, non c'è che dire, nel ritrovare a Valencia un Barrichello così determinato. Ha annusato l'odore della vittoria e

ci ha dato dentro come un matto. Guidando pulito tra i muri del porto, pregando che la sua Brawn non lo mollasse nei minuti finali della corsa. Poi, quella particolare dedica sul casco rivolta a Felipe Massa è come se gli avesse messo le ali. E' un pilota strano Barrichello. A volte inguardabile, spesso sofferente, difficile, infantile come quando vede complotti da tutte le parti, prima alla Ferrari ora alla Brawn. Ma quando è in giornata, quando è sereno, può inventarsi gare come quella di domenica scorsa. Da Silverstone, a parte la parentesi Budapest dove emotivamente Rubens era sottosopra per avere causato involontariamente l'incidente di Massa (la molla si era staccata dalla sua monoposto), la Brawn è lui. Barrichello è regolarmente riuscito a mettersi dietro Jenson Button.

segue a pag 6 

Button - 72

Barrichello - 54

Webber - 51,5

Vettel - 47

Brawn-Mercedes - 126

Red Bull-Renault - 98,5

Ed ora il capo, Ross Brawn, ha un bel rebus da risolvere sul proprio tavolo. Negli ultimi quattro appuntamenti, Barrichello ha contato 19 punti, Button 11. L'inglese rimane al vertice della classifica generale con 72 lunghezze, ma non sale sul podio da Istanbul, ovvero da quattro corse consecutive. Cosa accade al leader del mondiale? Come mai non riesce più ad azzeccare un assetto perfetto, come gli capitava sempre nei primi appuntamenti dove dominava a mani basse, al contrario di Barrichello che trova spesso e volentieri un set-up ottimale? A Valencia, Button ha ammesso di aver commesso un errore in qualifica, e questo gli fa onore, non è da tutti dirlo apertamente. Al via, dalla quinta posizione, è stato chiuso da Sebastian Vettel, ha perso velocità e in un attimo si è ritrovato ottavo. Da quel momento ha lottato con i denti per chiudere la gara in zona punti e alla fine ha accalappiato un settimo posto, come a Budapest, che non si può certo dire soddisfacente osservando quel che ha combinato il suo compagno di squadra Barrichello. Che si avvicina pericolosamente nella classifica iridata ed è a meno 18. Button è però stato aiutato dalla sorte. I due uomini Red Bull sono finiti fuori dai punti: Vettel ritirato dopo lo sgarbo iniziale per la rottura del motore già sofferta nelle prove libere, Mark Webber nono. La RB5 che pareva invincibile, a Valencia non è esistita, un salto indietro difficile da spiegare, ma che può trovare la sua giustificazione con la poca propensione ai circuiti cittadini, vedi Monte Carlo. A Spa e a Monza, nei lunghi curvoni e rettili, sicuramente la creatura di Adrian Newey tornerà a dettare il ritmo al gruppo. Tornando alla Brawn, l'impressione è che Button, non abituato ad affrontare un anno intero nel ruolo di leader, si stia corrodendo. Nelle ultime gare è parso aver perso la sicurezza, la baldanzosità di chi non aveva nulla da perdere, l'uomo sorpresa che dopo anni di alti e bassi si proponeva come il Leader. Ma questa parola, se non si è abituati a portarne il peso, può divenire un qualcosa di molto complicato. Button deve gestire la propria classifica, ha paura di perdere tutto in fretta ed è divenuto prudente, per quanto possa esserlo un pilota di F.1... Ecco quindi che Barrichello nel vedere il compagno nell'angolo, ha ritrovato la verve. Tra pochi giorni Spa ci dirà molto di più.





Barrichello 10 GP vinti

**Ultimo successo
nel GP della Cina 2004
con la Ferrari**



Pasticcio in

A Silverstone, non mesi fa, ma il 23 giugno, Lewis Hamilton era in nona fila, Heikki Kovalainen in settima. E non era andata meglio negli appuntamenti precedenti. Quello era il trend per il team McLaren-Mercedes. Sabato 23 agosto, due MP4/24 hanno dominato la qualifica conquistando la prima fila: Hamilton

in pole, Kovalainen secondo. Se la vittoria di Budapest del campione del mondo aveva fatto capire che la McLaren aveva saputo ribaltare una situazione che era fortemente compromessa, ma in qualifica ancora non era al top (Hamilton in Ungheria era risultato 4° e Kovalainen 6°), la prestazione nel GP di

Europa ha dell'incredibile. Un passo vettura più corto di 5 millimetri e una serie di accorgimenti e raffinatezze aerodinamiche, anche invisibili, hanno permesso al team di Woking, che mai si arrende, di riprendere le posizioni a loro consone. Hamilton ha guidato come sa fare, meravigliosamente. La



Dopo il caos ai box Lewis Hamilton è riuscito a superare Barrichello, ma solo a gara finita, giusto in tempo per salutare il brasiliano vincitore

inglese

vittoria sarebbe stata ampiamente meritata, ma una terribile incomprensione con il muretto box, qualcuno aveva fatto male i calcoli del consumo benzina, ha causato il corto circuito tra pilota e meccanici. E' accaduto che Hamilton aveva ricevuto la comunicazione di rientrare in pit-lane per il secon-

do rifornimento, ma all'ultimo momento gli è stato detto di rimanere in pista per un altro giro. I meccanici hanno messo via le gomme, ma Hamilton aveva già imboccato la corsia box. E così quando è arrivato nella piazzola, ci si è trovati impreparati perdendo un sacco di tempo e Barrichello lo ha sopravanzato.

Lewis ha poi dato sfoggio delle sue capacità recuperando sul brasiliano, ma ormai era troppo tardi. Sotto tono, dopo la bellissima qualifica, Kovalainen, che ancora una volta in gara non ha graffiato. E questo per lui può divenire un grosso problema per la futura permanenza nel team McLaren.

Badoer sulla graticola

Massimo Costa

Riportando in F.1 un pilota che non gareggiava da dieci anni, e non solo in F.1, la Ferrari ha svelato la propria pochezza in quanto a organizzazione sportiva. Può un team di primo piano come la Ferrari non disporre di un terzo pilota adeguato? No, non può. La prima scelta era stata quella di richiamare un quarantenne, seppure sette volte iridato, rivelatosi acciaccato. La Ferrari paga l'era Jean Todt, dove non interessava prestare attenzione ai giovani, teoria appoggiata dal suo presidente Luca di Montezemolo. Ed ha proseguito su questa errata via preferendo pagare fior di milioni per acquisire campioni già affermati piuttosto che allevarli in casa. Ferrari è praticamente l'unico team a non avere imbastito tale politica. La McLaren ha cresciuto Lewis Hamilton ed ha pronto Pedro De La

Rosa, la Williams si è assicurata Nico Hulkenberg, la BMW ha lanciato Robert Kubica e tiene caldo per ogni evenienza Christian Klien, Toyota, Renault e Red Bull-Toro Rosso hanno un programma Junior ben noto e collaudato, Force India ha Liuzzi che scalpita. Solo la Brawn, ma perché nata ieri, è sguarnita in tal senso, ma la medesima struttura, che prima faceva capo alla Honda, ogni anno metteva in pista due ragazzi, gli ultimi in tal senso Luca Filippi e Mike Conway.

Badoer ha fatto il possibile, ma non è riuscito ad evitare l'ultima fila. L'aver ritrovato gli automatismi della partenza, uno dei momenti più complicati dove conta molto l'istinto, è stato certamente positivo. Badoer era sfilato 14° da 20° grazie al saggio utilizzo del Kers, purtroppo Romain Grosjean non è stato tenero con lui e lo ha spedito in testacoda costringendolo a riparti-

re ultimo. Stupisce leggere su alcuni quotidiani nazionali, non sportivi, l'amarezza e l'ironia nei confronti di Badoer. Forse sarebbe meglio che indirizzassero tali attenzioni nei confronti della politica sportiva errata della Ferrari... Già si parla di sostituti del tester veneto. Il primo nome chiamato in causa è stato quello di Giancarlo Fisichella, comunque legato alla Force India. Ma si sa, i contratti sono fatti per romperli. E' emersa un'altra ipotesi in queste ore: Nelson Piquet. La Ferrari però non aveva preso in considerazione quella che sembrava l'idea più saggia, recuperare Sebastien Bourdais che era sceso da una attuale monoposto di F.1 il giorno prima, perché scarto della Toro Rosso. Potrà mai prendere uno scarto della Renault di Flavio Briatore? Tutto è possibile, intanto vediamo se Badoer verrà schierato a Spa.



Il 25° uomo



Gli amorosi consigli di Michael Scumacher non sono stati sufficienti ad evitare l'ultima fila in griglia a Luca Badoer



E' il 25° pilota italiano a guidare una Ferrari e al tempo stesso il primo veneto. Forse già un piccolo record. Parliamo di Luca Badoer, 38enne di Montebelluna, collaudatore della rossa dal 2000. L'ultimo driver di casa nostra ad essere sceso in pista per il Cavallino fu Nicola Larini. Il toscano sostituì Jean Alesi, vittima di problemi al collo (guarda caso...) nei GP del Pacifico e di San Marino del 1994. In quella tragica Imola, Larini chiuse al 2° posto, dietro alla Benetton di Michael Schumacher. Il più vittorioso in assoluto, è rimasto Alberto Ascari, grazie ai due titoli iridati nel biennio '52-'53 e tredici trionfi, conseguiti dal 1950 al 1953. Sfortunata invece l'avventura in Rosso di Michele Alboreto. Nonostante il maggior numero di gare disputate col Cavallino, 80 GP corsi dal 1984 al 1988, ha conseguito solo tre vittorie. Alboreto sfiorò il titolo nel 1985, quando pareva che l'impresa fosse più che possibile. Complice le ripetute rotture delle turbine del V6 turbo della 156/85 (5 ritiri), il milanese venne battuto da Alain Prost su McLaren. Un primato degno di nota, va anche a Giancarlo Baghetti, vincitore al suo debutto in F.1 con il Cavallino, il 2 luglio 1961 nel GP di Francia a Reims. Un circuito quello francese, in cui purtroppo trovò la morte un altro ferrarista italiano destinato ad una promettente carriera. Si tratta di Luigi Musso, vittima di una drammatica uscita di pista il 6 luglio del 1958, dopo 15 gare disputate ed una vittoria. Purtroppo, a bordo di una rossa, perirono altri nomi illustri del nostro automobilismo: Eugenio Castellotti, Ingazio Giunti e Lorenzo Bandini. Quest'ultimo rappresentò una delle grandi speranze italiane e proprio quando pareva fosse arrivata la stagione della svolta, la sesta a Maranello, il destino interruppe tragicamente il suo 35° GP il 7 maggio del '67 a Monte Carlo. Da non dimenticare Ludovico Scarfiotti, alfiere della Ferrari nelle stagioni '63-'64 e '66-'67. Dei 6 GP corsi, il più importante fu quello vinto a Monza nel 1966, sua unica vittoria nel Circus. Ma pure l'ultima affermazione di un italiano nel GP di casa. Tra i piloti del passato spiccano i nomi di Nino Farina (primo iridato della F.1 nel '50), Piero Taruffi e Gigi Villoresi, i primi due con una vittoria all'attivo. La storia recente ha visto approdare a Maranello, Ivan Capelli, Nicola Larini e Gianni Morbidelli. Il primo, attuale commentatore tecnico della RAI, salì sulla rossa in una delle annate più difficili. Quel mondiale '92 che non portò a termine rimpiazzato da Larini, allora collaudatore, per gli ultimi due round. Morbidelli, venne invece chiamato nel 1991 al posto di Prost, licenziato per aver definito un "camion" la modesta 642. Sorte poco felice anche per Arturo Merzario, fantino del Cavallino negli anni '72-'73. Il popolare "cowboy" di Civenna, esordì con un 6° posto a Brands Hatch, ma la 312B2 non gli regalerò grandi soddisfazioni. Quelle che invece gli arrivarono dalle vetture Sport.

Carlo Baffi

Foto Mazzi



Se non ci fosse lui

Sta tenendo su la baracca. Eppure c'è chi continua a spingere per Fernando Alonso al suo posto. Kimi Raikkonen sta disputando una seconda parte di stagione notevole e dopo il secondo posto di Budapest ha saputo tornare sul podio conquistando la terza piazza. Che non era per nulla un obiettivo facile da raggiungere. Ma Raikkonen, grazie a un'ottima partenza e all'aiuto del Kers, si è subito installato quarto e alla fine col suo passo

arrebbante ha travolto il connazionale Heikki Kovalainen spingendolo giù dal podio e forse anche dalla McLaren. Va tenuto in considerazione che la Ferrari ha di fatto sospeso lo sviluppo della F60 a differenza dei rivali Brawn, Red Bull o McLaren. Tutte le forze tecniche sono concentrate sulla vettura del 2010 (chissà come la chiameranno), e quindi si vive un po' alla giornata. Per questo il podio ottenuto da Raikkonen a Valencia acquisisce

maggior valore. E' quasi oltraggioso nei confronti del finlandese affermare che gli ultimi due podi Kimi li ha raggiunti perché non c'era Felipe Massa. Al contrario, Raikkonen si ritrova senza un compagno altrettanto veloce e di conseguenza certe indicazioni tecniche riguardanti anche l'uso delle gomme diventa più difficile. Kimi ha vissuto un cattivo 2008, ma questa stagione non si può dire che non stia correndo bene.



I podi di Kimi Raikkonen nel 2009

- 3° a Montecarlo
- 2° a Budapest
- 3° a Valencia

Servizi editoriali
per tutte le esigenze

INPAGINA

ON-LINE publishing

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

EDITORIAL services

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

RACING pr service

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

STORIE di sport

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



www.inpagina-bo.com

info@inpagina-bo.it

9





Toyota, prove di ritiro

La Toyota potrebbe ritirarsi dalla F1. Prima dell'avvio del campionato, John Howett e lo stesso Jarno Trulli, nel giorno della presentazione della TF109 erano stati espliciti: per convincere i vertici della Casa giapponese a rimanere nel mondiale servono risultati importanti. Ebbene, siamo alla fine di agosto, ma il piatto piange. La Toyota non lotta per il mondiale, non ha ancora vinto un Gran Premio e i pochi podi ottenuti, oltre che la prima fila occupata ad Al Sakhir, sono stati cancellati dalla brutta figura di Monte Carlo e da questa fase di stagione estiva decisamente insipida. Howett lascia intendere che se si andrà avanti lo si farà con un budget nettamente inferiore a quello attuale. Quasi dando ragione alle parole di qualche mese fa di Max Mosley, additato come un pazzo. Dunque, dopo la dipartita della Honda lo scorso dicembre e l'annuncio della BMW, ecco che la Toyota sta preparando le valigie. Mentre anche la Force India sarebbe sul punto di collassare, trafitta dai debiti. In ogni caso, Toyota pensa ai piloti per il 2010 e il rinnovo con Trulli appare lontano. Il pilota italiano dice che non si tratta di un problema economico, Howett invece spinge su questo tasto: troppo distante l'offerta dalla richiesta. Magari è solo una scusa per cambiare la prima guida, ora che sul

mercato si ritrova libero Robert Kubica e forse quel Kimi Raikkonen che in tanti vogliono in rottura con la Ferrari per lasciare spazio a Fernando Alonso. Rimane il fatto che Glock rimarrebbe mentre cambiando team, in casa McLaren si studiano le prestazioni di Kovalainen. Prima di Valencia, il finlandese è stato avvisato: o si cambia ritmo o arriva Rosberg. Kovalainen ha prontamente reagito in qualifica e solo un piccolo errore all'ultima curva non gli ha permesso di siglare la pole ai danni di Hamilton. Sarebbe stato un bel colpo. Ma in gara, Kovalainen è sparito offrendo la solita scialba prestazione e addirittura non centrando il podio. Una prestazione che non lo aiuterà. Per il resto, cerca casa, oltre a Kubica che guarda anche alla Renault se Alonso va in Ferrari, Heidfeld. Il tedesco non si capisce dove possa finire se non in uno dei tre, o quattro, team nuovi che faranno parte del prossimo campionato. Grosjean dovrebbe rimanere in Renault. C'è la fila alla Brawn, dove Button rimane, ma incerta è la posizione di Barrichello. Dal punto di vista motoristico, va segnalato che la Williams è intenzionata a chiudere il rapporto tecnico con la Toyota con un anno di anticipo sulla scadenza contrattuale. Frank Williams avrebbe già in tasca la possibilità di impiegare per il futuro motori Renault, ma si parla anche di Mercedes.

*Jarno Trulli si coccola
la sua monoposto
nei box di Valencia.
Una delle ultime occasioni?*



Bourdais
sostituito da
Alguersuari
da Budapest

Il trombato

Alfredo Filippone

Come prevedibile, Sébastien Bourdais e Nelson Piquet, i due licenziati in tronco della F.1, hanno distillato l'amaro per la loro sorte, piantando e recriminando nei media in ogni lingua, allietandoci sotto l'ombrello. Con una certa misura e scegliendo i canali giusti il francese, a valanga e sparando all'impazzata il brasiliano. Due vicende simili, ma molto diverse, che ispirano qualche riflessione. Bourdais si dice ferito soprattutto dal modo in cui è stato scaricato. Ha appreso la notizia atterrandolo a Francoforte per il GP di Germania, da suo

padre, che l'aveva letta su internet (magari Italiaracing...). E dice di averne avuto poca conferma da Tost al Nurburgring, ma di non aver avuto modo di parlarne con Dieter Mateschitz, pur presente al Ring, col quale ha potuto comunicare solo via... sms. Tutto il resto è stato regolato tramite avvocati nei giorni successivi. Senza dubbio, non il massimo dell'eleganza, ma succede così anche nel mondo del lavoro. Sempre più spesso, nelle aziende, si viene licenziati in pochi minuti, da un capo del personale, che comunica la notizia e l'ammontare dell'indennità, senza un colloquio col superiore diretto e avendo pochi attimi

per raccogliere le proprie cose e restituire chiavi, codici elettronici e quant'altro. Sul merito, Bourdais ammette di non essere mai riuscito a stabilire un rapporto di piena fiducia con il management e gli ingegneri della Toro Rosso, e di aver dovuto adattarsi a una vettura alla cui concezione e sviluppo non ha mai veramente partecipato. Ciò non si discosta poi tanto da quanto gli rinfaccia il team, cioè una mancanza di leadership. Proprio quanto il francese era riuscito a dimostrare in America, nel team Newman-Haas, vincendo quattro titoli Champ Car di fila. Il che dimostra che i torti vanno condivisi equamente fra Bourdais



**Piquet rimpiazzato
da Grosjean da Valencia**

e il viziato

e la Toro Rosso... E anche questo rispetta qualsiasi realtà professionale, dove si “salta” non solo per scarso rendimento, ma anche per scarsa integrazione, per inadeguatezza al ruolo o per logiche interne estranee alla competenza pura.

Nelsinho Piquet, invece, sbraita a tutto campo, con lunghi comunicati, e sparando col bazooka contro Flavio Briatore e il team, adducendo mille dati per provare la discriminazione subita e la violazione delle tante clausole del contratto. Chissà se questa campagna stampa serva davvero alla sua immagine. Alla fin fine, per tutti noi, la realtà è che, risultati e tempi alla

mano, Piquet jr ha deluso le attese, nonostante nessuno pretendesse che facesse altrettanto bene di Alonso e nonostante fosse chiaro a tutti (ma forse non a lui) che in Renault, al fianco di un bi-campione del mondo, potesse soltanto essere il numero due. Nel caso del brasiliano, il problema, più che di indole professionale, sembra essere di atteggiamento. E qui la colpa è forse più di suo padre. Nelson Sr. è riuscito a dare al figlio un cognome che conta, talento (Jr. non è certo diventato brocco di colpo), un fisico da rotocalco, abilità per comunicare e muoversi nell'ambiente e, secondo molti, anche “qualità” tipicamen-

te brasilire come una certa indolenza e un debole esagerato per le femminucce. Ma non ha potuto trasmettergli la forza di carattere che lui dimostrò di avere alla stessa età. Anche Nelson Sr, figlio di un ministro, è cresciuto nella bambagia, ma quando capì che la sua voglia di diventare pilota si scontrava frontalmente con la volontà del padre, se ne andò di casa, si nascose (agonisticamente) dietro il cognome materno e con quattro soldi partì per l'Europa per iniziare una dura gavetta. Nelsinho, invece, è stato consigliato, sostenuto e raccomandato, e in F.1 c'è arrivato che aveva già il jet privato.

I padri, quando tentano di risparmiare ai figli le stesse fatiche che hanno dovuto affrontare da giovani, quasi sempre sbagliano. E anche questo lo si vede spesso nella vita di tutti i giorni...

Kubica torna a punti

Via

Hamilton parte bene seguito da Kovalainen (entrambi gomme morbide) e Barrichello (pneumatici duri). Button (gomme dure) perde due posizioni, Glock "taglia" il musetto di Buemi e anche Grosjean perde pezzi dopo avere urtato Badoer, finito in testacoda. Tutti e tre rientrano ai box per una rapida sostituzione di gomme e musetti. Button ingaggia un duello con Alonso per il 7° posto, ma lo spagnolo ha la meglio.

2° giro

Hamilton ha 1"8 su Kovalainen, 3"4 su Barrichello, poi Raikkonen (che ha guadagnato due posizioni al via), Vettel, Rosberg, Alonso, Button, Webber, Heidfeld, Kubica, Sutil, Fisichella, Nakajima, Trulli, Alguersuari, Badoer, Grosjean, Glock e Buemi.

4° giro

Kubica supera Heidfeld, poi attaccato senza successo da Sutil. Una tornata dopo, è Button a subire un sorpasso da Webber, che lo estromette dalla zona punti. Errore di Grosjean alla curva 20, ma prosegue in 18esima posizione.

10° giro

Hamilton ha portato a 5"7 il vantaggio su Kovalainen seguito da Barrichello, Raikkonen, Vettel, Rosberg, Alonso, Webber, Button, Kubica.

16° giro

Hamilton, Vettel e Kubica aprono la serie dei pit-stop. L'inglese rientra dietro ad Alonso. La tornata seguente si ferma Kovalainen mentre Vettel deve rientrare in pit-lane per un problema nel rabbocco precedente.

20° giro

Barrichello va al rifornimento e continua con le gomme dure, quando torna in pista è davanti a Kovalainen e non lontano da Hamilton.

22° giro

Il campione del mondo ha 3"4 sul brasiliano e 8" sul compagno di squadra. Raikkonen è 4°, dietro di lui Rosberg, Alonso, Webber poi Fisichella che ancora non ha fatto la sosta.

23° giro

Vettel (15°) si deve fermare con il motore rotto.

37° giro

Hamilton va al secondo pit-stop ma il team non è pronto e

il pilota McLaren perde attimi preziosi. Hamilton non trova pista libera avendo Rosberg davanti. Nakajima (13°) dechappa il pneumatico posteriore sinistro e procede lentamente sul cerchione.

40° giro

Il brasiliano della Brawn fa il pit e quando torna in pista è nettamente davanti ad Hamilton che ha le gomme dure. Buemi si gira per un problema ai freni. Barrichello spinge forte ed è sempre più rapido di tre decimi rispetto a Hamilton.

45° giro

Barrichello, Hamilton, Raikkonen, Kovalainen, Rosberg, Alonso, Button, Kubica, Webber, Sutil. Per quanto riguarda la lotta per l'iride, Button, così finendo la gara, recupera 2 punti, nessuno Webber, nono, e Vettel, ritirato.



A destra, lo scatto delle due McLaren alla partenza. Sotto, Robert Kubica finalmente a punti con la deludente BMW





Foto
Mazzi



L'ordine di arrivo, domenica 23 agosto 2009

- 1 - Rubens Barrichello (Brawn BGP001-Mercedes)
57 giri 1.35'51"289
- 2 - Lewis Hamilton (McLaren MP4/24-Mercedes) - 2"358
- 3 - Kimi Raikkonen (Ferrari F60) - 15"994
- 4 - Heikki Kovalainen (McLaren MP4/24-Mercedes) - 20"032
- 5 - Nico Rosberg (Williams FW31-Toyota) - 20"870
- 6 - Fernando Alonso (Renault R29) - 27"744
- 7 - Jenson Button (Brawn BGP001-Mercedes) - 34"913
- 8 - Robert Kubica (BMW F1.09) - 36"667
- 9 - Mark Webber (Red Bull RB5-Renault) - 44"910
- 10 - Adrian Sutil (Force India VJM02-Mercedes) - 47"935
- 11 - Nick Heidfeld (BMW F1.09) - 48"822
- 12 - Giancarlo Fisichella (Force India VJM02-Mercedes) - 1'03"614
- 13 - Jarno Trulli (Toyota TF109) - 1'04"527
- 14 - Timo Glock (Toyota TF109) - 1'26"519
- 15 - Romain Grosjean (Renault R29) - 1'31"774
- 16 - Jaime Alguersuari (Toro Rosso STR4-Ferrari) - 1 giro
- 17 - Luca Badoer (Ferrari F60) - 1 giro
- 18 - Kazuki Nakajima (Williams FW31-Toyota) - 3 giri

Giro più veloce: Timo Glock 1'38"683

Ritirati

42° giro - Sebastien Buemi
24° giro - Sebastian Vettel

Il campionato piloti

1.Button 72; 2.Barrichello 54; 3.Webber 51,5; 4.Vettel 47; 5.Rosberg 29,5; 6.Hamilton 27; 7.Raikkonen 24; 8.Trulli 22,5; 9.Massa 22; 10.Glock, Alonso 16; 12.Kovalainen 14; 13.Heidfeld 6; 14.Buemi, Kubica 3; 16.Bourdais 2.

Il campionato team

1.Brawn-Mercedes 126; 2.Red Bull-Renault 98,5; 3.Ferrari 45; 4.McLaren-Mercedes 39; 5.Toyota 38,5; 6.Williams-Toyota 29,5; 7.Renault 15; 8.BMW 8; 9.Toro Rosso-Ferrari 5.

Lewis Hamilton

Spettacolare in qualifica e in gara. Lui non ha sbagliato proprio nulla ed ha guidato da campione del mondo zittendo il pubblico spagnolo che continua a fischiarlo. Non molla mai.

10
e lode

Rubens Barrichello

Una gara magnifica, come poche volte il brasiliano ci ha regalato. Se fosse stato più continuo e sereno nel suo lunghissimo percorso in F.1, la storia di Barrichello sarebbe stata un'altra.

10

Kimi Raikkonen

Il Kers lo fa divertire da matti, parte sempre come una molla incontrollata, ma poi sa gestire benissimo la sua F60. Di sicuro questi due podi consecutivi daranno fastidio a molti a Maranello.

8

Nico Rosberg

Rimane il sospetto che poteva fare molto molto di più. Sabato era baldanzoso Rosberg, certissimo di poter arrivare davanti a Raikkonen. Non ci è riuscito ed è arrivato solo quinto. Le corse di Nico sono sempre il classico bicchiere mezzo vuoto.

7

Robert Kubica

Non deve essere simpatico correre con una macchina scafandro sapendo che a fine anno sarai a piedi. Il polacco non si arrende, anzi, deve mostrare tutte le sue qualità per strappare il miglior sedile per il 2010. E quindi, ecco che si inventa una super qualifica e un ottavo posto in gara che equivale a 1 punto.

7

Sebastian Vettel

Valencia non si confà alla Red Bull, ma il tedesco si impegna allo spasimo per sopperire alle carenze della sua RB5. Si inventa un 4° posto in qualifica, ma il motore lo pianta in asso dopo pochi giri di gara.

7

Adrian Sutil

Arrembante in qualifica, arriva alle soglie del Q3. In gara strappa la decima piazza correndo bene. La Force India è uscita dal pantano, la zona punti non è ancora vicina, ma con un po' di fortuna nei prossimi appuntamenti...

7

Giancarlo Fisichella

Qualifica deludente, ma solita gara consistente. Fisichella ha recuperato diverse posizioni, per lui l'opzione era un solo pit-stop. Macchina difficile da guidare col pieno, ma ha saputo portarla in giro con agilità finendo 12°.

6,5

Fernando Alonso

Ormai hanno dipinto Alonso come una sorta di superman invincibile e quindi se la Renault arriva sesta ci si affretta a dire che di più non si poteva ottenere. Sarà anche così, ma noi abbiamo sempre l'impressione che Alonso non corra al cento per cento sapendo di non avere un mezzo vincente. Se è vuoto di benzina può anche fare la pole come a Budapest, poi però...

6,5

Heikki Kovalainen

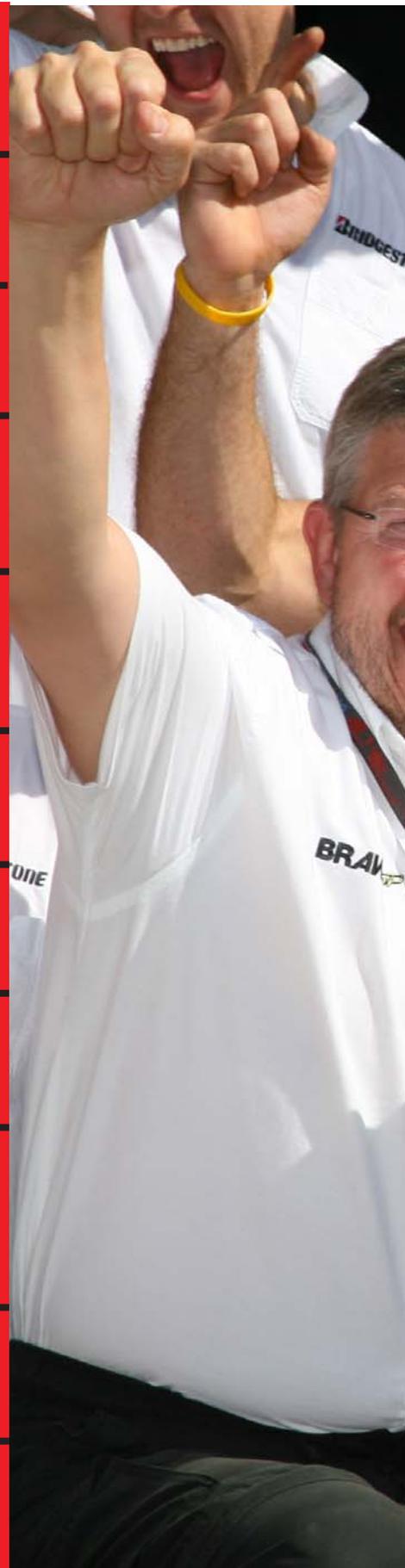
E' passato da una qualifica straordinaria a una gara anonima, come spesso gli capita. Difficile decifrare Kovalainen, che sparisce nel corso dei Gran Premi. E addirittura, pur avendo la miglior vettura del weekend, ha perso il podio.

6

Jenson Button

Viene chiuso da Vettel al via, ma la realtà è che non doveva ritrovarsi in terza fila ed ha pagato caro l'errore in qualifica. Precipitato anche nono, fa il possibile per arrivare in zona punti e ci riesce. Ma sembrava il Barrichello di inizio stagione.

6



IL PAGELLONE



Ross Brawn e Rubens Barrichello sfogano tutta la loro gioia

Jaime Alguersuari

IDue weekend, pochissime sbavature, ancora una gara lineare. Il più giovane pilota della storia mai approdato in F.1 ha disputato una prova intelligente, girando come un martello (cronometro alla mano). Per la seconda volta fa meglio in gara del compagno Sebastien Buemi. A Spa però, vogliamo vedere qualche cosa in più.

6

Sebastien Buemi

Veloce in qualifica, in gara taglia la prima curva e finisce per ritrovarsi in una posizione scomoda e investito da Glock. La sua corsa finisce lì anche se riprende ultimissimo.

6

Jarno Trulli

Male in qualifica, si divincola nelle retrovie con una Toyota antipatica, incapace di andare sui cittadini, come accaduto a Monte Carlo. Dove dissero che avevano capito il perché nulla era funzionato. Si è visto...

6

Timo Glock

Meglio di Trulli in qualifica, ma in gara gli è finito dietro. Anche lui, travolto dall'altalenante Toyota.

6

Mark Webber

Non si fa in tempo a dire che Webber è l'anti Button che subito ci smentisce con un weekend anonimissimo. Le ferie non gli hanno fatto bene.

5

Nick Heidfeld

Vive la stessa situazione di Kubica, ma al contrario, si da poco da fare.

5

Luca Badoer

Coraggioso, fa quel che può ritrovandosi lontano dal clima agonistico da 10 anni. E' già tanto che non ha beccato qualche secondo in più. In gara, l'istinto del pilota è emerso nella fase di partenza quando grazie anche al Kers ha recuperato da 20° a 14°. Bravo quindi nella mischia, ma Grosjean ha rovinato tutto facendolo girare. Poi, Badoer ha commesso altri due errori. Lui dice che a Spa andrà molto meglio, ma noi non ne siamo così sicuri.

5

Romain Grosjean

Il suo è stato un debutto in F.1 eccellente. Grosjean ha saputo gestire pressione e gomme, ma ha commesso tanti errori. Nelle libere, in qualifica, in gara, rovinando anche la corsa di altri, vedi Badoer. Insomma, l'impressione è che ha voluto strafare e non ne ha ricavato granché. Sta a Briatore gestirlo, ma a sentire Piquet la cosa è impossibile perché dei piloti poco gli importa.

5

Kazuki Nakajima

Come diceva l'uomo Ferrari Baldisserrì... mah, boh, però...

5

Commissari FIA

Il regolamento è giusto applicarlo, ma santo cielo. Come si fa a penalizzare un pilota che pesta, e non oltre passa, la linea bianca in uscita dalla corsia box. Bisogna essere sadici e anche poco psicologi. A incappare in queste sbavature da nulla, Badoer in F.1 e Coletti in GP2. Poi, i signori commissari, hanno lasciato correre cose vergognose nella seconda gara della GP2 e non penalizzato Grosjean in F.1 che ha tamponato Badoer. Come la mettiamo? E' più grave sbattere fuori un altro pilota o pestare innocentemente una linea bianca?

2



Lewis Hamilton con Nicole Scherzinger



IL PAGELLONE

Foto
Studio Mazzi



Badoer e Schumi a colloquio



Webber davanti a Fisichella e Button

I rivali



di Rossi? Distrutti

Antonio Caruccio

Valentino Rossi ha vinto la quinta gara della stagione e Jorge Lorenzo è caduto per la terza volta in corsa, la seconda consecutiva dopo Donington. Il tavulliese ipotizza il mondiale con 50 punti di vantaggio e Lorenzo è ormai spacciato. Si potrebbe sintetizzare così la gara di Brno della Moto GP di Ferragosto, l'undicesima della stagione con il campione del mondo in carica pronto a bissare il successo e l'ennesimo avversario distrutto. Ma la situazione è un po' più complessa. Onore al merito per Rossi che è senza dubbio il miglior pilota che il Motomondiale abbia mai avuto negli ultimi decenni come dimostrano le sue 102 vittorie e il 160° podio, primato assoluto conquistato ai danni di Giacomo Agostini, oltre agli otto titoli mondiali già in cassaforte. Ma i suoi avversari non sono psicologicamente distrutti, come successo sino ad ora solo a Sete Gibernau. Casey Stoner paga una condizione fisica precaria ed una preparazione atletica evidentemente non ottimale perché dopo gli appuntamenti di Assen e Laguna Seca si è letteralmente consumato. Il suo fisico è stato sottoposto ad uno sforzo immane e l'australiano non si è curato a dovere riportando un vero e proprio sfinimento che lo ha costretto a saltare tre gare.

Jorge Lorenzo non patisce l'importante presenza di Rossi nel suo box, ma sta cercando il proprio limite e spesso eccede superandolo. È successo a Jerez quando perse un podio che gli avrebbe permesso di mantenere il contatto con Rossi; è caduto nel giro di schieramento al Mugello col bagnato per cercare il limite della pista. È stato disarcionato

due volte in qualifica a Laguna Seca e nella stessa gara è arrivato lungo all'ultima curva infilando il compagno italiano. Poi lo sbaglio di Donington dove ha frenato sulla riga bianca con pista umida e l'ultima debacle di Brno dove in un'improbabile traiettoria esterna ha aperto il gas troppo presto ed è stato scaraventato in ghiaia. I mitomani danno per spacciato Lorenzo, completamente "bollito" per la forza mentale con cui Rossi lo ha distrutto. Così non è. Jorge è cresciuto avendo molti problemi emotivi e familiari dove una costante incomprendimento da parte della figura paterna lo ha portato a rafforzare in tenerissima età il suo carattere. Poi l'ingresso nel motorsport, un mondo in cui bisogna avere carattere per emergere, e lui è emerso. Ha impressionato tutti in 125 dove forse un po' troppo spavaldo arrivava nel paddock certo di poter fare carriera, e l'ha fatta. Ha letteralmente tagliato le gambe alla concorrenza in 250 e in soli due anni di Moto GP ha strabillato tutti. All'esordio subito la pole, poi la vittoria alla terza gara, ma un incidente in Cina ha pregiudicato il 2008. Quest'anno è partito carico, sicuro di avere la moto migliore e di poter lottare per il titolo. Solo che il titolo se lo deve giocare con Rossi, il quale lo costringe ad andare sempre al limite. Spesso Lorenzo lo supera, ma presto imparerà a domarsi, e allora arriveranno i guai anche per Valentino Rossi... E la Honda? Sul podio c'è quella del sempre costante Dani Pedrosa, con un ritardo in gara di 15 secondi, situazione che ha indotto Lorenzo a non lasciarsi tentare dalla proposta di 10 milioni di euro per salire su una RC212V e restare in Yamaha. Pedrosa è tornato ad essere il pilota che può giocarsi il

successo, lo dimostra la sua presenza sul podio in tre delle ultime quattro gare, con la vittoria di Laguna Seca che compensa in parte il nono posto di Donington ottenuto in condizioni atmosferiche a dir poco ambigue. Pedrosa a Brno raggiunge quota 2033 punti ottenuti in carriera nel motomondiale, divenendo il primo spagnolo superando Alex Criville, eroe iberico degli anni '90. Podio triste per Toni Elias. Lo spagnolo, che nel 2008 raggiunge in Repubblica Ceca la piazza d'onore, è conscio che questo risultato non sarà in grado di regalargli un sedile per l'anno prossimo. Amareggiato per la scelta di Gresini di non riconfermarlo a favore di Marco Melandri e Marco Simoncelli, ora guarda ad un futuro in Superbike dove potrebbe trovare nuova linfa. Loris Capirossi ottiene il quinto posto in scia ad Andrea Dovizioso, fresco vincitore di Donington, raggiungendo per la 150° volta nella sua interminabile carriera la zona punti, portandosi al secondo posto di questa singolare graduatoria affiancando Carlos Checa. Leader incontrastato resta ancora Alex Barros con ben 195 gare in zona punti. Debutto Ducati senza Stoner, come da pronostico. Il sesto posto di Nicky Hayden per la casa di Borgo Panigale significa anche una corsa in secondo piano, con Mika Kallio che al penultimo giro stende sé stesso e Marco Melandri all'ultima curva. Ritiro anche per Michel Fabrizio, sostituto del finlandese nel team Pramac fermo ai box dopo solo sei tornate per un problema alla spalla destra. L'italiano ora lascerà il posto ad un altro centauro visto che la sua attenzione è dedicata alla Superbike, dove ha ancora qualche chance di rubare il titolo a Ben Spies.

Kopeccky da a

Guido Rancati

ZLIN – Voi suonate le vostre trombe. L'urlo della sirena di una moto della polizia locale annuncia che la Fabia con il numero 10 sulle porte è ormai a un passo dalla pedana e gli appassionati cechi danno inizio al concerto. La piazza è grande, quasi sterminata. Il migliaio di ragazzi e ragazze che stazionano oltre le barriere ne occupano solo una parte. Ma il suono delle loro trombe si diffonde anche nelle vie vicine. E' assordante, coinvolgente. L'unico che pare non sentirle è Jan Kopeccky. Ha gli occhi lucidi, il ragazzone boemo. Ringrazia quelli che con un taccuino o un microfono gli vanno intorno per dirgli ancora una volta che è stato bravo, racconta che le ultime prove speciali gli sono parse interminabili.

Il dominatore del fine settimana all'est ha una parola per tutti. Ma pare in trance. E forse lo è. Ha vinto fra la sua gente, ha scritto il suo nome sull'albo d'oro di una gara tosta. Ha fatto alla stragrande quello che aveva in mente di fare alla vigilia, quando informava che lui e la squadra s'erano preparati al meglio. Quando ammetteva di avere molte possibilità di mettere tutti in riga. Non ha sbagliato niente. Ha retto alla pressione sempre più forte che s'è trovato sulle spalle. Ha firmato sette dei quindici tratti cronometrati in programma. Ha chiuso con un minuto e poco più su Kris Meeke. Roba da grandi, insomma.

A rendergli merito, anche i suoi avversari. Soprattutto i suoi avversari. Il nordirlandese con la Peugeot che dopo le ricognizioni non aveva nascosto di voler puntare in alto, molto in alto, fa sapere di considerare un onore essere stato battuto dal talentuoso enfant du pays. E' sincero, come sempre. Come Juho Hanninen, medaglia di bronzo, che confessa di aver raccolto anche più di quanto pensava al via. E chiarisce di non essersi illuso neppure per un attimo di poter rendere la vita difficile al compagno di squadra. Non su que-

ste strade veloci e ondulate.

MUSICA. S'ode a destra uno squillo di tromba, a sinistra risponde uno squillo. Il concerto va avanti ad oltranza. Kopeccky saluta dall'attico del podio, ma fatica a scaricare la tensione accumulata negli ultimi giorni. "E' la mia prima vittoria importante ed è bellissimo festeggiarla qui", osserva senza riuscire a mascherare la commozione del momento. Intanto raccoglie altre strette di mano e altre pacche sulle spalle. Ai complimenti dei due che lo scortano sul podio si aggiungono quelli di Roman Kresta e di Martin Prokop. Poi quelli di tutti gli altri che hanno tenuto botta fino alla fine. Che si sono battuti, ma non ce l'hanno fatta a tenere il suo passo.

APPLAUSI. A rendergli onore, anche Giandomenico Basso. Il veneto dell'Abarth ha provato e riprovato a stargli almeno in scia. E c'è pure riuscito, per un po'. Fino al momento in cui, sotto l'acqua, s'è fatto sorprendere da un cambio d'aderenza. "La mia gara – commenta – è finita in quel momento e non è finita bene. Pur se sono ripartito per macinare chilometri, per fare qualche esperimento e anche per prendere qualche punto in chiave europea". Ha commesso un errore, il Giando. Ha perso (forse) l'ultima occasione di saltare sul treno che porta al successo nell'Intercontinental Rally Challenge e ha riconsegnato a Michael Solowow il primo posto nella classifica della serie continentale. Ma non ha granché da rimproverarsi: fatti non foste a viver come bruti...

DELUSIONE. Ancora fuori dai punti, Luca Rossetti cerca di far buon viso a cattivo gioco. "Per carattere – dice – preferisco sempre vedere il bicchiere mezzo pieno piuttosto che mezzo vuoto e allora penso che se la sfortuna non ci avesse preso di mira, Giandomenico adesso sarebbe il più autorevole candidato alla vittoria nell'Irc e io avrei portato qualche punto alla squadra. Anche se questa, per me, non sarà certo una gara da ricordare con piacere..."



applausi



L'ordine di arrivo, domenica 23 agosto 2009

1. Kopecky-Stary (Skoda Fabia S2000) in 2.24'21"1
2. Meeke-Nagle (Peugeot 207 S2000) a 1'00"4
3. Hanninen-Markkula (Skoda Fabia S2000) a 2'00"8
4. Kresta-Gross (Peugeot 207 S2000) a 2'10"8
5. Prokop-Tomanek (Peugeot 207 S2000) a 2'39"6
6. Valousek-Hruza (Skoda Fabia S2000) a 4'50"4
7. Toth-Tagai (Peugeot 207 S2000) a 5'19"7
8. Pech-Uhel (Mitsubishi Lancer) a 5'23"2
9. Solowow-Baran (Peugeot 207 S2000) a 5'53"2
10. Rossetti-Chiarocossi (Abarth Grande Punto S2000) a 7'03"7

Classifica Piloti

1. Kris Meeke - 42 punti
2. Jan Kopecky - 39
3. Giandomenico Basso - 27
4. Freddy Loix - 27
5. Juho Hanninen 20
6. Nicolas Vouilloz 19

Classifica Costruttori

1. Peugeot - 95 punti
2. Skoda - 59
3. Ralliart Mitsubishi - 42
4. Abarth - 34
5. Proton - 5
6. Honda - 1



Kris Meeke 42, Jan Kopecky 39. I giochi non sono ancora fatti, nella serie parallela, non alla vigilia di due appuntamenti, Principe delle Asturie e Sanremo, nei quali è ragionevole aspettarsi che il nordirlandese con la 207 della Kronos (sopra) giochi in difesa. Non se oltre a Freddy Loix, Nicolas Vouilloz, Giandomenico Basso, Luca Rossetti, Umberto Scandola, Piero Longhi e Paolo Andreucci dovrà vedersela pure con il ceco emergente. Come è possibile e pure probabile, ma non ancora certo. "Non andremo in Spagna e neppure in Scozia", annunciano i grandi capi della Skoda Motorsport. Kopecky (a sinistra festeggiato sul podio) conferma: "La squadra - ribadisce - non sarà al via del prossimo appuntamento dell'Intercontinental Rally Challenge". Non aggiunge altro, però. Sta bene attento a non dire che lui non sarà al via della manche iberica. Dove potrebbe avere una Fabia uguale a quella con la quale ha vinto a casa sua, solo con una livrea diversa. Senza il bollino dell'ufficialità

5 domande a
Simon Jean-Joseph

“La Citroen DS3 S2000 non arriverà”

Un anno e poco più fa, era ancora un pilota in attività. Non giovanissimo, ma neppure abbastanza vecchio da pensare seriamente di mettere casco e tuta in baule. Poi uno sciocco incidente in barca a vela ha compromesso le funzioni del suo occhio sinistro. Era il 6 agosto del 2008. Pochi mesi dopo, il verdetto senza appello: non ci avrebbe più visto come prima. Il 12 novembre la chiamata di Olivier Quesnel e l'offerta di diventare responsabile della competizione-clienti della Citroen. Da cosa nasce cosa e dallo scorso 27 luglio, il martinicano svolge lo stesso incarico anche per la Peugeot.

- Ti mancano le corse?

“Certo che mi mancano. E' normale, dopo quindici annate passate a gareggiare e dopo aver pilotato anche per belle e grandi squadre. Ma con gli impegni attuali ho comunque una vita molto piena: di cose da fare ne ho tante e ovviamente voglio provare a farle nel miglior modo possibile”.

- Che effetto fa vestire contemporaneamente due divise?

“Direi buono. Il lavoro, è chiaro, non manca, ma non è neppure difficile indossarle se si dispone di una buona squadra di uomini. E io, da sempre, cerco l'appoggio degli uomini con i quali opero”.

- Gestire due marchi in concorrenza crea tanti problemi?

“Ma no. Ma no. In fondo la faccenda è semplice: il gruppo Psa comprende Peugeot e Citroen e ciascuna delle due marche ha una rete di vendita autonoma e in concorrenza fra loro ogni giorno sul mercato. Lo stesso succede per i due reparti sportivi e sta solo a noi sfornare prodotti adeguati alla nostra clientela, a quella della Citroen e a quella della Peugeot”.

- Si può parlare di sinergie?

“Certo, si può e si deve. Non è un mistero che la DS3 avrà la stessa base della 207 e questo ci permetterà di mettere a disposizione dei nostri clienti un prodotto di qualità a un prezzo ragionevole. A vantaggio di chi ci darà fiducia e acquisterà le nostre auto per correre”.

- Possibile una sfida fra le due “cugine” nell'Intercontinental Rally Challenge?

“Per quel che riguarda il settore di mia competenza, no. Potrebbe anche capitare che la Citroen decida di disputare il prossimo Montecarlo con una DS3 Super2000, ma se succederà, sarà solo un'operazione di marketing e non avrà seguito: no, non ci sarà una Citroen Super2000 sul mercato. Ci sarà invece, a partire dalla prossima estate, una DS3 R3 e sarà una vettura altamente tecnologica e quindi assai competitiva. Grazie, appunto, alle sinergie”.



Evgeny Novikov



Roman Kresta



Le pagelle di Rancati

9,5

Jan KOPECKY

Solido. Di pressione addosso, al via, ne ha quanta basterebbe a far tremare le gambe a molti. Lui invece la regge bene, non sbaglia e sbaraglia la concorrenza.

8,5

Kris MEEKE

Riflessivo. Parte con addosso i postumi di un'influenza e già non è il massimo. Fora nella prova-aperitivo e neppure questo l'aiuta, ma resiste alla tentazione di strafare e malgrado un paio di distrazioni risale fino al secondo gradino del podio. Ipotecando il campionato.

7,5

Giandomenico BASSO

Combattivo. Dura, la vita per chi deve combattere una battaglia (quasi) senza speranze. Ma Giando ha lo spirito di quelli della vecchia guardia e si batte. Dai e dai, paga caro un errore veniale in un punto dove l'asfalto diventa sapone. Da appalusi comunque.

7,5

Juho HANNINEN

Altalenante. Cose buone e cose meno buone, come è normale per uno che l'asfalto lo toglierebbe anche dalle autostrade. Comunque tiene botta fino alla fine e trova pure il modo di ritagliarsi un posticino sul podio

7

Evgeny NOVIKOV

Tradito. Qualcosa lo tradisce all'inizio della boucle finale, quando ancora poteva (ragionevolmente) sperare di chiudere al sesto posto. Insomma, il debutto del ragazzino russo con la Fabia è buono. Come l'intesa con Stéphane Prevot.

7

Roman KRESTA

Attento. Da qualche tempo s'è messo in proprio e allora evita di lanciarsi all'attacco con il coltello fra i denti. Morale: non è mai in prima linea, ma non fa danni e alla fine raccatta un piazzamento niente male.

7

Nicolas VOUILLOZ

Infiammabile. Dopo tre prove più che oneste, il francese decide che è il momento di attaccare. E' infiammato e lo farebbe, se non si rompesse un supporto motore e, subito dopo, la sua 207 non andasse a fuoco.

6,5

Martin PROKOP

Calmò. Se mai l'aveva, l'idea di spaccare il mondo gli passa subito. Non fa sfraceli il fresco vincitore del Mondiale Junior, ma sfrutta decentemente l'occasione di maneggiare una 207 offertagli dalla BFGoodrich.

6,5

Michael SOLOWOW

Tattico. Appartiene alla categoria dei gentleman-driver, il maturo polacco. Lo sa e saggiamente evita di fare a botte con i professionisti. Portandosi comunque a casa un bel gruzzolo di euro-punti.

6

Andreas MIKKELSEN

Paziente. Le strade catramate non sono il suo forte e affrontare quelle ceche con la Corsa Super2000 in salsa inglese non è esattamente un piacere. Il ragazzo scandinavo fa quel che può e almeno macina chilometri.

5,5

Freddy LOIX

Fragile. Per un (bel) po' il fiammingo è ampiamente sufficiente. Rovina tutto all'alba della domenica. Forse solo perché sbagliare è un attimo, ma il dubbio è che a spingerlo all'errore sia stata la pressione messaggi da Meeke...

5,5

Corrado FONTANA

Depresso. Una botterella alla terza prova mette fine al suo duello in chiave europea con Solowow. E lo deprime: quando rientra, il giorno dopo, è fin troppo rassegnato.

5

Marco CAVIGIOLI

Hollywoodiano. Nove (almeno) per la cura con la quale sceglie le ragazze-immagine della sua squadra. Un po' meno per il risultato ottenuto alla fine di un week-end sofferto assai. Ma non si può avere tutto.

5

Luca ROSSETTI

Incerto. Io vorrei, non vorrei, ma se vuoi... Parte con il dichiarato proposito di dare una mano alla squadra e magari con l'idea di dare una rinfrescata al di là delle Alpi al suo blasone. Non fa né questo e né quello. E a tre passi dalla fine taglia una gomma

n.g.

Brian BOUFFIER

Misurato. Per la compostezza con la quale prende atto che il motore della sua malese rende l'anima mentre si avvia alla partenza, sarebbe da dieci. Ma forse quella del francese è solo rassegnazione.

n.g.

Guy WILKS

Pugnolato. La sua gara dura un po' più di quella del suo compagno di squadra. Ma solo un po' e difatti finisce all'alba di sabato, nel mini-trasferimento verso il parco assistenza. Colpa di un software pensato male.







Franchitti senza respiro

*Dopo la pole, la vittoria.
Dario Franchitti
ora è a -4 da Ryan
Briscoe in campionato*



Marco Cortesi

Domina Dario Franchitti a Sonoma, nel quartultimo round dell'IndyCar Series 2009. Il pilota scozzese, partito dalla pole position, ha condotto la corsa dall'inizio alla fine, difendendo per 75 giri da Ryan Briscoe. Anche nel finale, caratterizzato da un rush di quattro tornate, Franchitti ha mostrato i muscoli con un'ottima ripartenza, mentre da sottolineare è anche il tempismo tattico mostrato nel corso dell'ultima serie di soste. Con un intelligente uso del push-to-pass e due velocissimi giri pre-rientro, il pilota del team Ganassi ha costruito un margine di diversi secondi, in grado di mettere una pietra decisiva sul successo. In seconda piazza, staccato di poco più di due decimi di secondo, l'australiano di casa Penske le ha provate tutte, riuscendo comunque a conquistare la leadership in campionato grazie alla contemporanea disastrosa giornata di Dixon. Il campione in carica, costretto a partire a centro gruppo a causa di problemi di assetto, si è trovato coinvolto in un contatto multiplo occorso al primo giro. Graham Rahal ha urtato Marco Andretti, nella confusione del gruppo Dixon ha colpito Tony Kanaan, coinvolgendo anche Ernesto Viso, Danica Patrick e altre monoposto tra i quali Franck Montagny. Mentre Viso è stato costretto al ritiro, e la Patrick ad accumulare un giro di distacco per le riparazioni, Rahal ha messo fine alla propria gara staccando un semiasse ripartendo dai box. Dixon, così come il collega brasiliano, ha poi iniziato un lento recupero arrivando alle porte della top-10, prima di essere spedito in testacoda da Andretti all'ultima curva. Un contatto ha coinvolto anche lo stesso Kanaan, toccatosi alla chicane con Castroneves. Ad avere la peggio è stato quest'ultimo, andato ad innescare la caution finale con un testacoda causato dalla rottura della sospensione anteriore destra. In terza posizione ha approfittato dei guai altrui Mike Conway, fantastico nel finale con tre sorpassi ai danni di Servia, Moraes e Mutoh. Per lui, così come per Moraes, è arrivato il miglior finale in carriera. Ottavo ha chiuso Justin Wilson, autore di una gara tutta all'attacco grazie ai tre treni di gomme morbide risparmiati in qualifica, mentre nono si è piazzato Kanaan. In campionato, Franchitti tallona Briscoe grazie ai bonus per pole e giri passati in testa, mentre Dixon precipita a -20. Dalla sua avrà tre circuiti ovali potenzialmente favorevoli a Chicagoland, Motegi e Homestead.



Scott Dixon è stato coinvolto in due contatti che l'hanno costretto a chiudere tredicesimo



Impegnato con il team nell'American Le Mans Series 2008, Franck Montagny, sopra, ha debuttato per l'Andretti-Green Racing. Si è riscattato con un bel terzo posto Mike Conway, a sinistra. Riuscito nel finale ad agganciare il podio grazie a tre bei sorpassi

L'ordine di arrivo domenica 23 agosto 2009

- 1 - Dario Franchitti - Ganassi - 75 laps 1h 49m 47s
- 2 - Ryan Briscoe - Penske - 0.2488
- 3 - Mike Conway - Dreyer&Reinbold - 0.8293
- 4 - Mario Moraes - KV - 3.6171
- 5 - Hideki Mutoh - Andretti-Green - 5.4536
- 6 - Oriol Servia - Newman-Haas-Lanigan - 6.3801
- 7 - Justin Wilson - Coyne - 6.6997
- 8 - Tony Kanaan - Andretti-Green - 7.1808
- 9 - Raphael Matos - Luczo Dragon - 8.5936
- 10 - Robert Doornbos - HVM - 10.8175
- 11 - Ed Carpenter - Vision - 11.3688
- 12 - Dan Wheldon - Panther - 12.4000
- 13 - Scott Dixon - Ganassi - 13.8968
- 14 - Marco Andretti - Andretti-Green - 10.9385*
- 15 - Richard Antinucci - Beck - 19.0650
- 16 - Danica Patrick - Andretti-Green - 1 giro
- 17 - Milka Duno - Dreyer&Reinbold - 5 giri

* Retrocesso di 3 posizioni

Giro più veloce - Helio Castroneves 1:18.8427

Ritirati

- 67° giro - Helio Castroneves
- 66° giro - Ryan Hunter-Reay
- 58° giro - Franck Montagny
- 31° giro - Graham Rahal
- 1° giro - EJ Viso

Non partiti

- Will Power
- Nelson Philippe

Il campionato

- 1. Briscoe 497; 2. Franchitti 493; 3. Dixon 477; 4. Castroneves 371; 5. Patrick 335.





L'arrivo vincente di Petrov

Il muro di Petrov

Massimo Costa

Stupenda vittoria di Vitaly Petrov, forse la più bella e sofferta della sua carriera. Il russo del Barwa Addax, guadagnato il comando alla prima curva dopo il via per un dritto del poleman Nico Hulkenberg, ha poi resistito per tutti i giri rimanenti allo stesso tedesco che aveva prontamente recuperato, innalzando un vero e proprio muro. Una gran battaglia, un grande spettacolo. Petrov e Hulkenberg hanno voluto comunicare

che sono loro i due piloti che si giocheranno il titolo fino al termine della stagione. Questo dice la classifica, questo dicono la corsa e lo spettacolo offerto. Eccellente il terzo posto del rookie Sergio Perez, che si sta ritagliando sempre maggiore attenzione. Quarta piazza per il consistente Alvaro Parente poi Roldan Rodriguez con il team italiano Piquet GP che è sempre al vertice. Bene gli italiani con Edoardo Mortara sesto e Luca Filippi settimo, entrambi protagonisti di una gara grintosa e

"tosta". Soprattutto Filippi che in qualifica era stato protagonista di un incidente piuttosto violento. Merito a lui per essersi velocemente ripreso e al team, che ha fatto trovare al piemontese una monoposto eccellente. Un contatto con Karun Chandhok ha precluso a Davide Valsecchi il conseguimento di punti sicuri, era infatti ottavo. Forse una maggiore attenzione in quella fase poteva evitare l'urto con l'indiano. Una penalità per velocità eccessiva ai box ha rovinato la corsa di Davide

Rigon, 13°. Sfortunato Lucas Di Grassi che a due giri dal traguardo ha perso il quarto posto per una noia tecnica. Peccato anche per Stefano Coletti: inserita la prima marcia, la macchina ha fatto un balzo in avanti in griglia di partenza ed è stato penalizzato con un drive through. Il monegasco, al debutto assoluto in GP2 con la Durango, è poi stato nuovamente invitato a ripercorrere la pit-lane per avere pestato la linea bianca in uscita dai box. Infine si è ritirato per noie alla frizione.

La cronaca Giro dopo giro

Villa non si muove per il giro di ricognizione, fermo rimane anche Perera. Hulkenberg dalla pole scatta bene, ma arriva lungo alla prima staccata e Petrov passa in testa. Caos alla staccata iniziale con Clos che si pianta contro le protezioni colpito da dietro da un pilota iSport, Zuber rimane chiuso e perde tempo come Valerio. Nella successiva variante, Maldonado viene tamponato da Mortara e si gira. Incredibile avvio di Van der Garde e Coletti dall'ultima fila, rispettivamente 13° e 14°. Saranno scattati in anticipo? Hulkenberg supera Perez e guadagna il secondo posto. Al 2° giro: Petrov, Hulkenberg, Perez, Di Grassi, Parente, Rodriguez, Chandhok, Mortara, Valsecchi, Kobayashi. Filippi è 11°, Rigon 15°. Filippi scavalca Kobayashi al 3° giro ed entra nella top ten. All'ultimo giro, contatto Teixeira e Panciatici ed entrambi si fermano. Perera riceve un drive through per essere ripartito a spinta, e non avere imboccato la pit-lane, dopo il blocco nel giro di ricognizione. Razia (16°) si gira in frenata e sbatte. Al 4° passaggio, la direzione gara comunica che Van der Garde e Coletti devono pagare un drive through per partenza anticipata. Al 7° giro primi pit-stop per Filippi, Maldonado e Kobayashi. Intanto al comando, Petrov conduce con 1" su Hulkenberg, poi Perez, Di Grassi, Parente, Rodriguez, Chandhok, Mortara, Valsecchi, Nunes. Coletti finisce di nuovo sotto inchiesta per aver pestato la linea in uscita dai box e si becca un secondo drive through. Petrov e Hulkenberg al 10° giro hanno un vantaggio di 10"5 sul terzo, Parente. Hulkenberg va al pit all'11° passaggio, Petrov lo effettua il giro seguente e rientra davanti al tedesco della ART. Tutti hanno completato il cambio gomme e al 12° giro la situazione è la seguente: Petrov, Hulkenberg, Perez, Di Grassi, Chandhok, Rodriguez, Parente, Mortara, Valsecchi, Filippi. Rigon viene penalizzato con un dri-

ve through per eccesso di velocità in corsia box. Il giro di rientro di Petrov è difficilissimo perché con le gomme fredde deve difendersi dagli attacchi determinati di Hulkenberg. Il russo è bravo a contenere il tedesco. Al 14° giro, ultima frenata, Hulkenberg prova a buttarsi all'interno, ma per un soffio evita a ruote fumanti di colpire Petrov. La battaglia è furiosa. Mortara infila Chandhok nella curva finale, l'indiano va oltre il cordolo e anche Valsecchi supera l'indiano. Hulkenberg perde terreno da Petrov e al 17° giro si ritrova con un distacco di 2"5. Terzo, tranquillo a 6"7, è Perez mentre c'è battaglia per il quarto posto tra Di Grassi, Parente e Rodriguez. Valsecchi si difende da Chandhok. Hulkenberg si riprende dopo un errore e ricomincia l'inseguimento a Petrov. Coletti si ferma ai box per noie tecniche. A 10 giri dal termine: Petrov, Hulkenberg a 7 decimi, Perez a 9"6, Di Grassi a 14"8, Parente a 15"4, poi Rodriguez, Mortara, Valsecchi, Chandhok e Filippi. Rigon è 16°. Al 26° passaggio, Petrov respira riportando il divario su Hulkenberg a 1"1, Perez è a 12"8. Valsecchi, ottavo, si difende da Chandhok: in palio l'ottavo posto, ovvero la pole per gara 2. L'indiano con qualche equilibrio supera Valsecchi all'ultima curva, colpendo anche il cordolo, ma quando arriva alla prima staccata va lungo con problemi alla sospensione e pure Valsecchi rallenta con lo stesso inconveniente. Filippi lo supera acchiappando l'ottava piazza. A tre giri dal termine, Di Grassi rallenta improvvisamente e Parente lo evita per un soffio superandolo. L'assegnazione del primo posto non è decisa per nulla perché Petrov si ritrova Hulkenberg nuovamente alle costole. Valsecchi scende all'11° posto, Mortara è 6° con Filippi 7° e Maldonado 8°, poi squalificato perché il fondo della sua vettura non era conforme al regolamento. Ultimo giro, Hulkenberg annusa l'avversario, ma il russo resiste e conquista una stupenda vittoria. Villa si gira mentre lotta con Rigon per il 13° posto e urta il muretto.

MOMENTO CLOU

Alla prima staccata dopo il via, il poleman Hulkenberg arriva lungo e permette a Petrov di installarsi in prima posizione. Il russo resisterà fin sul traguardo agli attacchi del tedesco



L'ordine di arrivo di gara 1, sabato 22 agosto 2009

- 1 - Vitaly Petrov - Barwa Addax - 31 giri 55'24"157
- 2 - Nico Hulkenberg - ART - 0"395
- 3 - Sergio Perez - Arden - 15"004
- 4 - Alvaro Parente - Ocean - 22"922
- 5 - Roldan Rodriguez - Piquet GP - 26"891
- 6 - Edoardo Mortara - Arden - 38"444
- 7 - Luca Filippi - Super Nova - 44"153
- 8 - Kamui Kobayashi - Dams - 59"464
- 9 - Jerome D'Ambrosio - Dams - 59"959
- 10 - Davide Valsecchi - Barwa Addax - 1'05"003
- 11 - Diego Nunes - iSport - 1'07"196
- 12 - Davide Rigon - Trident - 1'07"612
- 13 - Michael Herck - DPR - 1'14"817
- 14 - Giedo Van der Garde - iSport - 1'16"354
- 15 - Franck Perera - DPR - 1'17"358
- 16 - Andreas Zuber - PartyPoker Coloni - 1'19"836
- 17 - Alberto Valerio - Piquet GP - 1 giro
- 18 - Javier Villa - Super Nova - 1 giro

Giro più veloce: Nico Hulkenberg 1'47"041

Ritirati

- 28° giro - Lucas Di Grassi
- 26° giro - Karun Chandhok
- 16° giro - Stefano Coletti
- 3° giro - Luiz Razia
- 3° giro - Nelson Panciatici
- 2° giro - Ricardo Teixeira
- 0 giri - Dani Clos

Escluso - Pastor Maldonado per irregolarità tecnica

Conflitti di interesse

Sabato sera, dopo gara 1, i Commissari FIA hanno squalificato per altezza del fondo non conforme Pastor Maldonado che corre con l'ART. Uno dei proprietari dell'ART è Nicolas Todt, figlio di Jean, ormai sicuro prossimo presidente della FIA. Commento sentito nel paddock: "Però, tosti questo Commissari, hanno squalificato la macchina del figlio del loro prossimo capo". Naturalmente era una battuta (o poco più...), però va dato atto ai Commissari di non aver (giustamente) guardato in faccia nessuno e di aver guardato in faccia solo il Regolamento. Anche perché, a voler ben vedere, i conflitti di interesse in GP2 potrebbero essere altri: si vocifera che uno dei soci del team Barwa sia Briatore, il quale sarebbe anche il proprietario dell'organizzazione della Serie.

Il fratello di Bruno Michel (Organizzatore della GP2) è responsabile dell'RDD, il programma per giovani piloti della Renault che guarda caso finiscono sempre per correre con la Barwa (Grosjean prima, Valsecchi adesso). Insomma, sono solo voci, pettegolezzi fatti fra team owner che muoiono di invidia per non avere fra i propri soci il figlio di qualcuno che conta nell'ambiente. Meno male che i commissari FIA non guardano in faccia nessuno.

H. F.

Hulkenberg, il titolo è vicino



Hulkenberg sul podio con Perez e Petrov

Massimo Costa

Non capita spesso in GP2 di rivedere nei due giorni di gara gli stessi piloti sul podio, seppure in posizioni diverse. Nico Hulkenberg, Sergio Perez e Vitaly Petrov ci sono riusciti. Partito settimo, il tedesco della ART ha vinto una corsa estremamente confusa (tre safety-car), nella quale i 26 piloti della GP2 pareva avessero bevuto una quantità infinita di Red Bull. Troppa adrenalina, troppi errori, troppi rischi, come potete leggere nella cronaca. Così si è passati dalla stupenda gara 1 a una serie di sciocchezze verificatesi nella corsa sprint che hanno poco a che fare con l'alta qua-

lità della categoria. Luca Filippi è stato la prima vittima della follia odierna, toccato alla prima curva dopo il via da Kamui Kobayashi. Dalla prima fila, era scattato bene il piemontese, ed aveva mezza macchina davanti, ma il giapponese ha avuto poco rispetto e la gara di Filippi è finita così. Hulkenberg ha recuperato bene dalla quarta fila, ha evitato contatti e altro trovandosi alle spalle di Kobayashi. Quando il giapponese si è dovuto fermare per via dell'ala anteriore danneggiata, Hulkenberg se ne è andato lasciando a Perez il compito di contenere Petrov. Il rookie messicano ha vissuto il miglior weekend della sua carriera in GP2 mentre il russo ha offerto un'altra

prova intelligente, ma nella classifica generale Hulkenberg è sempre più lontano. Bella gara di Davide Rigon, settimo, e a un passo dalla zona punti. Il veneto ha tagliato il traguardo in scia a Karun Chandhok. Peccato per Edoardo Mortara. Era quarto, ma con troppa grinta. L'italiano di Ginevra ha speronato malamente Alvaro Parente giungendo troppo veloce al punto di frenata ed è stato punito con un giusto drive through. Niente da fare per Davide Valsecchi, neanche partito per un problema tecnico, e per Stefano Coletti, spinto al via del giro di ricognizione e per questo punito con un drive through. Poi il ritiro per il braccetto dello sterzo piegato.

L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 23 agosto 2009

- 1 - Nico Hulkenberg - ART - 23 giri 44'36"084
- 2 - Sergio Perez - Arden - 11"609
- 3 - Vitaly Petrov - Barwa Addax - 13"229
- 4 - Jerome D'Ambrosio - Dams - 28"580
- 5 - Diego Nunes - iSport - 29"195
- 6 - Karun Chandhok - Ocean - 31"608
- 7 - Davide Rigon - Trident - 32"101
- 8 - Javier Villa - Super Nova - 32"742
- 9 - Pastor Maldonado - ART - 34"564
- 10 - Alberto Valerio - Piquet GP - 35"784
- 11 - Kamui Kobayashi - Dams - 39"416
- 12 - Edoardo Mortara - Arden - 40"966
- 13 - Luiz Razia - PartyPoker Coloni - 45"114
- 14 - Ricardo Teixeira - Trident - 48"860
- 15 - Nelson Panciatici - Durango - 1 giro
- 16 - Franck Perera - DPR - 2 giri

Giro più veloce: Nico Hulkenberg 1'46"487

Ritirati

- 11° giro - Dani Clos
- 10° giro - Stefano Coletti
- 5° giro - Alvaro Parente
- 2° giro - Roldan Rodriguez
- 1° giro - Luca Filippi
- 0 giri - Davide Valsecchi
- 0 giri - Michael Herck
- 0 giri - Giedo Van der Garde
- 0 giri - Andreas Zuber
- 0 giri - Lucas Di Grassi

Il campionato

1. Hulkenberg 75; 2. Petrov 55; 3. Grosjean 45; 4. Di Grassi 40; 5. Maldonado 31; 6. Filippi 24; 7. D'Ambrosio 21; 8. Zuber, Villa 20; 10. Perez 18.

La cronaca Giro dopo giro

Coletti e Panciatici rimangono fermi al via del giro di ricognizione, ma con l'aiuto dei commissari riprendono la pista. Al via, Filippi in prima fila con Kobayashi scatta benissimo e si presenta alla prima staccata all'esterno del giapponese e con mezza macchina davanti. Ma Kobayashi non trova di meglio che urtare la vettura di Filippi spedendolo malamente in testacoda. Zuber si gira da solo e va a colpire il muretto. Herck rimane fermo, Di Grassi arriva velocissimo alla prima frenata e travolge Van der Garde. Valsecchi invece è fermo ai box. Kobayashi tiene la prima posizione con l'ala anteriore destra storta, ma prosegue. Entra la safety-car. Alla ripartenza, Rodriguez che è secondo attacca Kobayashi, ma arriva lungo, poi tutto solo si gira e colpisce il muretto. Rientra la safety-car. La situazione al 4° giro: Kobayashi, Hulkenberg, Perez, Parente, Mortara, D'Ambrosio, Nunes, Petrov, Perera e Rigon. Kobayashi riceve la bandiera nera col cerchio arancione e rien-

tra ai box nel momento del restart. Mortara commette una sciocchezza incredibile alla prima frenata e sperona Parente poi fa a ruotate con Nunes. Clos (13°), si dimentica di frenare alla prima curva e va lunghissimo... Coletti e Panciatici dovranno scontare un drive through per essere stati spinti al via. Rientra per la terza volta la safety-car per togliere la vettura di Parente. Clos corre con l'ala posteriore a penzoloni e quella anteriore divelta. Dopo due giri in queste condizioni, entra ai box per ritirarsi. Al 12° giro, ripartita la corsa, Hulkenberg comanda davanti a Perez, Petrov che ha superato Mortara, D'Ambrosio, Nunes, Chandhok, Rigon, Villa e Maldonado. Perera è ai box, stava facendo un'ottima gara. Giusto drive through a Mortara che perde il quarto posto. Hulkenberg al 17° giro ha 9" su Perez il quale ha alle proprie spalle Petrov. Più lontani D'Ambrosio, Nunes, Chandhok, Rigon, Villa, Maldonado, Valerio. Rigon è in scia a Chandhok, in lizza un punto. Petrov rischia grosso in frenata, all'ultima curva, con Perez. I due sono sempre molto vicini. Grande vittoria di Hulkenberg poi Perez e Petrov.



MOMENTO CLOU

Filippi aveva preso il comando dalla prima fila ma alla prima frenata Kobayashi lo ha colpito da dietro mandandolo contro le gomme. Kobayashi ha piegato l'ala e si è dovuto fermare ai box lasciando campo libero a Hulkenberg, magnificamente partito dalla quarta fila



Il weekend delle prime volte

Due vincitori inediti per la Euroseries 3000 a Zolder: Rodolfo Gonzalez e Will Bratt. Il terzo appuntamento stagionale, ha consentito a Marco Bonanomi, passato dal Bull Racing alla FMSI, di mantenere il comando della classifica grazie a un 2° e un 5° posto.

Gara 1

È stato un Gonzalez perfetto quello che si è aggiudicato la prima gara. Il pilota venezuelano, che partiva dalla seconda posizione in griglia, ha bruciato il poleman Marco Bonanomi al via, superandolo poi all'esterno della curva 1 con una manovra splendida. Da lì in poi è stata una cavalcata solitaria fatta di un giro veloce dopo l'altro, un ritmo che gli ha permesso di fare il vuoto in fretta. Inattaccabile per tutta la gara, Gonzalez nel finale ha anche dovuto vedersela con una pompa della benzina che faceva le bizze, e che dopo averlo fatto procedere a singhiozzo per tutto l'ultimo giro, gli ha fatto spegnere il motore pochi metri prima del

traguardo. In debito con la fortuna nelle ultime prove, Rodolfo questa volta si è preso la rivincita sulla sorte cogliendo un successo meritatissimo. Con la fuga di Gonzalez, la gara ha vissuto emozioni forti nella lotta per la seconda posizione, inizialmente tra Bonanomi, Will Bratt e Fabio Onidi, autore di un ottimo start che gli ha permesso di scavalcare Ben Hanley. I tre hanno proceduto vicinissimi fino al 7° giro, racchiusi appena in 1"4. Onidi, vittima di un marcato sottosterzo, ha poi perso terreno ed è stato sopravanzato da Hanley, mentre Bratt, che sembrava perfettamente in grado di mantenere il terzo posto, è stato fermato da una foratura lenta che lo ha prima rallentato e poi lo ha fatto uscire di pista, con danni al musetto della vettura, alla curva 2. Questo ha facilitato la grande rimonta di Hanley, che da metà gara in poi è risultato più lento solo dell'imprendibile Gonzalez. L'inglese si è avvicinato costantemente a Bonanomi, anche perché l'italiano ha deci-

so di non spingere negli ultimi giri. Sesto posto per Fabrizio Crestani, davanti a Juan Carlos Sistos e Francesco Dracone.

Gara 2

Will Bratt ha portato a termine la propria crescita. In trend positivo dall'inizio della stagione, il pilota britannico ha messo a frutto tutto il lavoro degli ultimi mesi conquistando la vittoria. Una bella soddisfazione per lui e per tutto il team De Villota, che ha lavorato duro per riparare in meno di due ore la vettura danneggiata nell'uscita della corsa del mattino. Il pilota inglese è partito bene dalla posizione al palo (griglia invertita in base all'ordine di arrivo di gara 1) seguito a ruota da un Fabio Onidi scatenato che allo start ha trovato il corridoio giusto, passando dalla quinta alla seconda piazza. Alle loro spalle seguivano Sistos, Crestani, Hanley, il duo Gonzalez e Bonanomi, col venezuelano bravo a infilare subito il compagno di squadra, e Francesco Dra-

MOMENTO CLOU - gara 2

Nel pre corsa, i meccanici del team De Villota hanno rimesso in sesto la Lola di Bratt, incidentata in gara 1, permettendo all'inglese di prendere il via (dalla prima fila) e di ottenere la prima vittoria



Will Bratt

L'ordine di arrivo di gara 1, sabato 22 agosto 2009

- 1 - Rodolfo Gonzalez - FMSI - 22 giri 29'44"107
- 2 - Marco Bonanomi - FMSI - 3"886
- 3 - Ben Hanley - Bull Racing - 5"021
- 4 - Fabio Onidi - FMSI - 25"611
- 5 - Fabrizio Crestani - TP Formula - 36"395
- 6 - Juan Carlos Sistos - Team Costa Rica - 1'07"566
- 7 - Francesco Dracone - Emmebi - 1 giro

Ritirati

Will Bratt

Giro più veloce: Rodolfo Gonzalez 1'19"625

L'ordine di arrivo di gara 2, sabato 22 agosto 2009

- 1 - Will Bratt - De Villota - 27 giri 40'37"571
- 2 - Fabio Onidi - FMSI - 7"834
- 3 - Fabrizio Crestani - TP Racing - 15"580
- 4 - Ben Hanley - Bull Racing - 16"668
- 5 - Marco Bonanomi - FMSI - 17"227
- 6 - Rodolfo Gonzalez - FMSI - 35"377
- 7 - Francesco Dracone - Emmebi - 1 giro

Ritirati

Juan Carlos Sistos

Giro più veloce: Will Bratt 1'20"309

Il campionato

1. Bonanomi 32; 2. Crestani, Onidi 28; 4. Bratt 20; 5. Hanley 18; 6. Gonzalez 13; 7. Maldonado 10; 8. Piccione, Bamber 8; 10. Herck, Puglisi 6.



Fabio Onidi

MOMENTO CLOU - Gara 1

Al via, Gonzalez brucia il poleman Bonanomi e sale in testa. La prima posizione non la mollerà più



Rodolfo Gonzalez



Andy Soucek
leader del
campionato F.2

Soucek sogna la Wil

Lui sogna già un posto in Williams. Tutto può accadere, ma forse è ancora prematuro spingersi così avanti con i pensieri. Andy Soucek, tre vittorie, è in testa al nuovo campionato di F.2. Lo spagnolo di Madrid è uno dei piloti più esperti della categoria avendo corso a lungo in F.3 e vinto il titolo nazionale, ha gareggiato nella World Series Renault e poi nella GP2. Non ha mai lanciato grandi segnali, però ha spesso occupato le posizioni che contano. Un buon pilota, che ha anche avuto la

possibilità di provare la Toyota F.1 a Le Castellet come premio per la conquista del campionato spagnolo di F.3. Soucek è molto costante, ma anche decisamente fortunato. La sorte infatti, gioca un ruolo decisivo nella F.2. Le monoposto, costruite dalla Williams (che mette in palio un test con la vettura di F.1 per il campione), sono fragili e spesso e volentieri i risultati finali sono determinati più dai guai tecnici che dai reali valori in campo. Vittima di questo, per esempio, Robert

Wickens. Il canadese è partito a razzo, con due vittorie, poi si è un po' perso pur mantenendo il secondo posto nella classifica generale. Chi è colpito da problemi meccanici in continuazione è Milos Pavlovic, altro pilota di enorme esperienza. E anche gli italiani non scherzano in quanto a noie tecniche. Mirko Bortolotti, l'unico dei nostri ad essersi imposto in una corsa, a volte si ritrova nelle ultime file o per il cambio che non va o perché l'ingegnere sbaglia i conti e si ritrova senza benzina in

qualifica. Edoardo Piscopo solamente a Brands Hatch non è stato bersagliato da rotture, Nicola De Marco ne ha collezionate talmente tante che ormai non riesce più a contarle. È un peccato che un campionato che la FIA ritiene essere di preparazione alla F.1 bruci così le speranze dei piloti che vi partecipino. Certo, il primo anno non sempre è facile e altre categorie hanno incontrato ostacoli duri da superare. Ma va sempre considerato che per un pilota un anno sbagliato può significare una carrie-



Williams

ra finita. Cosa che non sembra invece preoccupare gli organizzatori. Inutile poi sottolineare una volta di più che la formula dell'ingegnere che cambia piloti ad ogni appuntamento e che in ogni fine settimana gestisce tre monoposto, alla lunga non piace a nessuno. Perché spesso non si crea il feeling necessario e spesso chi è preposto a tale ruolo non si è rivelato all'altezza. E per il 2010 si sta valutando la possibilità di concedere ai piloti di portarsi un ingegnere di fiducia, da loro pagato.



Solo a Brands Piscopo non ha avuto noie tecniche



Bortolotti unico italiano a vincere una gara

I vincitori 2009

- Valencia 1 – Robert Wickens
- Valencia 2 – Robert Wickens
- Brno 1 – Mirko Bortolotti
- Brno 2 – Andy Soucek
- Spa 1 – Tobias Hegewald
- Spa 2 – Tobias Hegewald
- Brands Hatch 1 – Philipp Eng
- Brands Hatch 2 – Andy Soucek
- Donington 1 – Andy Soucek
- Donington 2 – Julien Jousse

Il campionato 2009

- 1. Soucek 61
- 2. Wickens 39
- 3. Jousse 37
- 4. Hegewald 34
- 5. Aleshin 33
- 6. Bortolotti 31
- 7. Eng 31
- 8. Vasiliasukas 21
- 9. Pavlovic 20
- 10. Piscopo 18



Vanthoor è il Ca

Antonio Caruccio

Laurens Vanthoor è il nuovo campione del Formula 3 tedesco. Diciottenne pilota belga, è al suo secondo anno di monoposto, sempre nella serie cadetta teutonica dove già nel 2008 fece capire al vincitore Frederich Vervisch, da cui raccoglie l'eredità, che sarebbe stato un osso duro. Vanthoor

regala ai propulsori Volkswagen il primo titolo piloti battendo i 'cugini' di Stoccarda della Mercedes conquistando in quattordici corse 9 vittorie, 10 pole position e 8 giri più veloci in gara e ben 12 podi. Numeri che fanno girare la testa. Laurens ha vinto la prima gara dominando dalla pole senza lasciare scampo ai suoi avversari, in primis il compagno di

squadra Stef Dusseldorp che non ha mai avuto il passo del belga, accontentandosi della piazza d'onore, in una stagione che l'ha visto perfetto gregario di Vanthoor. Sul podio della prima manche è salito il francese Tom Dillmann, al debutto nella serie tedesca, che ha offerto un ottimo biglietto da visita in previsione della seconda manche. Dopo aver ottenuto la pole

position sul bagnato con un vantaggio imbarazzante nei confronti dei suoi avversari, sull'ordine dei due secondi, Dillmann ha replicato il dominio del campione in gara 1 raccogliendo un successo meritato che alza le sue quotazioni nei restanti appuntamenti della stagione al Sachsenring e Oschersleben. Coi risultati del week-end al Nurburgring, Dil-



campione!

Imann, con un breve ma competitivo passato nel campionato italiano F.3 e nella Euro Series, ha agguantato la decima posizione con 18 punti affiancandosi ad Harald Schlegelmilch, rientrando dopo due anni e ancora tra i più veloci. Nella seconda manche Tim Sandtler ha colto il primo podio; pilota classe 1987, con una carriera in Formula Master

da mediano, è riuscito come Dillmann a capitalizzare la qualifica sul bagnato terminando con la monoposto di Jo Zeller alle spalle del francese del team Neuhauser. Nella National Class, dedicata alle vetture più datate, è finita con un pari tra i due piloti della Arttech24, Sergey Chukanov e il finlandese Jesse Krohn.

L'ordine di arrivo di gara 1, sabato 22 agosto 2009

- 1 - Laurens Vanthoor (Dallara 307-Volkswagen) - Van Amersfoort
16 giri 30'03"648
- 2 - Stef Dusseldorp (Dallara 307-Volkswagen) - Van Amersfoort - 3"863
- 3 - Tom Dillmann (Dallara 307-Mercedes) - Neuhauser - 9"442
- 4 - Markus Pommer (Dallara 307-Mercedes) - Zettl Sportsline - 22"790
- 5 - Gary Hauser (Dallara 307-Mercedes) - Racing Experience - 28"442
- 6 - Rafael Suzuki (Dallara 307-Mercedes) - Hs Technick - 33"056
- 7 - Harald Schlegelmilch (Dallara 307-Mercedes) - Hs Technick - 43"445
- 8 - Sergey Chukanov (Arttech 24-Opel) - ArtLine - 45"797
- 9 - Jesse Krohn (Arttech 24-Opel) - ArtLine - 46"811
- 10 - Willi Steindl (Dallara 307-Mercedes) - Hs Technick - 46"994
- 11 - Marco Oberhauser (Dallara 307-Mercedes) - Neuhauser - 48"648
- 12 - Tim Sandtler (Dallara 307-Mercedes) - Zeller - 49"325
- 13 - Shirley van der Lof (Dallara 307-Mercedes) - Zettl Sportsline - 53"051
- 14 - David Hauser (Dallara 307-Mercedes) - Racing Experience - 53"991
- 15 - Vladimir Semenov (Dallara 307-Mercedes) - Zykel RRT - 1'00"670
- 16 - Nico Monien (Dallara 307-Mercedes) - Zettl Sportsline - 1'07"534
- 17 - Zahir Ali (Dallara 307-Volkswagen) - Performance - 1'07"842
- 18 - Adderly Fong (Dallara 307-Volkswagen) - Performance - 1'09"513
- 19 - Mika Vahamaki (Dallara 304-Opel) - ADRF - 1'10"348
- 20 - Francesco Lopez (Dallara 304-Opel) - Woss - 1'12"033
- 21 - Louis Wagner (Mygale M07-Opel) - Racing Experience - 1 giro
- 22 - Luca Iannaccone (Dallara 304-Opel) - Leipert - 1 giro
- 23 - Nicolas Marroc (Dallara 307-Mercedes) - Racing Experience - 2 giro

Ritirati

10° giro - Max Nilsson

Giro più veloce: Laurens Vanthoor 1'51"462

L'ordine di arrivo di gara 2, sabato 22 agosto 2009

- 1 - Tom Dillmann (Dallara 307-Mercedes) - Neuhauser
16 giri 30'02"455
- 2 - Tim Sandtler (Dallara 307-Mercedes) - Zeller - 12"499
- 3 - Stef Dusseldorp (Dallara 307-Volkswagen) - Van Amersfoort - 12"906
- 4 - Harald Schlegelmilch (Dallara 307-Mercedes) - Hs Technick - 20"166
- 5 - Nico Monien (Dallara 307-Mercedes) - Zettl Sportsline - 27"475
- 6 - Rafael Suzuki (Dallara 307-Mercedes) - Hs Technick - 28"369
- 7 - Adderly Fong (Dallara 307-Volkswagen) - Performance - 34"395
- 8 - Markus Pommer (Dallara 307-Mercedes) - Zettl Sportsline - 35"012
- 9 - Jesse Krohn (Arttech 24-Opel) - ArtLine - 40"565
- 10 - Max Nilsson (Dallara 307-Opel) - SRT - 46"596
- 11 - Vladimir Semenov (Dallara 307-Mercedes) - Zykel RRT - 46"975
- 12 - Laurens Vanthoor (Dallara 307-Volkswagen) - Van Amersfoort - 47"764
- 13 - Gary Hauser (Dallara 307-Mercedes) - Racing Experience - 48"538
- 14 - Willi Steindl (Dallara 307-Mercedes) - Hs Technick - 48"906
- 15 - Shirley van der Lof (Dallara 307-Mercedes) - Zettl Sportsline - 49"938
- 16 - Nicolas Marroc (Dallara 307-Mercedes) - Racing Experience - 52"606
- 17 - Sergey Chukanov (Arttech 24-Opel) - ArtLine - 55"035
- 18 - Zahir Ali (Dallara 307-Volkswagen) - Performance - 1'04"234
- 19 - Marco Oberhauser (Dallara 307-Mercedes) - Neuhauser - 1'05"498
- 20 - Mika Vahamaki (Dallara 304-Opel) - ADRF - 1'25"137
- 21 - Francesco Lopez (Dallara 304-Opel) - Woss - 1'25"511
- 22 - Louis Wagner (Mygale M07-Opel) - Racing Experience - 1 giro
- 23 - Luca Iannaccone (Dallara 304-Opel) - Leipert - 1 giro
- 24 - David Hauser (Dallara 307-Mercedes) - Racing Experience - 4 giri

Giro più veloce: Tom Dillmann 1'51"362

Il campionato

1. Vanthoor 132; 2. Dusseldorp 81; 3. Suzuki 63; 4. Monien 52; 5. Frey & Pommer 45; 7. Herndlhofer 32; 8. Nilsson 25; 9. Steindl 19; 10. Schlegelmilch & Dillmann 18.

L'ART di vincere

Massimo Costa

C'è poco da dire. Quando un pilota vince per cinque volte su sei la gara del sabato della F.3 Euro Series, non può che meritare la vittoria nel campionato. Il "mostro" è Jules Bianchi, la rivelazione del 2008 che dopo dodici mesi ha confermato tutto quello che ci si attendeva da lui. Ancora una volta quindi, il team ART si appresta a far suo il titolo della F.3 europea. Vi riesce ininterrottamente dal 2004, un record. Solo la Prema, nell'anno iniziale della serie, il 2003, si è imposta con Ryan Briscoe. Dopo di che, è iniziato il dominio della squadra francese (che prima si chiamava ASM) diretta da Frederic Vasseur e Nicolas Todt, quest'ultimo entrato nella compagine successivamente. Qual è la forza della ART? Una capacità unica, confermata dai risultati, di lavorare e interpretare gli sviluppi delle Dallara; la possibilità di utilizzare sempre i migliori piloti sul mercato. La politica di Vasseur è la seguente: si individua il giovane più forte sul mercato, lo si mette sotto contratto per due anni, con la possibilità di passare in GP2 con lo stesso team. Il primo anno, il futuro fenomeno avrà la chance di lavorare con compagni più esperti, la stagione seguente darà l'assalto al titolo. E' stato così con Hulkenberg nell'anno della vittoria di Grosjean, con Bianchi quando il tedesco ha conquistato il campionato. Lo è ora per Bottas e Gutierrez (guarda caso i campioni europei della F.Renault e della F.BMW finiti alla ART) che nel 2010 saranno i favoriti alla vittoria finale. Con il finlandese che ha già vinto il Master di Zandvoort. Il 2009 sembrava, sulla carta, l'anno nel quale

Manor, Prema e Mucke potevano tentare di sgambettare l'ART. Stefano Coletti della Prema è stato l'unico ad essersi imposto in una gara 1, a Hockenheim, la prova iniziale della stagione. Ma è mancata la continuità. Manor puntava tutto sul talento di Roberto Merhi, ma anch'egli si è perso per strada e il budget minimo portato dallo spagnolo lo sta mettendo in difficoltà. Mucke presentava due cavalli di razza come Christian Vietoris e Sam Bird. Il primo ha vinto le poco significative seconde gare per ben tre volte (ma non è così che si può pensare di puntare al titolo), l'inglese ha dimostrato di non essere competitivo come si credeva. Ovviamente tutti i suddetti piloti utilizzano motori Mercedes. Il Volkswagen ha raccolto un successo, in gara 2 a Hockenheim, con Jean-Karl Vernay, ma il divario dai propulsori della Casa di Stoccarda è netto. Niente da fare quindi per i team Signature e Carlin. I colori italiani sono rappresentati da Andrea Caldarelli, di cui parliamo nelle pagine seguenti. C'era anche Matteo Chinosi. Stava crescendo bene, ma si è trovato senza il budget necessario prima del previsto. Viene da chiedersi chi è che ha pianificato la stagione del pilota lombardo: perché iniziare un campionato quando poi non si possiedono le necessarie forze?



Le vittorie ART nel campionato

2004 – Jamie Green

2005 – Lewis Hamilton

2006 – Paul Di Resta

2007 – Romain Grosjean

2008 – Nico Hulkenberg

ere



Sotto, il leader di campionato Bianchi in azione e, sopra, con Vasseur sul podio



A destra, Coletti unico a vincere una gara 1 oltre a Bianchi

I vincitori 2009

- Hockenheim 1 – Stefano Coletti
- Hockenheim 2 – Jean-Karl Vernay
- Lausitzring 1 – Jules Bianchi
- Lausitzring 2 – Christian Vietoris
- Norisring 1 – Jules Bianchi
- Norisring 2 – Christian Vietoris
- Zandvoort 1 – Jules Bianchi
- Zandvoort 2 – Jules Bianchi
- Oschersleben 1 – Jules Bianchi
- Oschersleben 2 – Christian Vietoris
- Nurburgring 1 – Jules Bianchi
- Nurburgring 2 – Alexander Sims

Il campionato 2009

- 1. Bianchi 74
- 2. Vietoris 49
- 3. Bottas 37
- 4. Vernay 35
- 5. Merhi 28
- 5. Bird 28



Viene da chiedersi chi è che ha pianificato la stagione di Chinosi: perché iniziare un campionato quando poi non si possiedono le necessarie forze?

Verranno gior

Massimo Costa

La leggenda racconta che un giorno lontano, un piccolo gatto nero decise di attraversare rapidamente la strada proprio mentre sopraggiungeva un giovane ragazzo dal bell'aspetto. Ignaro di quanto stava accadendo, lo sventurato, che poi si scoprì essere di Pescara, nelle settimane seguenti fu perseguitato da una serie infinita di disavventure. Solo il bacio di una bellissima principessa avrebbe rotto l'incantesimo.

Stiamo scherzando, ma non si può certo dire che l'inizio del campionato F.3 Euro Series per Andrea Caldarelli sia stato esente da colpi di sfortuna. A conferma di ciò, sono gli stessi componenti della SG Formula, la squadra del pilota pescarese del Toyota Driver Program, ad avere inventato la storiella del gatto nero, consapevoli che il buon Caldarelli ne ha dovuto subire anche troppe nelle prime dodici gare del 2009: "E' già, non mancano di dirlo. Adesso per scherzo,

quando salgo in macchina con loro, la spengono fingendo che ci sia un guasto...". Caldarelli sta reagendo bene. Tra tamponate ricevute e problemi tecnici, il giovane pilota italiano sta mostrando grande maturità: "Solo un paio di anni fa sarei andato in escandescenze, ora cerco di trarre insegnamento da tutto quel che mi capita. Di grande aiuto è la Toyota, che mi ha trasmesso la calma per affrontare con serenità ogni inconveniente". Di una cosa però vi è una certezza assoluta, incontrovertibile. Quando tutto funziona al meglio, Caldarelli sta tranquillamente alla soglia della top ten. Lo confermano il 10° tempo ottenuto in qualifica a Zandvoort o l'11° di Oschersleben: "Questo è incoraggiante e mi dà gran morale", dice Andrea che anche nei test invernali era sempre stato tra i migliori. Poi, tanti problemi meccanici lo hanno rallentato in qualifica oppure incidenti innescati da altri lo hanno subito estromesso dalle corse, come a Zandvoort

quando era in quinta fila. Pochi gli errori di guida: "Ho sbagliato la partenza di Oschersleben, ed è stato un peccato perché mi trovavo in sesta fila ed era la prova successiva a quella di Zandvoort dove cercavo il riscatto". Infine il Nurburgring, a Ferragosto. Ancora una volta, in qualifica, un problema al cambio lo ha relegato nelle ultime file. Ma Caldarelli in gara ha recuperato forte: "Ero risalito da ultimo a tredicesimo, ma Enrique mi ha speronato facendomi tornare ultimo...". Caldarelli guarda avanti fiducioso: "Toyota sa bene quel che sto vivendo, ora nelle ultime quattro prove mi attendo qualcosa di meglio. Vorrei poter concludere finalmente una gara tra i top ten, sarebbe un sogno. Il team sta lavorando sodo, abbiamo tante novità tecniche, aggiornamenti, e possiamo dire la nostra".

**Miglior qualifica
Zandvoort - 10°**

**Miglior risultato
Hockenheim gara 1 - 15°**



ni migliori...





Terra di co

Dal 2000 al 2008, soltanto due piloti inglesi hanno portato a casa la corona di campione del prestigioso British F.3. L'isola è stata ripetutamente conquistata e anche quest'anno sarà un "esterno" a conquistare il titolo. Se nel 2007 la vittoria era andata all'estone Marko Asmer e nel 2008 allo spagnolo Jaime Alguersuari (gli unici indigeni a prendersi il campionato dal 2000 in avanti sono stati Robbie Kerr nel 2002 e Mike Conway nel 2006) questa stagione la partita se la giocano l'australiano Daniel Ricciardo, l'austriaco Walter Grubmuller e l'olandese Renger Van der Zande. Primo dei britannici, Max Chilton, ma troppo lontano. Un'altra parti-

colarità: Ricciardo, leader della classifica generale, è un debuttante assoluto nella categoria facente parte del programma piloti Red Bull, proprio come lo è stato Alguersuari dodici mesi fa. Stranieri e rookie quindi, ma maledettamente veloci e in grado di essere subito protagonisti nonostante l'anno precedente corressero in F.Renault. Ricciardo, del team Carlin, ha conquistato cinque vittorie, Grubmuller, che ha finalmente raggiunto la maturazione a lungo inseguita, tre successi. Il team Hitech, di proprietà della famiglia del pilota, si è assicurato a partire dalla seconda prova stagionale l'esperto Renger Van der Zande, che ha sulle spalle due stagioni

nella F.3 Euro Series. Chiamato per aiutare Grubmuller e strappare punti alla concorrenza, l'olandese si è imposto tre volte e proprio nella gara di Ferragosto Van der Zande si è reso utilissimo sacrificando il proprio secondo posto rallentando improvvisamente negli ultimi giri per farsi passare da Walter. Di rilievo anche il confronto tecnico: Ricciardo guida una Dallara motorizzata Volkswagen, il duo Hitech utilizza invece propulsori Mercedes. Carlin è passato proprio quest'anno ai propulsori Volkswagen e per questo marchio, se Ricciardo non commetterà sciocchezze nelle rimanenti gare, sarebbe il primo grande successo in un campionato di F.3.



Ricciardo



Van der Zande

I vincitori 2009

- Oulton Park 1 – Ricciardo
- Oulton Park 2 – Ricciardo
- Silverstone 1 – Van der Zande
- Silverstone 2 – Ricciardo
- Rockingham 1 – Tandy
- Rockingham 2 – Ericsson
- Hockenheim 1 – Ericsson
- Hockenheim 2 – Grubmuller
- Snetterton 1 – Van der Zande
- Snetterton 2 – Christodoulou
- Donington 1 – Grubmuller
- Donington 2 – Boyd
- Spa 1 – Ricciardo
- Spa 2 – Buzaid
- Silverstone 1 – Ricciardo
- Silverstone 2 – Van der Zande

Il campionato 2009

1. Ricciardo 210
2. Grubmuller 165
3. Van der Zande 157
4. Chilton 105
5. Buzaid 100
6. Christodoulou 95
7. Nakajima 84
8. Arundel 74
9. Tandy 68
10. Ericsson 65

Conquistista



Grubmuller

Lady di

4 vittorie
4 pole
8 podi



C'è una ragazza in cima alla classifica della Formula Atlantic. Si chiama Simona De Silvestro, è svizzera, classe 1988, ed è al terzo anno nella categoria dopo aver corso anche nella F.BMW americana ed averla conosciuta in Italia nella F.Renault. La De Silvestro cavalca la stessa categoria che ha lanciato Danica Patrick, poi approdata in Indycar, e Katherine Legge, che trovò spazio nella scomparsa Champ Car ed ora milita nel DTM. Tutto procede al meglio per la ragazza elvetica, forte di quattro vittorie e di un primo posto rafforzato dalla consistenza dei suoi rivali, che si chiamano Jonathan Summerton, Borja Garcia, Frederic Vervisch, John Edwards, Markus Niemela, tutta gente esperta e veloce.

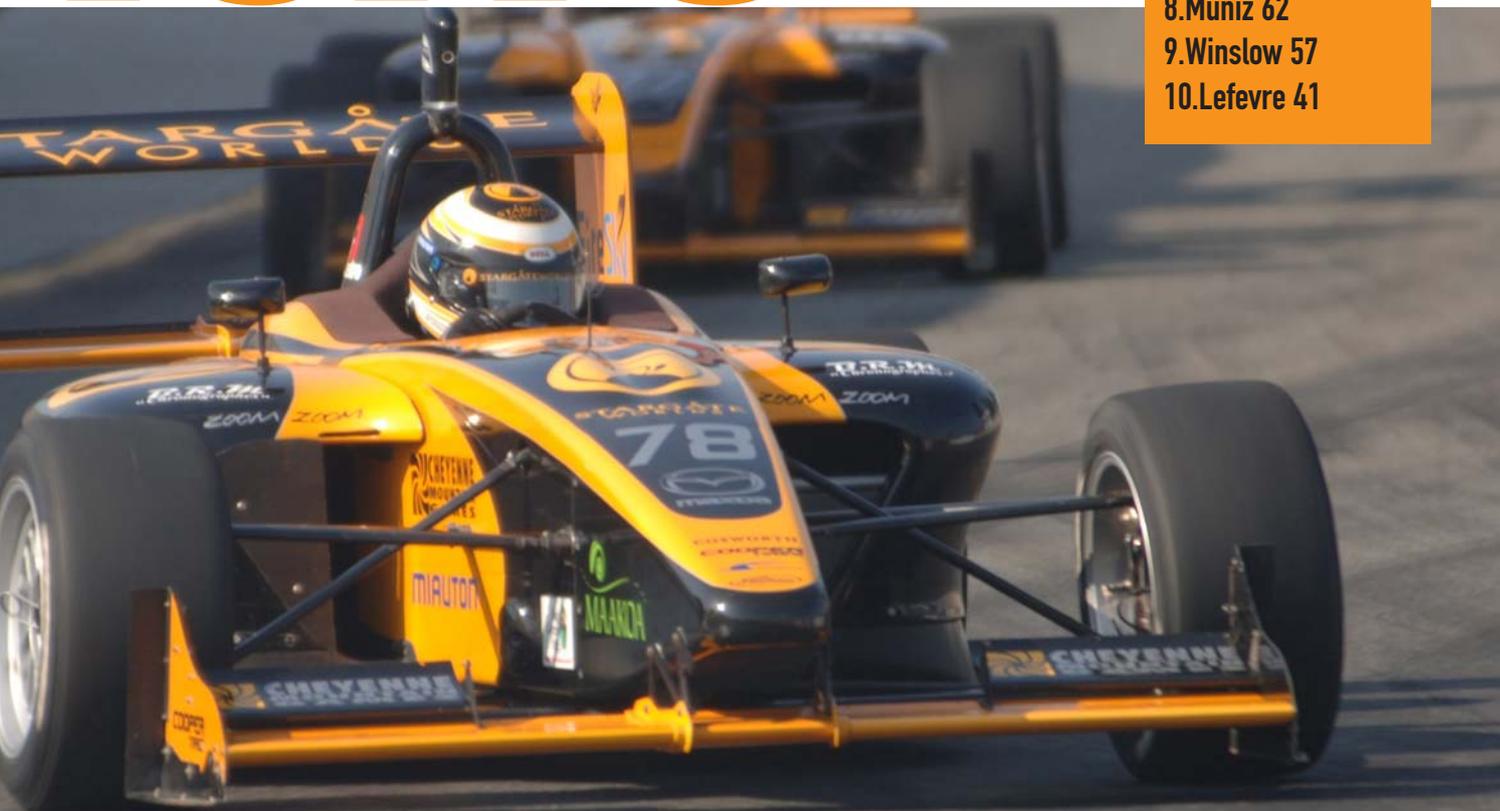
La tua sembra essere stata una crescita e una maturazione lenta ma costante nella tua avventura americana. 19esima nel 2007, ottava nel 2008 e ora leader incontrastata. Cosa è cambiato in te?

“Questo inverno ho realizzato che dovevo impegnarmi al cento per cento nell'allenamento e trovare le condizioni ideali per poter

ferro

Il campionato 2009

1. De Silvestro 156
2. Edwards 135
3. Summerton 127
4. Vervisch 99
5. Kasemets 82
6. Garcia 81
7. Niemela 70
8. Muniz 62
9. Winslow 57
10. Lefevre 41



puntare alla vittoria. Ho avuto l'opportunità d'oro di poter entrare a far parte del team Stargate e ora tutto sta andando nella direzione giusta".

Chi ti ha aiutato in questa crescita continua?

"Devo ringraziare i miei genitori, il mio manager Imran Safiulla che mi segue da tre anni e il mio sponsor Stargate Worlds e Miauton per avermi aiutato".

Walker, poi Newman/Wachs ora Stargate. Come mai tanti cambiamenti di team?

"Penso che avere il team giusto, e che crede in te, è molto importante. Ho corso con tante squadre, fatto le mie esperienze, ma Stargate mi segue veramente bene e i risultati lo confermano".

Nella Atlantic di questa stagione ci sono pochi piloti, poco più di una decina, ma questo non svilisce la tua leadership perché ti metti dietro piloti esperti e veloci come Summerton, Niemela, Garcia e altri.

"Sì siamo un po' meno in quanto a iscritti, ma tutti i piloti hanno molto talento come Garcia che arriva dalla GP2 e dalla World Series e anche Summerton che ha vinto in A1 Grand Prix. Penso che l'Atlantic quest'anno è molto difficile come campionato ed è bello poter battere piloti di così alta qualità".

Comunque finirà il campionato, sei stata una grande protagonista. Cosa ti aspetti nel 2010?

"Prima di tutto devo vincere questo titolo. Il mio sogno è di poter correre un giorno in F.1, quindi non so se tornerò in Europa nel 2010 per tentare di far parte della GP2 o se proseguire nella via americana per provare a trovare una sistemazione nella Indycar, che sarebbe comunque una grande opportunità. Vedremo cosa succede a fine anno".

Hai tenacemente perseguito la via americana, abbandonando la tua Europa, perché hai capito che in USA le donne pilota hanno una maggiore possibilità di carrie-

ra? Come accaduto a Patrick e Legge che hanno corso proprio in Atlantic come te ora?

"E' stato un po' differente, ho avuto l'opportunità di andare in USA con la F.BMW e dopo il passo giusto era di gareggiare in F.Atlantic. Penso che in questo Paese c'è più apertura nei confronti delle donne nel motorsport perché la Patrick ha dimostrato di sapere andare forte nella Indycar e quindi non è una sorpresa se una donna è veloce. Ma penso anche che in Europa sarebbe la stessa cosa se una ragazza iniziasse a vincere corse importanti".

Dove vivi in USA? E come è cambiata la tua vita?

"Vivo a Scottsdale, in Arizona. La vita qua è differente dall'Europa, ma è anche bella!"

C'è attenzione su di te in USA o si sono... stancate delle donna pilota?

"Non si sono stancate delle donne in pista! Sto vincendo gare e, forse, un campionato. Questo è una novità per tutti".

18 le gare disputate tra italiano e svizzero

14 i podi ottenuti

6 podi nel tricolore

7 podi nello svizzero

1 vittoria nel tricolore

3 vittorie nello svizzero

3 pole nello svizzero





Il podista

Massimo Costa

C'era il maratoneta, c'è il podista. Nel senso di colui che sale sempre sul podio. Giovanni Venturini è il nome nuovo dell'automobilismo italiano. La sua carriera a quattro ruote è praticamente iniziata quest'anno. Si è iscritto al campionato italiano e svizzero di F.Renault col team C02 Motorsport di Ezio Cosmai, "assunto" via CRG, il costruttore di kart per il quale ha corso nel 2008 nella WSK senza ricavarne soddisfazione. Ebbene, su diciotto gare fino ad ora disputate, Venturini è salito sul podio per quattordici volte. Sei nella serie tricolore, otto in quella elvetica. I colpi andati a vuoto sono i seguenti: un ritiro per incidente (innescato da altri) nella prima gara dell'italiano a Monza, un nono posto a Budapest per un errore alla prima staccata dopo il via, due quarti posti a Digione e Magny-Cours nello svizzero. Nel campionato italiano occupa la terza piazza in classifica generale, primo dei rookie, dietro a Daniel Mancinelli e Genis Olive. E attenzione, ha saltato le due gare di Varano per la concomitanza con la prova dello svizzero del Nurburgring. In questo torneo è secondo, primo dei debuttanti, alle spalle di Nico Muller. Venturini, volto simpatico, capello svolazzante che di tanto in tanto assume strane posizioni aerodinamiche, arriva da Vicenza dove è nato il 9 novembre del 1991. Ha dunque 17 anni e una carriera brevissima. Il ché sottolinea ancora di più il talento innato di questo ragazzo. Di certo nessuno pensava potesse andare subito così forte, ottenere quella serie di risultati impressionanti: "Il mio obiettivo per l'italiano era quello di stare nei primi dieci, nello svizzero nei primi cinque. Sta andando decisamente meglio". Di Venturini salta subito all'occhio la precisione nella guida, la sua correttezza nei duelli (sottolineata anche dal leader Mancinelli), la capacità nel superare gli avversari, i pochissimi errori commessi che per un debuttante assoluto è un pregio non da poco. In più, l'attenzione quasi maniacale con cui cura l'assetto della sua vettura. Un punto debole ce l'avrà: "Ne ho tanti ancora; nelle piste lente non mi trovo ancora a mio agio e non mi sento ancora la macchina addosso al cento per cento. Però nelle staccate me la cavo bene...". La curiosità forte è quella di vederlo in azione contro i migliori giovani d'Europa della categoria Renault. Nel 2010 potrebbe essere il pezzo pregiato dell'Italia da corsa in campo internazionale. Teniamolo d'occhio.



L'Aston Martin fa tu

Alfredo Filippone

Non si può certo dire che questa edizione della 1000 KM del Nurburgring sia stata esaltante. Non bastano il sole, una temperatura da spiaggia e i mille divertimenti del nuovo megaimpianto sorto in appena un anno al di là del rettilineo dello storico impianto dell'Eiffel, per

compensare uno spettacolo un po' sciapo in pista (per fortuna, non in tutte le categorie). L'assenza delle grandi case, Audi e Peugeot, s'è fatta sentire, eccome, e ha praticamente svuotato di senso la gara nella classe regina, la LMP1 (e a vedere le nuove regole emesse dall'ACO per il 2010, che riducono il gap fra le vetture diesel e benzina,

non è detto che i due maggiori costruttori si affrettino a tornare...). La Lola Aston Martin ha così piazzato le sue tre vetture nei primi tre posti senza alcun problema. Partiti dalla pole e sempre in testa, Stefan Mücke-Jan Charouz-Tomas Enge hanno vinto senza colpo ferire, mai impensieriti dalla vettura dei compagni Turner-Primat, sem-

pre vicina ma visibilmente costretta a non attaccare. E ora, dopo questo secondo successo stagionale, il trio di punta del team coi colori Gulf recupera anche la leadership in campionato e si posiziona al meglio per il titolo. La terza vettura della Prodrive, al debutto in Germania con Buncombe-Hall-Ramos, partita relativamente dietro, ha



Le Lola Aston Martin dominatrici

prestazione della Lavaggi, ko dopo 21 giri per una perdita d'olio al motore, un guasto che non rende giustizia agli sforzi e alla passione del pilota-costruttore siciliano.

Poca suspense per la vittoria anche in LMP2, ma qui almeno le piazze d'onore sono state combattute sino alla fine. La Ginetta-Zytek del Quifel ASM di Amaral-Pla è invincibile e le manca solo un punto per raggiungere la certezza matematica del titolo. Gli unici a poterla ancora battere (ma ci vorrebbe un mezzo miracolo) sono rimasti Giacomo Piccini, Andrea Ceccato e Filippo Francioni, gli alfieri della seconda Lola-Judd Racing Box, nuovamente secondi come in Portogallo, dopo una gara praticamente perfetta. Sul terzo gradino del podio ci sarebbe dovuta essere l'altra vettura del team novarese, quella dei più blasonati Andrea Piccini-Matteo Bobbi-Thomas Biagi, ma la perdita di una ruota a sette giri dalla fine le è costata tre posizioni, dopo aver dovuto partire dal fondo della griglia (per la sostituzione del motore) e una toccata nella prima frazione di gara. Ma l'amaro per questo inconveniente d'ultim'ora nulla toglie all'ottima prestazione d'insieme della scuderia italiana.

Segnaliamo solo per dovere di cronaca il primo successo stagionale della Saleen Larbre (sull'unica rivale, la ritirata Corvette Alphanad) in una categoria GT1 del cui decesso sarebbe doveroso trarre le conseguenze.

L'ordine di arrivo, domenica 23 agosto 2009

- 1 - Charouz-Enge-Mucke (Lola-Aston Martin) - Prodrive - 195 giri 5.57"26"595
- 2 - Primat-Turner (Lola-Aston Martin) - Prodrive - 1'04"856
- 3 - Buncombe-Hall-Ramos (Lola-Aston Martin) - Prodrive - 2 giri
- 4 - Karthikeyan-Meyrick-Zwolsman (Audi R10) - Kolles - 2 giri
- 5 - Ragues-Mailleux (Oreca-Judd) - Signature - 5 giri
- 6 - Amaral-Pla (Ginetta-Zytek) - Quifel ASM - 6 giri
- 7 - Ceccato-Francioni-G.Piccini (Lola-Judd) - Racing Box - 8 giri
- 8 - Lahaye-Ajlani (Pescarolo-Mazda) - OAK - 10 giri
- 9 - Nicolet-Hein (Pescarolo-Mazda) - OAK - 11 giri
- 10 - Ojeh-Gosselin-Peter (Zytek) - GAC - 12 giri
- 11 - Biagi-Bobbi-A.Piccini (Lola-Judd) - Racing Box - 13 giri
- 12 - Kane-Leuenerberger-Pompidou (Lola-Judd) - Speedy - 18 giri
- 13 - Lieb-Lietz (Porsche 997) - Felbermayr - 21 giri
- 14 - Coronel-J.Janis (Spyker C8) - Spyker - 22 giri
- 15 - Ehret-Farnbacher-Beltoise (Ferrari 430) - FBR - 22 giri

Giro più veloce: Charouz-Enge-Mucke 1'44"125

Dulcis in fundo, resta da parlare della GT2, che più che mai ha salvato lo spettacolo dell'intera gara. Sembrava dovesse essere una giornata trionfale per le Ferrari, molto a loro agio su questa pista (specie quelle gommate Dunlop), e alla fine sono rimaste a bocca asciutta. Era iniziata con la JMW di Bruni-Bell, la Modena di García-Mansell e la Hankook di Kaffer-Simonsen ai primi tre posti. Poi Lieb, con la Porsche 997 Felbermayr, è riuscito a strappare il terzo posto a Kaffer (dopo un duello, trepidante, durato qualche giro), mentre le due F430 sono state bersagliate dalla sfortuna: giunto di un semiasse rotto per Bruni, toccata con un prototipo per Mansell. La via era dunque libera per Lieb e Lietz (comunque autori di una grande corsa, per

giunta con i 25 kg aggiuntivi derivanti dalla perdita della deroga per le 997 decisa dalla FIA), ora in testa al campionato con otto punti di vantaggio su Bruni-Bell, la cui battuta d'arresto è catastrofica nella corsa al titolo. In una gara ricca di colpi di scena, la Spyker Snoras finiva addirittura seconda davanti alla migliore delle F430, la FBR di Ehret-Beltoise-Farnbacher. Sesto posto (e miglior prestazione stagionale) per Montermini-Ricci-Rosa sulla seconda F430 FBR, nonostante un brutto contatto con l'Audi di Mondini nelle prime fasi (risultato fatale alla R10), decimo per Griffin-Bamford sulla vettura dell'Advanced Engineering e undicesimo per il trio dell'EasyRace, Basso-Tenchini-Plati, che continua la sua graduale crescita nella serie.

rismo

tranquillamente rimontato per andare a completare il podio. Le uniche potenziali rivali hanno fatto cilecca: ritiro dopo appena 35 giri per la Pescarolo di Boullion-Collard-Tinseau (motore) mentre la Lola Aston del team Speedy, con Belicchi-Fässler-Prost, a lungo terza, ha poi perso un'ora e un quarto ai box per problemi elettrici. Sfortunata la

La Porsche di Lieb-Lietz prima in GT2



Ancora tanta sfortuna per Bobbi e Biagi



Acura rien ne va plus

Sotto l'Acura di De Ferran-Pagenaud. A destra, l'auto gemella di Brabham-Sharp



Una categoria per le LMP Arrivano le Formula Le Mans

A margine dell'ultimo appuntamento di Road America, l'American Le Mans Series ha annunciato gli attesi cambiamenti: dopo la crisi di quest'anno, il campionato organizzato dall'IMSA di Don Panoz ha deciso di rimodellare la struttura delle classi. In primis, ci sarà l'accorpamento di LMP1 ed LMP2, che non verrà però esteso alla 12 Ore di Sebring e alla Petit Le Mans, anche se gli aggiustamenti al regolamento tecnico necessari per portare le vetture allo stesso livello di performance produrranno presumibilmente una battaglia diretta anche nei due appuntamenti "classiche". In aggiunta alle vetture con caratteristiche simili a quelle attuali si potranno schierare, sul modello delle 997 Cup introdotte quest'anno, le Courage FLM09 progettate per la Formula Le Mans Europea. La denominazione della classe sarà LMP Challenge, che si accompagnerà alla conferma delle 997 Cup sotto il nome di GT Challenge. Arrivata alla propria fine naturale la GT1, lo scettro di unica classe per gran turismo sarà preso dalle GT2, vero elemento di successo della stagione 2009.



La stagione 2009

Circuito	Equipaggio	Vettura
Sebring	Capello-McNish-Kristensen	Audi R15
Saint Petersburg	Brabham-Sharp	Acura
Long Beach	De Ferran-Pagenaud	Acura
Tooele	De Ferran-Pagenaud	Acura
Lime Rock	De Ferran-Pagenaud	Acura
Lexington	De Ferran-Pagenaud	Acura
Elkhart Lake	Brabham-Sharp	Acura

Classifica

LMP1

1 - Brabham-Sharp	122
2 - De Ferran-Pagenaud	109
3 - Field-Field	76

LMP2

1 - Fernandez-Diaz	146
2 - Leitzinger-M.Franchitti	91
3 - Dyson-Smith	55

GT2

1 - Bergmeister-Long	130
2 - Melo-Kaffer	91
3 - D.Muller-Milner	63

Marco Cortesi

Un inevitabile dominio Acura ci si aspettava ed un inevitabile dominio Acura si è avuto. La classe LMP1 dell'American Le Mans Series, con sole due vetture ufficiali in pista, non ha regalato sorprese quanto a presenze, anche se la battaglia tra l'Highcroft Racing, con Scott Sharp e David Brabham, ed il De Ferran Racing, con Simon Pagenaud affiancato a patron Gil, si è spesso rivelata valida. Dopo un inizio favorevole ai primi, soprattutto per il ritiro degli avversari a Sebring, notevoli sono stati i quattro successi consecutivi per De Ferran, apparso in una forma via via sempre più simile a quella degli anni d'oro della CART. Proprio lui, poco dopo aver annunciato il ritiro e l'intenzione di espandere la squadra verso la Indycar, ha stupito tutti a Mid-Ohio, centran-

do una pole (ripetuta ad Elkhart Lake) ed andando a vincere in tranquillità. A Road America, il team Highcroft è poi tornato a prevalere in gara, resistendo ad un vero e proprio assalto finale e concludendo con meno di mezzo secondo di vantaggio. Anche in LMP2, che vede al via tre marche diverse con un buon livello di competitività, non è stato possibile fermare il marchio giapponese Acura. A prevalere è sempre stata, con l'eccezione della vittoria di Leitzinger e Franchitti a Mid-Ohio, il prototipo di Adrian Fernandez e Luis Diaz, solo ultimamente messa sotto pressione dalle Lola-Mazda. Per movimentare la scena, è tornata anche una Porsche RS Spyder. Condotta da Pickett e Graf, la barchetta di Weissach ha mostrato un potenziale inalterato, permettendo ai due gentleman di portarsi nelle posizioni che contano con distacchi ridot-

tissimi.

E mentre la GT1 si appresta a scomparire dai regolamenti, in GT2 la battaglia si fa sempre più serrata. Dopo il debutto delle Corvette, è arrivata ad Elkhart Lake la prima vittoria per il team Rahal Letterman e per la M3 E92. Con l'arrivo delle nuove armi BMW e Chevy, a pagare dazio è stata soprattutto la Ferrari Risi di Kaffer e Melo, ostacolata nel tentativo di lotta al vertice con l'equipaggio superufficiale Porsche dei Flying Lizard. Da sottolineare l'esordio nello schieramento delle 997 Cup, studiato per rimpolpare lo schieramento. Nonostante il buon livello degli avversari (tra cui gli ex Grand-Am Cosmo e Pickering), ad imporsi sono stati ripetutamente i coniugi Martin e Melanie Snow, a bordo di una vettura gestita 'in proprio'...

Busch tiene viva la speranza

Marco Cortesi

C'è ancora speranza per Kyle Busch. Il pilota di Las Vegas, chiamato a lottare per un posto in Chase For The Cup, ha risposto a Bristol con una vittoria alla disperata necessità di punti. Al termine dell'ultima situazione di caution e di una bandiera rossa causata da un contatto tra Michael Waltrip e Clint Bowyer, Busch ha retto all'attacco di Mark Martin, andando a prevalere di oltre una lunghezza sotto la bandiera a scacchi. Martin, che aveva condotto buona parte della corsa, ha dovuto soccombere sin dal primo attacco dell'avversario, portato al giro 433, chiudendo secondo davanti al sorprendente Marcos Ambrose che, su uno dei tracciati più ostici per i piloti di formazione non statunitense, si è difeso da Greg Biffle. Il quinto posto è andato a sorpresa a Denny Hamlin, che nelle prime fasi era finito sotto di un giro a causa di una foratura. A seguire si sono piazzati Ryan Newman e Kurt Busch, rimasto coinvolto in diversi contatti e frenato da un tear-off difettoso dopo aver mostrato buone possibilità di lottare al vertice. Parimenti in lotta per il primo posto durante le fasi iniziali di corsa, Jimmie Johnson ha recuperato l'ottavo posto, trovatosi a dover effettuare una sosta supplementare per via di un'errore dei meccanici sulla posteriore destra. Da segnalare una situazione di caution dovuta alla pioggia, mentre un incidente multiplo dovuto ad una reazione a catena ha compromesso alla tornata 438 diversi piloti tra cui Hornish, Harvick, Mears, Busch, Vickers e Bowyer. In particolare gli ultimi due devono recriminare la perdita di punti preziosi in ottica Chase For the Cup, mentre in casa Childress Racing si continua a scavare sul fondo di una crisi che non sembra avere via d'uscita. Male anche il Richard Petty Motorsports: Sorenson, diciannovesimo, è il miglior piazzato, mentre né Kahne, né Sadler, ai quali era stato offerto un milione di dollari in caso di vittoria dagli sponsor, hanno visto la top-20. In classifica continua a comandare Tony Stewart, nonostante un problema alla radio (fondamentale a Bristol) che ha visto virtualmente azzerare la propria gara. Johnson è secondo davanti a Gordon (a muro per l'esplosione di una gomma), Hamlin ed Edwards...



anza



Kyle Busch con il trofeo del vincitore

L'ordine di arrivo, sabato 22 agosto 2009

- 1 - Kyle Busch (Toyota) - Gibbs - 500
- 2 - Mark Martin (Chevrolet) - Hendrick - 500
- 3 - Marcos Ambrose (Toyota) - Waltrip - 500
- 4 - Greg Biffle (Ford) - Roush - 500
- 5 - Denny Hamlin (Toyota) - Gibbs - 500
- 6 - Ryan Newman (Chevrolet) - Stewart/Haas - 500
- 7 - Kurt Busch (Dodge) - Penske - 500
- 8 - Jimmie Johnson (Chevrolet) - Hendrick - 500
- 9 - Dale Earnhardt Jr. (Chevrolet) - Hendrick - 500
- 10 - Matt Kenseth (Ford) - Roush - 500
- 11 - Jamie McMurray (Ford) - Roush - 500
- 12 - Brian Vickers (Toyota) - Red Bull - 500
- 13 - Casey Mears (Chevrolet) - Childress - 500
- 14 - David Ragan (Ford) - Roush - 500
- 15 - Scott Speed (Toyota) - Red Bull - 500
- 16 - Carl Edwards (Ford) - Roush - 500
- 17 - David Reutimann (Toyota) - Waltrip - 500
- 18 - Jeff Burton (Chevrolet) - Childress - 500
- 19 - Reed Sorenson (Dodge) - RPM - 500
- 20 - David Stremme (Dodge) - Penske - 500
- 21 - Clint Bowyer (Chevrolet) - Childress - 500
- 22 - Martin Truex Jr. (Chevrolet) - DEI/Ganassi - 500
- 23 - Jeff Gordon (Chevrolet) - Hendrick - 499
- 24 - Paul Menard (Ford) - Yates - 498
- 25 - Juan Montoya (Chevrolet) - DEI/Ganassi - 498
- 26 - Elliott Sadler (Dodge) - RPM - 498
- 27 - Regan Smith (Chevrolet) - Furniture Row - 498
- 28 - Kasey Kahne (Dodge) - RPM - 497
- 29 - Scott Wimmer (Chevrolet) - McClure - 496
- 30 - John Andretti (Chevrolet) - Front Row - 494
- 31 - Michael Waltrip (Toyota) - Waltrip - 490
- 32 - Robby Gordon (Toyota) - Gordon - 490
- 33 - Tony Stewart (Chevrolet) - Stewart/Haas - 489
- 34 - Joey Logano (Toyota) - Gibbs - 484
- 35 - Sam Hornish Jr. (Dodge) - Penske - 472
- 36 - Bobby Labonte (Ford) - HOG - 461
- 37 - A.J. Allmendinger (Dodge) - RPM - 452
- 38 - Kevin Harvick (Chevrolet) - Childress - 438
- 39 - David Gilliland (Chevrolet) - TRG - 354
- 40 - Terry Labonte (Toyota) - Carter/Simo - 244
- 41 - Joe Nemechek (Toyota) - NEMCO - 48
- 42 - Tony Raines (Dodge) - M&J - 27
- 43 - Dave Blaney (Toyota) - Prism - 8

Il campionato

1. Stewart 3564; 2. Johnson 3344; 3. Jeff Gordon 3310; 4. Hamlin 3141; 5. Edwards 3110; 6. Kurt Busch 3103; 7. Newman 2995; 8. Biffle 2986; 9. Montoya 2975; 10. Martin 2971; 11. Kahne 2963; 12. Kenseth 2945;



MOMENTO CLOU

Un incidente coinvolge diverse vetture nella corsa alla Chase For The Cup. Kyle Busch, che ha appena preso il comando, può tirare il fiato e prepararsi a resistere nel finale a Mark Martin

Raggiunta la to

Marco Cortesi

Qual è la prima impressione a metà del cammino NASCAR di quest'anno?

“E' piuttosto semplice. Qui o vai... o vai a casa, non hai tanta scelta. Non ti puoi nascondere dietro all'alettoncino, al dettaglio tecnico, al carico di carburante, la gomma morbida, la gomma dura. Quando sei in gara non stai lottando in un gruppo da tre, da quattro, da cinque. Stai lottando in un gruppo da quaranta. E non perché il livello è basso, ma perché il livello è terribilmente alto. Quando Mark Martin sale in macchina e rifila tre decimi a tutti, che è come se fosse un secondo su uno stradale, è perché ha il piede, non ci sono storie. Qui devi lottare, e farlo contro i migliori”.

Lottando e lottando è finalmente arrivato il primo top-10, l'ottavo posto, a Watkins Glen; com'è andata?

“Quella del Glen si è rivelata una gara importante per molti motivi. Siamo stati in testa più volte nel corso del weekend, restando costantemente competitivi. Abbiamo dimostrato che possiamo competere anche con mezzi ridotti, e soprattutto il risultato è arrivato combattendo in gara, sempre al top. E' stata un'emozione unica vedere il 13 in cima al pilone di segnalazione, per la prima volta essere chiamato alle interviste insieme a gente come Carl Edwards. Poi tutto quello che ne è seguito, interviste, apparizioni in TV, e l'attenzione che è arrivata su di me e sulla squadra. Eccezionale”.

Certo è che, rispetto a molti altri debuttanti di lusso, andati a casa in qualifica per cinque, sei gare di fila, il tuo inizio è stato positivo. Come giudicate i vostri risultati finora?

“Quello che stiamo facendo col nostro team è un miracolo. Tanto per far capire, il Michael Waltrip Racing ha 280 dipendenti, noi meno di venti, quaranta in tutto tra Sprint

Cup, Nationwide, e Truck. Stiamo raccogliendo quello che ci eravamo preposti, progredendo passo dopo passo. Sapevamo che non avremmo disputato alcune gare e, ad esempio, siamo rimasti particolarmente male per Indianapolis; quell'esperienza non positiva è però stata una dimostrazione che dobbiamo crescere. Nelle libere eravamo trentunesimi, e sicurissimi di farcela. Poi, con la pioggia il grip della pista è cambiato completamente, abbiamo sbagliato la valutazione tecnica ed il risultato è stato un for-



tissimo sottosterzo. Un Hendrick Motorsports, che magari ad Indy ha corso 10 volte e ci ha fatto tanti test, sa benissimo cosa succede all'asfalto in determinate situazioni atmosferiche. Noi non ancora”.

L'emozione però è anche esserci, avere un ruolo nel più grande spettacolo motoristico al mondo...

“Certo, sono accettato in un ambiente estremamente chiuso e selettivo, è qualcosa di importante che sento di aver raggiunto nella mia carriera, una rivincita contro il meccanismo che c'è in Europa, che mi aveva deluso, ed è anche una rivincita personale e professionale. Qui devi essere uno che prima di tutto ama le corse. Pensate che Tony Stewart, nonostante guadagni decine di milioni di dollari, durante la settimana va a correre con i Dirt Late Model. Poi

ci sono i fan... passare nella Gasoline Alley a Indy, con centinaia di persone ad aspettarti, vedere che molti di loro sanno chi sei, ti chiedono l'autografo, magari hanno la foto della monoposto di Indy '96 con la bandiera italiana, ti rende incredibilmente orgoglioso. E' una soddisfazione. A Sonoma avrei potuto già entrare nella top-10, non fossi stato spedito fuori da Jeff Gordon. Jeff Gordon! Mica l'ultimo degli idioti, non riusciva a passarmi e mi ha dovuto mandar fuori per farlo, chiedendomi anche scusa dopo. Fantastico”.

Qual è stato il più bel momento che hai vissuto quest'anno?

“La domenica della gara di Watkins Glen eravamo pronti a partire, infilo il casco, l'HANS, entro in macchina e si mette a piovere. Sono andato nel motorhome e mi sono fatto un panino con la nutella, uno con la bresaola, due aranciate... Poi la gara è stata posticipata. Però vivere la mattina della gara con i bambini vicino, facendo colazione insieme in circuito ha ripagato l'attesa”.

Ora occorre replicare il risultato di Watkins Glen sugli ovali...

“Sugli ovali arrivare in top-20 sarebbe un risultato straordinario, la top-10 è una grandissima sfida, ma non è alla nostra portata, non ancora. A Bristol correrò sia in Sprint Cup sia in Nationwide Series, darò il meglio e prenderò quel che verrà, ma la vera valutazione dei nostri progressi ci sarà quando ritorneremo per la seconda o la terza volta sullo stesso circuito. Arrivare su un tracciato sconosciuto, con un livello del genere, e pretendere di andare subito forte con le nostre risorse sarebbe da sciocchi, dobbiamo crescere insieme e arrivarci per gradi. L'intensità e la professionalità del lavoro che c'è in NASCAR non l'ho mai vista da nessun'altra parte, però puoi lavorare, migliorare e raccogliere i risultati”.

Top 10

Miglior risultato 2009
8° Watkins Glen



Stel

Claudio Pilia

Il piatto, anche se non singhiozza, piange eccome. In casa Mercedes, quando mancano quattro appuntamenti alla fine della stagione 2009 del Deutsche Tourenwagen Masters, si interrogano sulla poco rosea situazione in classifica. L'Audi ha fatto finora la voce grossa, mettendosi in evidenza in tutti gli appuntamenti. Sebbene, in qualche occasione, si sia fatta sfuggire qualcosa. Eppure, ad inizio stagione le forze in campo sembravano più che equilibrate, con la Casa dei Quattro Anelli davanti a tutti all'esordio ad Hockenheim e quella della Stella a tre punte al vertice all'Eurospeedway del Lausitzring. Poi, Mercedes ha raccolto la fortunosa vittoria al Nürsring, l'isolato Gary Paffett ha salvato la baracca nel mare di Audi a Zandvoort, ma gli ultimi due round il podio per la Casa di Stoccarda, è stato solo uno sfrenato sogno notturno. Norbert Haug deve essersi fatto sentire dopo l'ultima figurac-

La oscurata

cia, sebbene abbia cercato di recitare davanti alle telecamere. Impegnandosi a rendere credibile il presunto gap provocato dalle zavorre. Che è vero esserci, ma non tanto quanto voglia intendere. Si deve voltare pagina il prima possibile, già nel prossimo round di Brands Hatch. In Gran Bretagna, lo scorso anno, è arrivata una vittoria – anche se di misura – che fa ben sperare, così come lascia intravedere un altro raggio di sole la pista di Barcellona, la cui conformazione si addice meglio alle C-Klasse bavaresi. O almeno la speranza è questa. Intanto, si guarda al futuro con rinnovato ottimismo. È infatti giunto, all'indomani dell'ultimo appuntamento disputato, l'annuncio della DMSB (Deutscher Motor Sport Bund) dell'accordo raggiunto sul congelamento dello sviluppo delle vetture per il campionato 2010. Sterzo, motore, aerodinamica e cellula di sicurezza sono state fotografate e catalogate, per far sì che dallo scorso lunedì 17 agosto le vetture rimangano identiche

nelle loro caratteristiche sino alla fine della prossima annata. Un annuncio soddisfacente, che incontra anche un certo interesse da parte della BMW, la quale, dopo essere uscita di scena dalla Formula 1 alla fine del 2009, potrebbe concentrarsi su un ingresso nella serie a partire dal 2011, quando regole completamente nuove metteranno le basi per un possibile ritorno a tre Case impegnate a tempo pieno. Dando chiaramente un nuovo impulso anche alla visibilità mediatica, in affanno nonostante le lady-pilota e il nome di Ralf Schumacher, che continuano a deludere. Proprio in tema di esposizione mediatica, la britannica Sky Sports ha siglato un accordo che – dopo la chiusura del canale Setanta Sport – riporterà sugli schermi d'Oltremania le immagini della serie che vede tra i protagonisti Gary Paffett, Jamie Green, Paul Di Resta e Oliver Jarvis. Per adesso solo un'ora di highlights, ma già si lavora ad un accordo per la diretta televisiva quanto meno della gara.

La stagione 2009

Circuito

Hockenheim
Lausitzring
Norisring
Zandvoort
Oschersleben
Nurburgring

Pilota

Tom Kristensen
Gary Paffett
Jamie Green
Gary Paffett
Timo Scheider
Martin Tomczyk

Vettura

Audi
Mercedes
Mercedes
Mercedes
Audi
Audi

Classifica

1. Scheider 35
2. Ekstrom 34
3. Paffett 29
4. Spengler 26
5. Tomczyk 21
6. Di Resta 19
7. Green 18
8. Jarvis 14
9. Kristensen 13
10. Winkelhock 10

**Le nuvole si addensano
sulla Mercedes
e sul sempre più deludente
Ralf Schumacher**



L'equilibrista

Nel 2003 con la BMW



Nel 2009 alla 24 Ore del Dubai



Dario Lucchese

Professione team manager, ma con il Dna del pilota purosangue. Gianluca De Lorenzi, 37 anni, coniuga entrambe le figure riuscendo a calarsi con disinvoltura nei panni dell'una e dell'altra, a seconda delle esigenze. Con una costante fissa: quella di confermarsi sempre protagonista. Figlio di Luigi, capo-meccanico della Minardi F.1 nel periodo d'oro della squadra faentina, l'esperto driver ravennate ha cominciato a correre con i kart nel 1984 laureandosi per quattro volte campione italiano. Quindi il passaggio praticamente "obbligato" alle monoposto ed una parentesi nella F.3 tricolore, dal 1991 al 1994, con il team BVM. Esperienza conclusasi probabilmente troppo presto, nonostante gli incoraggianti risultati.

"Inutile negarlo. Mi mancava il budget adeguato per potere fare strada. Eppure, anche in monoposto sono riuscito a prendermi determinate soddisfazioni, come quando al Mugello nel diluvio ero terzo con la Ralt Rt36 che non andava manco a tirarla con la fionda...".



Nel 2002 sul podio di Adria

Dalle ruote scoperte alle vetture Turismo. Il debutto nel CIVT nel '96 al volante di una piccola Peugeot 106 e, la stagione seguente, il primo titolo di classe ottenuto con una Seat Ibiza 16V a cui nel 1998 fece seguito la vittoria di Prima Divisione messa a segno questa volta con un'Alfa Romeo 156 Twin Spark. Risultati che lo portarono ad esordire all'inizio del 2000 nella Euro Super Touring Cup, con una vettura ufficiale della Nordauto Engineering in



Nel 2009 sul podio di Magione con Borghi

cui ebbe come compagni di squadra Fabrizio Giovanardi e Nicola Larini. Poi l'idea di fondare un proprio team. Nacque così la GDL Racing.

"Una nuova avventura che mi ha coinvolto totalmente, dapprima ancora come pilota (nel 2001 si classificò secondo tra i Privati nel Campionato Europeo Turismo con una Bmw, ndr) ed in seguito come supervisore". Una decisione forse prematura, quella di mettersi un po' da parte per passare saltuariamente dall'altro lato del muretto dei box?

"Credo sia stata la scelta migliore da fare. Oggi, con la crisi economica e la carenza di sponsor, non penserei a correre

di certo. Ritengo di avere seguito il giusto percorso nella mia carriera, senza avere dovuto operare troppe rinunce. Sono fortunato: faccio il lavoro che mi piace, che mi fa sentire realizzato. Ed ogni tanto torno al volante, senza per questo accusare il peso di chi è oberato da un super impegno. Perché correre e gestire contemporaneamente la squadra non è affatto semplice. Devi sempre essere due volte al massimo della concentrazione. Da quest'anno inoltre siamo coinvolti in ben cinque differenti categorie: Carrera Cup Italia, Seat León Supercopa, Porsche Cayman Cup, Campionato Italiano GT, e Fun Cup, senza considerare la partecipazio-

ta

ne alle varie 24 Ore (a Dubai, nel mese di gennaio, l'equipaggio della GDL Racing composto da Giorgio Bolla, Stefano Borghi, Giorgio Piodi e lo stesso De Lorenzi si è classificato decimo assoluto, ndr)".

Ma quali sono oggi le prerogative di Gianluca De Lorenzi?

"Il mio motto è quello di 'fare volare anche i gentleman'. L'anno scorso siamo riusciti a conquistare il titolo assoluto dell'EGTS con "Spidey". È vero, gli ho dato una mano anch'io... alternandomi al volante con lui in alcune occasioni. Ma gran parte del merito è sicuramente sua e di tutta la squadra che lo ha fatto crescere agonisticamente".

Tanti momenti felici, come quando nel 2002 Max Pigoli conquistò il titolo del tricolore Super Produzione...

"Fu una vittoria straordinaria, ottenuta dopo avere lottato a denti stretti nell'ultimo giro dell'ultima gara del campionato. Ma potrei anche citare il successo alla 6 Ore di Vallelunga del 2004 con una BMW che, a parte il motore, era praticamente un "prototipo" realizzato in casa. Due anni dopo, quindi, l'ottima stagione insieme a Emanuele Naspetti nel Superturismo italiano. Ancora come pilota, il secondo posto conquistato nella Carrera Cup Italia nel 2007".

Un capitolo che non si è comunque ancora concluso...

"Il prossimo obiettivo è quello di portare al successo insieme a Borghi nel Campionato Italiano Granturismo la nuova Porsche 997 GT3 Cup S. Tra me e Stefano c'è un'intesa perfetta e siamo attualmente in testa alla classifica. Vincere sarebbe un modo per dire: state attenti, perché De Lorenzi non ha affatto intenzione di andare in pensione".





Babini fugge co

Rossetto ha preso la testa della prima corsa, inseguito da Alexander Frei. Alla fine del secondo giro Ferruccio Bellini del team Bonaldi Motorsport è riuscito a passare in seconda posizione, dopo essere partito quinto sulla griglia, mentre Frei sorpassava Rossetto e prendeva la testa della corsa. Da decimo sulla griglia, Michael Scheublein ha avuto una partenza eccezionale portandosi in quarta posizione, mentre Bellini riusciva a sorpassare Rossetto e si portava secondo, cominciando a

inseguire il leader della gara e diminuendo il distacco a solo 0.295 secondi. Dopo il pit stop obbligatorio, Babini ha preso il comando seguito da Cochet e Bellini. Dalla quinta posizione Peter Kox a bordo della vettura del team Reiter Engineering ha recuperato una posizione e ha cominciato a inseguire Bellini. Kox non è però riuscito a raggiungere il pilota italiano e ha concluso la gara in quarta posizione. Babini si è assicurato la vittoria, seguito da Cochet secondo e Bellini terzo.

Gara 2

Kox ha preso la testa della gara alla partenza, seguito dalla vettura guidata da Scheublein. Appena Kox ha iniziato il suo decimo giro, la safety car è scesa in pista, mentre Wallace si ritirava. L'entrata della SC ha coinciso con il periodo del cambio pilota che ha visto Hayek sostituire il compagno di squadra Kox e ripartire in testa. Dietro, Hérve Leimer stava tallonando la vettura del team Autovitesse, con Leonardo Maddalena a bordo della Lambo del

team Petri Corse. La gara è terminata con Hayek che, dopo aver approfittato del vantaggio conquistato da Kox, si è diretto verso la vittoria. Maddalena ha terminato la gara secondo, seguito da Hérve Leimer sul gradino più basso del podio.

Gara 3

Partito in pole, Kox ancora una volta si è portato in prima posizione con Babini alle costole. Dietro, Giorgio Bartocci ha superato Frei per il terzo posto, mentre Bellini inseguiva Hérve Leimer in quinta posizione, metten-



ol... Toro

do pressione al pilota svizzero. Durante il cambio di pilota, Frei, in quarta posizione, ha ceduto la vettura a Cochet, che ha subito cominciato a inseguire Rossetto. Cochet ha sorpassato l'italiano per poi riuscire a raggiungere il compagno di squadra di Kox, Hayek, e a scavalcarlo a quattro giri dalla fine. A meno di tre minuti dalla bandiera a scacchi, Maddalena del team Petri Corse è andato dritto alla Becketts, permettendo a Janiš e Bellini di salire rispettivamente alla quarta e quinta

posizione. In testa al gruppo, Cochet ha spinto per assicurarsi la vittoria su Hayek secondo e Rossetto terzo. Avendo assistito al weekend di gara, Manfred Fitzgerald, Direttore Brand & Design della Lamborghini ha commentato: "Le gare di oggi e le eccellenti prestazioni del Super Trofeo, supportano la nostra posizione come serie monomarca più veloce del mondo e con il proseguire della stagione i piloti migliorano sempre di più e la competizione diventa sempre più serrata".



**Babini leader
del SuperTrofeo
Lamborghini**

Gara 1

1. Babini/Rossetto - Petri Corse	40:00.820
2. Frei/Cochet - Autovitesse	40:13.093
3. Bellini - Bonaldi Motorsport	40:22.868
4. Hayek/Kox - Reiter Engineering	40:24.516
5. Janiš/Winter - Lamborghini Racing Eastern Europe	40:37.920
6. Scheublein/Charouz - Lamborghini Racing Eastern Europe	41:16.099
7. Fasanetto/Giordanelli - Automobili Lamborghini S.p.A	41:17.420
8. Green/Wallace - Automobili Lamborghini S.p.A	41:29.651
9. C. Leimer/H. Leimer - Autovitesse	40:19.604
10. Bassetti/de Plano - Petri Corse	40:12.543

Non classificati

Bartocci/Maddalena (#6), Petri Corse

Gara 2

1. Hayek/Kox - Reiter Engineering	40:52.286
2. Bartocci/Maddalena - Petri Corse	40:53.449
3. C. Leimer/H. Leimer - Autovitesse	41:01.944
4. Frei/Cochet - Autovitesse	41:12.264
5. Babini/Rossetto - Petri Corse	41:12.680
6. Bellini - Bonaldi Motorsport	41:38.125
7. Fasanetto/Giordanelli - Automobili Lamborghini S.p.A	41:57.672
8. Scheublein/Charouz - Lamborghini Racing Eastern Europe	41:58.000
9. Bassetti/de Plano - Petri Corse	a 1 giro

Non classificati

Green/Wallace (#2), Automobili Lamborghini S.p.A
Janiš/Winter (#77), Lamborghini Racing Eastern Europe

Gara 3

1. Frei/Cochet - Autovitesse	40:01.960
2. Hayek/Kox - Reiter Engineering	40:26.279
3. Babini/Rossetto - Petri Corse	40:29.612
4. Janiš/Winter - Lamborghini Racing Eastern Europe	40:37.962
5. Bellini - Bonaldi Motorsport	40:40.593
6. C. Leimer/H. Leimer - Autovitesse	40:55.240
7. Scheublein/Charouz - Lamborghini Racing Eastern Europe	41:11.809
8. Green/Wallace - Automobili Lamborghini S.p.A	41:21.969
9. Fasanetto/Giordanelli - Automobili Lamborghini S.p.A	41:23.077
10. Bartocci/Maddalena - Petri Corse	a 2 giri
11. Bassetti/Plano - Petri Corse	a 2 giri

Il campionato

Fabio Babini 125
Jarek Janiš 80
Peter Kox 79
Jonathan Cochet 73
Maximilian Götz 41
Davide Amaduzzi 38
Jens Klingmann 30
Erik Janiš 26
Arjen van de Zwaan 22
Johannes Stuck 10
Giorgio Venica 6
Andy Wallace 6
Marco Apicella 1
Uwe Alzen 1

Classifica Piloti Pro-Am

Claudio Rossetto 125
Marc A. Hayek 79
Alexander Frei 73
Ferruccio Bellini 65
Achim Winter 56

E il futuro sarà ancora

A quattro gare disputate su sei in totale, per il monarca a quattro ruote motrici più veloce al mondo, il Supertrofeo Lamborghini BlancPain, è momento di bilanci. La formula inventata da Manfred Fitzgerald delle tre gare a week end per la LP 560-4, creatura di Maurizio Reggiani, si è dimostrata vincente e appassionante sia per il pubblico sia per gli attori protagonisti, tanto che nei prossimi anni questa "magica formula" potrebbe essere esportata anche su altri Continenti come quello asiatico e quello americano. A conferma del proverbio "chi ben lavora tanto ottiene".

In un momento storico dove molti si ritirano dalle Corse come BMW e Honda, dove tanti stringono la cinghia sacrificando il Motorsport, da Jaguar a Nissan, da Mazda a Ford, il Supertrofeo Lamborghini è la dimostrazione che, se tutto viene ben concepito, dalle competizioni si possono ottenere grandissimi vantaggi con un rilevante ritorno economico.

Il responsabile marketing della Lamborghini, **Manfred Fitzgerald**, e il direttore tecnico di Sant'Agata, **Maurizio Reggiani**, nella disciplina Motorsport formano un duo di grande interesse sia da un punto di vista professionale sia umano. Per conoscere al meglio questa realtà in netta controtendenza li abbiamo messi sotto...interrogatorio. Soddisfatti?

"Direi proprio di sì. La formula delle tre gare -racconta Fitzgerald- è unica e da' la possibilità per ogni week end di vivere l'emozione di tre podi. Nessuno offre tanto. Lo spettacolo è garantito dalla griglia di partenza, stabilita dall'ordine di arrivo nella gara precedente. Piloti professionisti e gentleman driver si alternano sulla stessa vettura, contribuendo ad incrementare l'interesse. A quattro gare dall'inizio tutto gira come un orologio...Svizzero."

Il tempo di fargli finire la frase e subito arriva l'eco di Reggiani: "Fino ad ora tutto ha funzionato alla perfezione: la vettura ha dimostrato la sua assoluta affidabilità, tra l'altro con prestazioni sempre molto elevate e, per chi corre, non ci sono state cattive sorprese anche a livello di budget. I tempi delle vetture sono incredibili anche per noi: al Norisring abbiamo girato sui tempi della Gt cup e a due secondi dal DTM. La velocità massima è stata superiore al DTM!".

E i freni? Non avete avuto problemi all'inizio del campionato?

Risponde Reggiani: "Sì, è vero. Soprattutto con i gentleman driver. Però siamo subito intervenuti con upgrade tecnici, aumentando il raffreddamento e usando una pastiglia meno aggressiva. Dalla gara di Spa in poi nessuno si è più lamentato".

Torniamo alla questione economica: tutto è stato rispettato?

"Assolutamente sì. Lamborghini fa parte di un grande Gruppo ma deve camminare con le sue gambe -racconta Fitzgerald- e sempre considerando il profitto. Naturalmente anche il Supertrofeo è fonte di reddito". Il tempo di un batter di ciglia e Reggiani continua: "Conosco alcuni piloti e manager che fanno altri campionati, alla fine il costo per correre è simile. Noi costiamo di più come paraurti per la costruzione complicata, meno per le sospensioni. Costiamo meno come meccanica perché è quella di produzione per il 90%."

Ma quanto influisce sulla produzione questo Campionato?

Continua Reggiani: "Sulla produzione c'è un travaso importante: materiali, soluzioni tecniche, assetti specifici per vetture stradali più sportive...L'aerodinamica come indicazione di compromesso ma non può essere copiata perché non è omologabile...Dalle corse si ottengono alcuni ingredienti, che possono servire per realizzare un piatto ancor più raffinato, come storia insegna. Insomma, è un validissimo laboratorio".

Rimanendo sul tecnico, cosa pensa del cambio doppia frizione, dei freni carbonceramici, del motore della LP?

"Il motore -racconta Reggiani- dovrebbe fare una stagione intera. Il cambio non ha dato alcun problema. In poche parole il powertrain nel Supertrofeo è la conferma della validità del prodotto stradale. Per quanto riguarda il cambio a doppia frizione non fa parte delle nostre

strategie industriali, perché non trasmette grandi sensazioni nella cambiata e pesa molto di più. La nostra strategia per il futuro sarà migliorare il rapporto peso/potenza perché non si può pensare di salire ancora di cavalli". Il tempo di finire la frase e Fitzgerald prosegue: "I carbonceramici li abbiamo esclusi sin dal principio nel Supertrofeo, per la bontà dell'impianto standard e anche per ridurre i costi di chi partecipa".

Per il prossimo anno cosa ci si deve attendere?

"Pochi cambiamenti perché il nostro progetto triennale continua con gli stessi ingredienti. Più macchine - auspica Fitzgerald- e una presenza importante del nostro Villaggio Lamborghini che porta in giro per il mondo una parte d'Italia, e di Bologna in particolare, come stile e cucina. Mi piace poi sottolineare la sportività Lamborghini incrementata, l'investimento nel brand che si ripaga da solo perché da' profitto e suscita interesse fuori Europa, in Cina e nei mercati asiatici che, infatti, ci stanno chiedendo di esportare questo Campionato. A tal fine stiamo elaborando un vero e proprio format. Senza poi dimenticare la presenza di BlancPain e del suo Ceo, Marc A. Hayek, che corre e di Pirelli con cui abbiamo uno strettissimo rapporto tecnico".



Maurizio Reggiani



Manfred Fitzgerald

più ricco



Il pilota professionista italiano **Fabio Babini**

Bello è bello. Basta girare dietro a lui e osservare le occhiate delle signore del paddock. Faccia d'angelo, ha 39 anni, è faentino e ha vinto sia a Le Mans sia a Daytona. Vero pilota professionista, anche dopo una gara scende fresco e riposato come un notaio che abbia passato la giornata a redigere atti di poca importanza. Quattro vittorie, in testa al Campionato, Babini ha guidato sia Ferrari sia Porsche sia la Maserati MC12 portandola sul podio a Silverstone nel 2005 e per questo i suoi giudizi sono di assoluto interesse. Grande professionista è un ciccone coinvolgente nei racconti, esibendo un lato inaspettato che potrebbe condurlo ad una sicura carriera da commentatore televisivo in virtù pure delle sue conoscenze tecniche.

1 - Come giudica la LP 560-4 SuperTrofeo?

“L'auto è molto veloce. Derivando quasi totalmente da quella di serie ci sono vantaggi e svantaggi. L'utilizzo, ad esempio, dei freni è faci-

litato grazie all'abs così come l'uso del gas, forti della trazione integrale. Dall'altro bisogna sempre ricordarsi del peso elevato: una macchina Gt pesa 1100 kg questa 1350 kg di conseguenza gestire un simile peso comporta un impegno non indifferente. A me piace molto la velocità pura che la LP riesce a raggiungere nei rettilinei, meno il peso.”

2 - La gara più bella?

“Quella di Spa. Siamo partiti dietro per degli errori. Poi ho recuperato e gli ultimi due giri ero attaccato al primo. Ero convinto di passarlo ma poi ha vinto lui a soli tre decimi perché all'ultima variante siamo arrivati un po' lunghi. Il fatto di arrivare a soli tre decimi e rimanere attaccati per diversi giri da' l'idea di quanto questo SuperTrofeo sia combattuto e divertente.”

3 - Cosa ne pensa del motore?

“Il motore è potente, molto potente. E' un motore di serie e non ci sono briglie del regolamento. Rispetto alla 430 guidata a Le Mans,

a 250 km/h la macchina si ferma. A Spa con la Lambo si viaggiava a 270 km/h e con che rapidità si raggiungeva questa velocità!”.

4 - Un desiderio.

“Mi piacerebbe avere una Lamborghini più leggera ma Reggiani dice che comporterebbe costi ingenti. Poi vorrei un serbatoio specifico per correre anche al di fuori del SuperTrofeo ma per il momento penso rimanga anche questo un sogno”.

5 - Il ricordo più strano del SuperTrofeo che non dimenticherà mai?

“La prima volta che l'ho guidata. Arrivo, mi fanno vedere la macchina e mi invitano a salire. Mi legano con le cinture come il solito salame e poi dicono: “Esci e vai”. Mi guardo intorno, cerco il bottone per avviarla ma non lo trovo. Non penso alla chiave, perché do per scontato che su una macchina da corsa non ci sia. Invece dopo alcuni minuti si avvicina un amico, mi chiede se serve aiuto e.... mi mostra la chiave da girare!!!”



Il gentleman driver italiano **Ferruccio Bellini**

Non beve alcolici, non fuma e non beve nemmeno caffè. Nonostante tutto non è un'acciuga. Il sorriso è sempre malizioso, l'occhio furbo: lo si immagina più come un buon ispettore francese che come un consulente fiscale, quale è. Milanese, parlata da commenda “Milano-Milano”, arguto e diabolicamente ironico, Ferruccio Bellini, classe 1956, ha una grande passione: l'automobile. Gentleman driver per eccellenza, per più di vent'anni ha corso con Porsche, tutte le 911 sono passate sotto le sue mani, grazie alla famiglia Bonaldi. Poi, sempre grazie ai Bonaldi, imprenditori nel settore commerciale dell'automobile, il salto al SuperTrofeo. Regolarmente accompagnato sui campi di gara dalla moglie Armida, sua accanita fans, studia i circuiti su cui corre con il computer e afferma: “Io le prove le faccio così perché devo anche lavorare”.

1 - Come giudica la LP SuperTrofeo?

“Con Porsche per vent'anni ho cercato l'assetto e non l'ho mai trovato. Con Lamborghini siamo solo all'inizio... Nonostante questo sono il secondo tra i non professionisti e il terzo in quella generale quindi mi ritengo soddisfatto. La macchina mi piace, è molto, ma molto veloce”.



5 domande a...



Il gentleman driver svizzero **Marc A. Hayek**

Ha le sopracciglia folte. Gli occhi azzurri che diventano taglienti come delle lame quando si parla di meccanica, la sua passione e il suo business. 38 anni, è CEO della Blancpain, la più antica maison svizzera di orologi d'altissima precisione, nonché sponsor principale del SuperTrofeo Lamborghini. Sposato, tra poco sarà padre di Alexander Nicolas. Marc A. Hayek ha modi gentili e dieci anni fa correva nel Superbike con Kawasaki. Poi una pausa fino a quando, lo scorso anno, la voglia di correre è tornata. Al manubrio questa volta ha preferito il volante.

1 - Come giudica la LP Supertrofeo?

“Molto veloce. Non è un'automobile facile perché il limite è alto e bisogna

andarla a cercare con cautela. Per sfruttarla al meglio si deve prendere tempo. In questo mi è molto d'aiuto Peter Kox, il pilota professionista del mio team con i suoi consigli”.

2 - Come mai ha scelto di correre con Lamborghini?

“Quando ero piccolo ero affascinato da queste vetture, dal loro sound e dalle loro forme. Mi ricorderò per sempre il film Cannonball dove la presenza della Lamborghini mi colpì tantissimo. Sono sempre stato appassionato della meccanica e della velocità e quindi la scelta è stata naturale”.

3 - Quali sono le similitudini tra un orologio e un'automobile?

“Facile: la meccanica di assoluta precisione. Personalmente guardo sempre sotto il vestito, cioè i conte-

nuti e tra i prodotti Lamborghini e quelli Blancpain ci sono molte analogie. Da questo connubio noi della Blancpain stiamo sviluppando nuove tecnologie, come ad esempio quelle legate al carbonio e al silicio, godendo del rapporto privilegiato che abbiamo con la Casa di Sant'Agata”.

4 - Perché la scelta di sponsorizzare il SuperTrofeo?

“E' molto semplice: i due marchi hanno medesimi valori e una visione precisa per il futuro. Insomma stanno benissimo insieme.”

5 - A proposito di tendenza: perché gli orologi sono sempre più grandi?

“Un po' per effetto moda, un po' per esigenze fisiche. L'uomo è meno minuto che in passato ma in futuro penso che torneranno gli orologi un po' più compatti”.

no ellini

2 - Quali differenze con le Porsche?

“La velocità è mediamente superiore di 20 km/h e non è poco. Se si considera che pesa quasi 200 chili in più la guida è senza alcun dubbio più...appassionante”.

3 - Cosa si ricorda di questa esperienza?

“I due infortuni: al Norisring dietro la pace car ero primo, accelerando in seconda è scappata la macchina. A questo punto ho capito che le gomme fredde si sentono tantissimo. A Spa dopo il primo tornante mi sono trovato sul verde sintetico: forte della mia esperienza ho aspettato molto prima di accelerare, quando avevo le ruote dritte, ma si è girata lo stesso! In poche parole con la Lambo bisogna sempre essere molto accorti. Detto ciò mi ricordo anche i podi raggiunti e il piacere che provo sempre quando sto dietro al volante.”

4 - OSu strada con cosa si diletta?

“Un'Audi S8, non ultimo modello, e una Mini Cooper S. Mediamente percorro 60 mila chilometri l'anno”.

5 - Quando non corre quante ore lavora al giorno?

“Dieci e anche di più. Di notte sul comodino ho sempre un bloc notes per non perdere mai l'attimo fuggente quindi nella realtà sono proprio più di dieci”.



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



"Schumi ha cercato di fare il possibile, ha cercato di rimettersi in forma, purtroppo l'incidente in moto lo ha segnato. Per la Ferrari è un disastro, Badoer è solo un collaudatore, non sarà veloce, sarà come se corresse solo Kimi Raikkonen"

Niki Lauda

"Ma perché, ha vinto Barrichello? E secondo chi è arrivato?"

Luca Badoer

"Avevo detto che a Valencia era importante finire la

gara, guidare tanto e conoscere la macchina. La squadra questo mi ha chiesto e questo io ho fatto"

Luca Badoer

"Altri guai per la Ferrari. Badoer vuole correre ancora"

Gene Gnocchi
(il rompipallone)

"Una vittoria importante perché la prima lontano da Maranello. Me ne sono andato da lì per dimostrare loro che meritavo anche io la possibilità di vincere. Ma purtroppo negli



Rubens Barrichello

anni successivi non avevo la macchina. Oggi l'ho avuta..."

Rubens Barrichello

«Devo scusarmi se in tv non ho dedicato la vittoria a Felipe: ero troppo emozionato.



In questa gara le mie emozioni erano più intense. Non mi sono mai sentito in colpa perché la molla è stata catapultata dalla mia macchina. Ma non avrei mai, mai voluto che colpisse Felipe.

Eppure persone cattive hanno scritto che per me non contava nulla che la molla fosse della mia auto».

Rubens Barrichello

«Ho tenuto le dita incrociate tutto il

tempo, sperando in una vittoria. Rubens è stato fantastico e avrebbe potuto vincere anche senza il problema di Hamilton»

Felipe Massa

Il graffio di Baffi

SPORTIVITA' F.1

Comunicato stampa:

Per solidarietà verso la Ferrari,
nel G.P. del Belgio,
McLaren, Renault e Williams,
schiereranno rispettivamente
come seconde guide:

John Watson,
Jean-Pierre Jabouille e
Carlos Reutemann.

BAFFI