

# MAGAZINE



## L'ITALIA CHE FA SOGNARE

**Tarquini campione WTCC**

**Mortara vincitore del GP F.3**

**e il tricolore torna a sventolare  
dopo anni di astinenza**

# Macao meraviglioso

# La foto della settimana

## Ouch!

Più spallate che sgommate quelle dell'inglese Gary Johnson nel Gp di Macao, incredibilmente da sempre aperto anche alle due ruote tra marciapiedi, rail e muri. Sarà perché con quel numero di gara non ha paura di ribaltarsi?



Photo  
Pellegrini

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



**Direttore responsabile:**

Massimo Costa  
(info@italiaracing.net)

**Redazione:**

Stefano Semeraro  
Marco Minghetti  
Marco Cortesi

**Collaborano:**

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

**Produzione:**

Nicola Desiderio  
Marco Marelli

**Fotografie:**

Photo4  
Actualfoto  
Studio Mazzi  
Photo Pellegrini  
MorAle

**Realizzazione:**

Inpagina srl  
Via Giambologna, 2  
40138 Bologna

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



# L'Italia con Tar

*Sventola alto il tricolore a Macao.  
Merito di Gabriele Tarquini  
ed Edoardo Mortara,  
capaci di annientare  
l'agguerrita concorrenza  
nel circuito-salotto  
dell'ex colonia portoghese*

# è d'oro Tarquini e Mortara



Massimo Costa  
Photo 4

Il bilancio tricolore 2009 era scarno. Il solo Andrea Bertolini, tra l'altro in coppia con Michael Bartels, quest'anno poteva fregiarsi di un titolo internazionale, quello del FIA GT. Il piatto piangeva. Poi, nell'ultima gara stagionale, il medagliere è cresciuto. Gabriele Tarquini, al termine di un lungo e difficile campionato, ha vinto il WTCC nella seconda e decisiva gara di Macao. Infine, il capolavoro che cancella un'annata no per i piloti italiani che sono impegnati con le monoposto: il successo di Edoardo Mortara nella prova internazionale di Macao riservata alla F.3. Il 45 giri dell'innno di Mameli non sapevano neanche cosa fosse da quelle parti, ricoperto di polvere e ragnatele era probabilmente finito in fondo a qualche pila di dischi dopo essere sta-

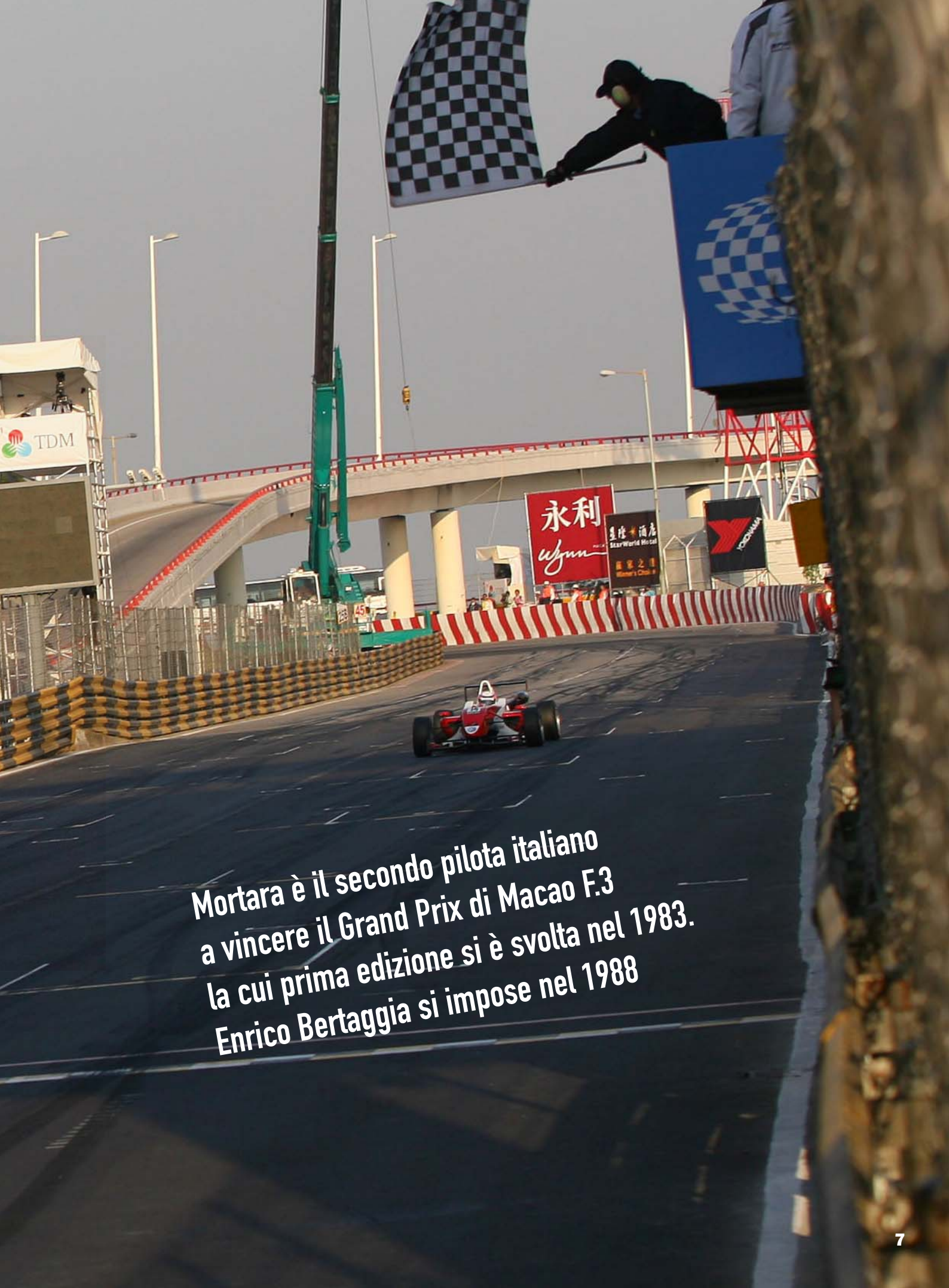
to utilizzato nel 1988 per il primo posto di Enrico Bertaggia. Mortara è divenuto il primo italiano, dopo 21 anni di vuoto, a tagliare da vincitore il traguardo di un appuntamento che da sempre è ritenuto come una finale mondiale della F.3. Nel numero scorso, nel nostro preview, avevamo riportato che Macao cercava un campione vero da inserire nel proprio albo d'oro. Un pilota in grado di percorrere i giusti passi verso la F.1, come spesso è accaduto ai re dui Macao. Gli ultimi due vincitori del Grand Prix peraltro, Oliver Jarvis e Keisuke Kunimoto, non hanno avuto vita facile. L'inglese è finito nel DTM, il giapponese nella F.Nippon occupando sempre le ultime posizioni, come del resto nelle due prove offerte in World Series Renault. Mortara, l'italiano di Ginevra, è diverso. Ha talento da vendere, ha i numeri per arrivare in breve tempo in F.1. Ed ha coraggio. Non è da tut-

ti rimettersi in gioco dopo aver disputato un intero campionato in GP2. Una stagione durissima, ma con una vittoria a Barcellona gara 2. Una mossa del genere, tanto per intenderci, l'aveva fatta Robert Kubica nel 2005, quando da campione World Series Renault si è iscritto a Macao dando spettacolo contro Lewis Hamilton. Tarquini ha raggiunto un titolo mondiale a 48 anni. Una vera impresa. L'abruzzese della Seat dopo 30 anni di carriera, dopo avere attraversato con onore la F.1 delle pre-qualifiche correndo sempre per piccoli team, è divenuto il numero uno del Turismo. Lo aveva già dimostrato in altre occasioni di essere tra i migliori della categoria, imponendosi nel BTCC nel preistorico 1994 e nell'ETCC nel 2003. Un grazie a Tarquini e Mortara per avere regalato all'Italia, in Zona Cesarini, due stupende medaglie d'oro.

# Edoardo II



*L'arrivo trionfale  
di Edoardo Mortara*



**Mortara è il secondo pilota italiano  
a vincere il Grand Prix di Macao F.3  
la cui prima edizione si è svolta nel 1983.  
Enrico Bertaggia si impose nel 1988**

**Stan Lee**

Edoardo Mortara si è imposto di forza nel Grand Prix di F.3 divenendo il primo italiano dopo la vittoria di Enrico Bertaggia nel 1988, a conquistare questa sorta di finale mondiale di categoria (non si capisce perché la FIA non metta il timbro iridato alla prova di Macao) a tagliare per primo il traguardo. Grande giornata per i motori Volkswagen che dopo una stagione deludente nella Euro Series (ma hanno vinto i titoli inglese e tedesco) si sono presi la grande rivincita piazzando le due monoposto del team Signature al primo e secondo posto. Mortara ha infatti preceduto il compagno di squadra Jean-Karl Vernay che sabato si era aggiudicato con sicurezza la corsa di qualifica davanti a Marcus Ericsson e ad Edoardo. L'italiano che vive a Ginevra si è quindi schierato in seconda fila, ma ha compiuto un avvio fenomenale tanto che si è presentato alla prima staccata, dopo il lungo tratto che si compie in pieno (quasi 2 km), al comando! Ma subito la corsa è stata interrotta con bandiera rossa per un incidente innescato da Daniel Ricciardo. L'australiano ha picchiato nella parte mista del tracciato ed è poi stato colpito da numerosi altri piloti, tra questi il duo della Prema Stefano Coletti e Daniel Zampieri, immediatamente ritirati. Quando la pista è stata sgomberata e i piloti hanno potuto riprendere la corsa, Vernay ha sopravanzato Mortara. Ma l'italiano non ha mollato rimanendo incollato alla Dallara del francese. Il duello è stato

avvincente finché, al 12° giro, Mortara ha trovato il momento giusto per superare Vernay alla Lisboa. Rapidamente ha guadagnato terreno andando a vincere con 1"1 sul compagno di squadra. Sul terzo gradino del podio è salito Sam Bird, primo tra i piloti con motore Mercedes. A dire la verità, terzo era Valtteri Bottas, ma nell'ultimo giro ha dovuto rallentare per un problema alla ruota (probabile urto contro un rail) facendosi passare anche da Marcus Ericsson. Grande delusione per lo svedese, quarto a 15" da Mortara. Dominatore delle due sessioni di qualifica, secondo nella gara di qualifica, lo svedese con la Dallara-Toyota del team Tom's è svanito nella corsa decisiva. Si interrompe quindi il dominio della squadra giapponese che aveva vinto nel 2007 con Oliver Jarvis e nel 2008 con Keisuke Kunimoto. Mortara ha dimostrato tutta la sua classe, apparsa in maniera cristallina nei due anni trascorsi nella F.3 Euro Series, ma apparentemente svanita quest'anno nella GP2. Edoardo, che aveva vinto la gara 2 del primo appuntamento stagionale di Barcellona, ha poi avuto diversi problemi, soprattutto nel dialogo con i componenti del team Arden. Mortara aveva sempre lamentato un diverso trattamento rispetto al compagno di squadra Sergio Perez, sospinto dal gruppo Telmex: "Ci sono due squadre in una, non c'è scambio di informazioni", ci disse una volta. E allora non ci ha pensato due volte nel tornare in F.3 per cercare il rilancio nella corsa più difficile del mondo. Una missione che gli è riuscita in pieno.



**Sopra, Mortara sfoga tutta la sua gioia al termine di una gara perfetta. A sinistra, l'italiano al via a fianco del compagno di squadra Vernay**

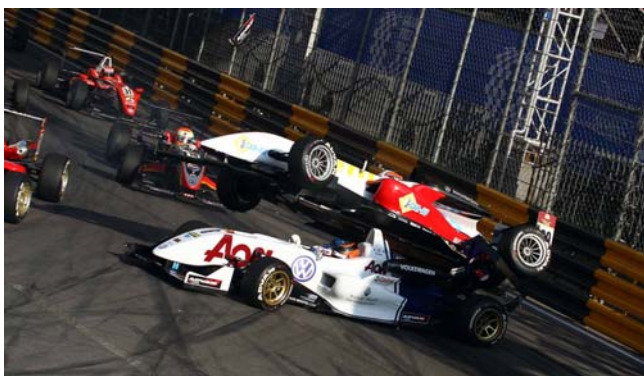






## MOMENTO CLOU

Al 12° giro, Mortara attacca il compagno di squadra Vernay e lo supera con decisione quando al traguardo mancano tre tornate. Il francese non riesce a reagire e Mortara vince regalando all'Italia il primo successo a Macao F3



**Come a solito a Macao non sono mancati gli incidenti spettacolari. Sopra, Zampieri finisce sopra Chilton al 1° giro. A sinistra, il gran botto nella gara di qualifica**



## L'ordine di arrivo, domenica 22 novembre 2009

- 1 - Edoardo Mortara (Dallara-Volkswagen) - Signature - 15 giri 53'07"769
- 2 - Jean Karl Vernay (Dallara-Volkswagen) - Signature - 1"146
- 3 - Sam Bird (Dallara-Mercedes) - ART - 10"982
- 4 - Marcus Ericsson (Dallara-Toyota) - Tom's - 14"988
- 5 - Valtteri Bottas (Dallara-Mercedes) - ART - 19"188
- 6 - Takuto Iguchi (Dallara-Toyota) - Tom's - 21"406
- 7 - Renger Van der Zande (Dallara-Mercedes) - Raikkonen - 22"059
- 8 - Mika Maki (Dallara-Volkswagen) - Hitech - 29"005
- 9 - Yuji Kunimoto (Dallara-Toyota) - Now Motorsports - 33"348
- 10 - Jules Bianchi (Dallara-Mercedes) - ART - 35"761
- 11 - Victor Garcia (Dallara-Mercedes) - Fortec - 46"923
- 12 - Carlos Huertas (Dallara-Mercedes) - Manor - 47"111
- 13 - Laurens Vanthoor (Dallara-Volkswagen) - Signature - 48"036
- 14 - Koki Saga (Dallara-Toyota) - Le Beausset - 54"965
- 15 - Stef Dusseldorp (Dallara-Volkswagen) - Kolles&Heinz - 1'05"637
- 16 - Henry Arundel (Dallara-Volkswagen) - Carlin - 1'10"699
- 17 - Roberto Merhi (Dallara-Mercedes) - Manor - 1 giro
- 18 - Alexander Sims (Dallara-Mercedes) - Raikkonen - 1 giro

**Giro più veloce:** Edoardo Mortara 2'10"732

### Ritirati

- 10° giro - Kei Cozzolino
- 3° giro - Alexandre Imperatori
- 0 giri - Daniel Ricciardo
- 0 giri - Max Chilton
- 0 giri - Daniel Zampieri
- 0 giri - Stefano Coletti
- 0 giri - Brendon Hartley
- 0 giri - Jake Rosenzweig
- 0 giri - Michael Ho
- 0 giri - Daniel McKenzie

## L'ordine di arrivo della gara di qualifica, sabato 21 novembre 2009

- 1 - Jean Karl Vernay (Dallara-Volkswagen) - Signature - 10 giri 31'52"192
- 2 - Marcus Ericsson (Dallara-Toyota) - Tom's - 0"271
- 3 - Edoardo Mortara (Dallara-Volkswagen) - Signature - 1"094
- 4 - Valtteri Bottas (Dallara-Mercedes) - ART - 1"587
- 5 - Laurens Vanthoor (Dallara-Volkswagen) - Signature - 2"178
- 6 - Daniel Ricciardo (Dallara-Volkswagen) - Carlin - 4"598
- 7 - Sam Bird (Dallara-Mercedes) - ART - 6"093
- 8 - Takuto Iguchi (Dallara-Toyota) - Tom's - 6"665
- 9 - Roberto Merhi (Dallara-Mercedes) - Manor - 8"072
- 10 - Mika Maki (Dallara-Volkswagen) - Hitech - 9"250
- 11 - Renger Van der Zande (Dallara-Mercedes) - Raikkonen - 9"720
- 12 - Yuji Kunimoto (Dallara-Toyota) - Now Motorsports - 10"493
- 13 - Alexander Sims (Dallara-Mercedes) - Raikkonen - 10"769
- 14 - Victor Garcia (Dallara-Mercedes) - Fortec - 11"149
- 15 - Max Chilton (Dallara-Volkswagen) - Carlin - 11"627
- 16 - Kei Cozzolino (Dallara-Mugen) - Toda - 13"395
- 17 - Stef Dusseldorp (Dallara-Volkswagen) - Kolles&Heinz - 14"451
- 18 - Koki Saga (Dallara-Toyota) - Le Beausset - 19"317
- 19 - Carlos Huertas (Dallara-Mercedes) - Manor - 20"060
- 20 - Daniel Zampieri (Dallara-Mercedes) - Prema - 20"292
- 21 - Jules Bianchi (Dallara-Mercedes) - ART - 20"624
- 22 - Stefano Coletti (Dallara-Mercedes) - Prema - 21"332
- 23 - Alexandre Imperatori (Dallara-Volkswagen) - Kolles&Heinz - 21"974
- 24 - Brendon Hartley (Dallara-Volkswagen) - Carlin - 22"262
- 25 - Daniel McKenzie (Dallara-Mercedes) - Fortec - 23"145
- 26 - Michael Ho (Dallara-Mercedes) - Manor - 24"222

**Giro più veloce:** Jean Karl Vernay 2'10"906

### Ritirati

- 6° giro - Wayne Boyd
- 5° giro - Henry Arundel
- 0 giri - Jake Rosenzweig
- 0 giri - Kevin Chen

# Ma Huff non fatica

Valerio Faccini  
Photo 4

Come lo scorso anno, una Chevrolet ha vinto gara-1, nell'ultima tappa del Mondiale Turismo. Troppo alta la posta in palio per rischiare qualcosa o azzardare un sorpasso: nessuno ha messo in dubbio la vittoria di Rob Huff. Nemmeno Tiago Monteiro, che a tratti è arrivato davvero vicino, nei primi giri, all'inglese al volante della Cruze. Perchè poi, a due giri dalla fine, sono arrivati gli ordini di scuderia. Sul traguardo "Huffy" ha preceduto un Gabriele Tarquini lanciatisimo verso il titolo piloti. L'abruzzese ha effettuato un'ottima partenza dalla settima posizione istallandosi al terzo posto dalla seconda curva in poi. Nel finale ha ereditato la piazza d'onore da Monteiro che poi ha rallentato per far passare anche Yvan Muller. Di non facile comprensione la mossa impartita a quel punto dalla BMW con Augusto Farfus, che ha perso matematicamente ogni chance di vincere il titolo piloti, fatto retrocedere in ottava posizione per occupare la pole in gara-2. Per tutta la corsa, l'altro contendente al titolo, Yvan Muller, ha viaggiato in ottava piazza, incapace di risalire alcuna posizione. Poi, i regali di campagne ed avversari nelle battute finali lo hanno fatto salire in quinta posizione. In una gara povera di sorpassi, Alex Zanardi, molto competitivo, ha occupato la nona posizione sino al traguardo, ma ha chiuso dodicesimo. Tom Coronel si è avvicinato ulteriormente al titolo Indipendenti, chiudendo 13. davanti a Porteiro.

## La cronaca Giro dopo giro

Ventisei le vetture schierate, sono stati infatti "recuperati" dal collegio dei commissari i tre piloti locali lenti, non qualificatisi. Unici assenti i tre con le auto non riparabili: Ladygin, la cui Lada è uscita malconcia da un botto nella seconda sessione di prove libere, Thompson e D'Aste, dopo l'incidente in qualifica. Huff è molto lento nel tratto di lancio, Priaulx fa fati-

ca ad adeguarsi. Quando viene dato il via il gruppone delle vetture si avventa verso la prima piega, una sinistra veloce. Priaulx ne fa subito le spese finendo addosso al guard rail ed aprendo una ruota. Tarquini parte molto bene e si installa subito in terza posizione, mentre Monteiro è alle spalle di Huff e lo braccia. Farfus subisce una tamponata che lo fa retrocedere di qualche posizione, ma poi, prontamente, il compagno Jorg Muller gli cede la posizione. Per tutta la gara non ci sono nè sorpassi nè emozioni se non Monteiro che pare in grado di attaccare Huff. Ma nel finale il portoghese viene richiamato all'ordine dai vertici Seat ed inizia a perdere posizioni. Tarquini guadagna due punti salendo da terzo a secondo, Yvan Muller ne riceve in regalo tre, salendo dal terzo al quinto.



A destra, la Chevrolet Cruze del vincitore. Sotto, l'inglese sul podio con Tarquini, Gené e Coronel





## MOMENTO CLOU

Nel veloce tratto dopo la partenza, Priaulx urta il rail danneggiando la sospensione e lasciando campo libero al poleman Huff che, indisturbato, conquista la vittoria



## L'ordine di arrivo di gara 1, domenica 22 novembre 2009

- 1 - Rob Huff - Chevrolet Cruze - Chevrolet - 9 giri in 23'02"273
- 2 - Gabriele Tarquini - Seat Leon Tdi - Seat - 7"952
- 3 - Jordi Genè - Seat Leon Tdi - Seat Sport - 8"996
- 4 - Alain Menu - Chevrolet Cruze - Chevrolet - 10"328
- 5 - Yvan Muller - Seat Leon Tdi - Seat Sport - 13"534
- 6 - Tiago Monteiro - Seat Leon Tdi - Seat Sport - 15"517
- 7 - Jorg Muller - Bmw 320si - Bmw Germany - 15"782
- 8 - Augusto Farfus - Bmw 320si - Bmw Germany - 15"967
- 9 - Alessandro Zanardi - Bmw 320si - Bmw Italy Spain - 16"301
- 10 - Sergio Hernandez - Bmw 320si - Bmw Italy Spain - 16"527
- 11 - Rickard Rydell - Seat Leon Tdi - Seat Sport - 16"618
- 12 - Nicola Larini - Chevrolet Cruze - Chevrolet - 18"476
- 13 - Tom Coronel - Seat Leon Tfsi - Sunred - 21"356
- 14 - Felix Porteiro - Bmw 320si - Proteam - 21"961
- 15 - Tom Boardman - Seat Leon Tfsi - Sunred - 29"923
- 16 - Franz Engstler - Bmw 320si - Engstler - 30"468
- 17 - Kristian Poulsen - Bmw 320si - Engstler - 44"647
- 18 - Nobuteru Taniguchi - Bmw 320si - Proteam - 46"571
- 19 - Takayuki Aoki - Bmw 320si - Wiechers - 56"298
- 20 - Henry Ho - Bmw 320si - Engstler - 1'23"908
- 21 - Lei Kit Meng - Bmw 320si - Engstler - 2'02"061
- 22 - Joseph Rosa Merszei - Bmw 320si - Engstler - 2'02"321
- 23 - Jaap Van Lagen - Lada Priora - Lada - 2 giri
- 24 - Liu Lic Ka - Bmw 320si - Engstler - 2 giri
- 25 - André Couto - Seat Leon Tfsi - Sunred - 2 giri.

Giro più veloce: Tiago Monteiro 2'32"076

### Ritirati

- 1° giro - Andy Priaulx
- 5° giro - Jaap Van Lagen

# Il mondo è di Tarquini



**Valerio Faccini**  
Photo 4

Gabriele Tarquini è il nuovo campione del mondo Turismo. Al termine di una corsa, anzi di un weekend pazzo, come solo Macao può offrire, il "Cinghio" con un quinto posto è riuscito a centrare il proprio obiettivo e la Seat ha nuovamente battuto la BMW nella classifica costruttori. La gara è andata ad Augusto Farfus che ha mantenuto sin dal via la posizione al palo ereditata grazie all'ottavo posto di gara-1. Con Jorg Muller a fargli da angelo custode per cercare di contenere la foga di

Yvan Muller. Dopo un'interruzione effettuata con la safety-car per rimuovere la vettura di Tim Boardman ferma dopo un crash nella parte alta del circuito, la corsa è ripresa. Ma solo per poco: tempo due giri e Felix Porteiro, sbattendo all'ultima curva, causa l'interruzione definitiva della corsa: Franz Engstler finisce addosso allo spagnolo, poi arriva Andre Couto che incurante delle bandiere gialle centra il tedesco e rimbalza sul guardrail. Le tre auto ostruiscono la pista. In un primo momento pare che la gara possa riprendere per effettuare i due giri rimanenti, poi la direzione corsa,

dopo che le procedure di sgombrare erano quasi concluse, decide di chiuderla lì, assegnando di fatto il titolo a Tarquini.

## La cronaca Giro dopo giro

I primissimi scattano senza sussulti, Zanardi scavalca Tarquini allo scatto. Il bolognese però, sfiora le barriere a Lisboa e perde posizioni. Huff ha il cofano danneggiato ed è alle spalle di Larini che è settimo. Al termine del primo giro Farfus conduce su Jorg e Yvan Muller, Monteiro,

Genè, Tarquini, Larini, Huff e Zanardi. Al terzo giro Poulsen sbatte a Lisboa, ma riesce a togliersi di mezzo, mentre il botto di Boardman poche curve più avanti, causa l'ingresso della safety car. Anche Menu ha toccato, e rientra ai box per sostituire le ruote di sinistra. Al settimo giro si riparte. Genè rompe il paraurti posteriore che rimane penzolante, poi lascia passare Tarquini al quinto posto. Al giro seguente lo spagnolo perde il paraurti alla staccata della Lisboa, il particolare finisce addosso alla vettura di Zanardi che si disunisce, "perde" il pun-



**A sinistra, Gabriele Tarquini sul tetto della sua Seat esulta assieme ai componenti del team. In basso, l'incidente che ha sancito la fine della gara**

## L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 22 novembre 2009

- 1 - Augusto Farfus - Bmw 320si - Bmw Germany - 7 giri in 22'02"166
- 2 - Jorg Muller - Bmw 320si - Bmw Germany - 0"801
- 3 - Yvan Muller - Seat Leon Tdi - Seat Sport - 1"201
- 4 - Tiago Monteiro - Seat Leon Tdi - Seat Sport - 1"980
- 5 - Gabriele Tarquini - Seat Leon Tdi - Seat - 3"815
- 6 - Jordi Gené - Seat Leon Tdi - Seat Sport - 5"018
- 7 - Nicola Larini - Chevrolet Cruze - Chevrolet - 5"359
- 8 - Rob Huff - Chevrolet Cruze - Chevrolet -
- 9 - Alessandro Zanardi - Bmw 320si - Bmw Italy Spain - 6"167
- 10 - Rickard Rydell - Seat Leon Tdi - Seat Sport - 6"712
- 11 - Sergio Hernandez - Bmw 320si - Bmw Italy Spain - 7"764
- 12 - Felix Porteiro - Bmw 320si - Proteam - 8"290
- 13 - Andy Priaulx - Bmw 320si - Bmw Uk - 8"583
- 14 - Franz Engstler - Bmw 320si - Engstler - 9"390
- 15 - Nobuteru Taniguchi - Bmw 320si - Proteam - 10"635
- 16 - Takayuki Aoki - Bmw 320si - Wiechers - 12"819
- 17 - André Couto - Seat Leon Tfsi - Sunred - 13"531
- 18 - Lei Kit Meng - Bmw 320si - Engstler - 24"275
- 19 - Henry Ho - Bmw 320si - Engstler - 27"175
- 20 - Joseph Rosa Merszei - Bmw 320si - Engstler - 27"530
- 21 - Alain Menu - Chevrolet Cruze - Chevrolet - 2 giri

### Ritirati

- 3° giro - Tom Boardman  
 3° giro - Kristian Poulsen  
 5° giro - Tom Coronel  
 Giro più veloce: Jorg Muller 2'32"671

### Il campionato

1. Tarquini 127 punti; 2. Y. Muller 123; 3. Farfus 113; 4. Priaulx 84; 5. Huff 80; 6. J. Muller 76; 7. Rydell 64; 8. Gené 48; 9. Monteiro 44; 10. Menu 39; 11. Hernandez 36; 12. Zanardi 31; 13. N. Larini 27; 14. To. Coronel 15; 15. Porteiro 10; 16. Engstler 7; 17. Thompson 6; 18. D'Aste 3; 19. Cayrolle 1.

to di staccata e arriva lungo urtando Larini che sbatte nelle barriere. Alla fine del giro, Porteiro esce e causa la bandiera rossa. La classifica di gara è redatta al termine del giro precedente. Engstler e Porteiro sono stati portati in ospedale per controlli (e con loro siamo a quota cinque ricoverati in due giorni: bel record).



## MOMENTO CLOU

La gara viene sospesa con due giri di anticipo per un incidente innescato da Porteiro e che coinvolge Engstler e Couto. Tarquini è quinto, grazie anche all'errore di Gené, e può tirare un sospiro di sollievo. Chissà cosa poteva accadere in quelle due tornate non percorse...

# Turista a cinque

Il prossimo anno, Gabriele Tarquini avrà il numero uno sulla sua gialla Seat. Chissà però, che non chieda il 48, gli anni che compirà il 2 marzo. Sarebbe divertente... Se Valentino Rossi porta per sfizio il 46, Tarquini potrebbe indossare il numero con la sua età. Non aveva mai vinto un titolo mondiale il pilota abruzzese, lo ha fatto alla soglia dei 50 anni. Un campionato difficile, nel quale è emerso piano piano, gara dopo gara. Tre vittorie, una marea di piazzamenti, un solo ritiro per incidente a Porto nella seconda corsa, una sola volta fuori dalla zona punti, a Pau nella prima gara. Tarqui-

ni ha occupato il terzo posto nella classifica generale nella fase iniziale del campionato, in piena estate è salito secondo, poi l'affondo finale, partito dalla corsa di Oschersleben, la quart'ultima tappa. Non è stato facile, a Okayama ha commesso due errori, a Macao due incidenti, nelle prove libere e in qualifica, ma ce l'ha fatta vincendo la resistenza del compagno di squadra Yvan Muller e del giovane Augusto Farfus. Una carriera bella e inimitabile quella di Tarquini, partita nel 1983, nella F.3 Italia arrivando direttamente dal karting. Considerando i ritmi odierni, debuttare con le

monoposto a 21 anni sarebbe qualcosa di inammissibile. Ma all'epoca le cose erano diverse, c'era meno frenesia. Dopo due anni di F.3, tre stagioni in F.3000, con la possibilità di debuttare in F.1, in una sola gara, nel 1987 con l'Osella. Poi dal 1988 al 1992, la F.1 con piccoli team, la lotta continua per superare le pre-qualifiche e la qualifica, l'inizio con le vetture Turismo. Campione inglese (BTCC) con l'Alfa Romeo nel 1994, campione europeo (ETCC) nel 2004, sempre per la Casa del Biscione. Poi, il titolo iridato di domenica scorsa. La ciliegina sulla torta.



# stelle



*Tarquini in trionfo a Macao. Un successo che proietta l'abruzzese nella storia delle corse*



## Così il 2009

Curitiba: 4° - 1°

Puebla: 6° - 8°

Marrakech: 2° - 5°

Pau: 13° - 6°

Valencia: 3° - 3°

Brno: 3° - 5°

Porto: 1° - Ritirato

Brands Hatch: 4° - 3°

Oschersleben: 2° - 3°

Imola: 1° - 2°

Okayama: 5° - 7°

Macao: 2° - 5°

## Le monoposto di F.1

1987: Osella-Alfa

1988: Coloni-Ford

1989: AGS-Ford

1990: AGS-Ford

1991: AGS-Ford e Fondmetal-Ford

1992: Fondmetal-Ford

1995: Tyrrell-Yamaha

## Le vetture Turismo

1992 - BMW M3

1993/1996 - Alfa Romeo 155

1997/2001 - Honda Accord

2002/2005 - Alfa Romeo 156

2006/2009 - Seat



# Il riposo



Nicola Larini si ferma. O quasi. Il 45enne toscano, ormai una presenza fissa nelle gare Turismo, dal campionato italiano degli anni Novanta al DTM fino all'europeo e al mondiale, si è stufato di viaggiare. Di girare il mondo. Quattro anni di F.1, tester Ferrari dal 1992 al 1998 con la quale ha disputato anche tre Gran Premi. Nel frattempo, è stato pilota ufficiale Alfa Romeo nel DTM dove ha vinto il titolo nel 1993 e una memorabile gara al Nurburgring, il tracciato lungo dove a livello internazionale non si corre più. Poi, la rottura brusca con il gruppo italiano, un anno di stop, il 2004, e il rientro nel Turismo con la Chevrolet nel 2005 alla quale ha dedicato anima e corpo fino a Macao 2009. Una sola vittoria, in extremis, a Porto con la blu vettura della GM. Ed ora l'addio alla sua serie preferita. Ma non appenderà il casco al chiodo. Larini è interessato alla Superstars, ma potrebbe finire nel campionato FIA GT2. Il passaggio del team manager Chevrolet Mark Busfield alla CRS, squadra inglese che schiererà delle Ferrari 430, lascia pensare che il toscano può ricevere una telefonata per salire sulle Rosse britanniche.

## La carriera in pillole

**1986 Campione italiano F.3**

**1987 Debutto in F.1 con il team Coloni**

**1992 Campione italiano Superturismo con l'Alfa Romeo**

**1992/1998 Tester Ferrari**

**1993 Campione DTM con l'Alfa Romeo**

**1994 2° GP San Marino con la Ferrari**

**1997 Ritorno in F.1 con Sauber**

**2001 2° nel campionato ETCC con l'Alfa Romeo**

**2005 L'ingresso nel team Chevrolet**

**2009 1° a Marrakech con la Chevrolet**

# o del guerriero



# Johnson poker servito



## Marco Cortesi

Jimmie Johnson entra nella storia ad Homestead. L'uomo d'oro dell'Hendrick Motorsports è il primo pilota a conquistare quattro titoli Cup consecutivi, battendo il record di Cale Yarborough che aveva eguagliato al termine del 2008. Anche nell'ultima gara dell'anno, Johnson ha conquistato un piazzamento nella top-5 difendendo dal non particolarmente veemente attacco di un Mark Martin in serata no. Al termine di una Chase For The Cup quasi perfetta, salvo per l'incidente di Fort Worth, che non ha impedito di raccogliere punti preziosi, il campione in carica si accomoda di nuovo per i festeggiamenti mentre, vincitore di una bella lotta in pista e ai box, Denny Hamlin si gode il poker stagionale. Insieme a lui se la sono giocata Kurt Busch, scivolato al quarto posto dopo un errore nel finale, Jeff Burton e Kevin Harvick, che hanno rispettivamente terminato al secondo e terzo posto mostrando lampi di competitività per il team Childress. Alle spalle di Johnson ha concluso Jeff Gordon, compagno di squadra, amico e scopritore che si è visto raggiungere nel conto dei titoli, mentre Carl Edwards, Kyle Busch, Martin Truex, all'ultima gara prima di passare in casa Michael Waltrip Racing, ed AJ Allmendinger hanno conquistato importanti piazzamenti in top-

10. Serata da dimenticare invece per gli altri ex formulisti. Male Juan Pablo Montoya che, dopo essere andato a contatto con Tony Stewart, ed essersi visto restituire il favore, si è a sua volta vendicato, facendosi affibbiare due giri di penalità. Si chiude in maniera negativa anche la stagione di Scott Speed che, in lotta per un posto nella top-35 della classifica dedicata ai team, non è riuscito a sopravanzare John Andretti nonostante una bel giro nelle prove ufficiali. Decisivi, i sette ritiri per incidenti, uniti alla mancata qualifica nella prova primaverile di Fort Worth.

In una corsa priva dei contatti che avevano caratterizzato gli appuntamenti precedenti, è da segnalare un incredibile tamponamento a catena, causato dallo stop improvviso della Toyota di Terry Labonte, che ha coinvolto più di 10 vetture all'ingresso della corsia box, e che ha costretto al ritiro Elliott Sadler e Reed Sorenson, compagni in casa Petty. Da segnalare la presenza, per l'ultima prova Cup 2009, di Sebastian Vettel e di Heikki Kovalainen in visita rispettivamente a Red Bull e Penske. Presentatosi in veste ufficiale, Hans Stuck ha confermato l'intenzione del gruppo Volkswagen di entrare in GrandAm, per quello che potrà essere l'ultimo passo per l'ingresso in NASCAR, dopo l'arrivo dell'iniezione elettronica nel 2012.

## L'ordine di arrivo, domenica 22 novembre 2009

- 1 - Denny Hamlin (Toyota) - Gibbs - 267 giri
- 2 - Jeff Burton (Chevrolet) - Childress - 267
- 3 - Kevin Harvick (Chevrolet) - Childress - 267
- 4 - Kurt Busch (Dodge) - Penske - 267
- 5 - Jimmie Johnson (Chevrolet) - Hendrick - 267
- 6 - Jeff Gordon (Chevrolet) - Hendrick - 267
- 7 - Carl Edwards (Ford) - Roush - 267
- 8 - Kyle Busch (Toyota) - Gibbs - 267
- 9 - Martin Truex Jr. (Chevrolet) - DEI/Ganassi - 267
- 10 - A.J. Allmendinger (Ford) - RPM - 267
- 11 - Clint Bowyer (Chevrolet) - Childress - 267
- 12 - Mark Martin (Chevrolet) - Hendrick - 267
- 13 - Matt Kenseth (Ford) - Roush - 267
- 14 - Greg Biffle (Ford) - Roush - 267
- 15 - David Reutimann (Toyota) - Waltrip - 267
- 16 - Bill Elliott (Ford) - Wood - 267
- 17 - Kasey Kahne (Dodge) - RPM - 267
- 18 - Jamie McMurray (Ford) - Roush - 267
- 19 - Casey Mears (Chevrolet) - Childress - 267
- 20 - Brian Vickers (Toyota) - Red Bull - 267
- 21 - Sam Hornish Jr. (Dodge) - Penske - 267
- 22 - Tony Stewart (Chevrolet) - Stewart/Haas - 267
- 23 - Ryan Newman (Chevrolet) - Stewart/Haas - 267
- 24 - Joey Logano (Toyota) - Gibbs - 267
- 25 - Brad Keselowski (Dodge) - Penske - 267
- 26 - Paul Menard (Ford) - Yates - 267
- 27 - Scott Speed (Toyota) - Red Bull - 267
- 28 - Dale Earnhardt Jr. (Chevrolet) - Hendrick - 267
- 29 - David Gilliland (Toyota) - Gibbs - 267
- 30 - Michael Waltrip (Toyota) - Waltrip - 267
- 31 - Bobby Labonte (Chevrolet) - TRG - 267
- 32 - Regan Smith (Chevrolet) - Furniture Row - 267
- 33 - John Andretti (Chevrolet) - Front Row - 267
- 34 - David Ragan (Ford) - Roush - 267
- 35 - Marcos Ambrose (Toyota) - Waltrip - 251
- 36 - Erik Darnell (Ford) - Yates - 247
- 37 - Travis Kvapil (Chevrolet) - Front Row - 243
- 38 - Juan Montoya (Chevrolet) - DEI/Ganassi - 235
- 39 - Robby Gordon (Toyota) - Gordon - 227
- 40 - Reed Sorenson (Dodge) - RPM - 116
- 41 - Elliott Sadler (Dodge) - RPM - 116
- 42 - Terry Labonte (Toyota) - Carter/Simo - 88
- 43 - Michael McDowell (Toyota) - Baldwin - 35

### La Chase For The Cup

1. Johnson 6652; 2. Martin 6511; 3. Jeff Gordon 6473; 4. Kurt Busch 6446; 5. Hamlin 6335; 6. Stewart 6309; 7. Biffle 6292; 8. Montoya 6252; 9. Newman 6175; 10. Kahne 6128; 11. Edwards 6118; 12. Vickers 5929.



# Il mondo di Jimmie

## MARCO CORTESI

Polverizza tutti i record Jimmie Johnson. Quattro sono i titoli consecutivi conquistati dal Californiano ad Homestead, che lo inseriscono di diritto nell'olimpo della NASCAR. Un passato di successo nelle competizioni off-road, Johnson è riuscito, pur avendo iniziato tardi la sua esperienza in pista, ad imporre il proprio talento nella categoria più competitiva al mondo. Il merito della scoperta è tutto di Jeff Gordon, impressionato dalla grinta di quello sconosciuto che, in pista con un team low-cost, aveva il coraggio di sfidarlo nell'allora Busch Series. All'aumentare dell'età, imparare un nuovo tipo di corse è molto difficile, ma Johnson, dalla sua un talento unico, mostrato anche sulle due ruote e nel fango, si è imposto grazie alla capacità analitica di mettere in relazione le possibilità del mezzo tecnico con le condizioni della pista e le necessità del momento. Un pilota "alla Schumacher insomma", e che come il tedesco fatica ad entrare nel cuore di tutti i tifosi, che gli preferiscono Dale Earnhardt Jr ritenendolo troppo tecnico ed insipido. Anche quest'anno, si è tenuto a distanza di sicurezza durante la regular season, per poi affondare nella decisiva fase di Chase For The Cup. Gara capolavoro quella di Talladega quando, restato oltre la trentesima posizione per quasi tutto il giorno, si è rapidamente portato al sesto posto nelle battute conclusive. L'impressione, negli ultimi anni, sempre quella, che stia giocando al gatto col topo. La paura, quella di tutti gli altri, che il gioco possa continuare ancora...

## IL TEAM OWNER

Rick Hendrick è, insieme a Johnson, il grande vincitore delle ultime quattro stagioni. Riuscito ad uscire indenne da ogni tipo di difficoltà, dalla malattia, all'arresto, al tremendo incidente aereo che nel 2004 si portò via, tra gli altri, il figlio Ricky ed il fratello John, il patron dell'Hendrick Motorsports ha ancora una volta proposto un team da mille e una notte, for-

se il migliore di sempre. Accanto a Jeff Gordon, Hendrick ha scoperto (grazie a Gordon stesso), inserito e portato alla vetta un Jimmie Johnson che, dopo un breve apprendistato, si è infilato di diritto tra le leggende delle gare stock-car. Accanto a loro ha scelto Dale Earnhardt Jr, favorito dei fan ed irripetibile calamita pubblicitaria, anche se purtroppo ancora lontano dall'esperienza dei compagni, e Mark Martin, veterano dalle prestazioni irresistibili, recuperato da un ritiro non particolarmente convinto. Efficacia, assortimento e potere mediatico, oltre che vittorie a ripe-



Rick Hendrick con Jimmie Johnson e Chad Knaus, l'angelo custode"



Il rivale Mark Martin

ziona, sia coi piloti interni che con quelli clienti, hanno riproposto Hendrick in vetta alla NASCAR. Vetta che non ha potuto festeggiare, trovandosi ad assistere in ospedale la nipote Alesha, che nello schianto di Martinsville aveva perso padre e due sorelle...

## IL CREW-CHIEF

Nelle gare NASCAR, il crew-chief è colui che coordina le attività tecniche e che decide la strategia di gara. Soprannominato "il mago", Chad Knaus ha iniziato a vincere sin da bambino, bruciando le tappe di una carriera che l'ha visto scelto, al pari del suo pilota, con la chiara intenzione di costituire un dream team. Con decisioni azzeccate ed istinto rivelatosi sempre vincente, Knaus si è meritato una parte importante nei successi di Johnson, tanto da esserne indicato dai detrattori come il principale artefice. Oltre che ai box, Knaus ha saputo interpretare meglio di chiunque altro la parabola verticale della NASCAR quanto ad esasperazione tecnica. In una serie dove la competizione è a livelli unici al mondo, ha portato idee, istinto, strategie e nuove soluzioni, andate in alcuni casi oltre il regolamento. Con il rinnovo di Johnson e dello sponsor Lowe's fino al 2015, non è un caso che l'unico ancora in trattativa sia lui...

## IL RIVALE

Ci ha provato fino alla fine, ma si chiude ancora al secondo posto la stagione di Mark Martin, 50 anni e 758 gare disputate nella massima divisione. Per la quinta volta, l'uomo che ha rivoluzionato il concetto di professionismo nelle gare stock-car deve rinunciare al successo finale. Ma non è una sconfitta bruciante, non come quando, nel 1990, si vide affibbiare una penalità per un componente minore non regolamentare. Quest'anno, Martin sa di avere fatto tutto quello che poteva, e anche di più, scontrandosi contro un Jimmie Johnson in stato di grazia ormai da quasi un quinquennio. Diventato fanatico del fitness per uscire dall'alcolismo, Martin ha forza da vendere nella mente e nel fisico. Di tempo ce n'è ancora...

*Jimmie Johnson, 34 anni,  
nato a El Cajon in California  
già a 5 anni correva in moto sulle 50 cc.  
Campione NASCAR per la quarta volta  
vanta un record di 47 gare vinte  
e 23 pole position.  
E' sposato con Chandra Janway*





# Il ballo delle

Foto Forchini

E' il trio della Racing Box Francioni-Piscopo-Biagi l'equipaggio vincitore della 6 Ore di Vallelunga Gold Cup. Su Lola-Judd LMP2 hanno dominato la prova compiendo 223 volte i 4085 metri del circuito di Vallelunga e precedendo di otto tornate la vettura gemella di Piccini-Piccini-Geri, scattata dalla pole, e la Lucchini CN4 di Rigon-Mastrangelo. Vittoria convicente anche di Mulacchi-Cappellari-Calderari (Bmw M3 E92 3.2) nella Silver Cup, la prova riservata alle vetture Turismo. L'equipaggio dell'austriaca Duller Motorsport stacca di 7 tornate la vettura identica dei vincitori 2008 Bellini-Bonamico-Bonamico e di 9 giri la M3 E46 di Cre-

monesi-Belicchi per un podio tutto Duller Motorsport.

La gara si apre all'insegna delle due Lola del Racing Box che dopo la partenza in regime di safety-car per la nebbia del mattino, cercano di forzare l'andatura nonostante l'asfalto umido. Il più deciso è Francioni che passa Andrea Piccini al nono giro conquistando la testa che i suoi compagni di equipaggio non avrebbero più perso fin sotto la bandiera a scacchi. Alle loro spalle, Rigon e Bruni (Ferrari F430 GT2) tengono il passo arrivando alla prima ora di gara ancora raggruppati nello stesso giro con le vetture di testa. Primi sessanta minuti invece già determinanti per la Porsche GT2 del team tedesco Stadler e per la Lucchi-

ni CN4 del team Sogno, entrambe ritirate per problemi meccanici. Il vero primo colpo di scena avviene poco dopo lo scadere della seconda ora, quando sulla Lola-Judd inseguitrice di Andrea Piccini cede la sospensione posteriore sinistra proprio nella parte più veloce del tracciato. Solo la bravura del pilota consente di evitare l'incidente e di rientrare ai box per le riparazioni. Il forcing finale, nonostante un piccolo errore in uscita della Roma verso la quarta ora, viene coronato a due minuti dalla conclusione con il sorpasso che vale la seconda piazza assoluta. 6 Ore di Vallelunga amara invece per i vincitori 2008 Cioci-Perazzini, quest'anno in equipaggio con Bruni, costretti al ritiro dopo 150 minu-



**I vincitori Piscopo-Francioni-Biagi**



**La Lola dei poleman Piccini-Piccini-Geri**



**Valentino Rossi con la Ferrari 430 GT3**

# Lola

ti per la rottura di un semiasse.

Con i titoli GT2 presto aggiudicati a "Spidey"-Borghi-Mastronardi (GDL), Open GT a Kauffmann-Aguas-Cadei (AF Corse), GT4 a Bertolini-Pastorelli (Scuderia Corse), Megane Trophy a Valsecchi-Sbirrazzuoli-Barthyan (Oregon) la classe più combattuta è risultata essere la GT3, quella con al via anche Valentino Rossi con Salucci e Ceccato sulla F430 del Team Kessel. Rossi ha affrontato il primo stint di gara con ottimi tempi nonostante l'asfalto umido e un rapido adattamento alla bagarre riuscendo, fra l'altro, a tenere dietro il rivale di classe Emanuele Pirro (Corvette Z06), ai suoi primi giri sulla vettura americana. Arrivati anche in terza posizione assoluta allo scadere di

metà gara, Rossi e compagni per la sostituzione del motorino di avviamento prima dell'ultima sosta e un principio di incendio a dieci minuti dalla conclusione, sono scivolati in terza posizione di classe e undicesima assoluta, dietro i compagni di team Forgione-Carugati-La Mazza e la Corvette prima in classe di Pirro-Graziani-Marchetti (Scuderia 22). Molto movimentata anche la gara delle vetture Turismo impegnate nella Silver Cup. L'avvio è all'insegna del forcing forsennato del duo Belicchi-Cremonesi (Bmw M3 E46) che, partiti dai box, già poco dopo la prima ora si portano in prima posizione sopravanzando i futuri vincitori. Già durante la seconda ora i primi colpi di scena con il ritiro illustre della M3 E46 di Maca-

ri-Newey-Fabris e la rottura di un semiasse sulla M3 E92 4.0 di Conte-Zanin con quest'ultimi capaci di riprendere il via, ma staccati di sedici tornate. Con ben due supporti del cambio rotti sulla Fiat 500 della AeffeM la sfida si riduce alle tre vetture della Duller Motorsport rimaste in gara. Questa si decide in prossimità della quarta ora con la rottura del cavo dell'acceleratore sulla vettura di testa con Cremonesi tuttavia abile a fare una riparazione di fortuna, e problemi al cambio sulla vettura di Bonamico-Bonamico-Bellini, rimasti solo con le marce alte. Prima vittoria dunque per Cappellari-Calderari-Mulacchiè che si laureano anche campioni 2009 per l'Endurance Touring Cars Serie.



# Scoppierà qu





**Questa coppia?**

**Stefano Semeraro**

“Fantastico!”. Lo gridano gli inglesi, lo pensano gli appassionati di corse, lo scrive persino Lewis Hamilton sul suo sito internet, anche se in quest’ultimo caso qualche dubbio sulla sincerità dell’esultanza è d’obbligo. Jenson Button e Lewis Hamilton, gli ultimi due campioni del mondo di F.1, tutti e due inglesi, compagni nella stessa squadra, la McLaren, il più inglese dei team, che per giunta ha anche allentato i suoi legami con i tedeschi della Mercedes. In pratica, la nazionale British delle corse, il Beckham e il Rooney della F.1 che corrono uno contro l’altro per il titolo, ma insieme per la gloria della Regina. Fantastico davvero. Specie per noi italiani che di vedere due piloti di casa sulla Ferrari possiamo sognarcelo, ma in primo luogo per gli esperti di marketing, che hanno capito al volo come mettere insieme Lewis e Jenson abbia un grandissimo valore commerciale prima ancora che sportivo. Se gli appassionati sono ingolositi dall’idea di vedere chi degli ultimi due World Champion, a parità di macchina, è veramente il più forte, quale sponsor, inglese ma non solo, non sarebbe eccitato a investire su un dream team del genere? E’ l’indotto della passione, ragazzi.

Un argomento che sicuramente ha contribuito a spingere Button al clamoroso divorzio con la Mercedes GP, la ex Brawn. Che avrebbe forse potuto garantirgli qualche spicciolo in più di ingaggio – alla corte di Ron Dennis guadagnerà 7 milioni e mezzo di sterline, la metà esatta del suo compagno – e un ruolo sicuro di prima guida. Ma che non avrebbe potuto certo offrirgli l’esposizione

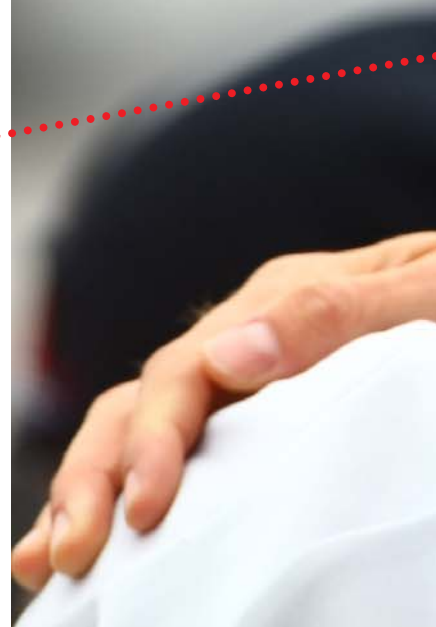
mediatica, il glamour, e la ricaduta commerciale che troverà alla McLaren. Jenson, diciamo, fra i due galletti nel nuovo lussuoso pollaio inglese è quello che ha meno da perdere. E’ decisamente più anziano del suo compagno, ha vinto l’anno scorso un titolo in cui a fine 2008 probabilmente non credeva più. Fin dal suo arrivo nel Circus molti lo hanno guardato con il sopracciglio alzato, snobbandolo e considerandolo, nel migliore dei casi un “fenomeno mediatico”, o un playboy prestato alle corse, nel peggiore un “paracarro”. Alla Mercedes, nel 2010, non avrebbe più goduto del grandissimo vantaggio tecnico di cui ha beneficiato a inizio 2009. Alla McLaren, se Hamilton il fenomeno lo svernicherà, pazienza. Se invece riuscirà, non diciamo a vincere, ma almeno a fare gara pari con il beniamino della Casa, si sarà tolto un’enorme soddisfazione. “E’ per il gusto della sfida che ho firmato con la McLaren”, ha dichiarato Button, “Non per i soldi”. Vogliamo credergli? Nick Fry, insieme a Brawn la mente pensante della sua ex scuderia, ha risposto schizzando veleno: “Jenson è andato in confusione dopo aver visto la fabbrica della McLaren, ed è stato consigliato male. Ma esiste il coraggio ed esiste la stupidità, l’anno prossimo scopriremo chi ha avuto ragione”. Anche Ross the Boss si è detto “molto deluso” per la scelta del suo ex-pupillo. Ma sotto sotto deve aver pensato che, una volta venduta la sua scuderia alla Mercedes, forse mettersi in casa un paio di piloti deutsch, un “wunderteam” da contrapporre al dream team McLaren, non sarebbe poi così male.

segue a pag 16

**Il Times ha definito la mossa di Jenson “una delle cose più stupide viste negli ultimi anni in F.1”, per Coulthard, Button correndo a fianco di quel talentaccio di Lewis potrà migliorarsi, mentre per Eddie Jordan quel duro di papà Hamilton farà di tutto per boicottare il concorrente interno**

**Nessun giornalista e nessun fan perdonerebbe a Whitmarsh e soci una scortesias o peggio ancora uno sgambetto al britannicissimo Button**

**Per ora sono solo sorrisi. ma c’è già chi scommette sulla data esatta del primo litigio tra Hamilton e Button**





Chi mugugna, nel frattempo, è Hamilton. Che apparentemente plaude all'arrivo del connazionale, ma che in realtà avrebbe fatto carte false pur di tenere alla larga l'ingombrante concorrente. Dopo la faida spietata, ma finita bene (per lui), con Alonso, Lewis si era ormai adagiato nel ruolo di star indiscussa di Woking. Il buon Heikki Kovalainen correva e stava (quasi sempre) zitto, era un Rubens Barrichello made in McLaren, non aveva licenza di inquietare il number one. Con Button sarà diverso, almeno all'inizio, soprattutto sul piano dei rapporti con i media. Lewis è il cocco di casa McLaren, il ragazzino cresciuto in bottega, ma Jenson è inglese come lui, e qualcuno forse direbbe "più" inglese di lui. Tutti e due sono bellocci e fortunati in amore, Hamilton ha Nicole, mozzafiato e famosa, Jenson la sensazionale Jessica, modella dal fascino esotico, ma se Lewis deve farsi perdonare qualche irruenza, qualche scatto di nervi, qualche errore e soprattutto certe bugie non ancora passate in prescrizione, Button è per tutti il Ragazzo Che Sorride, l'inglese perfetto, biondo, affascinante, e ora anche baciato dalla sorte dopo anni di castigo mediatico. Il Charming Prince, il Principe Azzurro reduce dalla favola della ex Honda. Alla McLaren non sono abituati a dare ordini di scuderia (diciamo solo ogni tanto...), e Jenson, che non sarà forse il miglior pilota di sempre (come

con un po' di vanagloria è arrivato ad autodefinirsi), ma non è neanche il brocco che qualcuno crede, sicuramente in pista non si farà da parte davanti ad Hamilton. Anzi, cercherà di dimostrare di valere come lui nonostante lo stipendio dimezzato. Alonso era spagnolo, e come tale sacrificabile. Nessun giornalista e nessun fan invece perdonerebbe a Whitmarsh e soci una scortesia o peggio ancora uno sgambetto al britannicissimo Button. Per gli spettatori non inglesi la lotta interna resta una (non comune) occasione di vedere quanto ancora il pilota conta in F.1. Già alla fine degli anni '70 James Hunt sosteneva che il talento del driver avrebbe finito per contare, nella F.1 ipertecnologica che stava nascendo, non più del 10 per cento. Per qualche (molti?) team manager il driver oggi è ormai soprattutto un dipendente che deve preoccuparsi di eseguire gli ordini e non rovinare il lavoro degli ingegneri, mentre molti dei top-driver sono convinti che più che l'abilità nel sorpassare conti quella di accaparrarsi gli sviluppi tecnici e i favori del team. Il Times ha definito la mossa di Jenson "una delle cose più stupide viste negli ultimi anni in F.1", per Coulthard, Button correndo a fianco di quel talentaccio di Lewis potrà migliorarsi, mentre per Eddie Jordan quel duro di papà Hamilton farà di tutto per boicottare il concorrente interno. Noi, intanto, ce la godremo. Fantastico, no?





## 30 anni di “nazionali” inglesi

- 1995: MCLAREN/MERCEDES – piloti: NIGEL MANSELL – MARK BLUNDELL 2/4 (GB)
- 1994: WILLIAMS/RENAULT – piloti: DAMON HILL – DAVID COULTHARD – NIGEL MANSELL (GB)
- 1991: BRABHAM/YAMAHA – piloti: MARTIN BRUNDLE- MARK BLUNDELL (GB)
- 1990: LOTUS/LAMBORGHINI – piloti: DEREK WARWICK - MARTIN DONNELLY - JOHNNY HERBERT (GB)
- 1989: TYRRELL/FORD – piloti: JONATHAN PALMER - JOHNNY HERBERT (GB)
- 1989: ARROWS/FORD – piloti: DEREK WARWICK - MARTIN DONNELLY (GB)
- 1988: WILLIAMS/JUDD – piloti: NIGEL MANSELL - MARTIN BRUNDLE (GB)
- 1981: TOLEMAN HART- piloti: BRIAN HENTON – DEREK WARWICK (GB)
- 1975: SURTEES- piloti: JOHN WATSON – DAVE MORGAN (GB)
- 1975: EMBASSY LOLA- piloti: GRAHAM HILL – TONY BRISE (GB)
- 1971: MCLAREN/FORD- piloti: PETER GETHIN – JACKIE OLIVER (GB)

“Jenson è andato in confusione dopo aver visto la fabbrica della McLaren, ed è stato consigliato male. Ma esiste il coraggio ed esiste la stupidità, l'anno prossimo scopriremo chi ha avuto ragione...”  
Nick Fry. Mercedes GP





# Azzurro sbia

## Carlo Baffi

L'hanno subito definita la nazionale inglese dei motori. Con l'arrivo di Jenson Button a far coppia con Lewis Hamilton la McLaren raggiunge quell'obiettivo tanto caro a Ron Dennis, ovvero di essere "british al 100%". Però, anche l'automobilismo italiano, può vantare di aver schierato nel corso degli anni delle "nazionali tricolori". Senza tornare ai primi anni '50, in cui Alfa

Romeo e Ferrari schierarono dai 2 ai 4 italiani, si può osservare come altri team di casa nostra abbiano puntato sui piloti nostrani. A fare la parte del leone è stata la Minardi, che entrata in F.1 nel 1985, fece subito debuttare Pier Luigi Martini. Nella stagione successiva fu la volta di Andrea De Cesaris e Alessandro Nannini al suo esordio in F.1. Nel 1990 il team era composto da Paolo Barilla, Gianni Morbidelli e Martini. Il triennio che andò dal '94 al '96,

vide dapprima la coppia formata dal "senatore" Michele Alboreto e Martini, che l'anno dopo con Luca Badoer corse insieme al portoghese Lamy. Nel 1996 tra i 4 piloti scelti vi furono anche i nostri Giovanni Lavaggi e il 23enne Giancarlo Fisichella all'esordio. Altro team "azzurro" fu la storica Alfa Romeo, che tornata in pista nel 1979, ebbe come alfieri Bruno Giacomelli e Vittorio Brambilla. Per l'anno successivo i titolari iniziali furono Giacomelli e Depail-



*Da sempre considerata la “nazionale rossa” la Ferrari non si è mai distinta per valorizzare i giovani piloti italiani. Discorso diverso per la Minardi che sin dal primo GP ha sempre puntato molto sui piloti tricolori*

# adito

ler, ma con la prematura scomparsa del francese in prova ad Hockenheim, vennero impiegati per due round, rispettivamente Brambilla ed il rookie Andrea De Cesaris. Il 1981, vide il “Biscione” rappresentato sempre da Giacomelli e da piedone “Mario” Andretti, che seppur statunitense d’adozione, possiamo tranquillamente considerarlo italiano. Biscione ancora tricolore per il 1982 e il 83. L’ormai “alfista doc” Giacomelli, si ritrovò come compagno il

rientrante De Cesaris, che nel mondiale successivo venne affiancato da Mauro Baldi, alla sua seconda stagione nel Circus. Da non dimenticare anche l’Osella, che nel turn-over di volanti del 1981, diede spazio a Beppe Gabbiani e Pier Carlo Ghinzani. Quest’ultimo fece parte del team anche nell’83 con Corrado Fabi e nell’86 con Alex Caffi. Nel 1987 sulle monoposto di Enzo Osella, motorizzate Alfa Romeo salirono Caffi e la matricola Gabriele Tarquini, che

corse il solo GP di San Marino. Degne di nota anche la Dallara-Ford BMS, con il duo De Cesaris-Caffi nel 1989 ed il trio Pirro-De Cesaris-Morbidelli il mondiale dopo. La BMS Lola che spinta dal motore Ferrari, affrontò il 1993, con Alboreto e Badoer. Dulcis in fundo la Forti Corse, la “nazionale” italiana più recente: era infatti il 1996, quando nel secondo dei due mondiali disputati, partecipò con Badoer e Andrea Montermini (4 GP).





# Tricolore assente?



**Massimo Costa**

Il rischio è alto. Nel 2010, l'Italia potrebbe ritrovarsi senza piloti in F1. Da tempo ci nascondiamo dietro a Giancarlo Fisichella e Jarno Trulli, rispettivamente nel mondiale dal 1996 e dal 1997, ma la realtà è che un reale ricambio non c'è mai stato. Alle meteore Giorgio Pantano e Gianmaria Bruni (2004), si è contrapposto Vitantonio Liuzzi (2005/2007), poi tornato a partire dal GP d'Italia di questa stagione dopo essere stato fuori per quasi due anni. Ora può accadere l'imponderabile, anche se i segnali che ci arrivano sembrano scongiurare tale infausta ipotesi. Ma se veramente Fisichella, Trulli e Liuzzi dovessero rimanere esclusi dal campionato 2010, al momento non vediamo nessuno che in tempi brevi potrebbe prenderne il posto. Ma vediamo la situazione:



## Giancarlo Fisichella

Il pilota romano ha lasciato la Force India dopo il GP del Belgio per approdare alla Ferrari al posto di Luca Badoer. Doveva essere l'epilogo gioioso di una bella stagione, invece la mossa si è rivelata disastrosa. L'immagine di Fisichella è scivolata verso il basso. Una serie di risultati negativi inspiegabili dopo l'eccezionale pole e il secondo posto di Spa con la vettura di Vijay Mallya. Giancarlo ha scelto di unirsi alla Ferrari per garantirsi un futuro in Rosso da collaudatore. Una scelta comunque logica e intelligente. Questo gli dovrebbe quindi precludere la possibilità di essere presente in pianta stabile con un altro team. Si parlava di un suo contatto con Peter Sauber, ma la squadra svizzera ex BMW è alle prese con i nuovi acquirenti della Qadback che, a quanto rivela la stampa svizzera, non dispone delle forze economiche necessarie per affrontare un programma di F.1. Garanzie che la FIA sta aspettando per poter iscrivere Sauber come il tredicesimo team al posto della Toyota, ma che non arrivano. Difficile quindi, al momento, poter pensare di vedere sulla griglia di partenza del primo GP 2010 Fisichella.





## Vitantonio Liuzzi

In questi giorni vive attaccato al telefono. Nello scorso numero del Magazine Italiaracing, Liuzzi aveva confidato di essere sicuro al 99 per cento di poter correre nuovamente per Force India. Ma la conferma tarda ad arrivare. In Force India sembrano non avere fretta. E Liuzzi è sui carboni ardenti. Dopo aver ritrovato il posto in F.1, venendo promosso dal ruolo di tester a sostituto di Giancarlo Fisichella alla Force India quando questi si è trasferito in Ferrari, Liuzzi non vuole nuovamente scendere dal treno in corsa. E ne ha ben donde, avendo dimostrato ampiamente di meritare quel posto. Tra l'altro, Vitantonio era riuscito nell'impresa molto difficile, e riuscita a pochissimi, di rientrare nel mondiale F.1 dopo esserne uscito a fine 2007 in seguito alla rottura con Red Bull-Toro Rosso. Il timore è l'arrivo di qualche giovane pilota dotato di forti sponsor.



## Jarno Trulli

La Toyota, anche se non si fosse ritirata, difficilmente gli avrebbe rinnovato il contratto. Il feeling con il boss John Howett si era sgretolato nonostante gli ottimi risultati ottenuti. Jarno Trulli aveva già iniziato a guardarsi attorno, ma non sembrano esserci molte chance nei top team. Rimane in dubbio il secondo sedile della Renault, rimane un posto alla Mercedes GP, ma che sarà probabilmente assegnato a Nick Heidfeld. Per il pescarese, l'unica soluzione per rimanere in F.1 è quella di sobbarcarsi il lavoro di sviluppo in una delle nuove squadre che stanno per debuttare nel mondiale. Per via del suo antico rapporto lavorativo con Mike Gascoyne, Trulli è associato alla Lotus, che è progettata dall'inglese. Ma non sembra una soluzione accattivante. Come, invece, lo può essere un ingresso nella NASCAR. Jarno ha provato la vettura Toyota della categoria americana sull'ovalino di New Smyrna lasciando buone impressioni al team Waltrip. Tra qualche giorno Trulli annuncerà il suo futuro.

# Ci mancherà?

## sì

## no

Ci mancherà Kimi Raikkonen? A molti sì. Presenza fissa dal 2000, quando ha debuttato in F.1 con la Sauber arrivando direttamente dalla F.Renault 2000 (caso unico) nella quale ha vinto il titolo britannico nel 1999, il finlandese ci ha spesso deliziato con gare d'attacco sia con la McLaren, alla quale era subito approdato dopo l'esperienza col team svizzero, sia con la Ferrari. Dove ha subito vinto il suo unico mondiale nel 2007. Poi, Raikkonen si è un po' perso finendo per perdere la stima del presidente Luca di Montezemolo che gli ha preferito Fernando Alonso, stracciando il contratto un anno prima che questi giungesse alla conclusione. Una mossa poco furba (come lo è stato il prolungamento del contratto fino al 2010 stipulato nel settembre del 2008) perché la Ferrari si troverà ora a dover pagare una penale notevole, si parla di 17 milioni di euro, che con i tempi di recessione attuali non sembra il massimo della vita per una azienda che ha messo in cassa integrazione diversi dipendenti del settore produzione. Raikkonen era dato per certo alla Ferrari, ma alla fine non è stato trovato l'accordo. A Martin Whitmarsh, dal punto di vista economico, è convenuto prendere il neo campione del mondo Jenson Button. E così Raikkonen si è ritrovato spiazzato. La Mercedes GP non lo vuole, già si era fatta venire il sangue cattivo quando Kimi era in McLaren e veniva puntualmente beccato con il bicchiere in mano o saltava impegni di marketing.

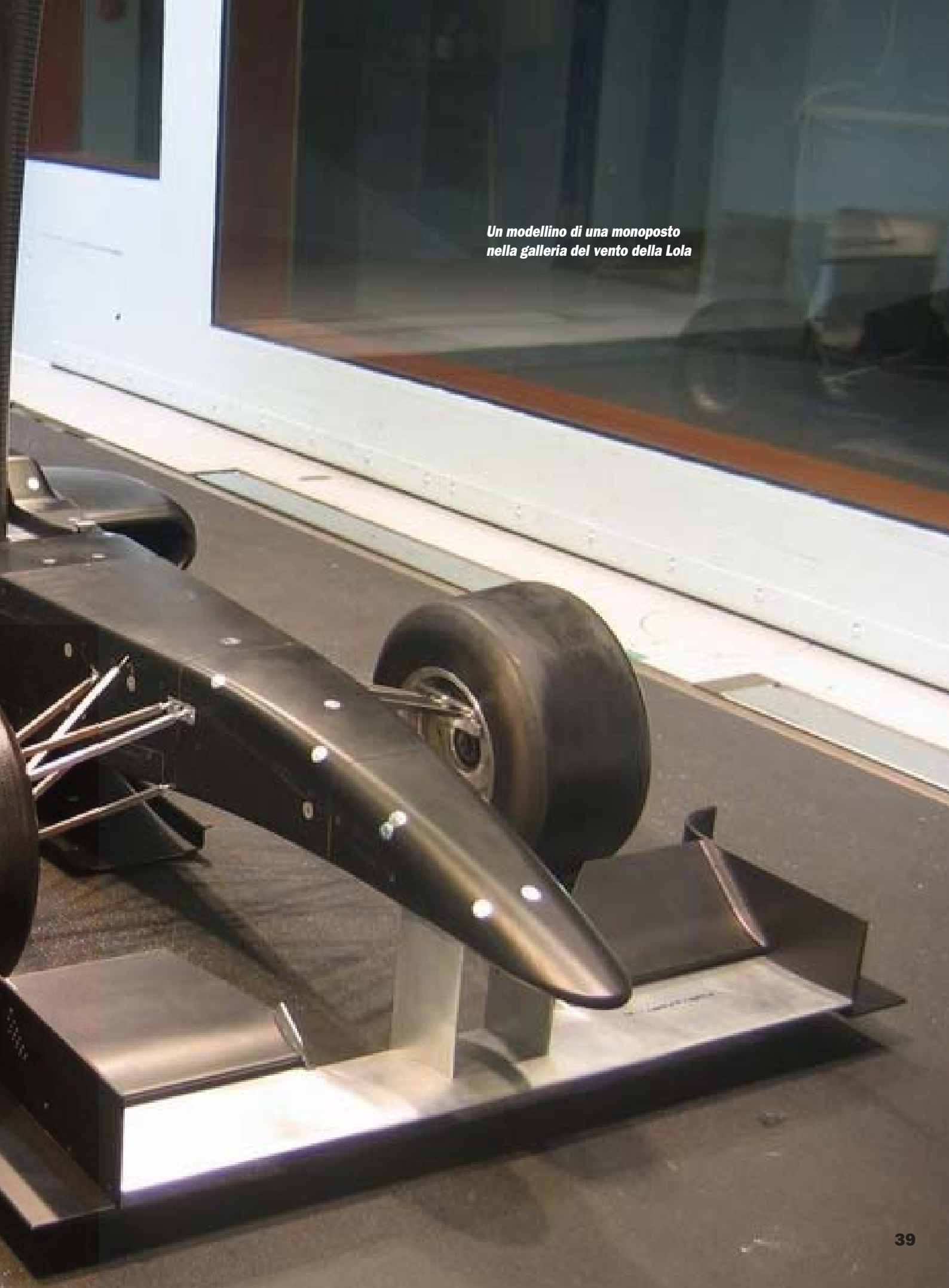
A tanti Raikkonen non mancherà. Poteva ottenere molto di più col talento che si ritrova ed è un pessimo comunicatore. Se poteva essere comprensibile agli inizi della carriera in F.1, si è poi scoperto che il personaggio era proprio quello. Poche parole, scandite come uscissero da un robot piuttosto che da un ragazzo ventenne che ha avuto la fortuna di tramutare in lavoro, in piacere, in guadagno, la sua passione. Poca voglia di parlare con i meccanici, di intrattenersi con i tecnici. Di offrire un po' di calore umano a chi lavorava sulle sue macchine. La presunta timidezza si è quindi trasformata in freddezza e mancanza di sensibilità. Mostrata a ripetizione con i tifosi, gli addetti ai lavori, i fotografi, i giornalisti. Alla lunga il suo atteggiamento da molti è stato definito arrogante, o semplicemente di chi non si rende conto di ciò che lo circonda. Ed ha stufato tutti. Prima la McLaren, poi la Mercedes, infine la Ferrari. E la McLaren non lo ha ritenuto poi così indispensabile. Tornerà in F.1? Non tutti vi sono riusciti. Rimanere fuori un anno può essere deleterio. Alain Prost si fermò nel 1992, tornò nel 1993 e vinse il campionato con la super Williams-Renault dell'epoca. Nigel Mansell invece, in seguito all'esperienza americana del 1993 e 1994 non è più stato lui e la F.1 lo ha accantonato velocemente quando si è ripresentato in pianta stabile nel 1995. Forse il futuro di Raikkonen sarà nei rally. Si è parlato di Proton, con una S2000, poi di Citroen, via Red Bull che magari lo prenderebbe in F.1 nel 2011. Ma per ora, solo voci e poca concretezza.



A black Lola Formula 1 car is shown from a low-angle perspective on a track. The car is positioned on a dark surface, possibly a pit lane or a track edge, with a concrete wall and a blue structure in the background. The car's front wing, nose, and front wheel are prominent in the foreground. The text 'Lola non si arrende' is overlaid in large, bold, yellow letters across the center of the image.

# Lola non si arrende

*Un modellino di una monoposto  
nella galleria del vento della Lola*



La Lola ci crede ancora. Il costruttore inglese crede di poter reinserirsi tra le nuove squadre che parteciperanno al mondiale F.1 se non del 2010, del 2011. A differenza di alcuni nuovi team selezionati dalla FIA, Lola (che si era ritirata dal ruolo di riserva dopo non essere stata selezionata la prima volta) dispone della tecnologia necessaria per la costruzione di una monoposto di F.1. Ma incredibilmente è stata scartata, così come è stata messa da parte la Epsilon Euskadi, che ha una galleria del vento e una factory che Manor o Campos o Lotus, si sognano.

**Cosa ha spinto un'azienda come Lola a decidere di tentare di rientrare in Formula 1 quest'anno?**

"La principale attrattiva che ci aveva fatto decidere di rientrare nella massima formula era stata la politica di riduzione dei costi attuata dalla FIA. Ne siamo stati messi al corrente molto presto, già tra gennaio e febbraio 2009, iniziando subito a pianificare il nostro ingresso. Lola è sempre stato considerato un vero costruttore da corsa e possiamo garantire che questa reputazione sarà mantenuta. La tempistica del nostro rientro era perfetta dati gli investimenti in nuove infrastrutture oltre al fatto che abbiamo la tecnologia giusta per costruire una monoposto di Formula 1 competitiva e siamo concentrati per conseguire questo obiettivo nel futuro".

**Che lavoro è stato fatto da Lola prima dell'accettazione della FIA in giugno?**

"Sarebbe giusto dire che abbiamo fatto una notevole quantità di valutazioni dei progetti F.1 ancora prima dell'apertura del bando. Le ragioni per cui accettammo questa sfida? Vogliamo competere ad alto livello e non essere solo una presenza per fare numero. Ci vogliono dai 9 ai 12 mesi per realizzare un progetto completamente nuovo in Formula 1 per poter essere in grado di lottare coi team già presenti nel campionato. A giugno, avevamo già avviato un primo programma in galleria del vento oltre ad aver completato due settimane di sperimentazione sul modello in scala 1:2. Abbiamo già iniziato ad aggiornare i nostri impianti di assemblaggio che avevamo ultimato a settembre per dare l'operatività alla Lola Formula One Team. Saremmo stati pronti a scendere in pista il prossimo dicembre. Ad ogni modo di questi aggiornamenti strutturali e tecnologici non ha goduto solo la struttura F.1 ma tutti i nostri progetti prototipi LMP1 e LMP2 che beneficeranno nel 2010 di uno speciale passo in avanti grazie ai nostri investimenti".

**Che comunicazioni c'erano con la FIA prima della pubblicazione della lista dei partecipanti alla F.1 2010 di giugno?**

"Eravamo regolarmente in contatto con Max Mosley e Bernie Ecclestone, come anche con Tony Purnell che doveva essere il referente di questo processo con buoni rapporti nei confronti di entrambi i membri di FOM e FIA. Sicuramente è stata per noi una grossa delusione quando ci han-

no comunicato che saremmo stati solo delle riserve anche se Lola continua ad avere un rapporto costruttivo e di continuo dialogo con gli organizzatori per il futuro".

**Cosa pensa del procedimento che la FIA ha attuato per identificare i tre candidati da ammettere al prossimo mondiale?**

"Penso che non sia stata data abbastanza importanza alle capacità tecniche, la contabilità commerciale e le questioni sportive, tutto sembra essere stato molto strano. Tuttavia noi abbiamo ricevuto comunicazione dalla FIA che i nostri dati erano in ordine per richiedere l'iscrizione. Adesso non resta che vedere se le tre nuove squadre che sono state selezionate potranno fare qualcosa in più che semplicemente correre.

**Qual è la sua opinione riguardo la causa legale intentata da N-Technology contro la FIA?**

"Lola aveva ricevuto un invito per perorare questa causa, ma ha rifiutato. Intendo dire che Lola ha investito sicuramente più di ogni altro nuovo team che ha iniziato un progetto di Formula 1. È stato un rischio, che siamo però stati disposti a correre per arrivare a quello che è il nostro obiettivo. Adesso la cosa migliore da fare è continuare a garantire i mezzi per prendere parte a questa sfida quando ci si presenterà l'occasione, e siamo certi che avverrà presto quel momento".

**Qual è lo stato attuale del progetto Lola Formula 1? State cercando di riattivarvi?**

"Noi siamo sempre disponibili a rientrare nella massima categoria e il programma può essere rapidamente riattivato nel 2010. Abbiamo il nostro modello e i nostri dati di partenza, la produzione e i piani di progetto oltre alla possibilità di produrre rapidamente un telaio. Inoltre, il personale chiave di questo progetto è diventato parte integrante del nostro organico e può essere riconvertito all'originaria mansione. Se si liberasse un posto, Lola sarebbe l'unica azienda che può riempirlo rapidamente sulla griglia di partenza con una macchina competitiva. Per il 2011 inoltre, dovrebbe arrivare il limite di personale a 280 unità che per noi sarebbe perfetto visto il modello d'azienda creato nella sede di Huntingdon. Il team Lola prenderebbe di buon grado una chiamata per il mondiale e il progetto ha tempi di riattivazione molto brevi".

**Sono state date a Lola direttive particolari per la realizzazione del programma da parte di soggetti esterni? Siete stati costretti a firmare un accordo pluriennale con Cosworth?**

"Come tutti i grandi team, Lola ha ricercato disponibilità di fornitura ad uno dei motoristi della FOTA. Il problema è che non ce n'erano; l'unica chance erano i propulsori Cosworth e siamo stati felici di impegnarci nel contratto e versare un deposito. Direi che c'è stato anche un incoraggiamento dall'esterno per questo, ma non si può certo parlare di una pressione esercitata nei nostri confronti".



**Sopra, un modellino della Lola F.1. Sotto, Martin Birrane e, in basso, la Lola Aston Martin LMS**





**“Se si liberasse un posto, Lola sarebbe l’unica azienda che può riempirlo rapidamente sulla griglia di partenza con una macchina competitiva”**



**“Eravamo in contatto con Max Mosley e Bernie Ecclestone, come anche con Tony Purnell che doveva essere il referente di questo processo con buoni rapporti nei confronti di entrambi i membri di FOM e FIA. Sicuramente è stata per noi una grossa delusione quando ci hanno comunicato che saremmo stati solo delle riserve”**

**Perché pensa che Lola sia stata scartata dalla rosa dei tre candidati all’ingresso Formula 1 2010?**

“Si è trattato di un mistero anche per noi in un primo momento, ma è chiaro che siamo stati usati come pedina nella lotta tra FIA e FOTA”.

**Lola è disposta a vendere il progetto F1 2009 ?**

“Al momento non stiamo ponderando questa opzione perché siamo convinti che avremo un’altra opportunità per portare il nostro nome in Formula 1”.

**Commercialmente parlando, Lola come avrebbe finanziato il suo progetto Formula 1?**

“La prima fase del progetto era stata sottoscritta da me personalmente solo alla condizione originale del budget cup a 30-40 milioni di sterline. Si trattava di una società totalmente separata da

Lola Cars che ho poi pianificato nella mia mente. Sarei dovuto essere l’unico azionista e finanziatore nel lancio del progetto, anche se avevo iniziato a cercare i contatti con altri due investitori”.

**La diatriba tra FOTA e FIA che effetto ha avuto sul rientro di Lola in F1? E come mai avete ritirato la domanda d’iscrizione una settimana dopo esservi stato comunicato che eravate nella lista delle riserve ufficiali?**

“Questo conflitto è stato per noi preoccupante ed un potenziale investitore veniva certamente disorientato da questa cosa. Noi abbiamo ritirato la domanda in quanto non volevamo essere strumentalizzati in uno scontro politico più grande di noi. Ci sono state troppe lotte intestine e molta incertezza mentre tutto ciò che a noi interessava era solo poter correre”.

# Il numero p



# erfetto è 3



*Al Unser in azione nel 1987 alla 500 Miglia di Indianapolis, e sopra al traguardo mentre festeggia la vittoria*

**Marco Cortesi**

Roger Penske è uno che fa sul serio, che non lascia nulla al caso, ma che lascia sorpresi con grandi slanci umani che, spesso e volentieri, gli danno ragione. È il 1987 quando, arrivato senza un contratto alla Indy 500, Al Unser Sr. trova l'aiuto del "capitano". Insieme a Danny Sullivan e a Rick Mears, il vecchio Al aveva formato una delle squadre più forti di sempre nella prima parte degli anni '80, prima che l'età e la necessità di razionalizzare il team su due vetture gli costassero il posto. Sullivan, soprannominato "Hollywood Kid" per la sua attitudine alla Miami Vice, aveva stupito vincendo la 500 Miglia di Indianapolis al primo anno nel team Penske, dopo un infruttuoso trascorso in Formula 1, rappresentando un'anima estroversa che veniva bilanciata dalla precisione di Unser e dalla determinazione di Mears. Nonostante i problemi dei telai costruiti in casa l'avessero costretto a recuperare i vecchi March, Penske promette ad Unser una vettura, che si materializza il 13 maggio. È una March-Cosworth che pochi giorni prima si trovava nella hall dell'hotel Sheraton di Reading, Pennsylvania e che, ripristinata e spedita in Indiana, migliora progressivamente i propri tempi. In una gara dominata da Mario Andretti, Unser resta nelle retrovie e aspetta che la storia faccia il suo corso. Fuori l'avversario più pericoloso a causa della rottura della pompa del carburante, approfitta di un'ottima strategia finale per passare a condurre e conquistare il quarto successo personale, entrando nella storia.

Un nuovo trio delle meraviglie è quello che vede l'arrivo dell'era Fittipaldi, nel 1990. Oltre alle indiscutibili doti di guida, Emmo si porta dietro i colori più temuti della storia dell'automobilismo, quelli Marlboro, che l'avevano visto protagonista l'anno prima in casa Patrick. Di lì a poco, Mears decide, causa due seri incidenti, di appendere il casco al chiodo aprendo la porta ad un altro Unser, Al Junior, che completa il disegno e forma con il brasiliano e Paul Tracy un nuovo dream team. E sono ancora vittorie a tre. Nel 1994, più che di vittoria si tratta di dominio totale. Grazie ad una falla nel regolamento, Penske si presenta a Indianapolis con un motore Mercedes da 1000 cavalli: Fittipaldi doppia tutti prima di schiantarsi, cedendo il successo ad Unser che già aveva comandato l'1-2-3 nelle qualifiche. Quell'anno, le posizioni nella classifica IndyCar sono le stesse, con Paul Tracy a chiudere al terzo posto.

Ovviamente, schierare tre piloti ufficiali richiede tempo e dedizione, ma anche analisi, per evitare che da arma in più, la scelta si trasformi in un prosciugamento di risorse (anche umane) capace di trascinare velo-

cemente verso il basso, come accaduto dalla metà degli anni 90 in poi. Penske schiera tre vetture quando ha un buon presentimento, o quando vuole valutare se può trarre vantaggio situazione. Da Mike Thackwell, giovanissimo talento proveniente dalla Formula 1 e sfiorito troppo presto, a Ryan Briscoe, distintosi in American Le Mans Series e diventato una colonna portante della squadra, c'è sempre un piano. Come quello che avrebbe visto Gil De Ferran e Greg Moore affiancati da Gonzalo Rodriguez, tragicamente infranto sul finire della stagione 1999 nel tentativo di reagire al più grave periodo di crisi della storia del team.

Will Power prenderà il via a tempo pieno nella IndyCar Series 2010, riportando in casa Penske il tridente che ne ha caratterizzato i giorni migliori. L'opportunità stavolta capita a lui che, reduce da un ottimo finale di stagione 2008, al Grand Prix di Saint Petersburg aveva impressionato positivamente la squadra, vedendosi regalare nuove ed importanti opportunità. Schierato su una terza vettura, a Long Beach è secondo, ad Indy quinto. Ad Edmonton conduce 90 giri su 95 e conquista un successo strepitoso, che precede di poco il tremendo schianto di Sonoma, con due vertebre rotte che richiedono una lunga riabilitazione. L'inizio è altalenante, non c'è che dire, come tradizione vuole. La prospettiva quella di formare un nuovo trittico capace di dominare l'IndyCar Series contro il duo Ganassi.





## Power è pronto

"Non riesco a credere a quanti progressi ho fatto nell'ultimo mese". Will Power (**sopra**), non vede l'ora di salire in macchina per dare filo da torcere ad avversari e, perché no, compagni di squadra. "Sarò probabilmente pronto per gennaio. Mi autorizzeranno a guidare anche prima, ma per rimettermi in forma dal punto di vista cardiovascolare si punterà al 2010". Per lui, l'arrivo in Penske è stato anche una scelta di campo, rinunciando alle possibilità di affrontare una stagione intera prediligendo la qualità: "Ho deciso di restare con Penske qualunque cosa fosse accaduta, perché il punto non è fare molte gare, magari nelle retrovie, ma avere una vettura al top tutte le volte che ci sali". I risultati gli hanno dato ragione, grazie anche all'ottusità del mondo Nascar che, "rimbalzato" il potentissimo sponsor Verizon per incompatibilità con il principale supporter del campionato, ha dato a Roger Penske la possibilità di dirottare il budget sul progetto. "Per me è stato un grande anno, anche se finito male, ma sono concentrato sulla prossima stagione".

**La Dallara e Will Power (a sinistra), arrivato come rimpiazzo e confermato a tempo pieno. Sotto, Al Unser Jr festeggia il dominio nella 500 miglia 1994**



Primi giri pubblici in Italia, a Vallelunga, della nuova monoposto di F.Renault 2.0 costruita dalla Renault Sport Technologies in collaborazione con Caparo ed Epsilon Sport, che hanno sostituito dopo dieci anni la Tatuus. Dopo numerosi collaudi svolti sulle più svariate piste europee, la monoposto scuola della Casa francese, che tanti campioni ha allevato ed alleva, è stata provata da Davide Valsecchi. Pilota di GP2 e parte del programma Junior della Renault, il lombardo ha espresso pareri estremamente positivi sulla monoposto, in particolare sulla fun-

zionalità, e la rapidità, del cambio, con le leve al volante. I team manager della categoria intervenuti a Vallelunga hanno espresso parere positivo sulla realizzazione della macchina. Descritta da molti "brutta" pur senza averla mai vista, in molti una volta che si sono trovati di fronte alla nuova creatura di Renault Sport Technologies hanno cambiato idea. Per la prossima stagione, Fast Lane, che promuove la serie tricolore, prevede di organizzare (come già farà il WEC), un Challenge per le precedenti monoposto da affiancare al campionato tradizionale che

si affronterà con le macchine 2010. Non è ancora ufficiale, ma si sta valutando, come premio per il campione, di regalar-gli l'iscrizione alla Eurocup Renault 2011 e magari qualche altro benefit. Il calendario conta le solite sette tappe, di cui due all'estero. Una prova si terrà sul consueto tracciato di Spa, l'altra a Barcellona in concomitanza con la World Series Renault, come chiusura della stagione. Che partirà l'11 aprile da Monza. Si correrà per due volte a Misano, si tornerà a Vallelunga, non mancherà il tradizionale appuntamento del Mugello.a



Promos



The image shows a Formula Renault 2.0 race car in motion on a track. The car is white with yellow and blue accents. It features the 'elf' logo on the side and 'FORMULA RENAULT 2.0' on the front wing. A red light on top of the cockpit has 'AUTO STOP RT' written on it. In the top right corner, there is a blue calendar overlay with two pushpins. The calendar lists the 2010 season schedule. The background is a blurred racetrack with green grass.

## Il calendario 2010

11 aprile – Monza

16 maggio – Misano

30 maggio – Vallelunga

27 giugno – Spa

18 luglio – Misano

12 settembre – Mugello

10 ottobre – Barcellona

# ssa!



# Nessuna flessione

Alfredo Filippone

Il campionato Le Mans Series 2009 ha offerto un plateau di iscritti sempre ricco e interessante. In un momento di crisi economica mondiale, nel quale tutte le categorie hanno sofferto riducendo i numeri delle vetture sulle griglie di partenza, la LMS ha sempre proposto una quarantina di macchine tra prototipi e vetture GT. Un fascino indistruttibile quello delle gare endurance, che appassiona soprattutto i francesi e la zona centrale del nord Europa. Vediamo allora di tracciare un resoconto finale.





la barchetta PESCAROLO

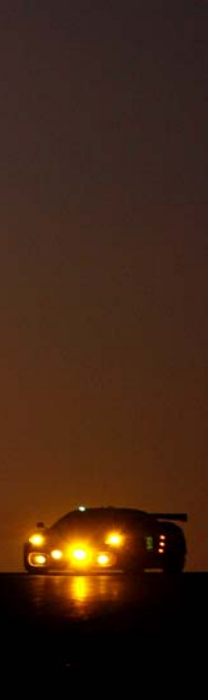


la LOLA RACING BOX



la PEUGEOT a le Mans





**Andrea BELICCHI**



### **Patrick Peter 10**

Dare il massimo voto all'organizzatore della serie continentale puo' sembrare insolito, ma è quanto si meritano Patrick Peter e la sua équipe, non solo per la professionalità raggiunta e per aver riportato le Sport al massimo livello, ma perchè in un anno di crisi generale come questo e dopo il ritiro di Audi e Peugeot, riuscire a mettere in pista una media di 40 vetture a gara, è davvero un traguardo che qualsiasi altro campionato o formula puo' invidiarli.

### **Ferrari e Porsche 10**

Promozione a pieni voti per entrambe le Case, indicate insieme perchè indissociabili nella loro storica rivalità e nel merito di aver trasformato la GT2 nella categoria più combattuta e avvincente. Pareggio tecnico in pista nel 2009: se la rinnovata 997 ha preso il sopravvento in LMS (come nel FIA-GT e nel Gt Open), la non più giovanissima F430 si è rifatta, conquistando l'appuntamento più prestigioso: Le Mans.

### **Aston Martin 9**

La Casa inglese ha centrato l'obiettivo del titolo LMS al primo tentativo serio (e ottenuto un incoraggiante terzo posto alla 24 Ore); facile dire che non aveva rivali di taglia, ma lo strano package messo su da Lola, Prodrive e Charouz ha funzionato, nonostante le premesse incerte. Il voto vale anche per il trio vittorioso: se Tomas Enge ha tenuto il suo ruolo, Stefan Mücke si è conferma-

to una splendida realtà e Jan Charouz è cresciuto molto.

### **Peugeot 9**

Al terzo tentativo, la Casa francese ce l'ha fatta a vincere la 24 Ore di Le Mans e si è imposta anche nella americana Petit Le Mans e nell'unica gara LMS disputata, Spa. Vettura ormai matura, team perfetto, piloti affiatati: il gap sull'Audi non è immenso, ma frutto di un ottimo lavoro di squadra. Bravi.

### **lieb-lietz-Pla 9**

Se ci sono da segnalare piloti davvero determinanti nel risultato finale, sono questi tre. La coppia dei quasi omonimi del team Felbermayr ha sbancato la categoria GT2, battendo 3 vittorie a 2 Bell-Bruni, sinora il duo più quotato, mentre il francese ha trascinato la Lola-Judd dell'ASM in vetta alla classe LMP2.

### **Oreca 8**

La squadra di Hugues De Chaunac ha sorpreso positivamente: il terzo posto finale nell'LMS, il 5° a Le Mans e la prima vittoria (a Silverstone) hanno confermato la bontà della nuova vettura sviluppata con Courage. Con un po' più di fondi e di costanza, potrebbe aspirare a mete più alte. E poi, ci è piaciuta l'idea di andare a cercare piloti nuovi e di grido, come Senna (andato molto bene all'esordio con le Sport) o Monteiro.

### **Team Sebah 8**

Un voto che premia il coraggio di un team impegnato su due fronti (LMP1 e LMP2), i buoni risultati in entrambe le categorie (5° e 2° rispettivamente), la conquista del Green Challenge Michelin e l'ottimo andamento dei due equipaggi, Belicchi-Fässler-Prost e Kane-Pompidou.

### **Pescarolo 7**

Il team francese è stato in lizza per il titolo sino alla fine e ha vinto due gare (contando quella in Giappone): non è stata una cattiva annata, ma sinceramente ci si aspettava un pochino di più. Ha "cannato" a Le Mans, e le continue lamentele del grande Henri, per quanto legittime, cominciano a stufare...

### **Racing Box 7**

Era iniziata alla grande (con la bella vittoria di A.Piccini-Bobbi-Biagi a Barcellona), ma è finita anzitempo (forfait a Silverstone) l'avventura in LMP2 del team italiano. E' mancato, forse, un budget adeguato all'impegno che rappresentavano due vetture come le Lola-Judd, che speriamo di rivedere nel 2010. Molto bravi i ragazzi del secondo equipaggio, G.Piccini-Ceccato-Francioni, tre volte a podio.

### **Mazda 5**

Il 4 cilindri turbo per clienti, che segnava il rientro in grande stile della Casa giapponese, era atteso con molto interesse, ma i team LMP2 che l'hanno scelto (RML, OAK e KSM) probabilmente se ne stanno pentendo...



**Brividi a Silverstone**

## Audi

5

Il team ufficiale di Inglostadt aveva incentrato la stagione sulle tre grandi classiche, scartando la LMS: ha vinto a Sebring e perso a Le Mans e la Petit Le Mans. La nuova R15 non ha convinto del tutto e il team sembra aver perso la supremazia strategica.

## Audi Kolles

4

Saranno vecchie (...ma del 2008) e private (anche se assistite da lontano), ma vedere due Audi R10 arrancare in mezzo al plotone fa davvero senso...

## ACO

4

Bocciatura per l'ente che presiede alle sorti della categoria, per gli eterni pasticci coi regolamenti, la scarsa visione del futuro e la regale spocchia con cui continuano a trattare tutto e tutti...

## GTI

4

Ci si chiede che senso ha mantenere in vita una categoria che non è riuscita a proporre più di 5 vetture, peraltro mai tutte in pista allo stesso tempo, con una Corvette e una Saleen, entrambe non più giovanissime, a contendersi il primato. Peccato che la Lamborghini Murciélago dell'IPB Spartak, finalmente competitiva e avviata a vincere, abbia dovuto rinunciare dopo due gare, una volta che gli sponsor russi hanno chiuso il rubinetto.

## S.v. e lode

Una menzione speciale va di diritto a Giovanni Lavaggi (e ai suoi ragazzi) per la passione e la caparbietà d'altri tempi con cui porta avanti il suo progetto, fra mille difficoltà, senza il supporto di nessuno e con quattro soldi. Il pilota-costruttore meriterebbe di poter concretizzare le tante idee interessanti che contiene il suo prototipo. L'augurio è che qualcuno se ne accorga...



**Mister Oreca con Lapierre e Panis primi a Silverstone**



**La deludente AUDI KOLLES**

# È sempre la solita

*Portata in pista da metà stagione,  
la Corvette C6.R GT2 è la nuova arma del gruppo GM*

# re n storia...





Sopra, Oliver Gavin sale sulla Corvette GT1, e a destra è in azione a Sebring

#### Marco Cortesi

Oliver Gavin è uno dei piloti più di successo nella storia agonistica del mito Corvette. Un inglese che, in coppia con un monegasco, ha regalato una lunga serie di vittorie ad un simbolo dell'auto a stelle e strisce. Non molto strano che sia un non americano, considerato che i due padri della sportiva di casa Chevy sono stati un belga di origine russa (Zora Arkus-Duntov) ed uno statunitense di origini giapponesi (Larry Shinoda). E' poi sempre Gavin che, vinte quattro 24 ore di Le Mans, quattro 12 Ore di Sebring e tre titoli ALMS, ha chiuso definitivamente un capitolo della storia della Corvette, quello della C6.R GT1. "Sono dispiaciuto non solo perché si tratta di una vettura che ha generato una grandissima serie di successi per me e per il team, ma anche per tutto il divertimento che mi ha dato nel guidarla", spiega Gavin. "Sono orgoglioso di aver fatto parte della sua storia". Un capitolo che si chiude alle spalle la porta di grandi successi, in particolare nei primi anni di gare, prima dell'inesorabile declino che ha caratterizzato la classe GT1 nelle prove di durata e delle vittorie dell'Aston Martin DBR9 ufficiale nelle ultime edizioni della maratona della Sarthe. "La stagione 2006 è stata la migliore, partendo da Sebring. Io, Magnussen e Beretta provavamo a vincere la 12 ore da due anni, ma senza successo. Poi, la svolta, che ci ha visto dominare. Alla 24 Ore di Le Mans abbiamo vinto ancora, dopo essere stati in lotta con l'Aston Martin ufficiale per 22 ore. Una battaglia epica, ed è stato fantasti-

co restare tutto il tempo a quel livello senza fare errori, uscire o toccare qualcun altro. E' stata la mia miglior corsa dal punto di vista della guida". Un confronto, quello con l'Aston Martin, che probabilmente non si ripeterà a breve, quantomeno a quei livelli. Con l'avvento del Mondiale GT, C6.R e Aston Martin saranno al via in forma privata, e con livelli prestazionali ridotti, per compensare il totale insuccesso della serie nell'attirare vetture con i nuovi regolamenti GT1.

Una pensione non molto onorevole quindi, in un panorama europeo che si mostra fragile, sotto la pelle. "La differenza la vedi nel paddock", spiega ancora Gavin. "Negli USA è tutto molto più amichevole, conviviale, l'atmosfera è più calorosa. In Europa tutti si chiudono nei loro box e motorhome, l'aria è tagliente, fredda. In entrambi i casi sei lì per fare il tuo lavoro, ma ti senti molto più felice in America. Tutto è orientato al pubblico e all'attività del paddock e, molto semplicemente, questo si riflette sulla quantità di spettatori che arrivano in pista." A Le Mans, che come tradizione riunirà il meglio delle due sponde dell'Atlantico, le vecchie GT1, private, adattate e rallentate, si scontreranno contro una pattuglia di GT2 di prestazioni altissime, che in American Le Mans Series ha fatto il vuoto. Fortunatamente per gli uomini Corvette, al loro fianco ci sarà l'ultima arma realizzata dagli storici preparatori della Pratt&Miller. "Sarà una grande sfida. E' una classe nuova con una serie di concorrenti, di livello molto più alto, con cui competere. A Le Mans sarà difficile perché non abbiamo la minima

idea di come andrà la vettura su un tracciato del genere, come i vari elementi si mischieranno insieme, aerodinamica, sospensioni, gomme e condizioni generali. Negli anni passati abbiamo incontrato cattivo tempo ai test, e questo potrebbe condizionare la fase iniziale di set-up".

La C6.R GT2, arrivata a metà 2009, ha dimostrato di avere tutte le carte in regola per puntare al successo. La concorrenza sarà però spietata. Rivali numero uno saranno ancora Porsche e Ferrari. Mentre a Stoccarda si prepara l'evoluzione della 997 RSR, a Maranello si attende di mettere in pista la 430 "Evo", con gomme più larghe, che promette battaglia nell'ultima stagione di attività prima del debutto della 458 Italia. Ad inserirsi ci saranno, quantomeno negli USA, le BMW M3 del team Rahal, fragili in gara, ma che in qualifica hanno lasciato tutti a bocca aperta. Oltre a Gavin, in Corvette si confermerà Beretta, compagno d'avventura dell'equipaggio soprannominato da tutti "Ollies". Stavolta occorrerà limitare la competitività interna mostrata nelle ultime due stagioni, caratterizzata da sportellate libere in pista e ai box. "Olivier è intelligente, velocissimo e solidale in ogni circostanza. E' estremamente competitivo, lotta su ogni curva ed è freddo, concentrato anche quando si tratta di stare in macchina di notte e fare stint quadrupli." Insieme a loro, O'Connell, Magnussen, Garcia e Fassler. Un americano, un danese, uno spagnolo e uno svizzero. Non è una barzelletta, è una tradizione che continua, e una dichiarazione di guerra...



**“Sono dispiaciuto che la Corvette C6-R GT1 non possa più correre, non solo perché si tratta di una vettura che ha generato una grandissima serie di successi per me e per il team, ma anche per tutto il divertimento che mi ha dato nel guidarla”**

**Oliver Gavin**

**Correre per la Corvette nella GT2 sarà una grande sfida. E' una classe nuova con una serie di concorrenti di livello molto più alto con cui competere. A Le Mans sarà difficile perché non abbiamo la minima idea di come andrà la vettura su un tracciato del genere, come i vari elementi si mischieranno insieme, aerodinamica, sospensioni, gomme e condizioni generali”**

**Oliver Gavin**







# Tra gioie e rimpianti

**Guido Rancati**

Apro gli occhi e ti penso... Alle corse, Paolo Andrecci ci pensa molto spesso: le ha in mente appena si sveglia e pure mentre sta per addormentarsi: ogni mattina e ogni sera, come cantava Maurizio Vandelli. Perché correre è il suo lavoro e anche la sua passione. Da una vita, da quando Dario Cerrato lo portò a fare un giro sulle strade del Ciocco. Cambiandogli la vita. "Eh già", conferma il garfagnino. Aggiunge: "Se non fosse stato un cliente assiduo del ristorante dei miei, non credo che sarei diventato un rallyista. La mia esistenza avrebbe preso una piega diversa". Già, forse avrebbe continuato a mettere il suo talento a disposizione dei giovani sciatori. Lo sci avrebbe avuto un istruttore in più, i rally un campione di meno. E quattro titoli italiani sarebbero andati a chissà chi.

**- In venti e passa anni di onoratissimo servizio hai vinto tanto, tantissimo. Anche nel campionato continentale, ma la tua carriera s'è essenzialmente consumata nel Belpaese. Non ti è ancora venuto a noia rifare sempre le stesse gare?**

"Beh... Purtroppo i budget necessari per correre a un certo livello li si trova solo in Italia e chi investe cifre importanti chiede di vedere il suo marchio in Italia. Ma..."

**- Ma?**

"Ma a ventitré anni, quando mi offrirono l'occasione di assaggiare il mondiale con una Delta Gruppo N, in Portogallo finii ottavo assoluto e secondo in Produzione. Solo che i soldi finirono presto e dovendo tornare a pagare, non ebbi scelta. Adesso, forse, le cose sono un po' cambiate e grazie alla Pirelli e al programma Star Driver qualche giovane ha la possibilità di disputare il mondiale".

**- Rimpianti?**

"Tanti perché, allora, non ci sarebbe voluto molto a fare il salto. In fondo, sarebbe bastato che la Lancia avesse continuato per un altro anno: fosse successo, penso che ce l'avrei fatta ad entrare nel giro del mondiale e a restarci".

**- Altre occasioni?**

"Nel 2000, i responsabili della Pirelli caldeggiarono il mio ingresso nel Subaru World Rally Team e, a un certo punto, sembrava fatta. Poi gli inglesi chiesero quanti anni avessi e non se ne fece niente. Ma le mie soddisfazioni in ambito internazionale le ho comunque avute, svolgendo molti test con la stessa Subaru e poi con la Ford: non è come correre, certo, ma anche lavorare con un team ufficiale per sviluppare auto e pneumatici è comunque appagante".

**- Tante gare, tante vittorie. E tantissimi exploit. Fra tutti, quale consideri il più esaltante?**

"Quello al Sanremo del '97 quando vinsi la prima prova speciale. Un'emozione e una soddisfazione unica".

**- Hai appena vinto un altro titolo, che gusto ti ha lasciato?**

"Diverso, particolare. Non è stato il più difficile nel senso che, tornato alla Peugeot, sapevo di disporre dell'auto migliore e sapevo anche che da parte della Pirelli c'era tanta voglia di sviluppare nuovi pneumatici, ma al tempo stesso c'era il problema di dover saltare due gare precludendoci la possibilità di scartare. Insomma, non potevamo sbagliare e posso dire che Anna e io siamo stati bravi a non commettere errori".

**- Negli annuari resterà che Luca Rossetti ha chiuso con i tuoi stessi punti...**

"Vero, ma è anche vero che a due gare dalla fine avevamo già ipotecato la vittoria e di conseguenza a Sanremo e a Como abbiamo corso con uno spirito diverso. Resta il fatto che nel corso della stagione abbiamo vinto quasi il doppio delle prove speciali dei nostri rivali e comunque lo si è vinto ed è stato bello farlo contro piloti forti come Rossetti e Travaglia".

**- Il ricordo si stempererà presto, per ora, però, è diffi-**

**cile non pensare alle polemiche che hanno avvelenato la vigilia del San Crispino.**

"Una brutta storia, una di quelle che non fanno bene a nessuno".

**- Già. Ma ha riproposto un problema, quello delle ricognizioni, nel quale sei stato spesso coinvolto.**

"Tanti anni fa, anch'io, come tutti, provavo tanto. Erano altri tempi, c'erano altre regole, ma da quando sono cambiate, mi sono adeguato".

**- Eppure sei spesso nell'occhio del ciclone...**

"Eh sì, c'è chi continua a coinvolgere me anche quando sono altri ad effettuare più passaggi del consentito. Io comunque ho la coscienza a posto e difatti sono stato il primo a proporre alla Csa di obbligare tutti i licenziati a firmare una liberatoria che permetta alle forze di polizia e ai commissari di rendere pubbliche eventuali infrazioni in modo che chi è preso in fallo venga sanzionato. E non con una multa: per risolvere quello che è un problema vero, bisognerebbe punire che sgarra con un anno di squalifica. Ma allo stesso tempo bisognerebbe dare la possibilità ai debuttanti di effettuare cinque o sei passaggi e non tre come noi".

## Un sogno chiamato IRC

**Il prossimo aprile, le candeline sulla torta saranno quarantacinque. E dovrà soffiare forte per spegnerle tutte insieme. Ma a mettere da parte casco e tuta, Paolo Andreucci non ci pensa per niente: "L'idea - dice - è andare avanti ancora per tanti anni. Sono ancora motivato come lo ero agli inizi e in questo sport non si paga l'inevitabile calo fisico. Anzi, l'esperienza dà un vantaggio non trascurabile in più". Un giorno comunque smetterà. "Quando mi accorgerò di non essere più competitivo", taglia corto il garfagnino. Prima di farlo, vorrebbe concedersi una stagione fuori dai patrii confini. "Certo che mi piacerebbe", ammette senza problemi. Senza problemi, osserva che l'ipotesi di essere protagonista nell'Intercontinental Rally Challenge lo stimola un sacco: "Magari si concretizzasse. Non tanto tempo fa c'erano stati contatti sia con l'Abarth, sia con la Skoda: per un insieme di cose, non se n'è fatto niente, però la voglia mi è rimasta...". E poi? Al futuro quasi remoto dice di non averci mai pensato seriamente: "Potrei restare nell'ambiente come potrei fare cose molto diverse. Per ora non mi precludo niente, quando sarà il momento vedremo".**



**Paolo Andreucci ha un feeling particolare con gli sterrati marchigiani: su quelli dell'Adriatico che in primavera aveva iniziato la sua vittoriosa corsa al quarto titolo italiano e domenica su quelli intorno a Cingoli s'è imposto nella prima prova di RaceDay Ronde Terra**



## LA BESTIA DA STRADA



La Focus che corre nei rally ha anche una gemella. Si chiama RS ed è messa a punto dallo stesso team che cura la preparazione della Ford che corre nel WRC con la quale può vantare una somiglianza non solo estetica davvero impressionante, eccitando la fantasia di chi sogna una vera auto da prova speciale. La nuova Focus RS è notevolmente più potente della precedente e della ST, l'altra sportiva di famiglia con la quale condivide il 5 cilindri 2,5 litri turbo cresciuto fino a 305 CV, che ne fa la trazione anteriore più potente al mondo, per una velocità massima di 263 km/h e uno zero-cento sotto i 6 secondi.





# Ai raggi X - FORD FOCUS

## Il concetto

La Focus RS è vistosa, eccessiva, ma non stupisce perché da sempre è questo il suo carattere: assomigliare alla vettura da rally persino nei colori. Il risultato è una vettura aggressiva, dove ogni elemento che si vede ha una funzione ben precisa e tuttavia vengono mantenute le prerogative di una normale Focus. Cambia qualcosa solo per l'abitacolo: con i sedili sportivi addio regolazione in altezza e sistema di avanzamento automatico per chi siede dietro. Per avviare il motore, la chiave basta tenerla in tasca e premere il pulsante sul tunnel centrale.

## Non fa nulla per nascondersi

La RS si riconosce a prima vista, se non altro per l'enorme alettone posteriore ripreso dalla RS WRC da corsa, per le tinte specifiche (Frozen White, Performance Blue e Ultimate Green) e per i passaruota allargati per ospitare gli pneumatici con cerchi a 15 razze e le carreggiate più ampie. Modificata in senso funzionale la parte anteriore con fari di profondità spostati di lato, per ricavare prese d'aria più ampie, e sfoghi sul cofano anteriore oltre che dietro i passaruota corredati di marchio RS. La vista posteriore regala un altro accenno di spoiler alla base del lunotto e un vistoso estrattore dal quale fuoriescono i due terminali di scarico a tromba, e poco più al lato, luci supplementari con altri sfoghi di raffreddamento. Modifiche anche per l'abitacolo con tre strumenti supplementari al centro sulla plancia, finiture in finto carbonio e allumi-

nio satinato, pedaliera in acciaio, una leva cambio più corta e soprattutto i sedili sportivi Recaro con i fianchi in tinta con la carrozzeria.

## Un "cinque" di origini svedesi

Il 5 cilindri 2,5 litri turbo deriva dalla ST ed è un'unità di origine Volvo, ma profondamente rivista. La testa presenta una diversa guarnizione e alberi a camme con profili modificati. Le canne dei cilindri sono state indurite in superficie, diversi sono i pistoni e il manovellismo (cuscinetti di banco e bielle). Anche il turbocompressore è stato sostituito con un Borg Warner K16 per raddoppiare la pressione di sovralimentazione da 0,7 bar della ST a 1,4 bar e corredato di un nuovo intercooler capace di abbassare la temperatura dell'aria aspirata da 160 a 60 °C anche quando ci sono 38 °C. Affinamenti sono stati applicati anche al collettore di aspirazione e scarico. Il risultato è una potenza superiore del 35% e la coppia del 38% che hanno richiesto un impianto un radiatore con potere refrigerante superiore del 25%. Il regime massimo di rotazione stazionario è di 6.500 giri/min, ma durante le cambiate può arrivare per 3 secondi a 7.050 giri/min. Molto accurato lo studio sul sound di scarico con 2 terminali da 100 mm e l'accensione che innesca il "bang" quando si solleva l'acceleratore. Modifiche anche alla trasmissione con un rapporto finale più lungo dell'1%, che consente di raggiungere 100 km/h già in seconda marcia, e il differenziale autobloccante Quaife, evoluzione di quello già montato sulla precedente RS, ha ora 6 satelliti per una risposta più morbida.





## Trazione anteriore specialistica

Per scaricare 305 e 440 Nm sulle ruote anteriori, i tecnici Ford hanno dato alla RS un avantreno praticamente nuovo dotato del cosiddetto giunto RevoKnuckle. Si tratta di un mozzo a doppio snodo collegato al montante tramite un supporto a forcella in mezzo al quale passa il semiassale. In questo modo si crea un asse di sterzo virtuale e vengono disaccoppiate le coppie di trazione dalle forze trasversali inoltre per minimizzare le reazioni sullo sterzo un ulteriore contributo lo dà la servoassistenza elettroidraulica che fornisce una "contro-coppia" per facilitare il controllo. Il comando è più diretto (da 14,7 a 13,2:1) con 2,32 giri di volante da un'estremità all'altra. L'assetto è stato comunque ribassato di 20 mm e anche il sottotelaio anteriore è stato abbassato di 20 mm; le carreggiate sono allargate di 40 mm, le barre antirollio maggiorate a 24 mm e gli ammortizzatori sono a gas con le molle anteriori solo leggermente più dure, ma con un'escursione maggiore mentre quelle posteriori sono più rigide del 40%. I freni vedono dischi anteriori ventilati da 336x30 mm e posteriori pieni da 302x11 mm, entrambi con pinze singole. Gli pneumatici sono Continental 235/35 R19 su cerchi con canali da 8,5 pollici. Evidenti le modifiche aerodinamiche che consentono un recupero della portanza aerodinamica del 26% e di spostare il baricentro aerodinamico verso la parte anteriore della vettura con un cx di 0,38.

## La scheda tecnica

Berlina 3 porte, 5 posti; monoscocca in acciaio; lunghezza 4.402 mm, larghezza 1.842 mm, altezza 1.497 mm, passo 2.640 mm; peso a vuoto 1.468 kg; bagagliaio 385 litri; serbatoio 62 litri.

Motore anteriore trasversale, 5 cilindri in linea, 2.522 cc, alesaggio x corsa 83x93,2 mm; distribuzione bialbero in testa con variatore di fase (cinghia), 4 valvole per cilindro; rapporto di compressione 8,5:1; iniezione elettronica multipoint; turbocompressore con intercooler; potenza massima 305 CV (224 kW) a 6.500 giri/min; coppia massima 440 Nm da 2.300-4.500 giri/min; cambio manuale a 6 rapporti; trazione anteriore con differenziale autobloccante a lamelle.

Sospensioni indipendenti, anteriori tipo McPherson con braccio inferiore a L e montante a doppio snodo, posteriori bracci trasversali e puntoni longitudinali; molle elicoidali, barre stabilizzatrici, ammortizzatori a gas; pneumatici 235/35 R19 su cerchi 8,5Jx19; sterzo a cremagliera con servoassistenza elettroidraulica; freni a disco anteriori autoventilanti con ABS, EBD, ASR e ESP.

Prestazioni velocità massima 263 km/h; accelerazione da 0 a 100 km/h in 5,9 secondi; consumo combinato 9,4 litri/100 km; emissioni di CO2 238 g/km; omologazione Euro 4.

Prezzo: 35.000 euro.



# Ai raggi X - FORD FOCUS



## Alla guida

Il 5 cilindri turbo è profondo, venato di armonie particolari, nel quale lo zoppicare del frazionamento dispari si mescola ad una rumorosità di scarico che sembra suonata in modo stentoreo da più di due terminali. Un sound davvero particolare che digrigna i denti non appena si spinge. Il ritardo di risposta del turbo è evidente ma non fastidioso, e seguito da una spinta consistente ai medi regimi che fa presto dimenticare il turbolag. Il cambio ha prima e seconda lunghe e gli altri rapporti ben ravvicinati. Per guidarla forte, è meglio togliere l'elettronica, caricare l'avantreno con un colpo di freno e quindi giocare con l'acceleratore. Così facendo l'avantreno appare ferrato al terreno e ci si può concentrare sulla migliore traiettoria possibile. L'assetto non è da ferro da stiro e ciò permette di giocare con i trasferimenti di carico e quindi ci si può lanciare in leggeri pendoli al fine di essere sempre inseriti alla perfezione in ingresso di curva, frenando prima e sbilanciando un poco la vettura poi. Così facendo le prestazioni diventano assolutamente di livello e si riescono a tenere dietro vetture ben più blasonate come era un tempo con la Sierra Cosworth. La tradizione di Ford nel campo delle supersportive non è andata persa così come il piacere della guida sportiva. La trazione anteriore e la notevole potenza richiedono mani salde sul volante e un po' di astuzie ma ciò accresce l'emozione e fa salire alta l'adrenalina. Alla fine si scenderà un po' sudati ma anche tanto soddisfatti.



# Ai raggi X - 15 domande a c

## Mikko Hirvonen

Nato nel 1980, a 18 anni ha comprato una Opel Kadett a trazione anteriore e ha partecipato al suo primo rally. Negli anni successivi si è appassionato sempre di più al mondo dei rally e ha partecipato a numerose gare con il cugino e la sorella che si alternavano a fargli da co-piloti. Nel 2000 ha preso parte al Campionato Finlandese Juniores e nel 2002 ha esordito nel Campionato Mondiale partecipando al Rally di Finlandia. Dal 2006 è entrato nella scuderia BP Ford e nell'ultima stagione è arrivato secondo nella classifica piloti ad un solo punto di distanza da Sébastien Loeb.

### 1) Qual è il tuo primo ricordo legato all'automobile?

Mio padre era un pilota di rally, cosa abbastanza comune in Finlandia, e il mio primo ricordo legato ad un'auto sono gli alberi. Sì gli alberi, poichè mi aveva portato con lui a fare un giro su una strada molto ghiacciata circondata da foreste e io che ero piccolo vedevo solo gli alberi.

### 2) Chi è il pilota dei piloti?

Difficile scegliere un nome. Se parliamo di Formula 1 penso a Fangio. Per quanto riguarda i rally oggi direi Sébastien (Loeb). È difficile fare un solo nome.

### 3) Qual è l'auto dei tuoi sogni?

Sono tante, davvero tante, non basterebbe un giornale intero.

### 4) Nell'uso quotidiano preferisci la trazione anteriore, posteriore o integrale?

La trazione integrale ti permette di sfruttare meglio la velocità, ma scelgo la trazione posteriore perché è più divertente.

### 5) Il tuo consiglio a chi guida nel traffico?

Andare forte per uscirne.

### 6) Turbo o aspirato?

Sorvolando sui problemi, aspirato.

### 7) Il freno a mano, da 1 a 10, quanto è importante oggi nei rally?

Adesso è meno importante rispetto ad una volta.

### 8) Hai qualche mania?

Ad essere sincero non credo di avere nessuna mania.

### 9) I tuoi hobby?

Le auto d'epoca, mi piace restaurarle.

### 10) Tra internet, la televisione e i giornali cosa va giù dalla torre?

I giornali. Al giorno d'oggi quando escono sono già superati, per avere notizie aggiornate meglio la tv ma soprattutto internet.

### 11) Che auto preferisci tra Ferrari, Lamborghini e Porsche?

Nessuna, mi piacciono le auto americane come la Mustang o la Chevy.

### 12) Se fossi il Presidente di Ford cosa faresti?

Continuerei a correre e farei tutto il possibile per vincere il mondiale.

### 13) La donna deve essere: bionda, mora o rossa?

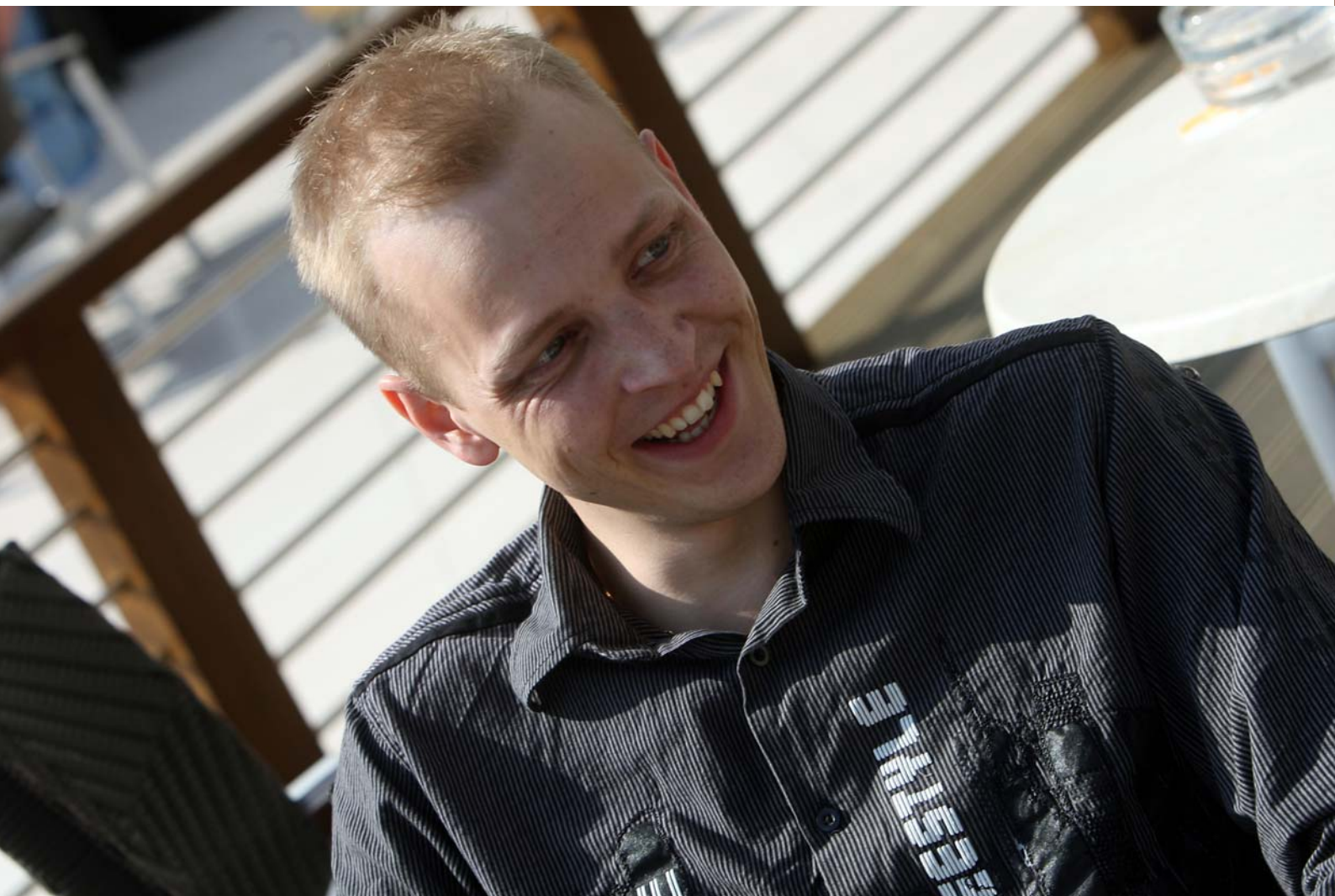
Non ho uno stereotipo.

### 14) Giacca o maglione?

Giacca.

### 15) Se non fossi un pilota cosa faresti?

Mi piacerebbe essere un giocatore di calcio oppure passerei il tempo a restaurare auto d'epoca.



# Chi guida le FOCUS da corsa



## Jari-Matti Latvala

Classe 1985, ha esordito nel campionato del mondo al rally di Gran Bretagna del 2002. Ha partecipato a 79 rally mondiali vincendone due. E' un ragazzo solare e scherzoso che ispira simpatia fin da subito. A sei anni correva già con i kart e a otto si è messo alla guida della Ford Escort Mk1 del padre (ex campione finlandese juniores e vincitore del titolo del Gruppo N nel 1994) nel giardino di casa. Nell'ultima stagione è entrato a far parte del team ufficiale BP Ford Abu Dhabi e vincendo il rally di Svezia è diventato il più giovane pilota ad avere vinto una competizione mondiale nella storia del rally. Ha concluso la stagione al quarto posto assoluto.

### 1) Qual è il tuo primo ricordo legato all'automobile?

Mio padre è stato campione nazionale di rally in Finlandia e fin da piccolo ho vissuto in questo mondo, il primo ricordo è legato alle auto da rally, solo successivamente ho capito che esistevano anche le auto di serie.

### 2) Chi è il pilota dei piloti?

Parlando in assoluto Sébastien Loeb, ma se guardiamo il coraggio credo sia stato Henri Toivonen che purtroppo è scomparso prematuramente durante il rally di Corsica nel 1986.

### 3) Qual è l'auto dei tuoi sogni?

La Lancia Delta, quella che guidava Massimo Biasion.

### 4) Nell'uso quotidiano preferisci la trazione anteriore, posteriore o integrale?

Sicuramente la trazione integrale.

### 5) Il tuo consiglio a chi guida nel traffico?

Guardare sempre ciò che succede intorno all'auto, in qualsiasi momento può accadere un imprevisto e se si ha la situazione sotto controllo è più facile reagire prontamente.

### 6) Turbo o aspirato?

Turbo.

### 7) Il freno a mano, da 1 a 10, quanto è importante oggi nei rally?

Tra il 5 e il 6, io lo uso meno di altri piloti.

### 8) Hai qualche mania?

Il caffè, devo berlo appena sveglio. Però non

sono come voi italiani, all'espresso preferisco il caffè americano che è più diluito.

### 9) I tuoi hobby?

Hockey, badminton, orienteering, snowboard e ho anche cominciato a giocare a golf.

### 10) Tra internet, la televisione e i giornali cosa va giù dalla torre?

I giornali.

### 11) Che auto preferisci tra Ferrari, Lamborghini e Porsche?

Ferrari.

### 12) Se fossi il Presidente di Ford cosa faresti?

Cercherei di promuovere maggiormente i rally negli Stati Uniti.

### 13) La donna deve essere: bionda, mora o rossa?

Da ragazzo preferivo le bionde, ma ora le more.

### 14) Giacca o maglione?

Giacca.

### 15) Se non fossi un pilota cosa faresti?

Mi occuperei del business di famiglia, cioè della costruzione di strade.

# Tutta sostanza

Si chiama Chevrolet Cruze, ha un prezzo incredibile e alla guida convince parecchio. Prodotta in Corea, in Sudafrica, in Russia e presto anche nel Nord America, è un prodotto globale con una forte personalità stilistica, se si considera che per le forme del tetto e l'andamento del lunotto riprende concetti tipici delle coupé.

Lunga 460 centimetri, larga 181 e alta 148, è grande ma soprattutto ben proporzionata per una presenza sulla strada tutt'altro che trascurabile.

Aperta la portiera colpisce la leggerezza ma anche lo spazio per accedere in modo comodo. La plancia ha moderne forme a V e si prolunga tra i due sedili anteriori. Sull'elemento centrale sono raccolti i comandi di autoradio, climatizzatore e il relativo display ed essendo un po' avanzati sono facili da raggiungere e intuitivi nell'utilizzo. Davanti

al guidatore e al passeggero la plancia è un po' scavata e questo contribuisce ad aumentare l'abitabilità. Anche dietro lo spazio non manca. Originale la retroilluminazione della strumentazione con una luce di colore bianco e blu ghiaccio molto piacevole.

I sedili sono grandi e comodi e, grazie ad una corretta imbottitura, tutte le taglie possono trovare la loro posizione ideale.

Due i motori tra cui scegliere: un 1.6 benzina e un 2.0 turbodiesel common rail. Il benzina sprigiona 113 cavalli con una coppia di 153 Nm a 4.200 giri ed è abbinato ad un cambio manuale a cinque marce. Relativamente parco (6,8 litri di benzina ogni 100 km nel ciclo misto), da' il meglio di sé tra i 3000 e i 5000 giri. Il diesel è più generoso. Può contare su 150 cavalli e soprattutto su 320 Nm di coppia a 2.000 giri che garanti-

scono buone prestazioni con consumi interessanti: 5,6 litri ogni 100 km nel ciclo misto ed emissioni di CO2 pari a 149 grammi. Il diesel riprende sempre bene e ha una erogazione decisamente brillante quando entra il turbo, assicurando manovre di sorpasso molto rapide. La risposta all'acceleratore è pronta e così viene voglia di guidare in modo brillante sfruttando il buon telaio e la rigidità della scocca. L'Esp è ben tarato e non limita il piacere di una guida veloce. Le sospensioni anteriori a schema McPherson e posteriormente a ponte torcente sono una garanzia e il servosterzo idraulico contribuisce ad una buona precisione di guida. L'impianto frenante è a quattro dischi, di cui gli anteriori autoventilanti. La modulabilità al pedale è corretta e anche nell'uso intenso l'impianto frenante si dimostra efficiente.

## I prezzi e promozioni

La 1.6 benzina costa 15.600 euro. La 2.0 diesel costa 18.300 euro. Ma attenzione perché c'è anche una interessante promozione che prevede 10 anni di assicurazione gratis e un prezzo d'attacco di 14.900 euro.



# Chevrolet Cruze

## La gamma

Due motori, due allestimenti e tre prezzi. Si parte dalla Cruze 1.6 benzina disponibile solo in allestimento LS, offerta al prezzo d'attacco di 15.600 euro, tutto incluso. Di serie ci sono 4 airbag, ABS, ESP, antifurto, climatizzatore manuale, autoradio con lettore CD/MP3 e comandi al volante, e naturalmente vetri elettrici. La Cruze LS Ecologic GPL è offerta a 17.600 euro e prevede lo stesso equipaggiamento. La Cruze diesel rappresenta il top di gamma ed è abbinata all'allestimento LT che, per 18.300 euro di listino, aggiunge all'equipaggiamento di serie il cruise control, il climatizzatore automatico, i cerchi in lega da 17 pollici e il caricatore per 6 CD. C'è anche a GPL e si chiama "Ecologic". L'impianto è fornito dalla BRC.

## Le prestazioni della diesel

Velocità massima 210 km/h

Accelerazione 0-100 km/h 10 secondi

Accelerazione 0-1000 metri 30,3 secondi

Consumo medio 5,6 litro ogni 100 chilometri



# **Ipse dixit**

**“Non si vedeva nulla, non riuscivo a trovare la maniglia della portiera.**

**Un po' di spavento l'ho avuto”**

**Valentino Rossi  
dopo la Sei Ore**

**“Ogni volta che Vale viene a correre da noi è un regalo, e una lezione e un esempio per tutti, anche per quei piloti di F.1 che sanno solo lamentarsi”**

**Emanuele Pirro**

**“La McLaren offriva la migliore opportunità di vincere il Mondiale. Non è stato possibile chiudere con loro, preferisco**

**prendermi una pausa. Ci vediamo nel 2011”**

**Kimi Raikkonen**

**“Costruiamo macchine e lo facciamo bene: deve essere un'intera macchina a dare il senso della nostra presenza in F.1”.**

**Comunicato  
Mercedes**

**“C'è una reale possibilità che Schumacher corra con la Mercedes nel 2010. E io credo che succederà”.**

**Eddie Jordan**

**“E' molto difficile che accada. Ma mai**

**dire mai”**

**Sabine Kehm,  
portavoce di Schumi**

**“La nostra coppia di piloti vi stupirà”**

**Norbert Haug**

**“La McLaren è uno dei grandi marchi dello sport mondiale, la seguo sin da bambino, la sua stanza dei trofei è chilometrica”**

**Jenson Button**

**“Non vedo l'ora di lavorare con Jenson”**

**Lewis Hamilton**

**“Jenson non farà nulla per la McLaren fino a fine anno”**

**Nick Fry**



**SU PISTA O SU STRADA,  
EMOZIONI DA CAMPIONI.**



Stefano Domenicali con Fravio Briatore e Christian Horner



**PEUGEOT 207 SUPER 2000  
PARTECIPA AL CAMPIONATO ITALIANO RALLY**

**207**



# Miss Italiaracing

