

Formula 1/ Incidenti e colpi di scena a Montecarlo. La Sauber protagonista grazie a Kobayashi

C'è Vettel e c'è anche la fortuna

Il germanico della Red Bull firma il Gran Premio di Monaco, mettendo in fila Alonso e Button

di Paolo Spalluto

Vettel vince a Montecarlo contro ogni previsione e si conferma leader praticamente senza rivali. A volte anche dai dettagli si capisce se è l'anno buono per un pilota o per un team. E questo sembra l'anno buono di Vettel. A Monaco a tre minuti dal termine delle qualifiche, il campione del Mondo ha sì un buon tempo, ma non eccezionale. Poi ecco l'incidente di Perez – il pilota della Sauber se la caverà con un grande spavento e un leggero trauma cranico –, che ferma improvvisamente la sessione: quando tornano in pista non c'è il tempo per fare il crono vincente. Perché le Pirelli necessitano di due giri per andare in temperatura ed è per questa ragione che nessuno riesce a ritoccare il tempo di Vettel, che si guadagna la pole.

Medesimo copione in gara: mancano nove giri al termine, Vettel ha una monoposto inferiore e decide di effettuare un solo cambio gomme, mentre Alonso (secondo) ne fa due e Button (terzo) tre. L'asturiano arriva sino a un decimo dalla coda della Red Bull, ma l'incidente che coinvolge Alguersuari, Petrov, Sutil – a sei giri dal termine – e parzialmente Hamilton porta allo stop della corsa con bandiera rossa. In questa situazione è possibile riparare le monoposto sulla griglia di partenza, coperture comprese (è solo vietato il rabbocco di carburante). Pronti via, si riparte e se si eccettua il tamponamento di Lewis a un Maldonado incolpevole – e che stava sognando i suoi primi punti mondiali –



Per festeggiare, niente di meglio che un bel bagno

la classifica non cambierà dopo la bandiera a scacchi, davanti al Principe Alberto e i suoi famigliari.

Finisce così con Vettel primo, Alonso secondo e terzo un Button geniale, che con la sua guida pulita e attenta, ma pure una strategia di pitstop coraggiosa su tre soste, ha confermato la classe che tutti gli riconosciamo.

La corsa è stata più divertente del previsto a causa di incidenti e uscite di strada, fra cui quella di Petrov risoltasi per il russo con

un lieve svenimento in macchina – ed è stata questa la preoccupazione dei medici – poi risoltasi solo con uno shock leggero ed un'anca dolorante, ma nulla di rotto.

Un plauso va a Kamui Kobayashi, quinto al traguardo dopo essere stato infilato da Webber (autore del giro veloce in corsa) a due tornate dal termine: il giapponese della Sauber ancora una volta ha scelto la strategia di corsa più complessa – quella con un solo pitstop (quindi con una gui-

da morbida per preservare le coperture) – e ha regalato alla scuderia svizzera punti preziosi. La monoposto di Hinwil non sarà geniale, ma è comunque solida, mentre Kamui è un pilota tosto. Un ardimento fra l'altro sanzionato a fine gara dalla direzione corsa con un'ammonizione ufficiale per sorpasso pericoloso a Sutil. «Sono strafelice – dice Kobayashi –. Le qualifiche non erano andate bene, ma la strategia in corsa è stata geniale! Mi hanno chiamato al box nel momento giu-

sto e al rientro è iniziata la lotta con Sutil e con Webber. Quando l'australiano mi è arrivato vicinissimo nel finale ero in crisi con le Pirelli e non potevo difendermi: credo però il quinto posto sia eccezionale per tutta la squadra».

A proposito di Svizzera: Buemi è andato a punti (decimo) senza però mettere in mostra spunti brillanti, bensì sfruttando i ritiri altrui: «Sono partito sedicesimo e sono arrivato decimo. Onestamente – ammette il vedese – né la strategia di corsa, né le Pirelli mi hanno dato molta sicurezza. Per noi è stata una gara complicata e il fatto di aver conquistato un punto è buona cosa. Adesso spero nel Canada, dove l'anno scorso ho fatto molto bene su una pista che si adatta meglio alla Toro Rosso».

A Montréal, così come a Valencia, Vettel è battibile: si tratta infatti di due circuiti molto "guidati", dove l'aerodinamica ha un peso minore. Quindi McLaren e Ferrari devono provare a fare qualcosa. A metà giugno, intanto, si terrà la riunione tecnica della F1 a Parigi, dove con ogni probabilità si deciderà che dopo il GP di Gran Bretagna verrà vietato l'ultimo tipo di diffusore unito agli scarichi, inventato da Renault e portato parzialmente in Red Bull. Ma è come chiudere il recinto quanto i buoi sono ormai scappati.

Ieri sera, infine, muscoli lunghissimi alla Mercedes: è un'altra stagione fallimentare per lo squadrone tedesco e a Stoccarda questo non va giù. E intanto le voci che vogliono Rosberg in Ferrari nel 2012 si intensificano...

Risultati

Gran Premio di Monaco (78 giri di 3,340 km = 260,520 km): 1. Sebastian Vettel (Ger), Red Bull-Renault, 2 ore 9'38"373 (120,574 km/h); 2. Fernando Alonso (Sp), Ferrari, a 1"138; 3. Jenson Button (GB), McLaren-Mercedes, a 2"378; 4. Mark Webber (Aus), Red Bull-Renault, a 23"101; 5. Kamui Kobayashi (Giap), Sauber-Ferrari, a 26"916; 6.* Lewis Hamilton (GB), McLaren-Mercedes, a 47"210; 7. a un giro: Adrian Sutil (Ger), Force India-Mercedes; 8. Nick Heidfeld (Ger), Lotus-Renault; 9. Rubens Barrichello (Bra), Williams-Cosworth; 10. Sébastien Buemi (S), Toro Rosso-Ferrari; 11. a due giri: Nico Rosberg (Ger), Mercedes; 12. Paul di Resta (GB), Force India-Mercedes; 13. Jarno Trulli (I), Lotus; 14. Heikki Kovalainen (Fin), Lotus; 15. a tre giri: Jérôme d'Ambrosio (Bel), Virgin-Cosworth; 16. Vitantonio Liuzzi (I), HRT-Cosworth; 17. a quattro giri: Narain Karthikeyan (Ind), HRT-Cosworth; 18. a cinque giri: Pastor Maldonado (Ven), Williams-Cosworth (non all'arrivo). * = penalizzato con un drive-through dopo la toccata con Maldonado. **Giro più veloce:** Webber (78") en 1'16"234 (157,724 km/h). Ritiri: Glock (31esimo giro); Schumacher (33esimo giro); Massa (33esimo giro); Alguersuari (67esimo giro). Petrov (68esimo); Maldonado (74esimo).

Classifiche del Mondiale (dopo 6 gare su 19). Piloti: 1. Vettel 143; 2. Hamilton 85; 3. Webber 79; 4. Button 76; 5. Alonso 69; 6. Heidfeld 29; 7. Rosberg 26; 8. Massa 24; 9. Petrov 21; 10. Kobayashi 19; 11. Schumacher 14; 12. Sutil 8; 13. Buemi 7; 14. Barrichello 2; 15. Perez 2; 16. Di Resta 2. **Costruttori:** 1. Red Bull-Renault 222; 2. McLaren-Mercedes 161; 3. Ferrari 93; 4. Lotus-Renault 50; 5. Mercedes 40; 6. Sauber-Ferrari 21; 7. Force India-Mercedes 10; 8. Toro Rosso-Ferrari 7; 9. Williams-Cosworth 2.

Prossima gara: Gran Premio del Canada, il 12 giugno, a Montréal.

Le pagelle Felipe Massa, la diagnosi è barrichellite

Kobayashi, voto sei – La Svizzera e il mondo si stanno affezionando a questo ragazzo, che non molla mai e regala emozioni alla Sauber e a Zio Peter come non se ne vedevano da tempo. **Arigatō!**
Hamilton, voto sei – Supera tutti dappertutto, magari sgomitando e strafando, ma ci prova sempre e comunque. Ieri pare abbia pure fatto i gestacci al principe durante un sorpasso, nel dopogara.

Maldonado, voto sei – Il dispiacere è immenso per un esordiente come lui, che deve gettare la spugna mentre sta per conquistare i suoi primi punti. Ma quel che è peggio è dover poi tornare al box, dove c'è Barrichello che ti consola con i ricordi dei sorpassi subiti da Schumacher.
Massa, voto tre – È afflitto da barrichellite, un morbo che spegne la volontà, rende brontoloni e facilmente malinconici.

Al rientro se la prende con Lewis Hamilton, con la salsedine, con la pista, con le trame di Jean Todt, con l'ombra di Michael Schumacher e con una sangria avariata offertagli da Nando.
Button, voto cinque – Furbo, bravo e pulito nella guida. È perfetto, specie quando se la ride come un matto al momento in cui a Vettel vien l'idea di inaffiare principe e dignitari. **PS.**

L'alsaziano della Citroën vince (in rimonta) anche in Argentina La sorte contro Latvala, il trionfo di Loeb

di Rolando Sargenti

Villa Carlos Paz – A Jari-Matti Latvala (Ford) bisognerebbe dare l'Oscar della sfortuna: infatti in ogni gara che ha disputato quest'anno c'è stato qualche problema che gli ha impedito, se non di vincere, di arrivare almeno secondo. Il tutto inizia in Svezia con la rottura del servosterzo quando, nell'ultima tappa, lottava con i colleghi di marca Mikko Hirvonen e Mads Oestberg per la vittoria. In Messico è una foratura a fargli perdere due minuti e mezzo: alla fine arriva terzo a 2'23" dal vincitore Sébastien Loeb (Citroën). E non è finita: in Portogallo trancia un semiasse quando è secondo a soli undici secondi dal leader Sébastien Ogier (Citroën), mentre in Giordania perde la gara per miseri due decimi di secondo ai danni ancora di Ogier. In Sardegna, infine, nella prima prova, il suo navigatore gli passa una nota sbagliata e lui esce di strada compromettendo tutto.

E le cose non sono andate meglio in Argentina: domina la prima tappa mettendosi dietro le Citroën di Petter Solberg, Ogier e Loeb – e il suo compagno di squadra Hirvonen – e nella seconda giornata fa miracoli per non perdere troppo tempo dai rivali, in quanto ha anche il compito di "spazzare" le sabbiose speciali argentine, visto che deve partire per primo. E tutto sembra procedere per il verso giusto: i suoi rivali riescono sì a ridurre lo scarto, ma non al punto da impensierirlo. Senza contare che Loeb, essendosi presentato con due secondi di anti-

po a un controllo orario, si è beccato una penalità di un minuto ed è così finito al quinto posto, lontano da Latvala.

Ma il peggio per il finlandese doveva ancora arrivare: nella terzultima speciale del sabato, un braccetto della sospensione improvvisamente cede e Latvala lascia sul campo 23 secondi, finendo così alle spalle di Ogier. Riparare il guasto non è semplice ma lui ci prova e, con qualche secondo di ritardo, affronta la penultima prova con la sospensione riparata alla bell'e meglio. Ma così l'auto è piuttosto ballerina: più che altro per motivi di sicurezza, la Ford gli intima di fermarsi. Ciò significa che, senza correre le ultime due PS, Latvala retrocede all'ottavo posto e viene tagliato fuori dai giochi che contano.

A quel punto la gara si rianima di colpo: Ogier che passa al comando davanti a Solberg, Hirvonen e Loeb. Ma anche Solberg non ha fortuna e un guasto all'idroguida permette ad Hirvonen e a Loeb di guadagnare una posizione, mentre il norvegese precipita al quarto posto, davanti a Oestberg.

L'ultima, cortissima tappa, è quella decisiva: Ogier, con quaranta secondi di vantaggio, capotta nella sedicesima speciale e perde metà del suo vantaggio nei confronti di Loeb e Hirvonen. Nelle tre successive prove – lunghe poco più di tre chilometri – Ogier continua a perder terreno per i danni alla vettura e la rottura del servosterzo e così proprio sul filo di lana Loeb e Hirvonen lo passano, occupando i primi due gradini del podio. Ogier finisce terzo davanti a

Solberg e Oestberg, con Latvala che alla fine si deve accontentare del settimo posto.

Risultati

Classifica finale (19 speciali): 1. Loeb-Elena (F, Citroën DS3 WRC) 4:03.56,9; 2. Hirvonen-Lehtinen (Fin, Ford Fiesta RS WRC) 2,4; 3. Ogier-Ingrassia (F, Citroën DS3 WRC) 7,3; 4. P. Solberg-Patterson (Nor/Ing, Citroën DS3 WRC) 32,6; 5. Oestberg-Andersson (Nor/Sve, Ford Fiesta RS WRC) 5.16,8; 6. Villagra-Perez Compagnac (Arg, Ford Fiesta RS WRC) 6.48,5; 7. Latvala-Anttila (Fin, Ford Fiesta RS WRC) 11.34,5; 8. Wilson-Martin (Ing, Ford Fiesta RS WRC) 13.32,7; 9. Paddon-Kennard (Nz/Irl, Subaru Impreza STI) 25.43,8; 10. Flodin-Andersson (Sve, Subaru Impreza STI) 33.34,1. **P-WRC Gruppo N:**

po N: 1. Paddon-Kennard (Nz/Irl, Subaru Impreza STI) 4:29.40,7; 2. Flodin-Andersson (Sve, Subaru Impreza STI) 7.50,3; 3. Tagirov-Zavershinskaya (Rus, Subaru Impreza STI) 13.26,9.

Classifiche del Mondiale. Piloti: 1. Loeb (F) 125; 2. Hirvonen (Fin) 113; 3. Ogier (F) 96; 4. Jari-Matti Latvala (Fin) 74; 5. P. Solberg (Nor) 62; 6. Oestberg (Nor) 48; 7. Wilson (Ing) 28; 8. Villagra (Arg) 20; 9. Raikkonen (Fin) 18; 10. H. Solberg (Nor) 10. **Marche:** 1. Citroën-Total 207, 2. Ford Abu Dhabi 174, 3. M-Sport Stobart Ford 75, 4. Solberg WRT 49, 5. Munchi's WRT 32, 6. Ice 1 Racing 26, 7. Team Abu Dhabi 19, 9. Fern Power 10, 9. Monster WRT 8, 10. Brasil WRT 1. **P-WRC Gruppo N:** 1. Smerard (Cec) e Paddon (Nz) 50, 3. Fuchs (Per) 27, 4. Tagirov (Rus) 23, 5. Gorban (Ucr) 22.



Sébastien Loeb, un recupero incredibile

In Romandia fanno festa gli equipaggi del Lugano Racing Team Rally du Chablais a Gonon, ma Ballinari allunga in testa

Rally du Chablais

1. Florian Gonon/Sandra Arlettaz (Saxon/Fully), Subaru Impreza STI, 1 ora 41'26"5. 2. Ivan Ballinari/Paolo Pianca (Croglio/Bosco Luganese), Peugeot 207 S2000, a 51"3. 3. Laurent Rauche/Jean Deriaz (Les Brenets/Yverdon), Peugeot 207 S2000, a 1'10"4. 4. Nicolas Althaus/Alain Ioset (Moutier/Boncourt), Peugeot 207 S2000, a 3'30"1. 5. Michaël Burri/Stéphane Rey (Moutier/Martigny-Croix), Citroën DS3 R3T, a 4'21"0.

Campionato svizzero (3 gare su 6): 1. Ballinari/Pianca 88 punti. 2. Althaus/Ioset 79. 3. Burri/Rey 68.

Prossima gara: Rally del Ticino (24- 25 giugno).

Weekend all'insegna del divertimento e della sana sportività sulle strade romande. Uno splendido e impeccabile Florian Gonon (Lugano Racing Team), navigato da Sandra Arlettaz, sigla il rally du Chablais. È incredibile la facilità con la quale Florian si è imposto sulla concorrenza, nonostante la sua Subaru Impreza STI sia meno performante rispetto alle S2000: l'esperienza acquisita e l'affiatamento con la sua navigatrice stanno creando un equipaggio straordinario, difficile da battere. Ma il Ticino festeggia anche l'ottimo secondo posto di Ivan Ballinari e Paolo Pianca (Lugano Racing Team), che – su Peugeot S2000 – agguantano un secondo posto che permette loro di mantenere la testa del campionato svizzero rally. Terzi, su un'altra Peugeot S2000 e sempre della Lugano Racing Team, Laurent Reuche con Jean Deriaz. Fuori dal podio, su una vettura gemella e della stessa scuderia, Nicolas Althaus e Alain Ioset.

Degna di nota la prestazione di Michael Burri con Stéphane Rey (Zero 4+), quinti assoluti e primi di Citroën Trophy DS3, ciò che permette loro

di mantenere la leadership nella speciale classifica. Sesto posto assoluto – e secondo di trofeo – per la Citroën DS3 di Antonio Galli e Marco Vozzo (Zero 4+).

Nel trofeo Citroën Trophy C2R2 il successo va invece ai fratelli Tavernier (LRT), mentre Sébastien Carron e Lucien Revaz (Zero 4+), settimi assoluti, grazie alla vittoria di classe passano in testa al Clio R3 Pirelli Swiss Trophy. L'altro trofeo, il Twingo R1 Pirelli Swiss Trophy, vede al primo posto Ludovic Buono.

Per quanto riguarda gli altri ticinesi, da segnalare il 23esimo posto di Paolo Vagli e Stefano Mangili (Zero 4+), il 31esimo di Ivan Cominelli e Carmelo Sottile (LRT), il 46esimo di Simone Tettamanti e Manuel Livi (Zero 4+) e il 69esimo di Michele Piatti e Daniel Allia. Stefano Matteuzzi e Marco Menchini e Nicola Bolla e Alessandro Arnaboldi sono invece costretti al ritiro.

Il prossimo appuntamento con il campionato nazionale è fissato per il 24 e il 25 giugno, quando andrà in scena il rally ronde del Ticino. **AS.**