

Audi A4 Allroad



## I pazienti inglesi

**GP AUSTRALIA**  
Hanno aspettato,  
hanno sofferto,  
hanno sopportato.  
Ora Brawn e Button  
sono i nuovi padroni  
della Formula 1



# La foto della settimana

## Loeb perde e "paga"...

Stefan Everts e la sua KTM MX e Sébastien Loeb e la sua Citroen C4. Uno contro l'altro sugli 800 metri del "muro" di Grammont, uno dei tratti di pavé che hanno reso epico il Giro delle Fiandre di ciclismo. Come è finita? Con l'asso dei rally sconfitto di un decimo e "costretto" a lavare la moto del dieci volte campione di motocross





Registrazione al tribunale Civile di Bologna  
con il numero 4/06 del 30/04/2003

**Direttore responsabile:**

Massimo Costa  
(info@italiaracing.net)

**Redazione:**

Stefano Semeraro  
Marco Minghetti  
Marco Cortesi

**Collaborano**

**Velocità:**

Carlo Baffi  
Leopoldo Canetoli  
Antonio Caruccio  
Marco Cortesi  
Valerio Faccini  
Alfredo Filippone  
Alessio Morgese  
Francesco Satta

**Moto GP:**

Alberto Cani

**Produzione:**

Nicola Desiderio  
Marco Marelli

**Fotografie:**

Photo4  
Actualfoto  
Photo Pellegrini  
MorAle

**Realizzazione:**

Inpagina srl  
Via Giambologna, 2  
40138 Bologna

Tel. 051 6013841  
Fax 051 5880321  
info@inpagina-bo.it

## LATO B

*Dopo giornate convulse trascorse più a consultare i regolamenti e le carte bollate che a scrutare i cronometri alla fine è arrivato, nitido, il verdetto della pista. Della Brawn Gp, in Australia, gli avversari hanno potuto guardare solo il lato B. Ed è stata festa grande per Barrichello, Brawn e Button, (e per il neo sponsor Branson)*



# La di M



# elezione Mr. Brawn

di Massimo Costa

La Toro Rosso-Ferrari a Monza nel 2008, la Brawn-Mercedes a Melbourne nella prima prova del mondiale 2009. E' una F.1 che sta cambiando, che permette anche ai piccoli di guardare i grandi dall'alto in basso. La storia della Brawn ha veramente il sapore della favola. La Honda che non ce la fa più, la paura (per alcuni anche motivata visti i licenziamenti annunciati lunedì 30 marzo...), che prende i 700 dipendenti della sede di Brackley, Ross Brawn e Nick Fry che si trovano a gestire una situazione di crisi. Ma nessuno che demorde. Tutti continuano a lavorare come nulla fosse, pur con la mannaia sopra la testa, che può cadere da un momento all'altro. C'era una monoposto da accudire, da perfezionare, il cui progetto era nato ben 16 mesi fa. Una vettura che è cresciuta giorno dopo giorno con i soldi della Honda, quindi senza badare a spese. Brawn ha forse capito subito che quella creatura aveva tutti

i crismi per aprire un ciclo. Ha avviato una serie di trattative cercando qualcuno che rilevasse la squadra, probabilmente lui e Fry hanno gettato fumo negli occhi alla stampa raccontando che fuori dalla porta c'era la fila di gente con l'assegno in mano. La realtà è che ci si è resi conto che difficilmente qualcuno si sarebbe preso la briga di rilevare un team di F.1 nel bel mezzo della recessione mondiale. Così hanno pensato di fare tutto in casa. Con l'aiuto della Honda. Che ora si mangerà le mani e qualcos'altro per avere buttato nel cestino il programma F.1. Ma tant'è, il coraggioso Brawn si è preso sulle spalle il peso di tutta l'operazione, ha dovuto subire terribili attacchi in questi giorni per quel diffusore che secondo lui e la FIA è perfettamente regolare, ma non per chi non ha avuto la stessa intuizione. La BGP001 non ha accusato nessun problema tecnico nei tre giorni del GP di Australia. Brawn riteneva che le sue monoposto potessero essere competitive, i test non erano

stati un bluff come si poteva pensare, ma non certo che avrebbe monopolizzato tutto. Prima fila e i due primi posti al traguardo. Troppo anche per lui, che in carriera di doppiette ne ha viste tante con Benetton e Ferrari. Ma questa gli è parsa veramente fuori da ogni logica. Per questo se ne è stato zitto per almeno mezz'ora nel finale e nel dopo GP. Incredulo. Il futuro della Brawn pare roseo, anche se di quei 700 dipendenti almeno 270 non ne faranno più parte. Richard Branson, che un paio di mesi fa aveva smentito l'interesse per l'acquisto della ex Honda, in realtà è sempre stato presente. Ora è lo sponsor, con la sua Virgin, e presto ne diventerà il proprietario. Chissà cosa penserà ora quell'appassionato di F.1 e gestore di un piccolo bar in una zona sperduta della Nuova Zelanda che nel 2007, tra lo stupore assoluto, vide entrare il pescatore Ross Brawn, in anno sabbatico dopo i trionfi Ferrari, che gli chiese di poter assistere ad un Gran Premio...

## Il vincitore - Jenson Button "Non è un'illusione"

"Dopo il primo pit-stop e l'ingresso della safety-car, le gomme non andavano in temperatura, il fondo toccava l'asfalto e gestire i rimanenti giri non è stato per niente facile". Chi parla è Jenson Button, vincitore a sorpresa del GP di Australia 2009, 29 anni, 154 Gran Premi all'attivo, una carriera costellata di alti e bassi e, prima di domenica 29 marzo, una sola vittoria ottenuta nel 2006 in Ungheria con la Bar-Honda. Button era considerato fino a poche settimane fa un pilota sulla via del tramonto. Travolto dal marasma in cui era precipitata la Honda nel recente biennio e dall'arrivo del ciclone Lewis Hamilton. Più volte accusato di non impegnarsi a fondo, di pensare più al glamour che alla palestra, il bel Button non ha infranto mai i cuori degli appassionati bensì quelli di diverse ragazze. Già all'epoca della Benetton, ci pensò Flavio Briatore a frustarlo a dovere dopo che Frank Williams, che lo lanciò in F.1 prelevandolo direttamente dalla F.3 britannica, capì che non c'era sostanza e lo lasciò andare via. In Gran Bretagna, Button era come sparito, di lui non si parlava più. Tutta l'attenzione era per Hamilton. Il suo contratto con la Honda era valido anche per il 2009, poteva andarsene, invece ha preferito rimanere con Ross Brawn. Anche perché non aveva altre soluzioni per rimanere in F.1. Non ha

fatto i capricci quando gli è stato proposto di incassare meno soldi. Si è messo d'impegno e quando a Barcellona ha provato per la prima volta la BGP001, è riapparso il sorriso: "Dopo 4 giri ho capito che questa macchina era nata bene". Buoni segnali. Button ha capito subito che l'impresa era dietro l'angolo, che l'occasione per ritornare ai vertici se l'era ritrovata addosso proprio quando sembrava tutto perduto. Scherzi della vita. Diffusore o non diffusore, Button ha disputato un weekend perfetto conquistando la pole e trascorrendo sempre in testa il GP di Australia: "A un certo punto ho chiesto al mio ingegnere dove fossero gli altri, negli specchietti non vedevo nessuno e non potevo crederci". Per un attimo avrà pensato a quando dietro di lui c'era il vuoto perché era ultimo. Le cose cambiano velocemente in F.1. Da ex promessa dell'automobilismo britannico e pilota ormai disintegrato, si può passare a nuovo fenomeno in men che non si dica. Merito della Brawn-Mercedes certo, ma a Melbourne Button non ha sbagliato veramente nulla. E la F.1 passa da un inglese all'altro, dal bel sorriso educato di Hamilton a quello da birbante di Button. Due ragazzi accumulati dalla passione per le corse e dal buon gusto per le ragazze da favola.



Da Ross Brawn a Richard Branson, passando per M





Nick Frey, tutta la gioia della scuderia Brawn attorno ai piloti



Button in testa alla gara un regime di safety car

## La prima volta non si scorda mai

L'exploit nel 25° G.P. d'Australia, proietta la Brawn GP direttamente nella storia. A quasi un mese dal primo shake-down a Silverstone, la neonata scuderia motorizzata Mercedes diviene il terzo team in assoluto ad aver centrato pole e vittoria al debutto nel mondiale di F.1. Ed il secondo ad aver messo a segno una doppietta. Solo altri due marchi mitici hanno realizzato imprese simili. Il 13 maggio 1950, l'Alfa Romeo dettò legge a Silverstone. Dapprima monopolizzò la prima fila con Farina, autore della pole, Fagioli, Fangio e Parnell. Poi in gara fu tripletta: Farina precedette Fagioli e Parnell. Va sottolineato però, che il primato venne acquisito di diritto trattandosi della prima corsa ufficiale del Campionato del Mondo di F.1. Anni dopo, il colpo grosso fu della Mercedes. Nel GP di Francia a Reims del 1954 le qualifiche furono il preludio all'uno-due della gara, con l'argentea W196 di Fangio davanti a quella del compagno Kling. Sempre nello stesso anno, ma sul circuito spagnolo di Pedralbes, Ascari siglava la pole al debutto con la Lancia. Nel 1962 toccò alla Lola Climax di Surtees imporsi in prova alla sua prima uscita nel GP d'Olanda a Zandvoort. Mentre nel 1970, Stewart stabilì un primato curioso, portando in pole all'esordio prima la March e poi la Tyrrell, rispettivamente nei GP del Sud Africa a Kyalami e del Canada a Mont-Tremblant. Per tornare ai soli trionfi relativi alla prima uscita, c'è infine quello della Wolf-Ford. Era il 9 gennaio 1977, quando Scheckter fece centro nel primo round stagionale in Argentina sul tracciato di Buenos Aires.

Carlo Baffi

# SKERSi a parte

di Massimo Costa

Due ritiri, mai veramente in corsa per una posizione nobile. Questo è l'imbarazzante inizio di campionato della Ferrari. Per la Rossa, i test invernali non sono stati proprio lo specchio della realtà. Se per tre giorni si è tentato di raccontare che le due F60 erano dietro alle Brawn, alle Toyota, alle Williams, perché queste adottano una soluzione tecnica estrema e, forse, irregolare, rimane il fatto che Red Bull e BMW che quel diffusore non l'hanno,

apparivano su un altro pianeta. Felipe Massa e Kimi Raikkonen ci hanno dato dentro, hanno utilizzato a più non posso il Kers per guadagnare qualche posizione, qualche decimo, ma alla fine il risultato è sconsolante. Massa si è ritirato per un problema al portamozzo sinistro, Raikkonen è stato invitato a fermarsi per una noia al differenziale dopo che, tra l'altro, aveva baciato uno dei muretti del circuito. In Ferrari c'è la consapevolezza che ci si ritrova in ritardo rispetto alla concorrenza. La McLaren, ritenuta la principale

rivale (ma lo sarà ancora?), e anche lei in grave crisi alla vigilia di Melbourne e in qualifica, ha comunque fatto meglio con il voltivo Lewis Hamilton terzo. Chris Dyer, ingegnere di Raikkonen, ha dichiarato che dovranno pensare velocemente di realizzare il diffusore reclamato. Stefano Domenicali ha ammesso anche errori di gestione sportiva, con quella scelta di far partire i due piloti con le gomme morbide, finite subito in "pappa". Luca Badoer non si nasconde affermando che la lotta al titolo mondiale 2008, sfuggito,



**Qualifica**  
**Massa - 6°**  
**Raikkonen - 7°**

**Gara**  
**Massa - Ritirato**  
**Raikkonen - Ritirato**

è costata concentrazione e almeno 4 mesi di ritardo rispetto a chi ha potuto lavorare con più calma sull'aerodinamica delle nuove vetture. Insomma, la sensazione è che per almeno tre-quattro gare la Ferrari dovrà lottare parecchio per entrare nella top cinque. Ma la speranza è che a far naufragare le F60 sia stato anche il circuito di Melbourne, una non pista essendo un tracciato cittadino. Magari sul più lineare asfalto di Sepang, già venerdì nelle prove libere la musica sarà diversa.

di Massimo Costa

John Howett, team manager della Toyota, non aveva fatto mistero lo scorso inverno affermando che i vertici del costruttore giapponese si attendevano vittorie quest'anno. In caso contrario, la F.1 finirebbe nel cassetto del dimenticatoio. E tanti saluti alle corse. Tadashi Yamashina, team principal, ha poi raccontato che aveva dovuto fare i salti mortali per convincere i grandi capi dell'azienda a proseguire in F.1 anche nel 2009. Un team in bilico quindi, che deve dimostrare di non buttare via inutilmente centinaia di milioni di euro. I tecnici hanno avuto la stessa intuizione di quelli della ex Honda, ora Brawn, inventandosi il diffusore che gli è costato un reclamo, ma che può permettere alle due TF109 di stare in cima alla classifica. I test hanno evidenziato che la Toyota poteva veramente cambiare passo. Ma in Australia il team con sede a Colonia ne ha fatte di tutti i colori. In qualifica, Jarno Trulli e Timo Glock sono entrati nel Q1, ma nel momento decisivo hanno fatto flop. Il tedesco sesto, l'italiano ottavo con improvvisi problemi ai freni. Dopo poche ore, la doccia fredda. Le due TF109

sono state trovate irregolari nell'ala posteriore. Nessuna reazione furiosa, ma grande imbarazzo. Nel comunicato emesso, Toyota ammetteva l'errore scusandosi e assicurando che avrebbe rivisto i processi di produzione. Nella notte hanno lavorato per risolvere il problema, poi Trulli e Glock sono partiti dai box, scelta fatta per rivedere la strategia. Entrambi hanno fatto una gran bella gara. Trulli, in trance agonistica, ha recuperato fino al terzo posto, una rimonta incredibile, ma ha commesso una ingenuità terribile per uno come lui che ha disputato 200 GP. In regime di safety-car, negli ultimissimi giri, è finito sull'erba venendo quindi superato da Lewis Hamilton che lo seguiva. Trulli si è allora ripresa la posizione, cosa non permessa ovviamente, affermando poi che il campione del mondo aveva eccessivamente rallentato e lui non poteva fare diversamente. Tesi alla quale i commissari non hanno dato peso e così Trulli è stato penalizzato di 25" e retrocesso al 12° posto. Rimane il buon 4° posto di Glock e la consapevolezza che il ritmo gara delle Toyota potrà regalare quelle soddisfazioni che convinceranno i vertici del costruttore giapponese a rimanere in F.1 a lungo.

# Ce la possono fare...

**Qualifica**

**Glock — 6°**

**Trulli — 8°**

Poi squalificati per irregolarità tecnica  
e retrocessi in ultima fila

**Gara**

**Glock 4°**

**Trulli 12°**

Il pilota italiano ha concluso 3°  
ma è stato penalizzato di 25" per manovra  
non permessa dal regolamento



# Staccate e steccate

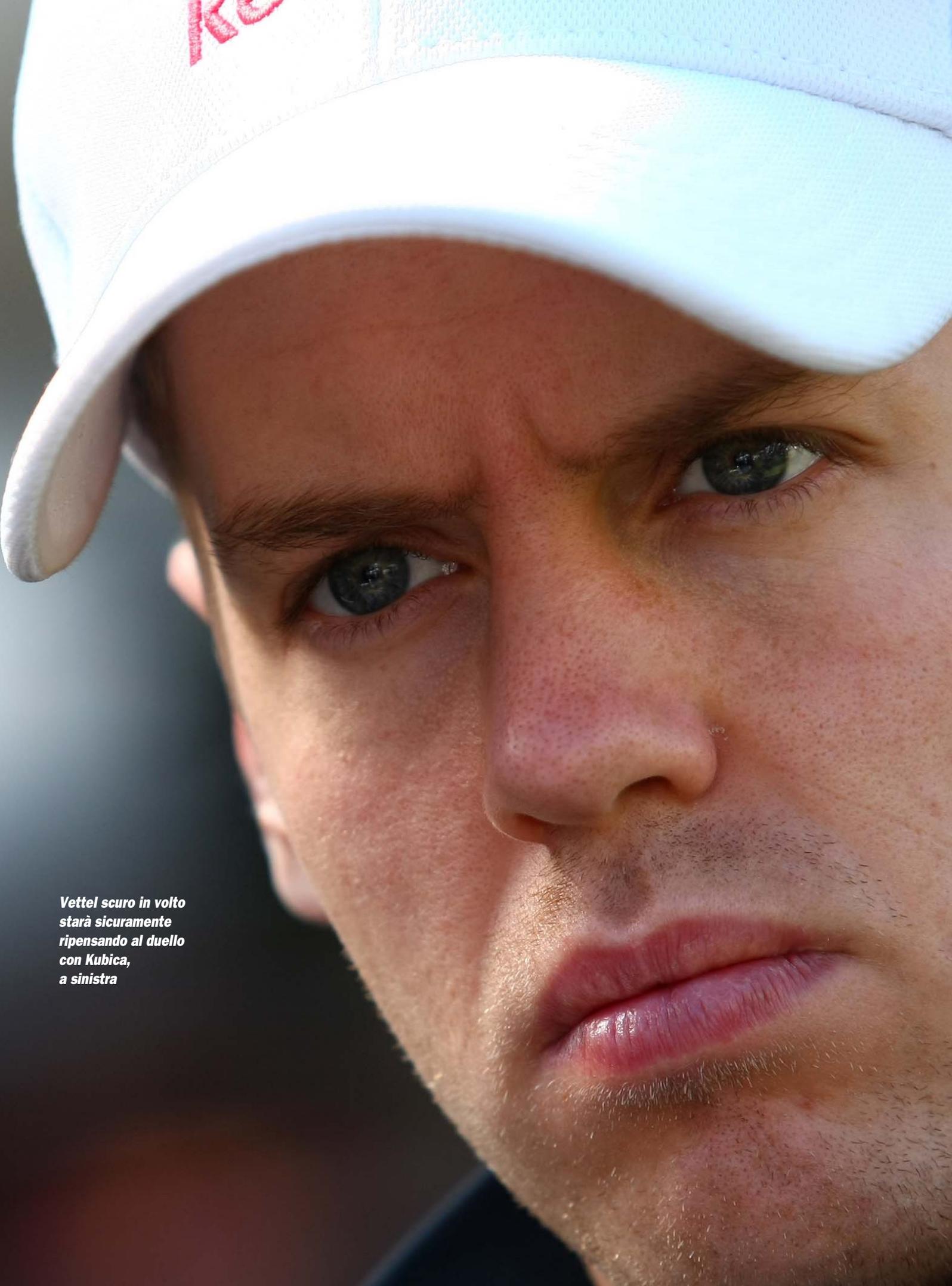
di Massimo Costa

Il podio era pronto ad accoglierli. Gli addetti stavano già cercando la bandiera della Germania e della Polonia. Tutto pareva scritto. Ma gli ultimi cinque giri hanno proposto un GP diverso. Le gomme morbide montate da Jenson Button e Sebastian Vettel, primo e secondo in classifica, li stavano per mollare. Robert Kubica, terzo, aveva invece gli pneumatici duri e filava via come il vento. Al 53° dei 58 giri in programma, Button aveva un vantaggio di 2"1 su Vettel il quale a sua volta vedeva Kubica a 2". Un divario che il polacco della BMW ha ridotto rapidamente a zero dopo due sole tornate. Kubica era nettamente più veloce e più che alla

pratica Vettel pensava a prendere Button per ribaltare clamorosamente le sorti del GP. Ma il tedesco, secondo fin dal primo istante, non ci stava a perdere quella posizione. Non è stato freddo come doveva, non ha analizzato a fondo la situazione e forse è il caso di dire che il team doveva in qualche modo avvertire il suo pilota che non valeva la pena tentare di difendere alla "morte" la piazza d'onore. Kubica lo ha affiancato all'esterno nel rettilineo, nella seguente curva a destra era già con mezza macchina davanti, ma Vettel ha tirato la staccata, è arrivato un po' lungo finendo per allargare. Kubica non è riuscito a spostarsi e il contatto è stato inevitabile. La Red Bull e la BMW sono saltate e come impazzite per un attimo

sono parse fuori dal controllo dei due piloti. Che poi hanno districato quella matassa e sono ripartiti. In quel momento la rabbia li deve avere accecati perché nel curvone veloce a destra che seguiva non hanno pensato di rallentare per controllare i danni, per vedere se la macchina stava quanto meno dritta... Entrambi hanno così centrato il muretto esterno ponendo fine alla loro splendida corsa. Vettel si è dato dell'idiota in diretta televisiva, Kubica avrà proferito parolacce terribili, ma poi si è dato un contegno. Vettel avrà capito che a volte è meglio accontentarsi, Kubica che dopo un contatto è meglio non spingere forte subito. Rimane la piacevole competitività della Red Bull-Renault e della BMW.





**Vettel scuro in volto  
starà sicuramente  
ripensando al duello  
con Kubica,  
a sinistra**

# Barrichello azionaria l'anti-stallo!

**Partenza:** Heidfeld, Webber e Barrichello si presentano appaiati alla prima curva. Webber si ritrova schiacciato, contatto inevitabile, coinvolti anche Sutil e Kovalainen, che si deve ritirare con la sospensione anteriore sinistra strappata. Webber e Sutil cambiano il musetto, Heidfeld una gomma forata, Barrichello prosegue con qualche danno all'ala anteriore.

**1° giro:** Button conduce la corsa su Vettel, Massa autore di uno splendido avvio, poi Kubica, Raikkonen e Rosberg.

**9° giro:** Rosberg infila Raikkonen alla prima curva, ci prova anche Barrichello alla curva 3, ma è in ritardo e urta leggermente la Ferrari del finlandese danneggiando ulteriormente il musetto.

**10° giro:** Crollo di prestazioni delle due F60, le gomme morbide non rendono più. Raikkonen entra ai box mentre Massa ha Kubica e Rosberg che lo pressano. Il brasiliano della Ferrari entra in pit-lane all'11° giro seguito da Hamilton.

**18° giro:** Nakajima 4°, sbatte contro il muro in uscita dalla curva 4, Barrichello va ai box e intanto cambia il muso. Box per Button che imbarca parecchia benzina. Esce il cartello safety-car per l'incidente del giapponese della Williams. Fisichella sbaglia in pit-lane e arriva lungo nella piazzola perdendo tempo.

**24° giro:** La corsa riparte dopo la safety-car e subito alla prima curva Piquet sbaglia la frenata e vola nella ghiaia.

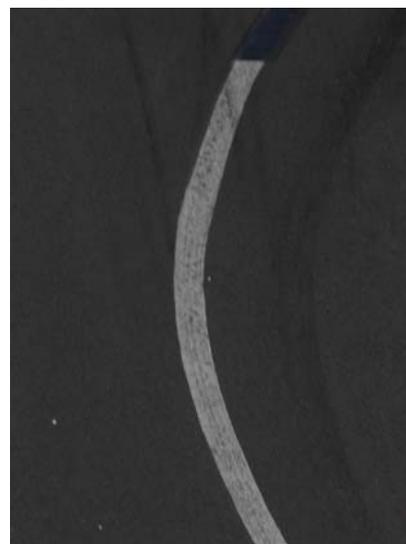
**40° giro:** Testacoda di Glock (10°) mentre tenta una tardiva manovra di sorpasso su Alonso.

**42° giro:** Raikkonen fa un errore e urta il muretto dopo un mezzo testacoda. Rientra ai box per cambiare il muso mentre Massa si deve ritirare per un problema tecnico.

**54° giro:** Kubica attacca Vettel, il tedesco resiste ma allarga e urta la BMW del polacco. Le due vetture si agganciano, distruggono i musetti. Tutti e due tentano di proseguire, ma vanno a muro, separatamente.



*Vettele e Rosberg  
sfilano mentre  
Kubica è stretto tra i  
due ferraristi Massa  
e Raikkonen*





## MOMENTO CLOU

Barrichello in prima fila, al momento del via aziona l'anti-stallo e si muove molto lentamente permettendo a Button di affrontare la prima curva in tranquillità. Il brasiliano crea anche un po' di caos, perché almeno i primi 10 sono intenti ad evitarlo. Button può prendere immediatamente un buon vantaggio su Vettel

# C'era una FOTA...

di Stefano Semeraro

Il loro amore, appena nato, è già finito. Dopo anni di stilette, i costruttori si erano finalmente riuniti in una associazione: per fare fronte unico contro FIA ed Ecclestone, ci avevano spiegato. E quando si erano visti Briatore e Dennis fare comunella contro Bernie, ci avevamo quasi creduto. Ma è bastato avvicinarsi alla prima corsa e poi accendere i motori perché fra i fratelli ritornassero i coltelli. Tutti, meno Toyota e Williams, contro l'Orso Brawn – il delegato tecnico della FOTA! – per la questione del diffusore. Poi, Williams contro Ferrari e Red Bull al sabato, McLaren contro Toyota in corsa per i bisticci tra Trulli e Hamilton. E inglesi contro non inglesi per il supposto “aiutino” a Button dei commissari che, secondo i malpensanti, hanno mandato in pista la safety-car in ritardo. Intanto Bernie e Max Mosley se la ridono, gongolano nel vedere l'egregge che si divide, le pecore (gli agnelli?) diventare lupi che si azzannano fra di loro. E come al solito, a fomentare le risse, verbali e materiali, sono i regolamenti. Vaghi o male applicati, pieni di trabocchetti e utili per vendette a posteriori. Per creare vittime e incertez-

ze. Adesso occorrerà aspettare il 14 aprile per sapere ufficialmente (perché ufficiosamente già si dà per certo il placet) se le soluzioni geniali escogitate da Brawn nel suo anno “mimetico” sono legali oppure no. Forse lo spettacolo mediatico, la notizia, si crea anche così, alimentando polemiche “calcistiche” che riempiono lo spazio da un GP all'al-

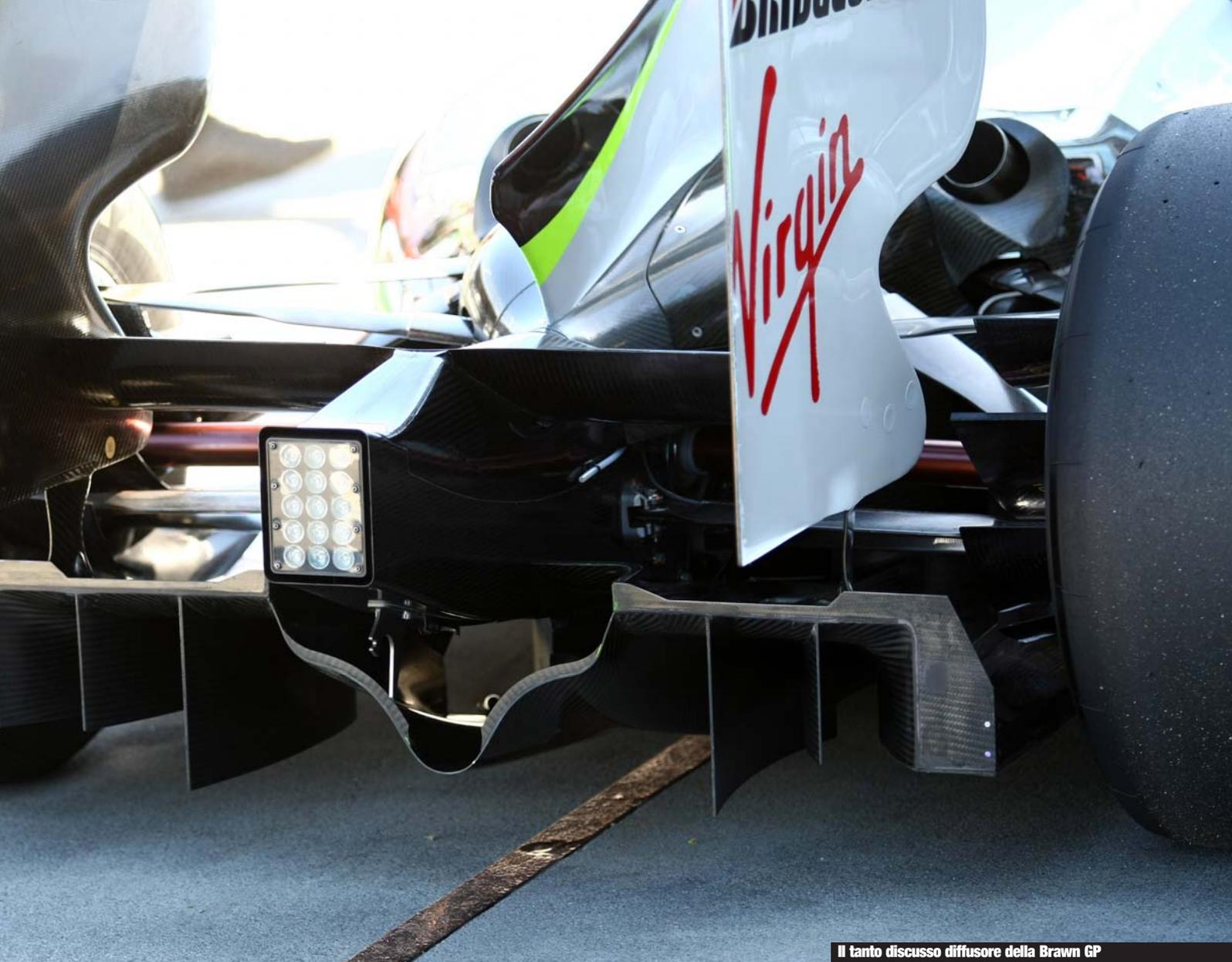
tro, che vivono di processi e veleni, di bufale doc e di mezze verità. In un mondo sportivo che gira veloce, una giustizia così lenta parrebbe anacronistica, bisognosa di urgenti riforme. Ma forse ad essere antiquato è chi allo sport chiede soprattutto sport. L'importante non è vincere, ma recriminare.

E del resto, chi se ne Fota.



Stefano Domenicali a colloquio con il delegato tecnico della Fia Charlie Whiting





Il tanto discusso diffusore della Brawn GP

## Corse e ricorsi

**Martedì: Ecclestone rivela che Ron Dennis e Briatore hanno tentato di ricattarlo minacciando di boicottare del GP d'Australia**

Giovedì: Ferrari, Renault e Red Bull fanno ricorso contro la Brawn Gp per il famigerato diffusore.

**Venerdì: la Fia boccia il ricorso e le tre scuderie annunciano il ricorso in appello**

Sabato: la Toyota viene retrocessa sulla griglia per colpa dell'alettone posteriore irregolare.

**Sabato: la Williams fa ricorso contro il deflettore della Ferrari, poi ci ripensa.**

Domenica: veleni sulla safety car uscita in ritardo: per avvantaggiare Button?

**Domenica: Trulli da terzo viene retrocesso a 24esimo per il sorpasso in regime di safety car: ma lui protesta che la colpa è di Hamilton.**

Domenica: Vettel penalizzato di dieci posizioni nel prossimo Gp per il giro di pista a tre ruote: commissari troppo severi?



**Button**

Impeccabile. Mai un errore, sempre attento e pulito nella guida, lontano dai cordoli e dalle sorprese. Velocissimo in qualifica, tanto da conquistare una insperata pole, efficace in gara, determinato nei primi giri, poi abile nel gestire la situazione anche quando le gomme lo hanno abbandonato e il fondo si era staccato.

**10 e lode**

**Lewis Hamilton**

Non si diventa campioni del mondo per caso. Pur con una monoposto non competitiva, e lo si è visto in qualifica, il numero 1 ha recuperato un terzo posto notevolissimo partendo dalla nona fila dopo che era stato retrocesso per la sostituzione del cambio. Non può non far paura Hamilton se con una McLaren zoppa riesce a scalare la classifica.

**9**

**Rubens Barrichello**

La sua esperienza è utilissima nei test, nelle prove libere, poi in qualifica viene battuto da Button e subito dà la sensazione di essere sempre il numero 2, ovunque va. La conferma arriva quando spinge il bottone dell'anti-stallo in partenza e poi tampona Raikkonen dopo qualche giro. Forse Bruno Senna non avrebbe fatto certi errori... Ma alla fine è secondo, la fortuna è sempre dalla parte degli audaci.

**8**

**Robert Kubica**

Meritava un bel 9, per via della sua splendida corsa, ma... Il polacco è stato estremamente intelligente, duro quando serviva, veloce quando le gomme e il carico di benzina lo permettevano, attento nei momenti di difficoltà. Nel finale però, quando era 3°, ha pensato che poteva prendere Button. Ha

**7**

voluto risolvere con un po' di fretta la "pratica" Vettel e gli è andata malissimo. Colpa del tedesco certo, ma non capiamo perché è ripartito come un razzo pur non disponendo del musetto. L'impressione è che se fosse stato più accorto, invece di finire contro il muro dopo pochi metri dall'incidente con Vettel. Avrebbe potuto concludere comunque sul podio.

**Sebastien Buemi**

Che bel debutto. Consistente in qualifica, primo tra coloro che non hanno superato il Q1, nettamente più convincente di Bourdais, lo svizzero in gara ha corso sfoderando una bella grinta, non avendo preoccupazioni nei confronti di nessuno. A un certo punto si è anche ben difeso da Rosberg e alla fine ha conquistato un 7° posto che vale oro.

**7**



**A fare le spese del caotico via sono stati soprattutto Webber e Kovalainen, subito costretti a rinunciare alle loro ambizioni**

**Jarno Trulli**

**7**

Una storica rimonta, da ultimo a terzo. Una guida impeccabile per tutto il GP, ma a pochi chilometri dalla fine è andato in confusione. Con la safety-car sul circuito, è andato fuori pista, venendo superato da Hamilton. Ha quindi riconquistato il terzo posto, ma non poteva farlo. Lui si arrabbia dicendo che l'inglese ha improvvisamente rallentato e non poteva fare diversamente. Viene penalizzato di 25" e addio coppa. Peccato, meritava un bel 9.

**Timo Glock**

**7**

Bella prova, decisa, ma leggermente rovinata da un errore mentre tentava di superare Alonso. Il quarto posto è meritevole se si pensa che è partito penultimo dai box. Da lui sono così arrivati gli unici punti per la Toyota dopo la penalizzazione al compagno Trulli.

**Felipe Massa**

**7**

Finché è stato in gara ha lottato, ma la sua prova è stata condizionata troppo dal rendimento delle gomme e dall'errata strategia della Ferrari. Meriterebbe tre voti in meno per avere detto alla vigilia del mondiale che la F60 era una macchina vincente...

**Nico Rosberg**

**7**

Straveloce nelle prove libere, quando è arrivata la qualifica si è un po' perso non risultando graffiante. In gara si è risollevato, per come si era messa poteva anche puntare al podio. Le gomme morbide nel finale gli hanno però fatto perdere diverse posizioni.

**Fernando Alonso**

**7**

La Renault è deludente, lui ci ha messo del suo in qualifica sbagliando il suo giro veloce. Ma l'ex iridato non bisogna mai darlo

per sconfitto e infatti, pur recitando una parte da comprimario, non mettendosi mai in mostra, ha saputo concludere al quinto posto. Silenzioso ma efficace.

**Kimi Raikkonen**

**6,5**

Mezzo punto in meno rispetto a Massa per quell'errore nel finale, ma il suo ritmo è praticamente simile a quello del compagno di squadra. Come Massa si ritira per noie tecniche. Non è quindi parso di vedere quel Raikkonen remissivo di fine 2008.

**Mark Webber**

**6**

Sei politico. In qualifica le ha prese da Vettel, ma fisicamente non appare in formissima dopo l'incidente in bicicletta di cui è stato vittima lo scorso novembre. Rimane coinvolto nell'incidente alla prima curva e il suo GP diventa un calvario.



**Adrian Sutil**

Ci aspettavamo di più dalla Force India con il motore Mercedes, e invece è rimasta invischiate nel Q1. Il tedesco ha subito perso il musetto, alla prima curva, ed ha corso con l'affanno, ma ha colto un buon nono posto. Ci riproverà a Sepang.

**Giancarlo Fisichella**

La delusione era evidente per l'esito della qualifica. Poi il romano si è dato da fare finché non ha commesso un errore in pit-lane, non vedendo la sua piazzola, che pensava fosse più lontano. E' così finito dietro a Sutil.

**Nelson Piquet**

È stato davanti ad Alonso, dopo una qualifica disastrosa, passando indenne dal caos della prima curva. Ma in gara è finito nella ghiaia. Ha dato la colpa ai freni, dopo la corsa i tecnici non avevano ancora registrato tale problema. Nel dubbio, 5.

**6 Nick Heidfeld**

Pessimo inizio di campionato. Lento in qualifica, non è entrato nel Q3 nonostante il Kers che Kubica non aveva installato, al via del GP ha chiuso la prima curva non osservando che aveva Webber a fianco. Contatto e gomma forata. Come conseguenza, una corsa disputata nelle retrovie.

**Sebastien Bourdais**

Una volta, tanti anni fa, c'era Reutemann che veniva chiamato il Gaucho triste. Sempre un po' lamentoso, sempre con lo sguardo un po' così. Ma almeno era tremendamente veloce ed efficace. Il francesino ha brontolato per tutto il 2008 perché Vettel era più veloce, poi perché la Toro Rosso non l'aveva confermato preferendogli i soldi di Sato. Ma gli Yen non sono arrivati e allora ha ripreso il posto, ma ha anche ricominciato la tiritera. Battuto dal debuttante Buemi in qualifica, nel GP non c'era. Si è lamentato della strategia, delle cinture che non lo cinturavano a dovere, bla bla bla. Ma tra un incidente e un pena-

5 lizzato, ha preso un punto.

**Kazuki Nakajima**

4 Un erroraccio da matita rossa, tutto solo ha messo le ruote dove non doveva ed ha picchiato contro il muro. Questi giapponesi...

**Sebastian Vettel**

4 Ha rovinato un GP eccezionale a se stesso e a Kubica. Faceva bene a ripetersi che è stato molto stupido. Favoloso in qualifica, il tedesco al via si è installato al secondo posto e lì è rimasto fino al 54° giro. Girava sui tempi di Button, era l'unico che gli metteva una certa pressione. Nel finale, le gomme mordibe gli hanno fatto perdere il ritmo, dal box avrebbero potuto anche invitarlo a non ingaggiare duelli con Kubica. Peccato. Ma Red Bull e Vettel ci sono e daranno parecchio fastidio quest'anno.

**Heikki Kovalainen**

NG Colpito da Barrichello alla prima curva, senza colpe.



## L'ordine di arrivo, domenica 29 marzo 2009

- 1 - Jenson Button (Brawn BGP001-Mercedes) - 58 giri 1.34'15"784
- 2 - Rubens Barrichello (Brawn BGP001-Mercedes) - 0"807
- 3 - Lewis Hamilton (McLaren MP4/24-Mercedes) - 2"914
- 4 - Timo Glock (Toyota TF109) - 4"435
- 5 - Fernando Alonso (Renault R29) - 4"879
- 6 - Nico Rosberg (Williams FW31-Toyota) - 5"722
- 7 - Sebastien Buemi (Toro Rosso STR4-Ferrari) - 6"004
- 8 - Sebastien Bourdais (Toro Rosso STR4-Ferrari) - 6"298
- 9 - Adrian Sutil (Force India VJM02-Mercedes) - 6"335
- 10 - Nick Heidfeld (BMW F1.09) - 7"085
- 11 - Giancarlo Fisichella (Force India VJM02-Mercedes) - 7"374
- 12 - Jarno Trulli (Toyota TF109) - \* Penalizzato di 25"
- 13 - Mark Webber (Red Bull RB5-Renault) - 1 giro

**Giro più veloce:** Nico Rosberg 1'27"706

### Ritirati

- 0 giri - Heikki Kovalainen
- 17° giro - Kazuki Nakajima
- 24° giro - Nelson Piquet
- 45° giro - Felipe Massa
- 55° giro - Kimi Raikkonen
- 55° giro - Robert Kubica
- 56° giro - Sebastian Vettel

### Il campionato piloti

- 1.Button 10; 2.Barrichello 8; 3.Hamilton 6; 4.Glock 5; 5.Alonso 4; 6.Rosberg 3; 7.Buemi 2; 8.Bourdais 1.

### Il campionato costruttori

- 1.Brawn-Mercedes 18; 2.McLaren-Mercedes 6; 3.Toyota 5; 4.Renault 4; 5.Williams-Toyota, Toro Rosso-Ferrari 3.

**Una gara da vero  
campione del  
mondo  
quella di Lewis  
Hamilton, in basso.  
Partito dal fondo  
dello schieramento  
l'inglese ha stretto  
i denti e alla fine  
ha raccolto molto  
di più di quello  
che si era imposto  
al via**

# MELBOURNE



# Stoner preoccupa Rossi

di Alberto Cani

Casey Stoner primo, Valentino Rossi secondo: alla vigilia del campionato 2009 la MotoGP, al contrario della Formula 1 rivoluzionata dalle imprese della Brawn GP (e non solo), ripropone sempre lo stesso menù, seppur con qualche variante. Quale? Beh, innanzitutto Rossi è sì secondo, ma il distacco dal veloce canguro della Ducati nei test IRTA di Jerez sostenuti il 28 e 29 marzo non lo si è misurato come spesso accade in millesimi, ma ha quasi sfiorato il secondo. Poco più di sette decimi, per la precisione, hanno separato Valentino da Casey, che con un tempo monstre (1'38"646, a solo mezzo secondo dai tempi che si facevano con le gomme da qualifica, ora scomparse) si è portato a casa una BMW 135i da 300 cavalli. Per Stoner si tratta della quarta BMW vinta in poco più di due anni, ma non è certo l'ennesima auto sportiva a renderlo felice. Più che altro, il sorriso di Casey alla fine delle prove andaluse è dato, oltre che da un polso sinistro che sta avviandosi verso la completa guarigione, dalle performance incredibili che ha mostrato su un circuito che è sempre stato la bestia nera delle Rosse di Borgo Panigale. Se la GP9 è andata così bene a Jerez, senza mostrare alcuna magagna di set-up, allora a Borgo Panigale possono stare tranquilli: la nuova moto con il telaio in carbonio è pronta per giocarsi il titolo. "Si tratta di un passo molto importante - ha difatti spiegato Stoner - Riguando al tempo, non ho parole... Non so proprio come sia venuto fuori, su una pista che né io né la mia Ducati abbiamo mai digerito. Nel primo giorno di test abbiamo però trovato una soluzione che ci ha resi più competitivi. Questa prestazione ci dà la carica in vista della prima gara, utilizzerò queste due settimane per migliorare fisicamente: il polso non mi crea problemi nella guida e i muscoli stanno tornando a rafforzarsi. Non vedo l'ora che inizi la stagione!".





*Casey Stoner  
subito imprendibile  
con la sua Ducati  
nei test pre stagione*

## Rossi: "Stoner è un fulmine sul giro secco, ma in gara..."

Un messaggio chiaro e tondo diretto a Rossi, che però nonostante i 7 decimi non ha battuto ciglio: il pesarese ha lavorato in maniera molto metodica e, anche se è mancato il guizzo finale (Vale è anche stato un po' sfortunato, trovando prima traffico, poi la bandiera rossa esposta in seguito a una caduta di James Toseland, e infine la pioggia che ha chiuso anzitempo la lotta per il miglior tempo), il passo mostrato in configurazione gara lo pone senza dubbio in grado di giocarsela ad armi pari con Stoner. Il "Dottore" del resto ha girato in 1'40"1 - tempo identico al giro più veloce del GP 2008 - con una gomma con più di 20 giri. La Yamaha M1 2009 è una moto molto a punto, ed è inutile dire che in queste condizioni Rossi diventa una macchina da guerra, una volta spento il semaforo. *"In questi test abbiamo risolto gli ultimi problemini che erano rimasti - ha spiegato Vale - Il potenziale è alto, siamo pronti per le gare. Certo che per battere uno Stoner così dovremo essere al cento per cento"*.

## Lorenzo, il terzo incomodo Dubbi sull'assente Pedrosa

Nella prevedibile lotta a due che ci sarà in Qatar potrebbe però inserirsi una variabile impazzita: Jorge Lorenzo. Il maiorchino, presa dimestichezza con le Bridgestone (la svolta c'è stata probabilmente nei recenti test in Qatar) a Jerez ha letteralmente volato. Davanti a tutti sabato 28, "Por Fuera" se n'è quasi infischiato della lotta per la BMW, provando proprio nei minuti cruciali delle prove ufficiali una minisimulazione di gara. Da paura: 11 giri tutti sul passo di 1'40" basso. Per questo Jorge ha chiuso la sfida soltanto quarto, preceduto anche da Capirossi. Lo stesso Valentino ha affermato di temere, e non poco, il compagno di squadra, che si è adattato in fretta alle Bridgestone anche grazie ai dati raccolti nel 2008 dallo stesso Rossi... *"Sì, è così, ora ci scambiamo la telemetria, anche se c'è il muro"*, hanno ammesso i due compagni-rivali. Sempre più addetti ai lavori sono convinti che il 2009 segnerà definitivamente il passaggio di consegne tra Dani Pedrosa e Lorenzo nel ruolo di grande speranza spagnola per riconquistare l'iride che manca dal 1999 (Alex Criville). In un weekend che ha visto l'assenza per infortunio del piccolo Dani, Jorge ha letteralmente eclissato Pedrosa, di cui nessuno ha mai parlato, neanche per informarsi di come stia procedendo il suo recupero in vista della prima gara, e a questo punto c'è chi ha avanzato il sospetto che il catalano non riuscirà ad esserci.



Valentino Rossi



Lorenzo si rilassa al box

## Capirossi stabile tra i big Dovizioso in lieve crescita

Parlavamo di Capirossi, splendido terzo davanti a Lorenzo: Loris ha confermato la bontà della nuova Suzuki GSV-R rimanendo ancora una volta al top dopo averlo fatto sia a Sepang sia a Losail. *“Abbiamo dimostrato che non siamo un fuoco di paglia – ha detto con orgoglio Capirex – Ci siamo avvicinati tanto ai più veloci, anche se non siamo ancora al loro livello e in qualche gara soffriremo ancora”*. Weekend di alti e bassi, con un lieve segno più, invece per Andrea Dovizioso, che si sta sobbarcando quasi tutto il lavoro di sviluppo sulla Honda ufficiale. Settimo, Dovi è risultato il miglior pilota in sella a una RC212V, moto che non sembra ancora affatto al livello delle rivali. In casa HRC, comunque, si stanno dando una mossa. *“Hanno fatto un buon lavoro – ha confermato il forlivese – Il problema è che non abbiamo avuto il tempo di provare tutti i nuovi particolari. Ho chiesto modifiche radicali e i tecnici stanno reagendo, ciò mi dà la carica. Però Stoner, Rossi e Lorenzo sono lontani... non vado certo in Qatar per vincere”*. Poco da dire per quanto riguarda gli altri italiani: Alex De Angelis aveva iniziato bene i test, ma dopo una scivolata in cui ha distrutto la sua moto il sammarinese non è più riuscito a graffiare, chiudendo 15°. Per Niccolò Canepa continua un duro apprendistato: il genovese del team Pramac Ducati ha chiuso 18°, davanti soltanto al neo-collaudatore HRC Kosuke Akiyoshi. Da segnalare, infine, il brutto incidente occorso a James Toseland nella sessione di “qualifica”: l'inglese è stato sbalzato da un violento high-side ed è ricaduto a terra sbattendo forte la testa. Fortunatamente se l'è cavata con una commozione cerebrale, ma la situazione del “pianista” di Sheffield, già caduto rovinosamente nello stesso modo lo scorso febbraio a Sepang, si fa abbastanza complicata.



Andrea Dovizioso

### I migliori tempi dei test

1. Casey Stoner (AUS) Ducati Marlboro Team 1'38.646
2. Valentino Rossi (ITA) Fiat Yamaha Team 1'39.365
3. Loris Capirossi (ITA) Rizla Suzuki MotoGP 1'39.757
4. Jorge Lorenzo (SPA) Fiat Yamaha Team 1'39.829
5. Chris Vermeulen (AUS) Rizla Suzuki MotoGP 1'39.848
6. Mika Kallio (FIN) Pramac Racing 1'40.149
7. Andrea Dovizioso (ITA) Repsol Honda 1'40.168
8. Sete Gibernau (SPA) Grupo Francisco Hernando 1'40.228
9. Toni Elias (SPA) San Carlo Honda Gresini 1'40.266
10. Colin Edwards (USA) Monster Yamaha Tech 3 1'40.305
11. Nicky Hayden (USA) Ducati Marlboro Team 1'40.401
12. Marco Melandri (ITA) Hayate Racing Team 1'40.405
13. Randy De Puniet (FRA) LCR Honda MotoGP 1'40.646
14. Yuki Takahashi (JPN) Scot Racing Team 1'40.814
15. Alex De Angelis (RSM) San Carlo Honda Gresini 1'40.869
16. James Toseland (GBR) Monster Yamaha Tech 3 1'41.425
17. Vittoriano Guareschi (ITA) Ducati Team 1'41.485
18. Niccolò Canepa (ITA) Pramac Racing 1'41.551
19. Kosuke Akiyoshi (JPN) Repsol Honda Team 1'42.206

## NUOVE REGOLE

### La Dorna “taglia” le gambe ai debuttanti

A due settimane dal via del Mondiale 2009, la MotoGP ha gettato le fondamenta del proprio futuro. Le tante discussioni che si sono accavallate nel periodo invernale, hanno preso finalmente forma in un documento ufficiale della Federazione Internazionale, che detta le nuove regole della MotoGP per i prossimi due anni. Due, sostanzialmente, le novità principali e ovviamente anche più discusse: la voce che già circolava da tempo riguardante l'eliminazione del “muletto” a partire dal 2010 si è rivelata assolutamente fondata. Nella prossima stagione i piloti avranno nel box soltanto una moto. Una decisione che non piace praticamente a nessuno all'interno del paddock e che avrà effetti tutti da verificare sul fronte della riduzione dei costi e dell'aumento dei partecipanti. Le Case, infatti, davanti a questa proposta avevano già fatto sapere a inizio febbraio che ciò non le avrebbe comunque portato ad aumentare il numero di piloti supportati. Nel 2010 quindi, ci ritroveremo nuovamente di fronte a una griglia di partenza molto scarna, al di sotto delle venti unità, e con una MotoGP che taglia letteralmente le gambe ai debuttanti. Già, perché per un esordiente avere una sola moto significherà poter rischiare e sbagliare di meno, e di conseguenza imparare più lentamente. Se poi, tutto ciò si unisce alla drastica riduzione delle sessioni di prove (si sta ancora pensando di portare gli eventi su due giorni, eliminando totalmente il venerdì) si capisce che i “deb”, anche quelli più forti, non avranno affatto vita facile. A questo si aggiunge una nuova norma. Di cosa si tratta? Semplice: dal 2010 verrà impedito ai giovani campioni di siglare un contratto, al primo anno in MotoGP, con un team ufficiale. I rookie, in sostanza, dovranno passare almeno un anno di “purgatorio” in un team satellite. Passi la moto unica e le prove ridotte (quelli bravi emergerebbero comunque), ma questa manovra appare molto antisportiva, sebbene le intenzioni della Dorna siano nobili: aiutare i team privati a battersi con le formazioni factory. In più, nessuno vieterà a una Casa di imbastire un team ad hoc per un giovane esordiente fortemente voluto e affidarlo a un team manager esterno, così da renderlo un team “satellite”, ma di fatto con un supporto ufficiale. Alla faccia dei team privati, che alla fine restano comunque fregati. Insomma, la norma appare un vero e proprio pasticcio.

# Sconfitta la crisi





di Marco Cortesi

A meno di una settimana dalla partenza di St.Petersburg, l'IndyCar Series si appresta, come buona parte delle categorie a ruote scoperte, ad affrontare dubbi e difficoltà dal post-disastro economico globale. Una serie dall'ottimo rapporto qualità-prezzo, ma afflitta dalle problematiche di molti dei team che affollavano le griglie lo scorso anno. Alle 18 vetture per il momento ufficialmente confermate, si aggiungeranno sicuramente nuovi nomi, arrivando al "minimo" di 22 piloti al via auspicato dalla serie. A preoccupare, è però l'incertezza che fino all'ultimo momento sembra caratterizzare in particolare gli ex team Champ Car. Mentre due squadre di "estrazione" IndyCar (Beck e Luczo Dragon) sono riuscite a finalizzare i loro programmi con anticipo, la presenza di Coyne, Conquest, e delle seconde vetture HVM e KV è legata più a decisioni e accordi estemporanei dell'ultimo minuto. Un elemento che mostra ancora di più quanto fossero effimere le fondamenta della serie venuta a mancare (fortunatamente o meno, a seconda dei punti di vista) nella passata stagione. Con squadre non ancora pronte per iniziare a staccarsi, anche parzialmente, dai patrimoni personali dei singoli, sono inevitabili l'allungamento di discussioni e trattative e la riduzione dei tempi di preparazione. Inoltre, tale situazione genera ha creato un vero e proprio abisso: da una parte team con piloti professionisti, budget chiusi e pianificazioni anticipate, non interessati a mettere in campo vetture aggiuntive a meno di notevoli opportunità di guadagno, dall'altra squadre che cercano budget quasi completi, e dalla competitività insufficiente per covare ambizioni di titolo. In mezzo, piloti di buon talento, ma con budget ridotti, che o si ritrovano "in coda" per un posto nei top team, o in attesa di sponsor da milioni di euro che, visto il momento, non arriveranno a breve...

*Un lungo tour sui circuiti ovali attende i piloti dal 29 aprile al 27 giugno, con ben sei round consecutivi: una striscia che potrebbe impostare i valori in campo per la seconda parte della stagione. Dopo le cinque gare estive su stradali (intervallate dal Kentucky Speedway), il titolo si deciderà a Chicago, Motegi ed Homestead. Nella foto, Hideki Mutoh e Stanton Barrett*



Marco Andretti

**NEWMAN-HAAS-LANIGAN RACING**

**Graham Rahal  
Robert Doornbos**

Molti fattori incideranno sulle prestazioni della squadra gestita da Carl Haas. Innanzitutto la costanza di rendimento dei due piloti. Graham Rahal ha mostrato buone doti velocistiche, ma è ancora giovane, ed in particolare sui tracciati ovali ha mostrato dei limiti: il vero talento sarà nel colmarli. Robert Doornbos, unico rivale vero per Sebastien Bourdais in ChampCar nel 2007, dovrà confrontarsi con una concorrenza di livello nettamente superiore, almeno per quanto riguarda le prime posizioni, e a sua volta riuscire a digerire le gare su ovale. Che non si vincono solo con buoni tempi sul giro, ma con costanza e padronanza assoluta della situazione. La mancanza di esperienza specifica potrebbe essere il tallone d'achille di Carl Haas, tra l'altro rimasto "orfano" di Paul Newman e ormai alla soglia degli ottant'anni. Il passo dalla vittoria in gara all'obiettivo-titolo sembra ancora lontano, e scegliere di chi fidarsi per la gestione della squadra sarà determinante.

**PENSKERACING**

**Ryan Briscoe  
Will Power**

Quello di Ryan Briscoe (sotto) è uno dei nomi più accreditati per il 2009. Per l'australiano, la stagione passata ha rappresentato un nuovo inizio, caratterizzato da risultati decisamente migliori che in passato. Correre per un team vincente è una buona carta, e Briscoe l'ha giocata bene. Non è mancato qualche errore (come accaduto alla 500 Miglia di Indianapolis), ma le vittorie conquistate a Surfers Paradise, a Mid-Ohio e sull'ovale di Milwaukee lasciano ben sperare. Situazione da apprendista invece per il connazionale Will Power, alla "prima" con un top team. L'adattamento potrà essere difficile, così come confrontarsi con i risultati 2008 del compagno di squadra...



**ANDRETTI-GREEN RACING**

**Marco Andretti  
Tony Kanaan  
Danica Patrick  
Hideki Mutoh**

Si riparte da dove si era concluso nel 2008, anzi da dove si era iniziato: sarà in grado Marco Andretti di fare il salto di qualità necessario a puntare alla vittoria in ogni gara? Riuscirà Tony Kanaan ad evitare gli errori che in passato gli sono costati possibilità e punti preziosi? Sarà possibile per Michael Andretti scindere il ruolo di papà da quello di team manager? Di certo, Danica Patrick proverà a ripetersi dopo il primo successo ottenuto a Motegi, senza fare sconti a nessuno e facendo valere le proprie ragioni con le maniere forti. Nella posizione migliore è forse proprio Hideki Mutoh, dal quale la maggior parte degli addetti ai lavori non si aspetta molto: dovesse riuscire ad arrivare al successo, potrebbe diventare la vera "cenerentola" della situazione.

**CHIP GANASSI RACING**

**Scott Dixon  
Dario Franchitti**

È il team che parte con i favori del pronostico. Punto di forza, uno Scott Dixon apparso in crescita, come piede e come testa, anche rispetto all'anno del primo titolo. Veloce e determinato, è intenzionato a far valere i titoli di campione IndyCar 2008 e della Indy 500. Insieme a lui, Dario Franchitti, che gli stessi titoli li aveva centrati nel 2007. Deluso dall'esperienza in stock-car, dovrà ritrovare le giuste motivazioni, anche perché avrà nel compagno di squadra uno dei peggiori rivali. Dietro al muretto, rimane l'incognita di Chip Ganassi che, dopo la fusione con il Dale Earnhardt Inc, si troverà a dedicarsi anima e corpo a cercare di far decollare la rinnovata avventura in NASCAR.

Graham Rahal





Dario Franchitti

## Il calendario 2009

- 5 aprile - St.Petersburg - cittadino
- 19 aprile - Long Beach - cittadino
- 26 aprile - Kansas City - ovale
- 24 maggio - Indianapolis - ovale
- 31 maggio - Milwaukee - ovale
- 6 giugno - Fort Worth Texas - ovale
- 21 giugno - Iowa - ovale
- 27 giugno - Richmond - ovale
- 5 luglio - Watkins Glen - stradale
- 12 luglio - Toronto - cittadino
- 26 luglio - Edmonton - cittadino
- 1 agosto - Kentucky - cittadino
- 9 agosto - Lexington - stradale
- 23 agosto - Sonoma - stradale
- 29 agosto - Chicagoland - ovale
- 19 settembre - Motegi - ovale
- 11 ottobre - Homestead - ovale



Mario Moraes



Dan Wheldon



## Panther punta su Wheldon Hunter-Reay con Vision

Il team Panther, con il pagatissimo arrivo di Dan Wheldon, spera di portare a casa una vittoria che manca dal 2005. La missione contro le armate multi-vettura sarà difficile a prescindere dal pilota, che potrà mettere quel pizzico di grinta forse mancato a Meira in passato. Quest'ultimo si troverà a dialogare invece col "duro" AJ Foyt, mentre Mario Moraes, in casa KV, sarà chiamato a confermare le buone cose viste nel 2008. Sempre tra gli "storici", Ed Carpenter, predestinato al futuro ruolo di team manager, sarà affiancato in casa Vision Racing da Ryan Hunter-Reay, fortemente voluto nella serie dal patron Tony George, mentre il team Dreyer&Reinbold potrà contare sul debuttante Mike Conway e Tomas Scheckter. Buoni risultati per il Luczo Dragon Racing sono già arrivati, ma prima del distacco di Jay Penske dal team del padre. Il talento di Raphael Matos darà una mano nella prima stagione completa in IndyCar: fondamenta e fondi, apparentemente, non mancano. Singola vettura anche per HVM, con il confermato Ernesto Viso chiamato a ridurre l'irruenza della passata stagione.

## In pista anche lo stuntman di Spiderman

Una novità per l'IndyCar Series è Stanton Barrett. Apprezzato stuntman ad Hollywood (già presente nei vari Spiderman, Jurassic Park, Hazzard...) è figlio del primo uomo ad aver infranto la barriera del suono su terra. Grande personalità, ma sarà veloce? Affidatosi all'esperienza di Greg Beck, e con un buon numero di gare Stock Car alle spalle, potrebbe sorprendere.



# La... ristrutturazione

di Massimo Costa

I test sono finiti a Barcellona il 25 marzo. Ora la GP2 si concentrerà sulle ultime due prove della serie asiatica, poi, il 16 e 17 maggio ci si ritroverà in Catalogna per la prima prova del 2009. La tre giorni di Montmelò è stata piuttosto indicativa su quelli che saranno i valori in campo. Pista difficile, probante sia dal punto di vista della guida sia per quanto riguarda la ricerca del miglior assetto, nelle prime posizioni assolute troviamo Javier Villa. Il pilo-

ta asturiano ha portato sulla vetta la Super Nova e uscito dal guscio Racing Engineering Alfonso D'Orleans che lo ha cresciuto per ben tre stagioni, è pronto ad una nuova "vita". Al quarto anno nella GP2, l'ancora giovane Villa (21 anni) paga una gestione della carriera piuttosto frettolosa. E' infatti stato portato nella impegnativa GP2 quando ancora non era pronto, è stato protagonista nel 2007 vincendo alcune gare sprint, ma nel 2008 il confronto con il compagno di squadra Giorgio Pantano è stato piuttosto

impetuoso. Villa con Super Nova si gioca la sua ultima chance e l'inizio è certamente promettente. Così come lo è per il nuovo team Ocean di Tiago Monteiro. Alvaro Parente può essere la persona giusta per far maturare tutta la squadra. Di imprese simili il portoghese ne ha già compiuta una nel 2007 quando nella World Series Renault ha portato alla vittoria nel campionato il giovanissimo team francese Tech 1. Lucas Di Grassi, terzo assoluto, non ha fatto che confermare se stesso e la Racing Engi-

neering come sicuri protagonisti della stagione.

Bello lo spunto di Luca Filippi, compagno di Villa alla Super Nova, che ha concluso con un ottimo quarto tempo. Una prestazione che lascia intendere il ritorno ai vertici del pilota piemontese. Romain Grosjean, quinto, ha cambiato team, ma è sempre velocissimo e con Barwa Addax si toglierà sicuramente parecchie soddisfazioni. Stagione decisiva anche per Roldan Rodriguez, che non ha mai fatto l'atteso salto di qualità. Il Piquet GP di Tancredi

**Javier Villa  
al top nei test  
di Barcellona  
con la vettura  
del team Super Nova**



# ne di Villa

Pagiario (ancora saldamente al timone della squadra nonostante le notizie di una sua uscita di scena) lo aspetta. Bene anche Giedo Van der Garde, migliore dei rookie con iSport, mentre ha un po' deluso le attese Kamui Kobayashi, solo ottavo con la Dams. Qualcosa di più ci si attendeva anche da Davide Valsecchi della Durango, nono. Prove di difficile interpretazione quelle della ART, decima con Nico Hulkenberg e addirittura diciassettesima con il talento che non sboccia mai definitivamente, Pastor Maldo-

nado. Positivi i test per Sergio Perez, qualche difficoltà per Edoardo Mortara e Davide Rigon; pur con tre giorni di prove a disposizione non hanno mai lanciato acuti con le gomme nuove. Tra le novità, la presenza di James Jakes con DPR e di Ricardo Teixeira con Trident. Quest'ultimo, con licenza angolana, è appoggiato dalla compagnia petrolifera Sonangol che sta per divenire sponsor della Williams (40 milioni di euro) e proprio il team di Grove ha deciso di inserirlo in GP2. Ma sarà dura per lui...

## I migliori tempi dei test di Barcellona

- 1 - Javier Villa - Super Nova - 1:26.696 - 5° turno
- 2 - Alvaro Parente - Ocean - 1:26.735 - 5
- 3 - Lucas Di Grassi - Racing Engineering - 1:26.858 - 5
- 4 - Luca Filippi - Super Nova - 1:26.882 - 5
- 5 - Romain Grosjean - Barwa Addax - 1:26.903 - 5
- 6 - Roldan Rodriguez - Piquet GP - 1:26.913 - 5
- 7 - Giedo Van der Garde - iSport - 1:27.026 - 5
- 8 - Kamui Kobayashi - Dams - 1:27.088 - 5
- 9 - Davide Valsecchi - Durango - 1:27.101 - 3
- 10 - Nico Hulkenberg - ART - 1:27.116 - 3
- 11 - Sergio Perez - Arden - 1:27.155 - 5
- 12 - Jerome D'Ambrosio - Dams - 1:27.247 - 5
- 13 - Karun Chandhok - Ocean - 1:27.309 - 3
- 14 - Andreas Zuber - FMSI - 1:27.349 - 5
- 15 - Dani Clos - Racing Engineering - 1:27.350 - 3
- 16 - Vitaly Petrov - Barwa Addax - 1:27.369 - 5
- 17 - Pastor Maldonado - ART - 1:27.394 - 3
- 18 - Michael Herck - DPR - 1:27.665 - 5
- 19 - Edoardo Mortara - Arden - 1:27.686 - 3
- 20 - James Jakes - DPR - 1:27.796 - 5
- 21 - Diego Nunes - iSport - 1:27.858 - 3
- 22 - Alberto Valerio - Piquet GP - 1:27.877 - 5
- 23 - Davide Rigon - Trident - 1:27.899 - 5
- 24 - Nelson Panciatici - Durango - 1:27.995 - 5
- 25 - Luiz Razia - FMSI - 1:28.609 - 5
- 26 - Ricardo Teixeira - Trident - 1:30.893 - 3



# Si ricomincia da 13

Doveva essere il campionato della svolta, quello del passaggio dalle monoposto inglesi Lola alle americane Swift. Una decisione presa a inizio 2008 ed accettata da tutti, ma certo nessuno degli organizzatori della Formula Nippon poteva immaginare l'arrivo della bufera, della crisi economica che ha travolto il Giappone. Comprare una nuova monoposto non è quindi stato il toccasana che ci voleva per le squadre, ritrovarsi senza sponsor per la maggior parte. Sono usciti dalla Nippon, che è il principale campionato asiatico per monoposto, i team Kondo e 5Zigen. La squa-

dra ufficiale Honda schiererà una monoposto anziché due, Cerumo/Inging ne porta in pista una invece delle abituali tre. In tutto fanno tredici. Un po' poche. Negli ultimi anni non si sono toccati numeri eccelsi, ma a venti monoposto ci si arrivava. Ora bisogna accontentarsi. Tra le "vittime" della crisi anche il nostro Ronnie Quintarelli che era un Cerumo/Inging, non pagante. Una situazione insostenibile in questo periodo, almeno il pilota veneto ha trovato posto nel Super GT. Rimane il confronto tra motoristi: dieci i propulsori Toyota, tre quelli Honda. L'uomo da batte-

re è il campione 2007 e 2008, Tsugio Matsuda, ma favoriti sono anche gli espertissimi Benoit Treluyer, Loic Duval, Takashi Kogure, Andre Lotterer e Richard Lyons. Tra gli emergenti, senza dubbio Kohei Hirate è quello che gode di maggiore considerazione mentre sicuramente di lusso i debuttanti: c'è il vincitore del GP di Macao F.3 2008, Keisuke Kunimoto, mentre dalla F.3 Euro Series arrivano Kodai Tsukakoshi e Kazuya Oshima, rispettivamente piloti dei programmi Junior Honda e Toyota. Otto le tappe in calendario che toccheranno i cinque circuiti giapponesi più importanti.



*La nuova Swift,  
il telaio prescelto  
per la F.Nippon 2009*

## **Gli iscritti**

Tsugio Matsuda - Impul - Swift Toyota  
Benoit Treluyer - Impul - Swift Toyota  
Kohei Hirate - Impul - Swift Toyota  
Keisuke Kunimoto - LeMans - Swift Toyota  
Hiroaki Ishiura - LeMans - Swift Toyota  
Koudai Tsukakoshi - HFDP - Swift Honda  
Loic Duval - Nakajima - Swift Honda  
Takashi Kogure - Nakajima - Swift Honda  
Andre Lotterer - Tom's - Swift Toyota  
Kazuya Oshima - Tom's - Swift Toyota  
Richard Lyons - Dandelion - Swift Toyota  
Takuya Izawa - Dandelion - Swift Toyota  
Yuji Tachikawa - Cerumo/Inging - Swift Toyota

## **Il calendario 2009**

5 aprile - Fuji  
17 maggio - Suzuka  
31 maggio - Motegi  
28 giugno - Fuji  
12 luglio - Suzuka  
9 agosto - Motegi  
30 agosto - Autopolis  
27 settembre - Sugo

# Il crollo Volkswagen

di Massimo Costa

Edoardo Mortara e la Volkswagen avevano dato del filo da torcere a Nico Hulkenberg nella prima parte del campionato F.3 Euro Series. Tra lo stupore dell'intero paddock della categoria, i motori della Casa di Wolfsburg reggevano il confronto con i propulsori dei rivali della Mercedes. Il team Signature disponeva di alcuni dei piloti migliori, al contrario della RC Motorsport che si ritrovava con i prodotti peggiori scelti da Kris Nissen (capo del Motorsport Volkswagen), l'esperienza della squadra francese faceva il resto e i risultati arrivavano con estrema facilità. Una vittoria per Mortara, una per Franck Mailleux, una per Robert Wickens. Finché la Mercedes non è corsa ai ripari e per Mortara si è fatto notte. Era dunque lecito aspettarsi, nei due test collettivi di Estoril e Valencia, che la Volkswagen si presentasse con uno squadrone ben armato per battere i rivali di Stoccarda. Invece, grande delusione. Se non fosse stato per Brendon Hartley e il team Carlin, che si sono inventati la quarta prestazione assoluta a Valencia, sarebbe stato un tonfo pesantissimo. Per trovare nella classifica degli ultimi test, in Spagna, il secondo pilota VW bisogna scendere fino al 16° posto dove incontriamo il rookie Jake Rosenzweig, anch'egli con una Dallara di Carlin. Poi, 21°, c'è Carlo Van Dam, con la monoposto del team debuttante Kolles&Heinz. E la Signature? Dispersa. Mika Maki, Jean-Karl Vernay e il debuttante Tiago

Geronimi sono rispettivamente 22°-23°-25°. Da quelle parti anche Jens Klingmann. Che succede? Persa la RC Motorsport, che forse non parteciperà al campionato, Volkswagen ha preso con sé Carlin e Kolles, mantenendo Signature. Ma i risultati lasciano a desiderare. Secondo indiscrezioni, i vertici sportivi di VW starebbero valutando di anticipare i tempi per portare in pista già fin dalle prime gare lo step evolutivo del motore, quello che si sarebbe dovuto vedere in estate avanzata e che avrebbe dovuto dare la mazzata finale alla Mercedes. Progetto bellicoso completamente fallito a quanto pare, per-

ché è necessario correre ai ripari fin da subito. A Stoccarda non hanno dormito e i distacchi che il bravo Hartley ha rimediato sono comunque stati notevoli. Volkswagen non può sempre sperare nella buona stella dei piloti che gli capitano tra le mani: nel 2008 Mortara, ora Hartley, ragazzi non scelti da Nissen e che sanno creare la differenza con le loro mani. Manca compattezza nelle prestazioni, quella che c'è in casa Mercedes. Red Bull ha scelto VW per piazzare i suoi piloti: la scelta può essere felice in un campionato nazionale, vedi quello inglese, non certo nella Euro Series.

Stefano Coletti

Mika Maki





## I migliori tempi dei test di Valencia

- 1 - Roberto Merhi (Dallara-Mercedes) - Manor - 1'26"989
- 2 - Jules Bianchi (Dallara-Mercedes) - ART - 1'27"278
- 3 - Atte Mustonen (Dallara-Mercedes) - Motopark - 1'27"580
- 4 - Brendon Hartley (Dallara-Volkswagen) - Carlin - 1'27"868
- 5 - Valtteri Bottas (Dallara-Mercedes) - ART - 1'27"929
- 6 - Sam Bird (Dallara-Mercedes) - Mücke - 1'28"048
- 7 - Stefano Coletti (Dallara-Mercedes) - Prema - 1'28"100
- 8 - Cesar Ramos (Dallara-Mercedes) - Manor - 1'28"149
- 9 - Jon Lancaster (Dallara-Mercedes) - SG - 1'28"155
- 10 - Christian Vietoris (Dallara-Mercedes) - Mücke - 1'28"163
- 11 - Andrea Caldarelli (Dallara-Mercedes) - SG - 1'28"179
- 12 - Henki Waldschmidt (Dallara-Mercedes) - SG - 1'28"267
- 13 - Christopher Zanella (Dallara-Mercedes) - Motopark - 1'28"272
- 14 - Pedro Ferreira (Dallara-Mercedes) - Manor - 1'28"277
- 15 - Marco Wittmann (Dallara-Mercedes) - Mücke - 1'28"334
- 16 - Jake Rosenzweig (Dallara-Volkswagen) - Carlin - 1'28"475
- 17 - Kevin Mirocha (Dallara-Mercedes) - HBR - 1'28"508
- 18 - Alexander Sims (Dallara-Mercedes) - Mücke - 1'28"604
- 19 - Matteo Chinosi (Dallara-Mercedes) - Prema - 1'28"631
- 20 - Esteban Gutierrez (Dallara-Mercedes) - ART - 1'28"671
- 21 - Carlo Van Dam (Dallara-Volkswagen) - Kolles&Heinz - 1'28"698
- 22 - Mika Maki (Dallara-Volkswagen) - Signature - 1'28"794
- 23 - Jean Karl Vernay (Dallara-Volkswagen) - Signature - 1'28"837
- 24 - Johnny Cecotto (Dallara-Mercedes) - HBR - 1'29"022
- 25 - Tiago Geronimi (Dallara-Volkswagen) - Signature - 1'29"115
- 26 - Jens Klingmann (Dallara-Volkswagen) - Kolles&Heinz - 1'29"286
- 27 - Adrien Tambay (Dallara-Mercedes) - ART - 1'29"598
- 28 - Basil Shaaban (Dallara-Mercedes) - Prema - 1'29"678



Cesar Ramos



Atte Mustonen

# Oggi pulcini, do



di Massimo Costa

Se i test invernali sono lo specchio di quella che sarà la stagione entrante, allora ne vedremo delle belle. L'antipasto di Estoril ha offerto un Jules Bianchi in grande spolvero, a Valencia invece è stato Roberto Merhi a dettare il ritmo. Bianchi e Merhi dunque, team ART e Manor. Due talenti veri. Saranno loro i duellanti della stagione 2009? Bianchi, transalpino di 19 anni, è stata la rivelazione del 2008. Campione francese della F.Renault 2007, al debutto

in F.3 il ragazzo gestito da Nicolas Todt ha disputato un campionato esemplare, vincendo il Master di Zolder, offrendo a più riprese una guida estremamente pulita e redditizia, raramente incline all'errore. E meritandosi i galloni dell'erede di Nico Hulkenberg, il campione 2008 col quale divideva il box nel team ART. Merhi è quasi all'opposto. Grintoso, esuberante, ha compiuto i 18 anni da pochi giorni. Eppure il pilota spagnolo vanta una esperienza invidiabile. Due anni di F.Renault ad altissimo livello, ma anche tante gare nella F.3 nazionale, pre-

senze al Master e a Macao, addirittura test svolti nella World Series Renault. Non lo si può quindi considerare un rookie nel vero senso della parola, ma in campo europeo Merhi è praticamente un novizio. Ha la capacità di adattarsi rapidamente ad ogni tipo di vettura. Nei paddock delle formule che contano, tutti conoscono il suo talento e non è un caso che sia entrato nel programma Junior della Mercedes. Bianchi e Merhi, se l'antipasto è stato così gustoso, allora speriamo che anche le successive portate siano altrettanto per palati fini.

# omani campioni



## *Chi è* **Merhi**

Nato il 22 marzo 1991  
2008 – 2° WEC F.Renault  
2008 – 4° Eurocup F.Renault  
2008 – 13° F.3 spagnola  
2007 – 18° Eurocup F.Renault  
2007 – 17° F.3 spagnola  
2007 – 4° F.Renault Italia



## *Chi è* **Bianchi**

Nato il 3 agosto 1989  
2008 – 1° Master di Zolder F.3  
2008 – 3° F.3 Euro Series  
2007 – Campione francese di F.Renault

# Per vincere a Mac



## Gli iscritti

Marcus Ericsson (Dallara-Toyota) - Tom's  
Takuto Iguchi (Dallara-Toyota) - Tom's  
Yuji Kunimoto (Dallara-Toyota) - Tom's  
Kei Cozzolino (Dallara-Mugen) - Toda  
Katsuaki Kubota (Dallara-Toyota) - Hanashina  
Naoki Yamamoto (Dallara-Toyota) - HFDP  
Takashi Kobayashi (Dallara-Toyota) - HFDP  
Hironobu Yasuda (Dallara-Nissan) - Three Bond  
Yuhi Sekiguchi (Dallara-Toyota) - AIM Sports  
Yoshitaka Kuroda (Dallara-Toyota) - Achievement by KCMG  
Alexandre Imperatori (Dallara-Toyota) - Achievement by KCMG  
Katumasa Chiyo (Dallara-Toyota) - Nova  
Kimiya Sato (Dallara-Toyota) - Nova  
Yuki Iwasaki (Dallara-Toyota) - Now Motorsport  
Koki Saga (Dallara-Toyota) - Le Beausset  
Tatsuru Noro (Dallara-Toyota) - CMS

# ao si passa da qui



Il campionato giapponese di F.3, negli ultimi anni ha proposto piloti molto interessanti. Poco considerato in ambito internazionale, solitamente con pochi iscritti (tra i 10 e i 14), negli unici confronti con team e piloti europei i partecipanti alla serie nipponica hanno fatto incetta di successi. Macao, l'appuntamento clou per il mondo della F.3, da due anni è dominato dal team Tom's. Nel 2007 ha vinto Oliver Jarvis (campione in Giappone), nel 2008 si è imposto tra la sorpresa generale il vice campione della categoria Keisuke Kunimoto, ora passato in F.Nippon. E' quindi importante seguire gli sviluppi della F.3 giapponese. Il suo calendario, otto appuntamenti con gara doppia, ricalca quello della F.Nippon mentre il parco partenti 2009 è sorprendentemente ricco di iscritti. Sono infatti ben 16 i piloti al via della prima prova del Fuji in programma sabato 4 aprile. Un numero quasi record e che ha stupito considerando la grave crisi economica che sta vivendo il Giappone. Il team Tom's, campione lo scorso anno con Carlo Van Dam, ha scelto un altro pilota europeo per puntare al titolo: si tratta di Marcus Ericsson, giovane svedese che nel 2008 ha debuttato nella F.3 inglese con discreti risultati. Nei test invernali in Giappone, Ericsson ha spesso occupato la prima posizione. Presente anche lo svizzero Alexandre Imperatori, da anni impegnato nelle formule asiatiche. Al via anche Yuhi Sekiguchi, che abbiamo visto impegnato nella Formula Master.

## Il calendario 2009

5 aprile – Fuji  
26 aprile – Okayama  
17 maggio – Suzuka  
28 giugno – Fuji  
12 luglio – Suzuka  
9 agosto – Motegi  
30 agosto – Autopolis  
27 settembre – Sugo



# Fedelele alla linea

di Antonio Caruccio

Angelo Corbetta è il team manager del Team Minardi by Corbetta Competizioni. Insieme a Lucidi e Ghinzani, è la parte "storica" di questa nuova era del Campionato Italiano Formula 3, presente fin dai primi anni 2000. Corbetta, dopo un 2008 di alti e bassi, è pronto ad una stagione di riscatto e sta valutando quale può essere il migliore pilota da inserire nella propria squadra.

## **Cosa ti aspetti dalla stagione 2009 del campionato F.3?**

*"Sarà una stagione sicuramente interessante e competitiva visto l'ingresso di nuove squadre molto forti, grazie anche ai piloti che si stanno affacciando a questo campionato, tutti molto vicini prestazionalmente come dimostrano i test che stiamo effettuando".*

## **Sei reduce da un 2008 che per la prima volta ti ha visto non raccogliere nemmeno una vittoria. Analizzando la stagione conclusa, cosa è mancato al tuo team per ottenere il gradino più alto del podio?**

*"Nel complesso è stata una stagione travagliata e difficile. La cosa che forse ha pesato di più è stato avere nel team tutti piloti debuttanti, perché penso sia invece fondamentale avere qualcuno che traini lo sviluppo della monoposto. In più, quest'anno abbiamo anche avuto una macchina completamente nuova che ha influito sui risultati. Indipendentemente dalle prestazioni finali però, i miei piloti hanno svolto un buon lavoro impegnandosi sempre a fondo. A parte tutto, qualche bel risultato l'abbiamo conquistato, come dimostra la lotta per il terzo posto in campionato sino all'ultima gara".*

## **Stai disputando delle sessioni di test per decidere i piloti per questa stagione. Sono già sta-**

## **te prese delle decisioni o dovremo aspettare ancora un po' prima di sapere la tua formazione definitiva?**

*"Ci stiamo lavorando. Stiamo vivendo in un momento molto difficile dal punto di vista economico, e di conseguenza è complicato rispetto agli altri anni riuscire a riempire i sedili. Per ora stiamo svolgendo dei test per fare una valutazione vicendevole. Noi cerchiamo di mettere i piloti nelle migliori condizioni possibili, in modo da valutare le loro prestazioni. Allo stesso tempo diamo modo a loro di vedere come lavoriamo e come funziona una squadra. La stagione si sta avvicinando a grandi passi e speriamo di concretizzare a breve i nostri progetti".*

## **Hai provato, tra gli altri, un giovane molto interessante come Michele Faccin. Cosa ci puoi dire di lui e ci sono possibilità di vederlo insieme nel 2009?**

*"Sono veramente contento di averlo potuto avere nei test, perché pur avendo da poco conosciuto la monoposto di F.3, è un pilota completo, capace, con delle belle doti. Lo ha dimostrato nei test, dove nel momento in cui abbiamo assettato la vettura secondo le sue richieste, Faccin è arrivato a pochi millesimi dal vertice. Mi farebbe molto piacere averlo tra i miei piloti, vediamo come si evolveranno le cose".*

## **Verrà riconfermato il test con la Ferrari per i primi classificati?**

*"Non spetta a me dirlo, ma da quanto dicono le parti interessate dovrebbe essere così, noi e i piloti ci contiamo, e penso che a breve verrà comunicato. Anche lo scorso anno c'era chi ne dubitava, poi invece è arrivato il premio, ed è stato molto sostanzioso, oltre al montepremi in denaro, perché i piloti hanno effettuato un test vero e proprio con la Ferrari".*

segue a pag 42

**Arriveranno nuovi team nella serie tricolore, che hanno tolto un po' i riflettori dalle squadre storiche che hanno da sempre creduto nella serie ed hanno investito nel loro rilancio. Pensi che questo rischi di compromettere la vostra stagione o sarà uno stimolo in più?**

*"Non è assolutamente un rischio, anzi è un forte stimolo. L'unica cosa che spiace è che alcuni di questi team hanno abbandonato qualche anno fa la serie tricolore, lasciandoci in pochi nel rilancio della serie. Siamo però molto felici che siano tornati, ed anzi speriamo che nei prossimi anni ne arrivino sempre più. Così come per i piloti, è bello il confronto tra ragazzi molto forti. Noi non ci facciamo spaventare da nessuno e siamo pronti alla battaglia".*

**Non solo Formula 3, ma per il terzo anno sarai presente nella Formula Azzurra. Dopo un 2007 di apprendistato, hai lottato con Gilardoni e Nappi per la conquista del titolo 2008. nel 2009 hai siglato un accordo con Mirko Torsellini. Quali sono le aspettative per la serie cadetta della CSAI?**

*"Ho sempre creduto in questa categoria perché è la serie propedeutica per chi si affaccia al motorsport, e ha come evoluzione naturale il Formula 3. Trovo che la federazione abbia fatto e stia facendo un ottimo lavoro dando ai giovani un ottimo banco di prova per la loro carriera. Riguardo al mio team spero di poter non solo eguagliare i risultati dello scorso anno, ma addirittura migliorarli".*

**Hanno corso negli anni per te piloti di grande spessore come Luigi Ferrara, ultimo campione con le tue monoposto nel 2005, poi nel 2006 Davide Rigon, nel 2007 Mirko Bortolotti e lo scorso anno Marco Zipoli, oltre ai vari Fabrizio Crestani, Federico Glorioso e Michael Dalle Stelle... Pensi di aver in qualche modo contribuito alla loro formazione quale loro team manager e in che modo? C'è invece stato qualcuno che ha aiutato il tuo team per lo sviluppo delle monoposto in modo particolare?**

*"Tutti i piloti quando arrivano in una squadra, nel bene o nel male contribuiscono ad aumentare il valore tecnico di quel team. Avere di un certo calibro paga. Ma deve esserci un connubio tra macchina forte e pilota competitivo, altrimenti è difficile raccogliere un buon risultato. I piloti all'interno della mia squadra sono messi tutti allo stesso livello. Luigi Ferrara mi ha regalato il titolo assoluto in Formula 3, sino ad ora è quello che mi ha dato maggior successo, dando la svolta "moderna" al mio team. L'anno dopo, con Rigon, siamo stati in lotta per il titolo sino all'ultima gara, ma solo la sfortuna di avere qualche contatto di troppo non ci ha permesso di bissare. Ancora nel 2007 con Crestani e Bortolotti, che era al suo primo anno, siamo stati in lotta fino alla fine. Tutti i piloti che passano dal mio team restano nel mio cuore, indipendentemente dal successo o meno, si instaura un rapporto umano"*



Michael Dalle Stelle



# Tutti contro Mancinelli

Avanti tutta, si parte. Combatte la crisi economica, stringendo la cinghia, lottando giorno dopo giorno, la F.Renault Italia ha messo insieme un parco partenti dignitoso per la prima prova del campionato 2009 che si terrà sabato e domenica a Monza. Undici team, sedici piloti sicuri, ventidue possibili. Di questi tempi c'è poco da fare gli schizzinosi. Certo, mancano i piloti Red Bull, Toyota, RDD, come del resto nel 2008, ma non significa nulla. La più importante serie propedeutica presente in Italia, avrà il tradizionale compito di formare i giovani, e il reale valore del campionato lo si capirà l'anno seguente. Come

sempre è accaduto. Anche in questo inizio di 2009, la serie italiana può applaudire i risultati che stanno ottenendo nei test invernali piloti come il campione in carica Pal Varhaug nella F.Master, Michele Faccin nei test che sta svolgendo con le monoposto di F.3, Cesar Ramos nella F.3 Euro. Dunque, la prima conclusione è che il tanto bistrattato campionato 2008 ha prodotto ottimi elementi. E sarà così anche questa stagione. Tanti nomi nuovi, come deve essere per una categoria che accoglie piloti provenienti dal karting. Tra i favoriti, l'occhio cade d'obbligo su Daniel Mancinelli della One Racing (la ex It Loox) e Genis Oli-

ve, ora con Jenzer. Entrambi disputeranno anche la Eurocup e quindi avranno sulle spalle i chilometri necessari per ben figurare. Da tenere d'occhio Stefano Comini, atteso al salto di qualità con CO2 Motorsport. Tra i rookie, da seguire con attenzione il francese del Facondini by Draco Romain Vozniak, i giovanissimi della Cram Matteo Davenia e Stefano Colombo, Federico Scionti passato all'ultimo minuto da Tomcat a One Racing. Tra i team, la new entry CG Motorsport in collaborazione con CO2, il ritorno di Steiner che fa correre la figlia Bianca, l'ingresso di Scuderia Antonino e Line Race.

## I campioni

- 2000 – Felipe Massa
- 2001 – Ryan Briscoe
- 2002 – Josè Maria Lopez
- 2003 – Franck Perera
- 2004 – Pastor Maldonado
- 2005 – Kamui Kobayashi
- 2006 – Dani Clos
- 2007 – Mika Maki
- 2008 – Pal Varhaug



# Gli iscritti

BVM Minardi  
CG Motorsport  
CO2 Motorsport  
Cram  
Dueppi  
Facondini by Draco  
Jenzer  
One Racing  
Scuderia Antonino  
Tomcat  
Steiner  
LineRace

Andrea Roda – Scott Jenkins? – Laura Polidori?  
Cristian Corsini  
Stefano Comini – Giovanni Venturini – Martin Scuncio – Bernardo Arnaut  
Matteo Davenia – Stefano Colombo  
TBA – TBA  
Romain Vozniak – Marco Betti – Nikolas Kvasai  
Geniso Olive – Zoel Amberg  
Daniel Mancinelli – Federico Scionti  
Antonino Pellegrino  
TBA  
Bianca Steiner  
Stefano Carlet – Federico Vecchi



REXTA

# Old-style Jimmie

di Marco Cortesi

Arriva al Martinsville Speedway la prima vittoria 2009 di Jimmie Johnson, 25 anni esatti dopo il primo successo in del team Hendrick. Johnson ha conquistato la leadership a 13 giri dal termine con un sorpasso bump-and-run su Denny Hamlin, ultimo capitolo di un duello che ha caratterizzato tutta la parte finale della Goody's 500. Dopo una prima metà di corsa dominata da Jeff Gordon, il pilota del Joe Gibbs Racing aveva preso la leadership mostrando un ottimo stato di forma. Anche quando Johnson, grazie alla velocità dei propri meccanici, si era portato per la prima volta in testa, un sorpasso all'interno di curva 1 aveva sistemato tutto, quantomeno fino al giro 483, quando l'esperienza del tre volte campione Cup non ha lasciato scampo: una piccola toccata e via, in puro stile short-track. In terza piazza, Tony Stewart ha cercato di approfittare della situazione, senza però riuscire ad attaccare l'ex compagno di squadra, mentre Jeff Gordon si è dovuto accontentare della quarta posizione.

Top-5 per Clint Bowyer, riuscito a risalire la china nella parte centrale della corsa chiudendo davanti a Ryan Newman. A completare una giornata estremamente positiva per il team Hendrick, Mark Martin e Dale Earnhardt Jr hanno chiuso rispettivamente al settimo ed ottavo posto. Nella top-10 è ancora una volta riuscito a piazzarsi AJ Allmendinger, vera rivelazione della stagione in corso così come Jamie McMurray, primo rappresentante di un team Roush in difficoltà dopo i fuochi d'artificio di Daytona e Fontana. Buone prove sono venute anche da Juan Pablo Montoya, Michael Waltrip e Marcos Ambrose. Da sottolineare i problemi di gomme che hanno tormentato la corsa di diversi piloti, dovuti probabilmente a set-up troppo estremi.

Intanto in classifica, Jeff Gordon si gode la prima posizione in classifica su Clint Bowyer e Kurt Busch mentre, in zona top-35, Paul Menard approfitta delle disgrazie di Scott Speed ottenendo un provisional per il prossimo appuntamento di Fort Worth, Texas.



## MOMENTO CLOU

Johnson sfodera la grinta del campione strappando nel finale la leadership a Denny Hamlin





## L'ordine di arrivo, domenica 29 marzo 2009

- 1 - Jimmie Johnson (Chevrolet) - Hendrick - 500
- 2 - Denny Hamlin (Toyota) - Gibbs - 500
- 3 - Tony Stewart (Chevrolet) - Stewart/Haas - 500
- 4 - Jeff Gordon (Chevrolet) - Hendrick - 500
- 5 - Clint Bowyer (Chevrolet) - Childress - 500
- 6 - Ryan Newman (Chevrolet) - Stewart/Haas - 500
- 7 - Mark Martin (Chevrolet) - Hendrick - 500
- 8 - Dale Earnhardt Jr. (Chevrolet) - Hendrick - 500
- 9 - A.J. Allmendinger (Dodge) - PRM - 500
- 10 - Jamie McMurray (Ford) - Roush - 500
- 11 - Kevin Harvick (Chevrolet) - Childress - 500
- 12 - Juan Montoya (Chevrolet) - DEI/Ganassi - 500
- 13 - Michael Waltrip (Toyota) - Waltrip - 500
- 14 - Marcos Ambrose (Toyota) - Waltrip/JTG - 500
- 15 - Jeff Burton (Chevrolet) - Childress - 500
- 16 - Bobby Labonte (Ford) - HOF - 500
- 17 - Reed Sorenson (Dodge) - RPM - 500
- 18 - Kurt Busch (Dodge) - Penske - 500
- 19 - Kasey Kahne (Dodge) - RPM - 500
- 20 - David Reutimann (Toyota) - Waltrip - 499
- 21 - Casey Mears (Chevrolet) - Childress - 499
- 22 - David Stremme (Dodge) - Penske - 499
- 23 - Matt Kenseth (Ford) - Roush - 499
- 24 - Kyle Busch (Toyota) - Gibbs - 498
- 25 - Paul Menard (Ford) - Yates - 498
- 26 - Carl Edwards (Ford) - Roush - 498
- 27 - David Ragan (Ford) - Roush - 498
- 28 - Greg Biffle (Ford) - Roush - 498
- 29 - Martin Truex Jr. (Chevrolet) - DEI/Ganassi - 498
- 30 - Scott Riggs (Toyota) - Baldwin - 497
- 31 - Elliott Sadler (Dodge) - RPM - 497
- 32 - Joey Logano (Toyota) - Gibbs - 496
- 33 - Brian Vickers (Toyota) - Red Bull - 496
- 34 - Sam Hornish Jr. (Dodge) - Penske - 496
- 35 - John Andretti (Chevrolet) - DEI/Ganassi - 496
- 36 - David Gilliland (Chevrolet) - TRG - 492
- 37 - Aric Almirola (Chevrolet) - DEI/Ganassi - 490
- 38 - Jeremy Mayfield (Toyota) - Mayfield - 441
- 39 - Scott Speed (Toyota) - Red Bull - 424
- 40 - Robby Gordon (Toyota) - Gordon - 349
- 41 - Joe Nemechek (Toyota) - Nemco - 90
- 42 - Dave Blaney (Toyota) - Prism - 49
- 43 - Todd Bodine (Toyota) - Gunselman - 3

### Il campionato

1. Jeff Gordon 959; 2. Bowyer 870; 3. Kurt Busch 827; 4. Johnson 817; 5. Hamlin 811; 6. Kyle Busch 800; 7. Stewart 798; 8. Edwards 750; 9. Kahne 745; 10. Harvick 714; 11. Reutimann 710; 12. Kenseth 704..

Jimmie Johnson (Chevrolet Impala) e Danny Hamlin (Toyota Camry)



# Meno anelli, ma

*La Courage Oreca  
LC70-Judd del team  
Signature Plus  
impegnata nei test  
svolti ad inizio marzo  
sul circuito di Le Castellet*

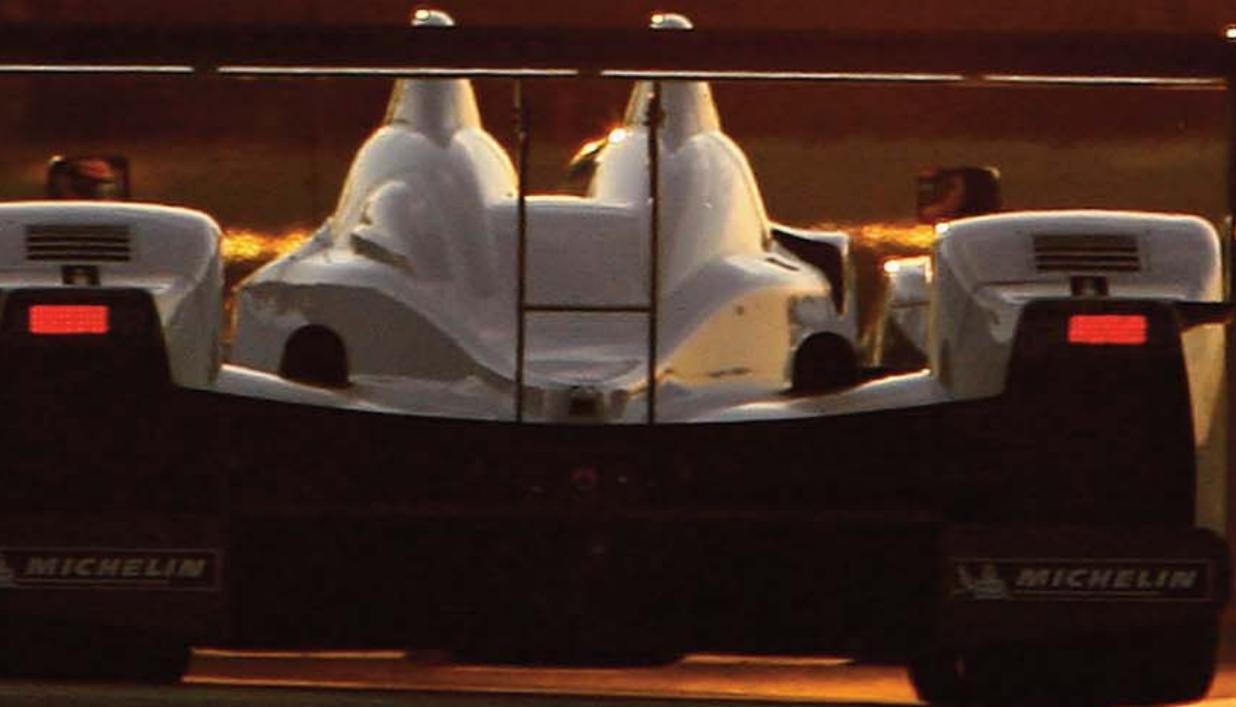
di Alfredo Filippone

Domenica prossima, a Barcellona, scatta la Le Mans Series 2009. Che abbia scelto la domenica delle Palme, festa per altro seguitissima in Catalogna, è una casualità del calendario. La categoria, con 44 vetture confermate al via, gode di buona salute e non ha bisogno di risorgere. Certo si sono perse per strada 3-4 vetture rispetto alla lista iniziale, ma la famigerata crisi non ha intaccato il plotone. Anzi, a soffrirne sono state soprattutto le grandi Case, quelle la cui presenza è comunque sempre aleatoria: Audi in veste privata e Peugeot una-tantum... cui si aggiunge la scomparsa della Porsche in LMP2. E' vero, la LMS perde un po' di smalto, ma recupera altri nomi altisonanti, da Aston Martin a

Mazda, come motorista in LMP2. Non è detto, però, che questo non renda la stagione più combattuta ed aperta. La logica vuole che le Audi, pur non più ufficiali, siano da considerare favorite, ma tutto dipenderà da come il team di Colin Kolles, senza alcuna esperienza nelle gare di durata, saprà gestirle. Una situazione che potrebbe rivelarsi favorevole agli specialisti della categoria, messi in ombra negli ultimi tempi dalle grandi case: da Lola a Pescarolo o Oreca, che è riuscita a portare Bruno Senna nella categoria. E bisognerà vedere anche quanto e come incideranno le modifiche apportate al regolamento 2009, annata di transizione, e volte a ridurre le performance del 10%. Giochi aperti, dunque, nella categoria regina e apertissimi in LMP2 e LMGT2, le due categorie teorica-

mente cadette, ma che si preannunciano avvincenti, per quantità e diversità dei presenti e per incertezza. Due categorie che offrono anche le migliori chance a una pattuglia italiana finalmente un po' rimpolpata. Se la Ferrari cercherà di mantenere il primato in LMGT2, la Racing Box è pronta ad un assalto in grande stile in LMP2, con le competitive Lola-Judd e piloti di ottimo livello. E sarà forse anche l'anno della Lamborghini Murciélago, arrivata a maturità in LMGT1, proprio quando la categoria si estingue. Si parte, dunque, e forse mai come quest'anno lo sguardo è già rivolto a giugno, alla 24 Ore di Le Mans, l'appuntamento che conta davvero. A Sebring, pur con poche macchine, la battaglia e lo spettacolo sono stati di grandissimo livello; la stagione promette bene...

# n tanta sostanza



## AUDI

Le R10, campionesse in carica, sono le stesse dello scorso anno, ma a gestirle ora è il TME di Colin Kolles, in veste privata. Quanto privata sarà da verificare e sarà probabilmente l'elemento che deciderà il campionato. Se un aiutino tecnico della Casa è presumibile, bisognerà vedere se il TME saprà gestire in pista delle vetture così sofisticate. Nel frattempo, la formazione piloti (Meryrick-Zwolsman-Krumm e Bakkerud-Albers-Karthikeyan) lascia interdetti: a parte Krumm, nessuno ha grande esperienza con le Sport e con le Audi.

## PEUGEOT

La Casa francese non dovrebbe nemmeno figurare in questa recensione, visto che ha deciso di schierarsi solo in una gara (Spa) della LMS per preparare la 24 Ore. Ma non è detto che cambi parere a fine giugno, specie se dovesse venir battuta, come a Sebring. Quando si presenterà, sarà comunque temibile per tutti: la 908 HDI FAP, nonostante la sconfitta rimediata in USA, è la vettura più veloce in circolazione e il team, con Klien-Lamy-Minassian, Montagny-Sarrazin e Wurz-Gené-Brabham, l'unico squadrone degno di questo nome.



La Lola Aston Martin



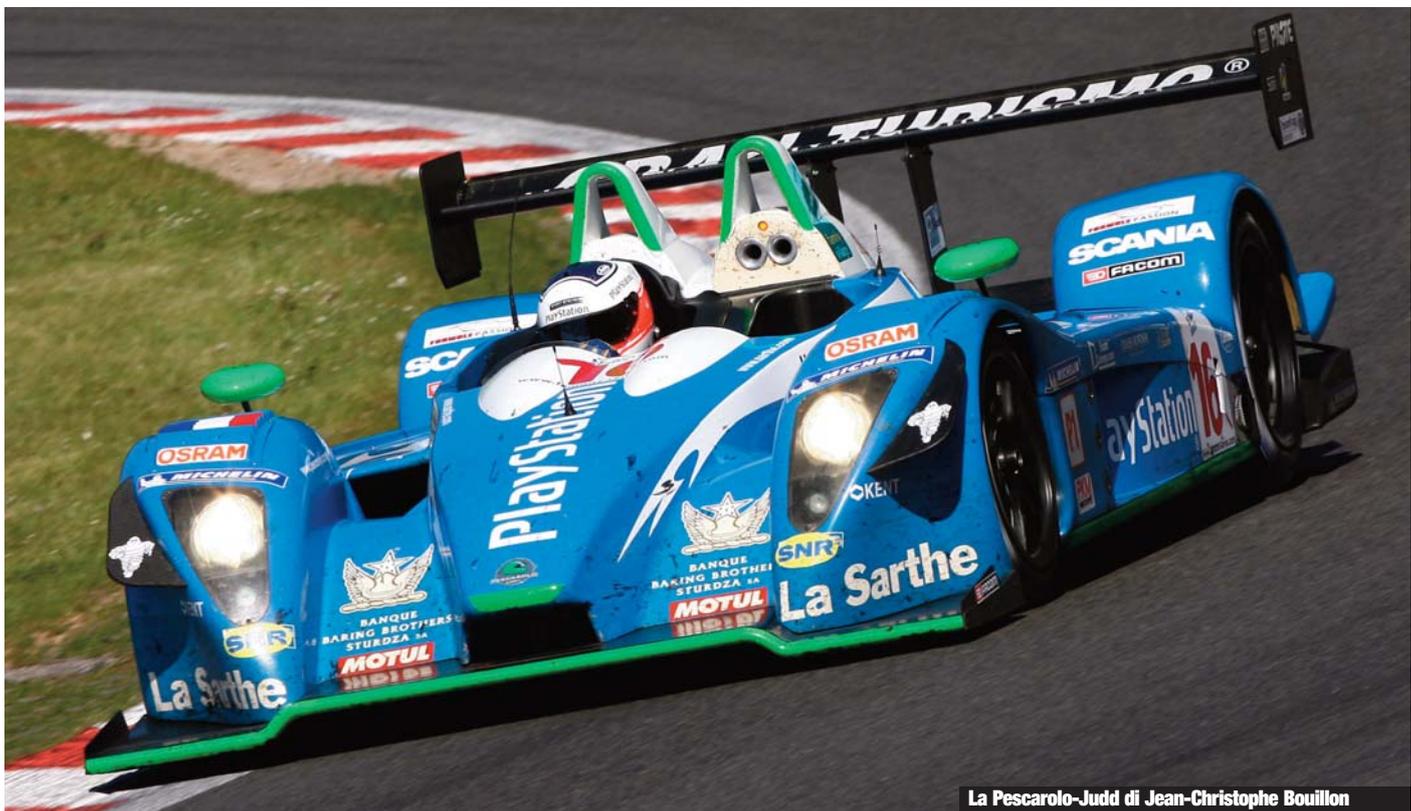


## LOLA ASTON MARTIN

La grande speranza dei tifosi inglesi di rivivere la "British glory" nella categoria è affidata alla nuova Lola Aston Martin con gli storici colori Gulf. Ma non si può dire che l'avventura sia iniziata nel migliore dei modi, dopo la violenta diatriba fra Lola e Dave Richards sulla paternità del progetto e la distruzione di un telaio da parte di Enge a Le Castellet. Ma se gli animi si tranquillizzano e il programma non soffre ritardi, la 007 di Charouz-Mücke-Enge e la 009 di Primat-Turner-Ramos saranno serie clienti al successo.

## ORECA COURAGE

Le Courage-Oreca LC70 a motore AIM di Hugues De Chaunac sono quelle viste lo scorso anno e che di certo non hanno sbalordito per le prestazioni. Riviste e migliorate nell'aerodinamica, il loro punto più debole, possono aspirare a qualche bel podio, se affidabili. Ma non c'è dubbio che il team francese ha messo a segno il miglior colpo mediatico del mercato-piloti assicurandosi la presenza di Senna, che affiancherà Ortelli mentre Panis-Lapierre formano la seconda coppia.



La Pescarolo-Judd di Jean-Christophe Bouillon

## PESCAROLO

Non mancherà al via il team dell'intramontabile Henri Pescarolo, sempre con le vetture di matrice Courage e i motori Judd. Le vetture francesi punteranno sull'affidabilità per cercare qualche bel risultato, ma è probabile che Pescarolo si dedicherà soprattutto a preparare la sua Peugeot 908 per Le Mans. Perso Collard, il team manager francese si affida a Boullion-Tinseau e Jouanny-Barbosa, due buoni equipaggi.

Le Lola B08/80 LMP2 del team Speedy Racing





La Aston Martin Vantage V8 del team Drayson Racing



La Ferrari F430 GT del team Modena



## LMP2

Quindici vetture, di sette costruttori diversi e con almeno cinque motorizzazioni differenti: non c'è dubbio che in termini di diversità, la categoria cadetta delle Sport rischia di essere vivacissima. E visto che quest'anno lo spauracchio Porsche Spyder non c'è più (almeno a tempo pieno), anche la più aperta. Favorite le Lola B08/80, in forza presso RML, Racing Box, Speedy e KSM (con Francesco Sini fra i piloti). Per la Racing Box, che schiera due vetture per Francioni-Ceccato-G.Piccini e A.Piccini-Biagi-Bobbi, una grande opportunità di far brillare il tricolore. Al via anche Ranieri Randaccio con la sua Lucchini-Nicholson.

## LMGT1 e LMGT2

La categoria, con appena 4 vetture al via, è moribonda, ma si spera che le due Saleen di Larbre e Spartak, la Lamborghini Murcié-lago Reiter (favorita con Kox-Rusinov) e la Corvette di Alphand offriranno uno spettacolo degno in quest'ultimo anno delle super-car. In GT2, Ferrari, Porsche, Aston Martin, Spyker, Lamborghini offrono il ventaglio più interessante. Fra le 14 vetture al via, otto sono Ferrari, il ché dovrebbe rendere più facile la difesa del titolo per le rosse di Maranello, ma le Porsche IMSA e Felbermayr (con Lieb-Lietz) saranno molto agguerrite. Un solo team italiano, l'Easyrace (con una F430 per Basso-Plati-Tenchini) e tanti piloti italiani su Ferrari straniere: Montanari è col team Farnbacher, Montemini-Rosa-Petrobelli sulla F430 FBR, Bruni sempre in coppia con Bell ma coi colori JMW.



# “Con la BMW sarà lotta vera”

di Dario Sala  
Photo 4

Quando uscirà questa intervista, Gabriele Tarquini saprà già da un pò se le scommesse fatte all'interno della Seat sul Gran Premio di Australia di F.1, lo avranno premiato oppure no. “Ho scommesso su Nico Rosberg – attacca “Cinghios” – mentre Rickard Rydell ha detto che sarà la Brawn a svettare. Yvan Muller pensa che Sebastien Bourdais sarà la rivelazione del campionato mentre Jordi Genè ha detto Ferrari. Non cosa accadrà, ma mi sembra che il plateau sia vasto e soprattutto con nomi nuovi. Vedremo”. È un Tarquini rilassato quello del dopo Puebla. La sua esperienza gli consente di immaginare come saranno le dinamiche di un campionato come il Wtcc. Sa che di fatti ne dovranno succedere ancora e questo fa sì che il presente non lo preoccupi mini-

mamente. Gli undici punti di distacco dalla vetta dopo appena quattro gare non sono niente in una serie che, come si è visto, riserva sempre grosse sorprese. E lui, nonostante i suoi 47 anni, è carico come un ragazzino al debutto.

**Allora, dopo le prime quattro gare, qual è il bilancio di Gabriele Tarquini?**

“Il bilancio individuale dice molto bene in Brasile e male in Messico. I problemi al motore hanno condizionato tutto il mio fine settimana di Puebla che poi è culminato con il contatto con Jorg Muller. Trasferta da dimenticare.”

**Facciamo un passo indietro e torniamo al Brasile. Seat fortissima quando veniva indicata come sfavorita e BMW molto al di sotto delle attese. Come si spiega?**

“Noi per primi siamo rimasti molto sorpre-

si dalle nostre prestazioni e di quelle della BMW. Posso dire che tutta la supremazia che è apparsa scorrendo le classifiche non c'era. La mia opinione personale è che la BMW ha ottenuto poco solo per demeriti propri. Forse non ha lavorato secondo i suoi soliti standard e così i risultati non sono arrivati, facendo pensare che la Seat sia stata una armata intoccabile. In Messico hanno aggiustato il tiro e le prestazioni si sono viste, nonostante fossimo in altura. Tutti scordano che la Seat durante l'inverno ha avuto delle limitazioni che in realtà ci hanno fatto perdere molto in fatto di prestazioni. Blocare dei parametri vincolanti come l'immissione di gasolio, la pressione del turbo, i giri motore e ridurre la brida, ha diminuito le nostre possibilità. Questa è la realtà e sono sicuro che BMW sarà un avversario pericoloso per tutto il campionato”.



stilo

KOS-DESIGN-IT

stilo

MOTEC 002

OMP

OMP



Il pilota pescarese "stritolato" tra le BMW 320Si a Curitiba

**Però la Seat ha reagito molto bene a tutto questo. Il lavoro invernale è stato tanto e ha dato dei buoni frutti?**

"Sicuramente non ci siamo fermati. Abbiamo cercato di ritrovare quello che abbiamo perso lavorando molto sulle mappature del motore e sugli assetti della macchina. Possiamo usare anche un fondo piatto a nostro piacimento. Alla fine la macchina è rimasta sempre molto competitiva, ma non c'è il divario che tutti indicano".

**Nel frattempo è arrivata una vittoria sonante che conferma Tarquini come uno dei più veloci piloti del WTCC...**

"La vittoria brasiliana è stata il frutto di una grande determinazione dei primi giri. La pioggia è stata un elemento a sorpresa per tutti e le nuove regole che impongono gomme da bagnato nuove, hanno fatto sì che si partisse tutti sullo stesso piano. Ho fatto valere la mia esperienza. Ho inventato traiettorie che mi hanno consentito di essere più veloce degli altri e così sono riuscito a passare in posti non usuali. Le uniche preoccupazioni sono venute dal fatto che per due o tre giri i miei tergilicristalli si sono bloccati. Per fortuna non pioveva molto, ma Rydell si è avvicinato. Dopo tutto quello che ho fatto per andare in testa, Rickard avrebbe dovuto passare sul mio corpo per andare in testa". Piccola curiosità: Tarquini prima del via aveva scommesso con il team manager Antonio Rodriguez che in due giri sarebbe andato al comando partendo dalla 5a posizione. Scommessa vinta.

**Poi è arrivato il Messico. Non proprio un gran fine settimana come hai accennato...**

"I miei problemi sono nati al sabato quando ci siamo accorti che il motore aveva un calo di potenza anomalo. Non una cosa grave, ma sicuramente penalizzante. Ciò nonostante sono riuscito ad essere il migliore dei piloti Seat in qualifica anche se, in condizioni normali, forse avrei potuto abbassare ancora di più il tempo. Gara uno, tutto sommato, non è andata male, il motore ha risposto bene nonostante un contatto con Priaux. Il risultato non è stato malvagio. In gara due invece, il motore ha ricominciato ad avere problemi. E' arrivato il contatto con Jorg e ho cominciato a perdere gasolio. In pratica gara finita almeno per le prime posizioni".

**I commissari ti hanno ritenuto responsabile per quel contatto. Qual è la tua versione?**

"Il contatto è avvenuto sul banking di ritorno. Jorg è uscito largo e perciò è rimasto all'esterno. Io invece l'ho impostata meglio e, nonostante i problemi al motore, ho sfruttato l'accelerazione del turbodiesel e l'ho affiancato. A quel punto lui, per fare la curva, ha stretto e ci siamo toccati una prima volta. Ha ripreso la macchina ed ha stretto ancora, ma a quel punto ero dentro con il 70% della macchina e ci siamo toccati di nuovo. Non ritengo di avere colpe e le immagini della mia camera-car lo dimostrano. Quando lui ha stretto la prima volta, sono anche andato sul prato per evitarlo. I commissari hanno visto le immagini della mia camera-car, ma ormai avevano preso una decisione. Per la prima volta quindi la Seat ha fatto un appello in quanto riteniamo di aver subito un torto".

**Al momento, visto che la classifica è provvisoria, il distacco dalla vetta è di undici punti. Le ambizioni e il morale restano intatti?**

"Assolutamente. Dopo quattro gare è presto per dire chi saranno i protagonisti del mondiale. Certo avrei preferito che fosse andata diversamente, ma sono sicuro che le situazioni torneranno in equilibrio. Con le nuove regole e con i pesi tutti uguali il coefficiente di punti per vincere il mondiale sarà più alto che in passato. Penso che chi vincerà arriverà attorno ai 110-115 punti. Visto che non ci saranno più differenze anche di 100 kg fra un pilota e l'altro, è facile pensare che i più veloci saranno sempre in lotta per i punti. Bisogna fare di tutto per essere regolari e riuscire a stare davanti per giocarsela. Prometto che darò battaglia fino all'ultimo millimetro di gara".

I concorrenti sono avvisati. E quando l'avviso arriva dal un "Cinghiale" non c'è da star tranquilli.

**“Con le nuove regole e con i pesi tutti uguali, il coefficiente di punti per vincere il mondiale sarà più alto che in passato”**



## Il palmarès nel Turismo

Campione BTCC nel 1994  
Campione ETCC nel 2003

2° nel WTCC 2008  
8° nel WTCC 2007  
5° nel WTCC 2006  
7° nel WTCC 2005



3° nell'ETCC 2004  
3° nell'ETCC 2003

4° nel German Supertouring 1999



Gabriele Tarquini scherza con Marcello Lotti



# L'antipatico che sa vincere

di Dario Sala

All'interno del paddock non tutti lo amano. Il carattere schivo e qualche atteggiamento sopra le righe (vedi Anderstorp nel 2007 per fare un esempio, quando pur da ospite Chevrolet per quella gara strappò la vittoria al compagno Larini) non ne fanno uno dei piloti più desiderati del WTCC. Ma Rickard Rydell è un pilota veloce, tremendamente veloce. E che sa come si vince. E' lui "l'uomo nuovo" di questo inizio stagione della serie mondiale. L'unico ad essere sempre andato a podio, compreso quello più alto, tanto che ora occupa la prima posizione in cima alla classifica seppur in coabitazione con quel mostro sacro che è Yvan Muller. Normalmente il nome dello svedese, almeno in questi ultimi anni, non è mai apparso nella lista dei favoriti della vigilia. Nessuno ha mai contestato la sua velocità, ma in quanto a costanza ha sempre fatto storcere il naso agli addetti ai lavori di fronte alle sue prestazioni. Questa stagione invece, più di un indizio lascia supporre che lo svedese sia più determinato che mai a portarsi a casa il titolo. Nelle prime quattro gare, ha fatto intravedere sia la sua proverbiale velocità, la grinta, ma anche la capacità di ragionare. Tutti elementi, soprattutto l'ultimo, che nel WTCC sono fondamentali. Ma del resto, perché sorprendersi? Rydell, 41 anni, ha vinto 27 gare (se si considera anche Bathurst) con le macchine Turismo passando attraverso Seat Toledo, Seat Leon Tdi, Volvo 850 e S40 e con la Mondeo. E' uno che ha vinto il titolo nel BTCC, la 24 Ore di Le Mans nella classe GT1 con l'Aston Martin e poi "la gara delle gare": il Gran Premio di Macao di F3, ovvero l'unica corsa che mette addosso ai piloti un'etichetta speciale per tutta la loro carriera. Insomma, è uno che sa come si vince ed è disposto a tutto per farlo. Persino a violare accordi all'interno delle squadre e tentare di sorpassare i compagni di squadra con tutti i rischi del caso. Un osso duro di quelli che è sempre bene tenere a bada. Ora è troppo presto per fare previsioni per il 2009, ma indubbiamente lo svedese è uscito allo scoperto, mettendo in tavola le carte che hanno evidenziato il suo vero potenziale, sorprendendo tutti all'interno del paddock. E chi ben comincia.....



## Il palmarès nel Turismo

Campione BTCC 1998

5° nel WTCC 2008

1° nella 24 Ore di Le Mans classe GT1 2007

7° nel WTCC 2006

6° nel WTCC 2005

10° nell'ETCC 2004

11° nell'ETCC 2003

5° nell'ETCC 2002

3° nel BTCC 2000

3° nel BTCC 1999

4° nel BTCC 1997

3° nel BTCC 1996

3° nel BTCC 1995

# Ruote nel



Foto Archivio  
Actualfoto

## Eddie Jordan

### In Formula 1 per business



di Carlo Baffi

Vulcanico, eccentrico e spregiudicato. Tre aggettivi che descrivono Eddie Jordan. Un personaggio dalle mille iniziative e soprattutto con un gran bernoccolo per gli affari. Forse proprio quello che si cela sotto il famoso parrucchino, con cui il costruttore irlandese nasconde la propria calvizie. D'altronde non poteva essere altrimenti, per un uomo che di denaro ne ha sempre maneggiato parecchio, dati i trascorsi da impiegato di banca. Nato a Bray il 30 marzo del 1948, studia da dentista, ma presto cambia indirizzo per un impiego alla Bank of Ireland. Una scelta che a sua insaputa, condizionerà il suo futuro. Durante un soggiorno di lavoro sull'isola di Jersey, assiste ad una gara di go-kart e scatta la molla. Nel '70 si cimenta dapprima in una gara a Bouley Bay e nel '71 vince il campionato irlandese. Nel 1974 è in F.Ford, ma due anni dopo è vittima di un brutto incidente dove s'infortuna alle gambe. Il 1978, lo vede ritornare in F. Atlantic.



# tempo



Il team manager irlandese attorniato da Fisichella, Sato e alcune simpatiche ragazze

L'anno dopo è impegnato nella F.3 inglese insieme a Stefan Johansson nel Team Ireland, in F.2 e svolge qualche test per la McLaren. Al termine di quella stagione, c'è la svolta. Fonda la "Eddie Jordan Racing". Nel 1983, da team manager si gioca il titolo nella F.3 britannica con Martin Brundle, secondo alla fine dietro un certo Ayrton Senna. Rivincita che arriva nell'87 con Johnny Herbert, che con Martin Donnelly, fa coppia la stagione dopo in F.3000 Internazionale. Serie, che domina nel 1989 con Jean Alesi. Il 1991 è l'anno del grande salto, l'eccentrico Eddie s'indebita e con la nuova denominazione di Jordan Grand Prix, esordisce in F.1. Il 10 marzo a Phoenix, in Arizona, scendono in pista per le pre-qualifiche

due monoposto verdi e blu, sul cui airscope spicca il marchio della bibita "7UP". Nel corso della stagione, si alternano vari piloti: De Cesaris, Moreno, Zanardi, Gachot e Michael Schumacher. Un destino incrociato quello di questi ultimi due, con il tedesco chiamato a sostituire il francese, arrestato dalla polizia per aver malmenato un tassista a Londra dopo un alterco. A Spa, il futuro kaiser stupisce tutti; è a lungo in testa nelle libere e si qualifica 7°. La Jordan finisce sotto i riflettori, Schumi subito in Benetton, dove inizierà la sua scalata. Il 5° posto finale del team tra i costruttori fa ben sperare, ma sia il '92 sia il '93 sono sottotono. In ripresa il '94, con la pole di Barrichello a Spa, mentre l'anno dopo arri-

va il primo podio in Canada, con Rubinho 2° e Irvine 3°. Ancora un paio di stagioni come quinta forza, nel 1997 la coppia Fisichella e Ralf Schumacher, va spesso a punti e 3 volte a podio. Il 1998 saluta il primo successo, grazie anche all'arrivo del motore Mugen Honda. Teatro dell'impresa è ancora Spa, in un GP a eliminazione sotto il diluvio, dove la spunta Damon Hill che fa doppietta con Schumi jr. "Un'impresa da fantascienza" dichiara euforico Jordan, che vede la sua scuderia salire al 4° posto in graduatoria e puntare in alto l'anno dopo. Con Heinz-Harald Frentzen s'impone a Magny Cours e a Monza, lanciando il tedesco nella lotta iridata tra Hakkinen ed Irvine. Alla fine "H.H." sarà 3°, come il suo

team. Le gialle monoposto dell'irlandese, oltre che per i risultati, si evidenziano anche per una livrea che diversa dai classici motivi lineari. Una filosofia in sintonia con quella originale di Eddie. Grazie alla presenza del tabaccaio "Benson & Edges", spuntano grafiche che trasformano le vetture in serpenti, calabroni e squali. Ma il '99 rappresenterà l'apice dei risultati, da lì in avanti arriverà solo una vittoria, quella di Fisichella nel 2003 in Brasile, riconosciuta a posteriori causa un errore dei cronometristi di Interlagos. Dal 2000 al 2002, la Jordan riesce ancora a barcamenarsi tra il 5° ed il 6° posto. Poi il declino dovuto anche alle difficoltà finanziarie. Jordan deve ricorrere ad Heidefeld, Glock, Monteiro, Karthikeyan, Pantano. Particolarmente esposta economicamente, la Jordan viene salvata con la cessione della maggioranza delle quote (il 49,9% è della banca Morgan & Grenfell) ad Alex Shnaider. Un ricco magnate russo-canadese al vertice del Midland Group, la holding che dal 2006 darà poi il nome al team. Una mossa che sancisce l'uscita di Jordan dal Circus. Un mondo dov'è arrivato per diventare multimiliardario, rivelandosi anche come talent scout. Due elementi, da lui stesso confermati: "La F.1 è 100% passione e 100% business. Una cosa non si regge in piedi, senza l'altra." Parola di Eddie Jordan. La Midland diventerà poi Spyker e infine Force India.

# Vocazione fuor

di Marco Marelli

Dal prossimo maggio ci sarà una sorpresa in più nelle concessionarie Audi. È in arrivo, infatti, la sorella minore della A6 AllRoad. Ovviamente si chiama A4, naturalmente è solo a trazione integrale e non può che mostrarsi passaruota fortificati da inserti in plastica, paraurti avvolgenti, slitte in alluminio a protezione della meccanica. Tutte caratteristiche delle AllRoad, vere automobili "tuttoterreni". A differenza della A6 AllRoad non ci sarà invece la possibilità di avere le sospensioni pneumatiche che variano l'altezza dal terreno e come la seconda generazione della A6 AllRoad non ci sarà la possibilità di avere le ridotte. Lunga 2 centimetri in più rispetto alla normale A4 Avant, più larga di 1,5 centimetri, la A4 AllRoad è più alta di ben 5 cm. La distanza dal suolo è di 180 mm: il necessario per poter affrontare in sicurezza terreni abbastanza accidentati. Lunga quindi 472 cm, larga 184 e alta 150, la A4 AllRoad arriverà con due motorizzazioni diesel e un benzina. Il motore a gasolio d'attacco è il quattro cilindri 2 litri common rail in versione 143 o 170 cavalli; il motore sempre diesel top di gamma è il noto sei cilindri tre litri 240 cavalli. Il benzina è un quattro cilindri turbo iniezione diretta da 211 cavalli. A richiesta si può avere il cambio a doppio frizione a sette marce. Tutte sono omologate Euro5. Alla guida della TDI 170 cavalli si apprezza la leggerezza di frizione e sterzo a tutto vantaggio del comfort. Si apprezza l'ottima frenata e quindi la generale sensazione di essere su un'automobili sicura e ben costruita. La sofisticata sospensione anteriore a cinque bracci rende molto preciso l'inserimento in curva, mentre, alle alte velocità, complici le gomme invernali sull'esemplare provato, è risultato necessario correggere spesso con il volante per mantenere la direzione voluta. Ottimo l'isolamento acustico e piacevole pure la posizione di guida ampiamente regolabile. Il motore 2 litri da 170 cavalli è generoso ma va ben chiarito che fatica un po' perché quest'Audi è tanto solida quanto pesante. Quindi il motore migliore per goderla appieno è il 3 litri. Tra le innovazioni che porta al debutto la nuova A4 AllRoad si mette in evidenza un raffinato sistema Stop&Start davvero efficace (in coda al semaforo spegna il motore per avviarlo non appena si inserisce la marcia senza alcuno scossone quasi non facendo percepire nulla agli occupanti) e un segnalatore di cambio marcia sul display centrale davvero efficace per contenere i consumi. Il prezzo di partenza è di 40.780 euro.



**Audi A4 AllRoad**

# i strada



**Prezzi a partire  
da 40.780 euro**



# Sulle orme

di Marco Marelli

La mitica "Ali di gabbiano" avrà presto una erede. Si chiamerà Mercedes SLS e si vedrà al prossimo salone di Francoforte. Il motore è un V8 6.2 da 571 cavalli che pesa solamente 204 chili. L'aspirazione è in magnesio, l'iniezione non è diretta ed è aspirato. Il cambio a sette marce è una evoluzione di quello della S63 AMG con funzioni sport, manuale e comfort. Le sospensioni sono attive con doppi triangoli tutti in alluminio e anche di alluminio è sia il telaio sia la scocca. Pesarà 1600 kg circa. Due posti, fari a Led posteriori simili nelle forme a quelli della mitica 300 degli anni cinquanta, la nuova SLS sarà la prima automobile interamente progettata e costruita da AMG. Tra-

zione posteriore, differenziale autobloccante, optional al 25%, la SLS avrà ruote da 19 pollici in alluminio forgiato per risparmiare peso. Il coefficiente di penetrazione aerodinamica è di indubbio interesse. Il bagagliaio sarà grande, intorno ai 270 litri più vi sarà spazio dietro i sedili. Lunga 470 cm, il prezzo sarà compreso tra i 140 e i 150 mila euro. Infine due altre curiosità: come muletto è stata testata una Dodge Viper, quindi questo la dice lunga sui tempi di sviluppo di questa vettura che risalgono ancora ai tempi in cui Chrysler e Daimler andavano d'amore e d'accordo. L'albero di trasmissione è in fibra di carbonio ed è rivestito con una speciale struttura atta a dare più rigidità. Quando si tiene in mano si scopre un peso di pochissimi chili.



**Come muletto è stata usata una Dodge Viper camuffata...**



**Mercedes SLS AMG**

# del mito



**Motore V8 6.2  
da 571 CV**

**Prezzo a partire  
da 140.000 euro**



### 25 gennaio

A1 Grand Prix a Taupo  
GP2 Asia a Al Sakhir  
Speedcar a Al Sakhir  
Grand Am a Daytona  
IRC – Monte Carlo

### 1 febbraio

Mondiale Rally - Irlanda

### 15 febbraio

GP2 Asia a Losail  
Speedcar a Losail  
Nascar a Daytona  
Mondiale Rally – Norvegia

### 22 febbraio

A1 Grand Prix a Gauteng  
Nascar a Fontana

### 28 febbraio

Speedcar a Dubai  
Nascar a Las Vegas

### 8 marzo

WTCC a Curitiba  
IRC – Curitiba  
Italiano Rally al Ciocco  
Nascar a Atlanta

### 15 marzo

Mondiale Rally - Cipro

### 22 marzo

WTCC a Puebla  
ALMS a Sebring  
Nascar a Bristol  
Gt giapponese a Okayama

### 29 marzo

F.1 a Melbourne  
Nascar a Martinsville

### 5 aprile

F.1 a Sepang  
GP2 Asia a Sepang  
Speedcar a Sepang  
Indycar a Saint Petersburg  
F.Renault Italia a Monza  
ETCS a Monza  
Trofeo Cadetti a Monza  
F.Nippon a Fuji  
F.3 giapponese a Fuji  
ALMS a Saint Petersburg  
LMS a Barcellona  
Nascar a Fort Worth  
Porsche Targa Tricolore a Vallelunga  
Mondiale Rally – Portogallo  
IRC – Kenya  
Italiano Rally - Adriatico

### 12 aprile

A1 Grand Prix a Algarve  
F.3 inglese a Oulton Park  
F.3 tedesca a Oschersleben  
F.Renault svizzera a Digione  
WEC F.Renault a Nogaro  
NEC F.Renault a Zandvoort  
MotoGP a Losail

### 19 aprile

F.1 a Shanghai  
GP2 Asia a Shanghai  
World Series a Barcellona  
Eurocup F.Renault a Barcellona  
WEC F.Renault a Barcellona  
Megane Trophy a Barcellona  
Indycar a Long Beach  
ALMS a Long Beach  
Super GT giapponese a Suzuka  
Nascar a Phoenix  
F.3 spagnola a Imola  
GT Open a Imola  
CITE a Imola  
Superstars a Imola  
Porsche Carrera Cup a Imola  
F.3 SudAm a Brasilia  
Italiano Rally – 1000 Miglia

### 26 aprile

F.1 a Al Sakhir  
GP2 Asia a Al Sakhir  
Indycar a Kansas  
F.3 inglese a Donington  
F.3 giapponese a Okayama  
NEC F.Renault a Hockenheim  
2000 Light a Magione  
Trofeo Cadetti a Adria  
ETCS a Brno  
LMS a Le Mans  
Speedcar a Dubai  
Grand Am a Alton  
Nascar a Talladega  
Mondiale Rally – Argentina  
MotoGP a Motegi

### 3 maggio

A1 Grand Prix a Brands Hatch  
World Series a Spa  
Eurocup F.Renault a Spa  
Megane Trophy a Spa  
FIA GT a Silverstone  
F.3 a Silverstone  
Super GT giapponese a Fuji  
F.3 spagnola a Valencia  
WTCC a Marrakesch  
Grand Am a Millville  
Nascar a Richmond  
Challenge Ferrari a Mugello  
Porsche Targa Tricolore a Le Castellet  
MotoGP a Jerez

### 10 maggio

F.1 a Barcellona  
GP2 a Barcellona  
F.3 inglese a Spa  
LMS a Spa  
Nascar a Darlington  
F.3 italiana a Adria  
F.Azzurra a Adria  
CITE a Adria  
Superstars a Adria  
Porsche Carrera Cup a Adria  
IRC – Portogallo  
Italiano Rally – Targa Florio

## 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  
 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 Imola  
 Porsche Targa Tricolore a Imola  
 Mondiale Rally - Italia

## 31 maggio

Indycar a Milwaukee  
 WTCC a Valencia  
 F.Master a Valencia  
 Formula 2 a Valencia  
 F.Nippon a Motegi  
 F.3 inglese a Rockingham  
 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  
 F.3 spagnola a Jarama  
 F.3 tedesca a Hockenheim  
 F.3 italiana a Magione  
 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  
 Eurocup F.Renault a Budapest  
 F.Renault Italia a Budapest  
 Megane Trophy A Budapest  
 F.3 inglese a Knockhill  
 NEC F.Renault a Alastaro  
 Nascar a Michigan  
 Mondiale Rally - Grecia  
 MotoGP a Barcellona

## 21 giugno

F.1 a Silverstone  
 GP2 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  
 F.3 SudAm a Rio de Janeiro  
 IRC - Belgio  
 Italiano Rally - San Marino

## 28 giugno

Indycar a Richmond  
 DTM a Norisring  
 F.3 Euro Series a Norisring  
 Superleague a Magny-Cours  
 Euroseries 3000 a Magny-Cours  
 Formula 2 a Spa  
 F.3 spagnola 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.3 spagnola 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  
 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  
DTM a Zandvoort  
WTCC a Brands Hatch  
F.Master a Brands Hatch  
Formula 2 a Brands Hatch  
ALMS a Lime Rock  
Grand Am a Leeds  
GT italiano a Misano  
CITE a Misano  
F.3 italiana a Misano  
Superstars a Misano  
Porsche Carrera Cup a Misano  
MotoGP a Sachsenring

## 26 luglio

F.1 a Budapest  
GP2 a Budapest  
F.Master a Budapest  
Indycar a Edmonton  
Nascar a Indianapolis  
Super GT giapponese a Sugo  
FIA GT a Spa  
F.3 inglese a Spa  
F.Renault Italia a Misano  
ETCS a Misano  
MotoGP a Donington

## 2 agosto

Indycar a Kentucky  
World Series Renault a Portimao  
LMS a Portimao  
Superleague a Donington  
Euroseries 3000 a Donington  
DTM a Oschersleben  
Nascar a Pocono  
CITE a Varano  
F.3 italiana a Varano  
F.Azzurra a Varano  
2000 Light a Varano  
Trofeo Cadetti a Varano  
Mondiale Rally – Finlandia  
IRC – Madeira

## 9 agosto

Indycar a Lexington  
Euroseries 3000 a Zolder  
FIA GT a Bucarest  
F.3 inglese a Bucarest  
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  
ALMS a Elkhart Lake  
Nascar a Michigan  
MotoGP a Brno

## 23 agosto

F.1 a Valencia  
GP2 a Valencia  
Indycar a Sonoma  
Nascar a Bristol  
Super GT giapponese a Suzuka  
F.3 tedesca a Nurburgring  
F.3 SudAm a Santa Cruz do Sul  
LMS a Nurburgring  
IRC – Repubblica Ceca

## 30 agosto

F.1 a Spa  
GP2 a Spa  
F.Master a Spa  
Indycar a Chicago  
F.Nippon a Autopolis  
F.3 giapponese a Autopolis  
F.3 spagnola a Valencia  
NEC F.Renault a Most  
GT Open a Valencia  
ALMS a Mosport  
Grand Am a Montreal  
Italiano Rally – Alpi Orientali  
MotoGP a Indianapolis

## 6 settembre

ALMS a Detroit  
Nascar a Atlanta  
Superleague a Estoril  
F.3 Euro Series a Brands Hatch  
DTM a Brands Hatch  
WTCC a Oschersleben  
F.Master a Oschersleben  
Formula 2 a Oschersleben  
F.3 italiana a Imola  
F.Azzurra a Imola  
GT italiano a Imola  
CITE a Imola  
Porsche Cup a Imola  
Mondiale Rally – Australia

## 13 settembre

F.1 a Monza  
GP2 a Monza  
Super GT giapponese a Fuji  
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 Vallelunga  
 F.3 Euro Series a Barcellona  
 DTM a Barcellona  
 WTCC a Imola  
 F.Master a Imola  
 Formula 2 a Imola  
 GT Open a Magny-Cours  
 F.3 spagnola Magny-Cours  
 F.3 inglese a Brands Hatch  
 F.3 tedesca a Sachsenring  
 NEC F.Renault a Sachsenring  
 F.3 italiana a Vallelunga  
 F.Azzurra a Vallelunga  
 Superstars a Vallelunga  
 CITE a Vallelunga  
 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

NEC F.Renault a Spa  
 Superleague a Monza  
 F.Azzurra a Monza  
 Trofeo Cadetti a Monza  
 FIA GT a Le Castellet  
 F.3 SudAm a Montevideo  
 Nascar a Kansas  
 Porsche Targa Tricolore a Vallelunga  
 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.3 spagnola a Jerez  
 F.Renault Italia a Imola  
 ETCS a Imola  
 ALMS a Laguna Seca  
 Grand Am a Miami  
 Challenge Ferrari a Vallelunga

## 18 ottobre

F.1 a San Paolo  
 Euroseries 3000 a Monza  
 F.3 tedesca a Oschersleben  
 F.3 italiana a Monza  
 GT italiano a Monza  
 CITE a Monza  
 Superstars a Monza  
 Porsche Carrera Cup a Monza  
 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  
 F.3 spagnola a Barcellona  
 GT Open a Barcellona  
 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  
 ALMS a Fuji \*  
 Nascar a Talladega

## 8 novembre

Superleague a Jarama  
 F.3 SudAm a Piriapolis  
 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  
 ETCS a Vallelunga  
 IRC – Scozia

## 29 novembre

F.3 SudAm a San Paolo

\* non valevole per il campionato

# Ipse dixit



**“Caro Lewis, domenica non mi perderò la tua partenza in Australia”.**  
Elisabetta II  
d’Inghilterra

**“Le macchine sono state cambiate in funzione dei sorpassi. Ce ne saranno più che in passato? Ho molti dubbi”**  
Stefano Domenicali –  
DS Ferrari

**“La Fia ha rinunciato alle nuove regole? Questo è il problema della democrazia!”**  
Bernie Ecclestone

**“Da tempo sognavo una macchina con le prestazioni della Ferrari senza essere costretto a correre per Michael Schumacher”**  
Rubens  
Barrichello

**“Arriveranno in tribunale”**  
Max Mosley a proposito dei reclami contro i diffusori “proibiti”