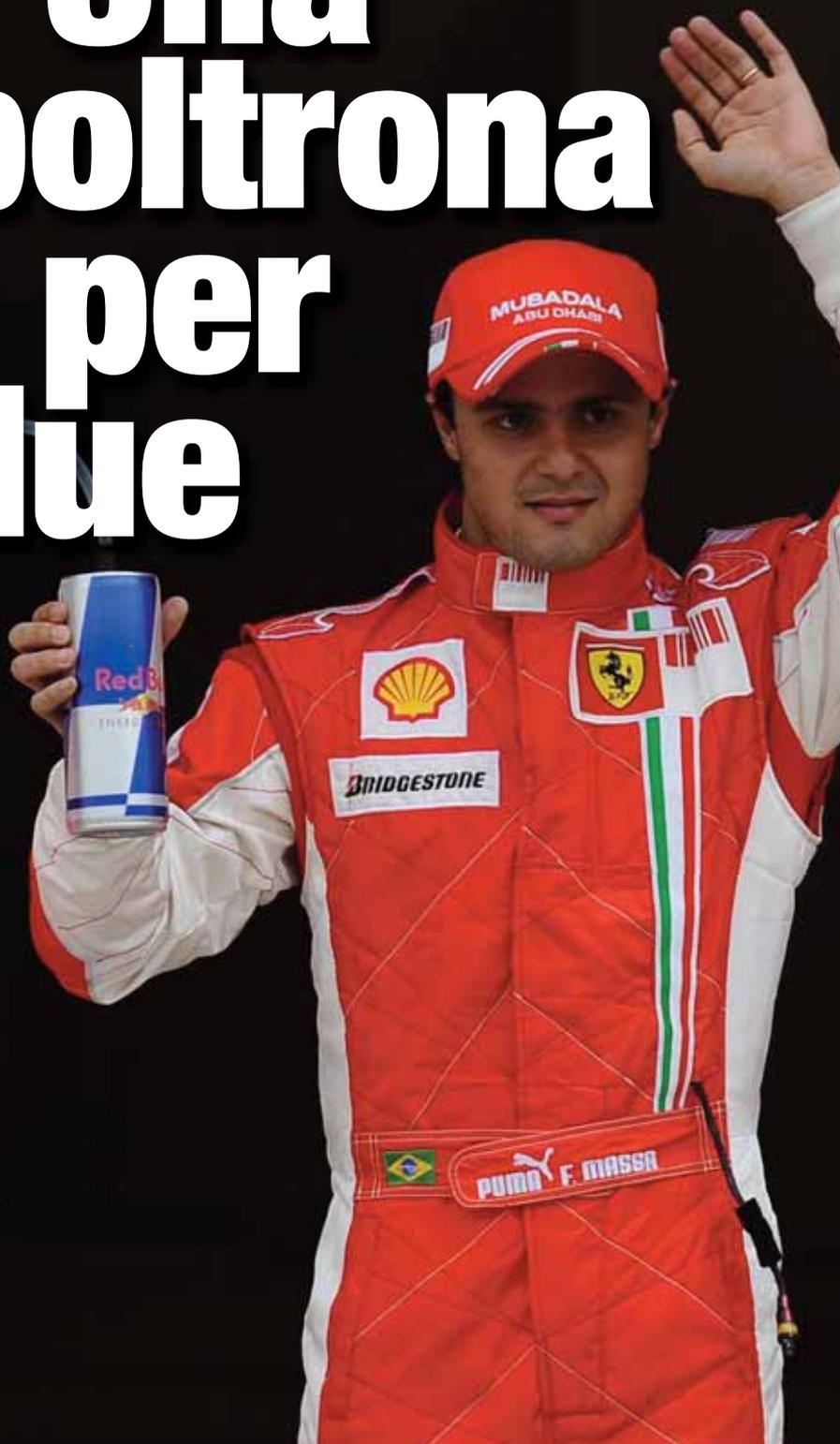


Italiaracing MAGAZINE .net

n.1 - 25 agosto 2008

direttore
Massimo Costa

Una poltrona per due



Spagna, dove i sogni diventano realtà



A Valencia, durante il week-end, in cui International GT Open e F.3 spagnola un mese fa hanno inaugurato il nuovo tracciato cittadino di F.1, un drappello di personaggi dello sport automobilistico spagnolo si è ritrovato per caso in uno degli hospitality presenti, alla ricerca disperata di un po' di ombra e di una bottiglia d'acqua. C'erano ex-piloti di F.1, come Luis Pérez-Sala ed Emilio de Villota, un paio di titolari di team, responsabili della federazione e qualche giornalista di lungo corso. Tutti a dare le proprie impressioni sul nuovo "gioiello" (certo, ancora da lucidare) che è il Valencia Street Circuit, poi inevitabilmente il discorso è scivolato sui tanti ricordi comuni, fin quando qualcuno ha rammentato, rivolgendosi a Villota e Pérez-Sala: "E dire che non tanti anni fa facevamo delle balordie pazzesche per una qualificazione di Emilio o per il punticino conquistato da Luis a Silverstone nell'89!" Eh, già: vent'anni anni possono sembrare tanti o pochi, ma quanta strada ha fatto la Spagna da corsa sin d'allora! Ci sono stati campioni mondiali nei rally e in F.1, cioè Carlos Sainz e Fernando Alonso, la Spagna ha ora ben due GP di F.1, i piloti spagnoli sono presenti in tutte le formule, c'è un prototipo made in Spain nella Le Mans Series (l'Epsilon Euskadi), s'è creato un vero e proprio tessuto di scuderie e di aziende specializzate nel motorsport. Ci sono (esistenti o in fase di completamento) una decina di piste sul territorio nazionale; le ultime: Monteblanco, da poco agibile, e Alcañiz, in fase di costruzione, con tanto di parco a tema. Emergono anche promoter iberici

a livello internazionale come la RPM di Jaime Alguersuari che ha inventato la Formula Nissan e la World Series, la GT Sport di Jesus Pareja che si occupa della F.3 spagnola, del GT Open e del GT nazionale, o la società catalana che presiede alla nuova Superleague Formula.

Come si spiega uno sviluppo così ampio e così veloce? Chi scrive (e ha vissuto in prima persona questa trasformazione dello sport auto della sua altra patria) non ha la risposta fatta. O per lo meno, non una sola. E' indubbio che, come in tutti gli altri campi (l'economia, il ruolo nel mondo, le arti, gli sport vari), anche nei motori, la Spagna, uscita da quarant'anni di dittatura franchista e di isolamento economico, abbia semplicemente ritrovato la posizione che le spetta (cioè, grosso modo, la quinta) fra le grandi nazioni europee. E che la formidabile spinta che l'ha proiettata verso l'alto sia stata inversamente proporzionale al ritardo accumulato. A partire dal nulla o quasi, a volte, si corre di più, come è stato anche per l'Italia del dopoguerra. Ma è anche indubbio che gli spagnoli sono bravissimi a far sistema, come si è visto in altri campi, cioè a prefiggersi obiettivi e lanciarsi sfide e poi mettere insieme tutte le competenze e le risorse necessarie per raggiungerli. E così è stato anche nello sport dell'auto, dove tutti (costruttori, sponsor, poteri pubblici, enti sportivi) remano nella stessa direzione. Altrimenti non si può spiegare, per esempio, come a Valencia, in piena zona portuale, sorga un circuito urbano di F.1 in

meno di due anni! E' un fenomeno che ha qualcosa di sorprendente perchè la Spagna, certamente, non è un paese monolitico a guida programmata, come la Cina, per fare un esempio di attualità. Come dappertutto in Occidente, gli interessi economici sono tanti e contrastanti, i partiti politici si scannano tra loro, i nazionalismi regionali sono più forti che altrove e, anche nello sport auto, ci sono cordate e parrocchie opposte. Ma sembra anche esserci una visione chiara di ciò che è l'interesse comune e supremo, cosa che forse non esiste più altrove. E ci sono serietà, determinazione, senso del dovere, retaggi d'orgoglio di una nazione che nella storia è stata una super-potenza. Dove si fermerà l'arrembante ascensione dell'España de las carreras lo vedremo in futuro. Successi e vetrine non nascondono il fatto che c'è ancora molto da recuperare su Germania, Italia, Inghilterra o Francia. Soprattutto sul campo della "cultura" automobilistica, di tutto ciò che è meno tangibile: una e vera propria tradizione dello sport auto è solo agli albori, la motorizzazione del paese è relativamente recente, l'industria automobilistica di base è "prestata" (cioè di matrice straniera), come dicono laggiù; la passione per le corse è ancora limitata a un'élite (se paragonata, ad esempio, alla febbre per le moto o per il dio-calcio) o troppo legata al tifo epidermico per il triunfador di turno. Ma intanto la macchina è partita, cammina forte e rimonta velocemente.

Alfredo Filippone



A1 Grand Prix

Sospensioni da riprogettare

Rinviata la prova del Mugello

Parte male la stagione della A1 Grand Prix 2008/2009, quella del nuovo corso targato Ferrari. La prima tappa del calendario, prevista sul circuito del Mugello, è stata clamorosamente rinviata. In Toscana si doveva correre nel fine settimana del 21 settembre, ma l'incidente occorso al collaudatore Patrick Friesacher a Magny-Cours (il quale ha riportato danni alle vertebre) è stato veramente preoccupante come lasciavano intendere voci di corridoio. Di conseguenza, si è dovuto riprogettare il gruppo sospensioni. Il test collettivo di Silverstone del 20-21 agosto, come aveva anticipato Italiaracing era stato cancellato. In pista soltanto la vettura test. Gli organizzatori avevano quindi annunciato che le prove si sarebbero

disputate a Donington il 9-10 settembre. Successivamente, era emersa la possibilità di spostare i test direttamente al Mugello, dove si sarebbe dovuta svolgere la prima prova stagionale. Ma intanto i giorni passavano e i team non ricevevano la vettura. Si ipotizzava anche un possibile reintegro delle vecchie Lola-Zytek usate nei precedenti campionati. Ora la decisione che il campionato partirà da Zandvoort il 5-6 ottobre, che originariamente doveva essere la seconda prova. E al Mugello quando si correrà? Non è una bella immagine quella che offre la A1 Grand Prix del nuovo corso. Poche settimane fa era stata presentata, sul circuito toscano, la gara italiana, la prima sul nostro territorio per la A1 GP. Un piccolo evento sto-

rico. Naturalmente, essendo la Ferrari coinvolta nel progetto del motore e della vettura, era stato scelto l'autodromo di "famiglia". Ma ora, tutti rossi di vergogna. Certo, un errore nella progettazione ci può stare, ma non ci era mai capitato di assistere allo spostamento della prima gara stagionale di un campionato di così alto livello. Pete Da Silva, A1GP Chief Executive Officer, dichiara che questo contrattempo è dovuto a circostanze fuori dal controllo del team e dei partner tecnici. Dichiarazione quanto meno curiosa e fuorviante, dal momento che, come scritto sopra, c'è stato un grave incidente dovuto a un cedimento meccanico, un pilota è ferito, ed ora si stanno ridisegnando le sospensioni.

È un Massa da mondiale Raikkonen cerca se stesso

Il Felipe Massa visto in agosto è da mondiale. Tra Budapest e Valencia, il brasiliano non ha sbagliato nulla disputando due weekend perfetti. In Ungheria è poi finita male, con la fumata bianca del motore rotto, in Spagna è stato un trionfo assoluto. La domanda è: la Ferrari deve puntare tutto su Massa, ora a sette punti da Hamilton? Decisione difficile da prendere, anche se mancano soltanto sei GP alla conclusione del mondiale e i rivali della McLaren-Mercedes hanno già definito da tempo i valori in squadra. La seconda domanda è: il Massa glaciale e travolgente osservato negli ultimi due GP, saprà mantenere fino al momento decisivo (perché riteniamo che questo mondiale si deciderà all'ultima gara) della stagione? I precedenti non sono molto a suo favore. Ma nella testa di Massa, dopo la debacle di Silverstone, potrebbe essere scattato qualcosa che potrebbe farlo proseguire su questi livelli. E Kimi Raikkonen? Il venerdì ci aveva illuso di essere tornato il numero uno, poi in qualifica ha nuovamente perso il tre-

no dei primi e in gara è stato anonimo. Come gli capita da un po'. Un po' troppo a dire la verità. Poi quell'errore in pit-lane costato la caviglia a un meccanico Ferrari. A Valencia, Raikkonen sarebbe arrivato quinto se il motore avesse retto fino alla fine. E' già il secondo inconveniente pesante che il finlandese incontra, dopo la vittoria persa a Magny-Cours per il guasto allo scarico. Sono punti pesanti lasciati agli avversari ed ora Raikkonen è a 13 lunghezze da Hamilton. Tante. La Ferrari dal canto suo, continua a lanciare preoccupanti segnali di fumo dai suoi motori. Segno che quando i propulsori di Maranello sono al secondo GP di vita, diventano fragili. Non è proprio quello che serve per pensare di rivincere il mondiale.





foto Pellegrini

Hamilton non sbaglia più

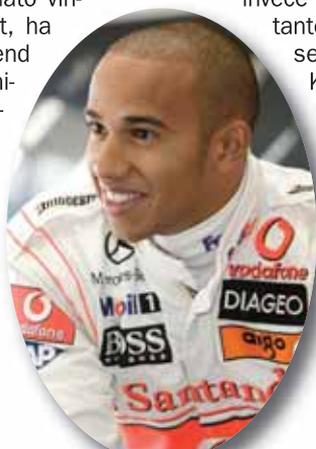
La BMW ringrazi Kubica

Questo Lewis Hamilton pare una bella copia del migliore Alain Prost. Sa accontentarsi quando serve, sa portare punti a se stesso e al team. Sembra già un ricordo lontano quell'Hamilton fracassone che commetteva sciocchezze a inizio stagione. Ha messo la testa a posto e voilà, dopo la disfatta di Magny-Cours sono arrivate le vittorie di Silverstone e Hockenheim, poi il quinto di Budapest dopo una foratura che gli ha tolto la seconda piazza, ed ora il bel secondo posto di Valencia. Anche per Hamilton va posta però una domanda: saprà man-

tenere il controllo mentale fino all'ultimo giro dell'ultima gara? Tutti abbiamo ancora bene in mente il terribile errore all'ingresso della corsia box di Shanghai... Il suo compagno Heikki Kovalainen, fortunato vincitore a Budapest, ha vissuto un weekend decisamente anonimo. Strano, in qualifica il finlandese sa essere convincente quanto Hamilton, ma a Valencia non ha mai avuto la velocità necessaria

per stare al passo del compagno britannico. In gara ha avuto un guizzo al via superando subito Raikkonen, poi ha tenuto il suo ritmo solito, che è ben lontano da quello di Hamilton. Chi invece riesce a metterci tanto di suo, quando serve, è Robert Kubica (**sopra**), che ha riportato la BMW sul podio dopo che Nick Heidfeld vi era riuscito nella pozzanghera di Silverstone. Per Kubica è il

quinto podio, tra questi la vittoria di Montreal. Una gara intelligente quella del polacco, soprattutto quando alla prima staccata dopo il via ha avuto la freddezza di non tentare il sorpasso ad Hamilton benché vi si trovasse già al suo interno con mezza macchina. Non è da tutti, in quel frangente, alzare il piede e capire che sarebbe stata una manovra inutile, che avrebbe portato solo a un contatto. Molti piloti delle categorie inferiori, dalla GP2 in giù, dovrebbero visionare il filmato dei primi 500 metri del GP d'Europa compiuti da Kubica.



Vettel un vero Toro Toyota sempre a punti

Jarno Trulli ha compiuto la sua solita gara determinata, incisiva, tosta. Il quinto posto conferma anche che Toyota è divenuto un team che ad ogni gara, su ogni tipo di tracciato, può puntare alla zona punti e in qualche occasione anche al podio. Bravissimo pure Timo Glock che con la seconda TF108 ha concluso settimo portando a termine un GP con una sola sosta per il rifornimento e il cambio gomme. Tra le due Toyota, ha terminato Sebastian Vettel, sesto. Lo splendido giovanotto della Toro Rosso, quando non è coinvolto in incidenti, e quest'anno sono stati tanti (non tutti per colpa sua), ha un passo da leader. È la quarta volta che Vettel conclude in zona punti dopo il quinto posto di Montecarlo, l'ottavo di Montreal e di Hockenheim. Un punticino lo ha rimediato Nico Rosberg con una Williams-Toyota sempre in difficoltà. Il tedesco non finiva tra i primi otto dal GP della Turchia. Il suo compagno Kazuki Nakajima ha rovinato tutto dopo pochi metri tamponando Fernando Alonso. Gli spagnoli avranno maledetto il giapponese, sorpreso dal rallentamento del pilota Renault intento a evitare un contatto con i piloti Red Bull. La gara di casa di Alonso è così durata cinque curve tra la delusione dei centomila in tribuna. A Valencia la Renault non era competitiva come a Budapest e Alonso è stato costretto al ruolo antipatico della comparsa. Lo stesso vale per Nelson Piquet. Poco da dire per i piloti Honda Jenson Button e Rubens Barrichello, i Red Bull Mark Webber e David Coulthard e per quelli Force India, Giancarlo Fisichella e Adrian Sutil, quest'ultimo anche autore di un errore che gli è costato il ritiro.



Noia in pista caos ai box

Partono dai box Barrichello e Sutil. Via regolare con Massa che non ha esitazioni e se ne va davanti a Hamilton, Kubica, Kovalainen che supera Raikkonen. Nakajima tampona Alonso ed entrambi entrano ai box. Al 2° giro, contatto Piquet-Coulthard. Al 4° giro Massa ha 2"2 su Hamilton, poi Kubica, Kovalainen, Raikkonen, Vettel, Trulli, Rosberg, Heidfeld, Glock. Massa è il più veloce in pista e ottiene 1'40"160, sette decimi più rapido di Hamilton. Coulthard cerca di recuperare, al 7° giro tenta il sorpasso a Fisichella, ma è troppo ottimista, urta la Force India del romano e si gira. Kovalainen si avvicina a Kubica mentre Massa e Hamilton scendono sotto l'1'40" rispettivamente con 1'39"633 e 1'39"868. Al 10° passaggio, Bourdais (11°), ha il ponte dell'ala anteriore danneggiato. Kubica ritrova un buon passo, Barrichello arriva lungo alla curva 4 e cede il 17° posto a Coulthard. Dopo 13 giri, Massa ha 4"4 su Hamilton in una gara che sembra la fotocopia di quella di Budapest. Massa al 15° giro effettua il primo pit-stop e rientra in pista davanti a Raikkonen. Hamilton si scatenava, suo il giro più veloce in 1'38"884. L'inglese cerca di ridurre lo svantaggio da Massa. Hamilton si ferma al 17° passaggio e torna in pista dietro a Raikkonen. Primo è Kubica con 3"9 su Kovalainen, 6" su Massa. Al 18° giro pit-stop per Kubica e Raikkonen. Buona sosta per Trulli che guadagna una posizione su Vettel ed è alle spalle di Raikkonen. Al 20° giro, Massa ha 3" su Hamilton, poi Kubica, Kovalainen, Heidfeld (nessuna sosta), Glock (nessuna sosta), Raikkonen, Trulli, Vettel, Rosberg. Massa al 25° giro si ritrova con 5"5 su Hamilton, che però non molla. nettamente staccati gli altri. Kubica è 3° a 19"2, Kovalainen 4° a 23"1, Glock 5° a 27"4 (nessuna sosta), Raikkonen 6° a 31"3, poi Trulli, Rosberg, Webber. Fisichella è buon 13° mentre anche Piquet (14°), come Bourdais, si ritrova con un pezzo del ponte ala anteriore rotto dopo il contatto iniziale con Coulthard. Al 30° passaggio Glock fa il primo e probabilmente unico pit-stop e rientra 9° davanti a Heidfeld. Al 35° giro, Massa abbassa il giro più veloce: 1'38"757, poi al 36° lo ritocca in 1'38"708. Hamilton è a 9"6, Kubica a 28"5, Kovalainen a 35"3, Raikkonen a 38"2, Trulli a 42", Vettel a 45", Rosberg a 49"1, Glock a 1'05"2, Heidfeld a 1'06". Al 37° giro, secondo pit-stop per Massa che quando riparte rischia di urtare la Force India di Sutil e si deve accodare perdendo secondi preziosi. Hamilton si ferma per il secondo cambio gomme e rifornimento al 39° passaggio. A 15 giri dal traguardo, Sutil colpisce le gomme di protezione della curva 5. Al 43° giro entrano ai box insieme Kovalainen e Raikkonen. Tutto bene per il finlandese della McLaren, non per il campione del mondo. Che riparte quando ancora il semaforo utilizzato dal box Ferrari era rosso e il bocchettone inserito nella sua monoposto. Uno dei meccanici perde l'equilibrio e viene duramente colpito alla schiena e ad una gamba dalla ruota posteriore destra. Subito soccorso viene portato all'ospedale. Raikkonen dopo due giri, proprio sul rettilineo di arrivo, si ritrova col motore in fumo. Al 50° giro, Massa ha 7"7 su Hamilton, che segnano praticamente gli stessi tempi ad ogni giro. Terzo Kubica che ha Kovalainen a 3"5. Quinto è Trulli, sesto Vettel, poi Glock e Rosberg. Massa va a vincere in tranquillità davanti a Hamilton e Kubica e si ritrova a meno sei punti dall'inglese della McLaren nella classifica generale.

L'ordine di arrivo, domenica 24 agosto 2008

- 1 - Felipe Massa (Ferrari F2008) - 57 laps
- 2 - Lewis Hamilton (McLaren MP4/23-Mercedes) - 5"6
- 3 - Robert Kubica (BMW Sauber F1.08) - 37"3
- 4 - Heikki Kovalainen (McLaren MP4/23-Mercedes) - 39"7
- 5 - Jarno Trulli (Toyota TF108) - 50"6
- 6 - Sebastian Vettel (Toro Rosso STR3-Ferrari) - 52"6
- 7 - Timo Glock (Toyota TF108) - 1'07"9
- 8 - Nico Rosberg (Williams FW30-Toyota) - 1'11"4
- 9 - Nick Heidfeld (BMW Sauber F1.08) - 1'22"1
- 10 - Sebastien Bourdais (Toro Rosso STR3-Ferrari) - 1'29"7
- 11 - Nelson Piquet (Renault R28) - 1'32"7
- 12 - Mark Webber (Red Bull RB3-Renault) - 1 lap
- 13 - Jenson Button (Honda RA108) - 1 lap
- 14 - Giancarlo Fisichella (Force India VJM01-Ferrari) - 1 lap
- 15 - Kazuki Nakajima (Williams FW30-Toyota) - 1 lap
- 16 - Rubens Barrichello (Honda RA108) - 1 lap
- 17 - David Coulthard (Red Bull RB3-Renault) - 1 lap

Giro più veloce: Felipe Massa 1'38"708

Ritirati

- Lap 1 - Fernando Alonso
Lap 41 - Adrian Sutil
Lap 45 - Kimi Raikkonen

Il campionato

- 1.Hamilton 70; 2.Massa 64; 3.Raikkonen 57; 4.Kubica 55; 5.Kovalainen 43; 6.Heidfeld 41; 7.Trulli 26; 8.Alonso, Webber 18; 10.Glock 15; 11.Piquet 13; 12.Barrichello 11; 13.Vettel, Rosberg 9; 15.Nakajima 8; 16.Coulthard 6; 17.Button 3; 18.Bourdais 2.

Lo schieramento di partenza

1. fila

- Felipe Massa (Ferrari F2008) - 1'38"989
Lewis Hamilton (McLaren MP4/23-Mercedes) - 1'39"199

2. fila

- Robert Kubica (BMW Sauber F1.08) - 1'39"392
Kimi Raikkonen (Ferrari F2008) - 1'39"488

3. fila

- Heikki Kovalainen (McLaren MP4/23-Mercedes) - 1'39"937
Sebastian Vettel (Toro Rosso STR3-Ferrari) - 1'40"142

4. fila

- Jarno Trulli (Toyota TF108) - 1'40"309
Nick Heidfeld (BMW Sauber F1.08) - 1'40"631

5. fila

- Nico Rosberg (Williams FW30-Toyota) - 1'40"721
Sebastien Bourdais (Toro Rosso STR3-Ferrari) - 1'40"750

6. fila

- Kazuki Nakajima (Williams FW30-Toyota) - 1'38"428
Fernando Alonso (Renault R28) - 1'38"435

7. fila

- Timo Glock (Toyota TF108) - 1'38"499
Mark Webber (Red Bull RB3-Renault) - 1'38"515

8. fila

- Nelson Piquet (Renault R28) - 1'38"744
Jenson Button (Honda RA108) - 1'38"880

9. fila

- David Coulthard (Red Bull RB3-Renault) - 1'39"235
Giancarlo Fisichella (Force India VJM01-Ferrari) - 1'39"268

10. fila

- Rubens Barrichello (Honda RA108) - 1'39"811
Adrian Sutil (Force India VJM01-Ferrari) - 1'39"943

Pantano riallunga su Senna

Filippi cancellato dal podio



Questa volta è andata tutto storto a Bruno Senna. Senza benzina in gara 1, fuori pista in gara 2. Il brasiliano dopo aver preso punti in dieci corse consecutive, ha subito una inattesa battuta d'arresto, piuttosto pesante. Buon per lui che Giorgio Pantano non ha vinto la gara del sabato, altrimenti ora la ferita sarebbe ben più grave. Il Giorgio nazionale ha conquistato un bel terzo posto. In realtà sul traguardo è transitato quarto, ma la penalizzazione inflitta a Luca Filippi gli ha permesso di guadagnare un punto in più. Gran gara quella di Pantano (a destra) se si considera che è partito dalla settima fila. Ora sono 13 i punti di vantaggio su Senna. E dire che prima di Valencia sembrava che nulla potesse fermare il brasiliano... L'inno del Brasile è comunque risuonato nel paddock GP2 grazie a Lucas Di Grassi, al secondo successo stagionale e sempre più vicino a Senna nella classifica generale: 7 punti. Non aveva il passo dei migliori Di Grassi a Valencia, ma ha saputo portare a casa un 4° posto in gara 1 e il 1° nella corsa sprint. Per Campos un weekend indimenticabile. Il team manager che vive ed ha la base della squadra a Valencia, ha saputo vincere con tutte e due

le macchine: prima Petrov, poi Di Grassi. Peccato per Luca Filippi. Stava correndo bene ed era in difficoltà con i freni. Nonostante questo era primo e teneva con orgoglio il primo posto dagli attacchi di Romain Grosjean. Poi quella porta troppo aperta all'ultima curva, un invito a nozze per lo svizzero, che lo ha freddato con un bel

sorpasso. Filippi ha avuto una reazione ed ha tentato di risuperare il pilota ART, ma ha tamponato Grosjean alla prima successiva staccata (sopra). Nel calcio viene chiamato fallo di reazione... La sua manovra è infatti parsa tardiva, poteva accontentarsi del 2° posto, o tentare il sorpasso in un altro momento, ormai Grosjean in

quel punto aveva chiuso la porta. Raramente Filippi si è reso protagonista di episodi simili, evidentemente il nervosismo e i recenti dissapori con la ART hanno preso il sopravvento, ma non dovrebbe comunque accadere. Rimane il fatto che Filippi ha dimostrato che, se la macchina è a posto, può tranquillamente lottare per il podio.

foto Pellegrini



foto Pellegrini



La cronaca Giro dopo giro

Inizia male per Buemi (seconda fila), costretto ai box prima del via. Filippi tiene la testa al via, Soucek si addormenta alla prima staccata e si lascia infilare da Di Grassi (**sopra**), e Grosjean. Herck commette un errore e il povero Zuber lo tampona. Al 1° giro, Grosjean supera Di Grassi. Pantano da 14° è già 8°. Innocuo testacoda di Asmer. Al 2° giro, Maldonado sopravanza Soucek, ma arriva lungo in una delle curve della parte mista e si pianta contro le gomme. Grosjean va all'attacco di Filippi e all'ultima curva rischia grosso arrivando lungo. Al 3° giro: Filippi, Grosjean, Di Grassi, Soucek, Senna, D'Ambrosio, Pantano. All'ultima curva, contatto tra Valles e Buemi con lo spagnolo che sbaglia la manovra di sorpasso sullo svizzero. Yamamoto procede lentamente lungo il percorso. Valsecchi è 12°. Grosjean, dopo l'errore, si riporta sotto Filippi e sembra molto più incisivo nelle staccate, ma l'italiano della Arden si difende con apparente tranquillità. Al 7° giro, Soucek rallenta improvvisamente per problemi al cambio e lascia spazio a Senna. Ma il brasiliano, poco dopo commette un errore, va troppo sul cordolo in uscita di curva, si gira e sbatte contro il muretto. Grosjean attacca seriamente Filippi all'esterno, ma l'italiano replica con decisione, le due vetture sono ruota a ruota, e il pilota ART rimane dietro. Al 10° giro, Grosjean attacca deciso all'ultima curva Filippi che lascia la porta aperta. Il pilota ART passa in testa, Filippi replica alla prima staccata, cerca un varco

L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 24 agosto 2008

- 1 - Lucas Di Grassi - Campos - 23 laps 43'01"131
- 2 - Jerome D'Ambrosio - Dams - 6"456
- 3 - Giorgio Pantano - Racing Engineering - 7"545
- 4 - Diego Nunes - DPR - 12"039
- 5 - Javier Villa - Racing Engineering - 12"674
- 6 - Kamui Kobayashi - Dams - 13"201
- 7 - Davide Valsecchi - Durango - 15"394
- 8 - Mike Conway - Trident - 17"496
- 9 - Ho Pin Tung - Trident - 20"072
- 10 - Roldan Rodriguez - FMSI - 22"960
- 11 - Carlos Iaconelli - BCN - 24"716
- 12 - Alberto Valerio - Durango - 25"933
- 13 - Luca Filippi - Arden - 29"213 *
- 14 - Michael Herck - DPR - 1 lap
- 15 - Vitaly Petrov - Campos - 1 lap

Giro più veloce: Lucas Di Grassi 1'47"712

Ritirati

- Lap 0 - Andreas Zuber
- Lap 0 - Alvaro Parente
- Lap 2 - Pastor Maldonado
- Lap 3 - Sebastien Buemi
- Lap 3 - Adrian Valles
- Lap 4 - Sakon Yamamoto
- Lap 7 - Bruno Senna
- Lap 7 - Andy Soucek
- Lap 11 - Romain Grosjean
- Lap 12 - Marko Asmer
- Lap 18 - Karun Chandhok

Il campionato

1. Pantano 71; 2. Senna 58; 3. Di Grassi 51; 4. Grosjean 42; 5. Buemi 37; 6. Maldonado 35; 7. Zuber 32; 8. Chandhok 31; 9. Petrov 30; 10. Parente 26; 11. Conway 18; 12. Soucek, D'Ambrosio 11; 14. Kobayashi 10; 15. Tung 7; 16. Villa 8; 17. Filippi, Rodriguez, Villa 6; 19. Buurman, Valles 5; 21. Valsecchi, Yamamoto, Nunes 3; 23. Hanley, Carroll 1.

all'interno, ma è in ritardo e tocca Grosjean spedendolo contro le gomme. Filippi riparte. Di Grassi è primo seguito dall'italiano, D'Ambrosio, Pantano, Nunes, Villa. Al 13° giro, si gira Asmer e rimane fermo in mezzo alla pista. Entra la safety-car, ma al momento sbagliato e incredibilmente non "trova" il leader della gara, Di Grassi. Al 15° giro, la SC rientra ai box e la corsa riparte con Di Grassi che prende subito un buon vantaggio su Filippi, D'Ambrosio e Pantano. Valsecchi è nono. Mentre davanti le posizioni sembrano congelate, dietro Villa, sesto, replica duramente a un tentativo di attacco di Petrov, ma poi lo spagnolo sbaglia la curva successiva e il russo riesce a sopravanzarlo finché Chandhok non tenta una manovra impossibile: superare Villa e Petrov in un colpo solo. L'esito: il russo centrato e spedito in testacoda e Chandhok KO. Ultimo giro tranquillo per Di Grassi che ha 5" su Filippi, a sua volta tutto solo dopo aver respinto qualche attacco di D'Ambrosio.

Filippi e Chandhok dietro la lavagna

Per l'incidente causato a Romain Grosjean, Luca Filippi è stato penalizzato di 25" e perde quindi il secondo posto. Sale sull'ipotetico podio Giorgio Pantano che così incrementa di un punto il bottino in classifica. Ora il padovano ha 13 punti su Senna. Penalizzato anche Karun Chandhok che pagherà l'errore che è costata la corsa a Vitaly Petrov con 10 posizioni sullo schieramento di partenza di gara 1 a Spa.

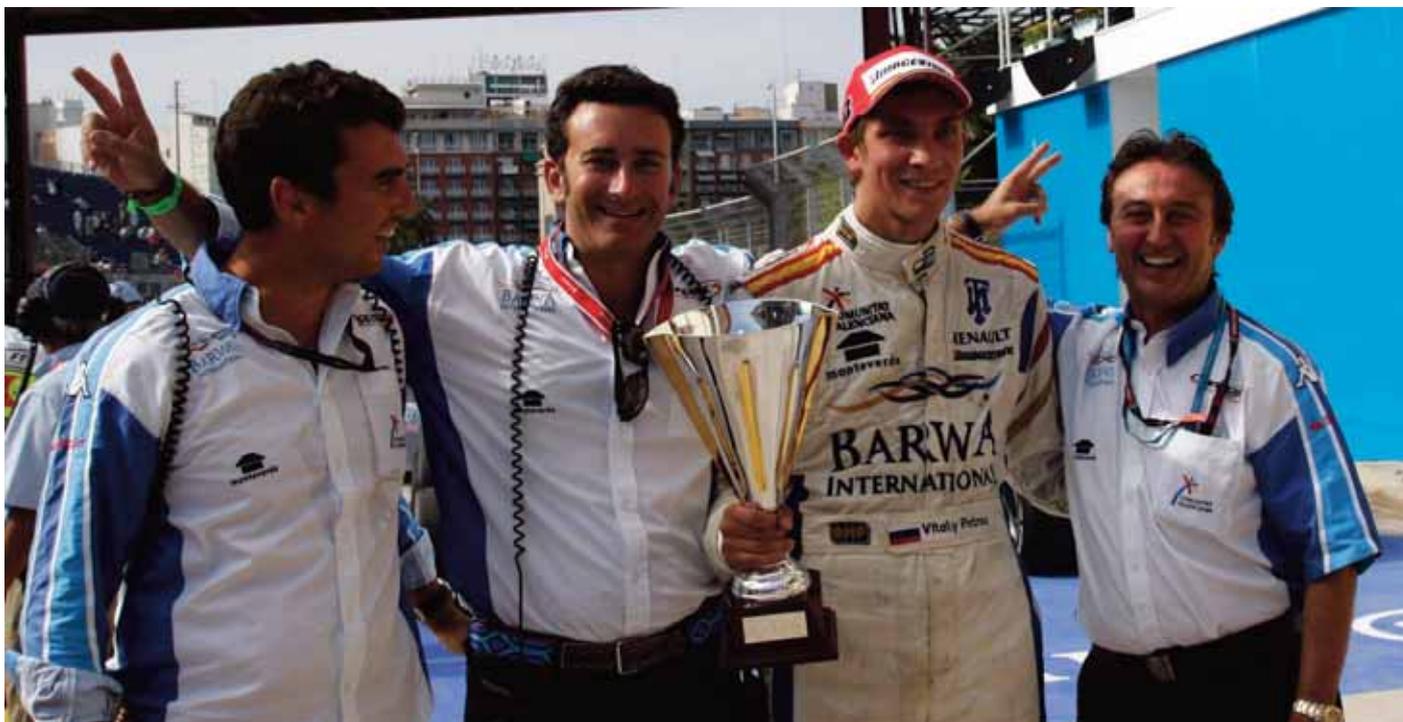
Pantano senza benzina Petrov ha fatto il pieno

Giorgio Pantano l'ha definita come una delle più cocenti delusioni mai provate in carriera. Impossibile non dargli ragione. Rimanere senza benzina a 500 metri dalla bandiera a scacchi dopo aver dominato con una sicurezza disarmante la prima gara sul tracciato cittadino di Valencia, deve essere semplicemente terribile. Se a ciò si aggiunge il fatto che Pantano avrebbe ulteriormente allungato in classifica su Bruno Senna, allora il danno è ancora più devastante. Prima del via, alcuni team avevano espresso la propria perplessità sul numero dei giri da percorrere in gara 1. Considerando le medie elevate, avevano previsto che sarebbe stato difficile vedere l'arrivo. E così è stato. I primi

due della classifica generale, sono rimasti a secco. Infatti, anche Senna è arrivato in fondo con la vettura spenta. Immaginiamo a questo punto che senza la safety-car, in pista per due giri, ben pochi avrebbero visto la bandiera a scacchi. Pantano, ha dichiarato che proprio per evitare un inutile consumo, aveva evitato di percorrere un giro in più nella fase del pre schieramento. Buon per lui che Senna è finito fuori dai punti e che può utilizzare i due punti della pole. Magra consolazione. La vittoria è così andata per la prima volta nel 2008 al russo Vitaly Petrov che regala una soddisfazione immensa ad Adrian Campos, che a Valencia ci abita ed ha la sede il proprio team. Bella corsa di

Pastor Maldonado, secondo e sempre in apnea. Rischioso il sorpasso decisivo ai danni di Romain Grosjean, bravo ad avvenersi in tempi della presenza del venezuelano per evitare un sicuro contatto. Il terzo posto del pilota ART è comunque un ottimo risultato. Come il quarto di Lucas Di Grassi, non da primato questo weekend, ma bravo a trarre il massimo dei punti possibili. Cresce velocemente Jerome D'Ambrosio, sempre più convincente, e quinto all'arrivo. Luca Filippi ha chiuso ottavo, in crisi con le gomme posteriori nel finale. La nota positiva è che in gara 2 partirà dal "palo". Per i team italiani, sopra tutti il Piquet Sports. Corsa negativa per Durango, FMSI e Trident.





La cronaca Giro dopo giro

Asmer è fermo ai box e lì rimarrà quando prende il via la gara. Pantano scatta bene e imprime un ritmo folle che al 1° giro gli permette di avere un vantaggio di 2"4 sul secondo, Petrov. Terzo è Maldonado, lasciandosi superare dal russo in partenza, poi Grosjean, Zuber, Senna, D'Ambrosio, Buemi. Filippi è 11°. Entra la safety-car per un contatto al 1° giro: Tung monta sul posteriore di Yamamoto poi frana addosso a Kobayashi. Rientra ai box anche Valerio con l'ala anteriore danneggiata, mentre Villa è fermo contro il muro e Rodriguez si ritira per testacoda. In pit-lane anche Conway, con il cambio bloccato in prima marcia per un problema idraulico. I team italiani FMSI e Trident KO dopo appena un giro. Dopo due tornate in SC, si riparte. Senna supera Zuber ed è quinto. Pantano riprende il largo, Petrov ha un passo più lento e dietro di lui scalpita Maldonado con in scia Grosjean e Senna. Poi Zuber, Di Grassi, D'Ambrosio, Filippi, Buemi. Valsecchi è 14°. Al 6° giro Pantano ha di nuovo 2"4 su Petrov che ha un ritmo migliore e riesce a mettere qualche metro tra sé e Maldonado. Valsecchi rischia l'uscita di pista per un problema ai freni e rientra ai box. Dopo diversi giri riprende la corsa. D'Ambrosio, Buemi e Parente sono i primi a fermarsi ai box per il cambio gomme. All'8° giro Chandhok attacca Filippi e lo supera, ma l'indiano arriva lungo e l'italiano si riprende l'8° posto. Inizia la girandola dei cambi gomme. L'indiano si becca un drive through

L'ordine di arrivo di gara 1, sabato 23 agosto 2008

- 1 - Vitaly Petrov - Campos - 34 laps 1.03'25"719
- 2 - Pastor Maldonado - Piquet - 0"868
- 3 - Romain Grosjean - ART - 4"447
- 4 - Lucas Di Grassi - Campos - 28"038
- 5 - Jerome D'Ambrosio - Dams - 28"736
- 6 - Sebastien Buemi - Arden - 28"855
- 7 - Andy Soucek - Super Nova - 36"960
- 8 - Luca Filippi - Arden - 45"390
- 9 - Bruno Senna - iSport - 48"177
- 10 - Diego Nunes - DPR - 56"935
- 11 - Adrian Valles - BCN - 59"149
- 12 - Michael Herck - DPR - 1'03"604
- 13 - Carlos Iaconelli - BCN - 1'12"716

Giro più veloce: Giorgio Pantano 1'46"791

Ritirati

- Lap 33 - Giorgio Pantano
- Lap 33 - Karun Chandhok
- Lap 32 - Alvaro Parente
- Lap 29 - Davide Valsecchi - al traguardo
- Lap 24 - Andreas Zuber
- Lap 9 - Sakon Yamamoto
- Lap 1 - Mike Conway
- Lap 0 - Javier Villa
- Lap 0 - Roldan Rodriguez
- Lap 0 - Alberto Valerio
- Lap 0 - Ho Pin Tung
- Lap 0 - Kamui Kobayashi
- Lap 0 - Marko Asmer

per avere ostacolato Soucek in pit-lane. Al 12° passaggio, Pantano vede Petrov avvicinarsi, ma un giro dopo il russo di Campos sostituisce le gomme. Al 14° giro è l'italiano leader della classifica a entrare in pit-lane seguito da Maldonado. Operazione perfetta. Quando tutti completano il pit, Pantano è primo con 2"1 su Petrov mentre è lotta per il terzo posto tra Grosjean e Maldonado. Quinto, più staccato, è Senna con Zuber a qualche metro. Ancora più lontano tre coppie: D'Ambrosio e Parente, Di Grassi e Buemi, Filippi e Soucek. Al 24° giro, Zuber, sesto, mette fine alla sua positiva corsa girandosi e urtando il muro. A 7 tornate dall'arrivo, il duello Grosjean-Maldonado diventa esaltante: il venezuelano sorprende all'ultima curva lo svizzero infilandolo all'interno, ma Grosjean non molla e alla prima staccata lo risupera con una splendida manovra. Al giro seguente, nello stesso punto, Maldonado si ributta all'interno di Grosjean ma questa volta è in ritardo. Grosjean per evitare il contatto è costretto ad allargare e percorre il rettilineo di arrivo oltre il cordolo perdendo il contatto con il pilota di Piquet. Dietro, Soucek supera Filippi. Parente, ottavo, a 2 giri dal traguardo è costretto al ritiro, senza carburante. Mancano 500 metri al traguardo quando Pantano improvvisamente rallenta, prosegue al ralenty, senza benzina. Anche Senna arriva sul traguardo a passo di lumaca col motore spento, privo di benzina, come Iaconelli. Vince Petrov (sopra con Campos), davanti a Maldonado e Grosjean. Quarto Di Grassi che supera D'Ambrosio nei metri finali. Sesto è Buemi, poi Soucek e Filippi, ottavo e quindi in pole per gara 2.

Turvey vs Alguersuari

A Donington la sfida finale



Non aveva la migliore macchina del team Carlin in questo weekend, ma Jaime Alguersuari (**sopra**), nella seconda corsa di Bucarest è comunque riuscito a conquistare la sua terza vittoria stagionale. Partito dalla seconda fila, lo spagnolo ha giocato d'astuzia quando Oliver Turvey e Brendon Hartley, partiti dalla prima fila, alla prima curva hanno girato leggermente largo. Colpa di Turvey che ha costretto Hartley a uscire dalla traiettoria abituale. Alguersuari ha visto il varco e vi si è buttato dentro con successo. Da quel momento, il rookie di Barcellona ha sempre occupato la prima posizione tenendo a bada Turvey. Hartley, superato alla prima curva da John Martin e Max Chilton, ha poi concluso terzo. Chilton infatti ha commesso un errore mentre veniva attaccato dal neozelandese. Chilton ha poi colpito Sergio Perez mentre lottavano per il quarto posto ed è stato punito con un drive through. La gara di Martin è invece finita contro le barriere. Missione compiuta in gara 1 per Brendon Hartley che, partito dalla pole, ha vinto sul cittadino di Bucarest facendo il pieno di punti. Per il team Carlin, giornata di grande festa per avere conquistato anche il secondo e terzo posto con Oliver Turvey e Jaime Alguersuari. Turvey ha recuperato punti preziosi allungando su Alguersuari. Sergio Perez si è ritirato per la rottura del motore Mugen. Jay Bridger è invece il nuovo campione della National Class, la classe B della F.3 britannica. Hartley ha sempre tenuto il comando ed ha vinto comodamente con 5"8 su Turvey. La corsa è finita in anticipo in quanto Ricardo Teixeira si è girato al 16° giro causando l'esposizione della bandiera rossa. Alguersuari ha avuto la chance di passare Turvey verso la metà della corsa, ma non ha rischiato pensando giustamente ai punti da incamerare. Buon quarto posto per Esteban Guerrieri con la Mygale. Al termine del campionato mancano le sole due gare di Donington. Turvey guida con 222, Alguersuari è a 210, Hartley 192, Perez 183. Il sistema punteggi è 20-15-12-10... più un punto al giro più veloce. La situazione è decisamente aperta.

L'ordine di arrivo di gara 1, sabato 23 agosto 2008

- 1 - Brendon Hartley (Dallara 308-Mercedes) - Carlin - 15 laps 23'50"696
- 2 - Oliver Turvey (Dallara 308-Mercedes) - Carlin - 5"831
- 3 - Jaime Alguersuari (Dallara 308-Mercedes) - Carlin - 6"701
- 4 - Esteban Guerrieri (Mygale M08-Mercedes) - Ultimate - 8"203
- 5 - Sam Abay (Dallara 308-Mercedes) - Carlin - 8"822
- 6 - Max Chilton (Dallara 308-Mercedes) - Hitech - 9"715
- 7 - Atte Mustonen (Dallara 308-Mercedes) - Raikkonen - 10"232
- 8 - John Martin (Dallara 308-Mercedes) - Raikkonen - 11"010
- 9 - Walter Grubmuller (Dallara 308-Mercedes) - Hitech - 11"570
- 10 - Michael Devaney (Mygale M08-Mercedes) - Ultimate - 12"213
- 11 - Marcus Ericsson (Dallara 308-Mercedes) - Fortec - 13"999
- 12 - Salman Al Khalifa (Dallara 307-Mugen) - T Sport - 20"858
- 13 - Hywel Lloyd (Dallara 306-Mugen) - CF - 23"622
- 14 - Oliver Oakes (Dallara 308-Mercedes) - Eurotek - 24"563
- 15 - Jay Bridger (Dallara 307-Mugen) - Fluid - 25"384

Giro più veloce: Marcus Ericsson 1'14"642

Ritirati

- Lap 14 - Ricardo Teixeira
- Lap 12 - Henry Arundel
- Lap 12 - Sergio Perez
- Lap 5 - Stefan Wilson
- Lap 4 - Steven Guerrero
- Lap 4 - Philip Major
- Lap 4 - Kristjan Einar

L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 24 agosto 2008

- 1 - Jaime Alguersuari (Dallara 308-Mercedes) - Carlin - 20 laps 30'43"123
- 2 - Oliver Turvey (Dallara 308-Mercedes) - Carlin - 0"642
- 3 - Brendon Hartley (Dallara 308-Mercedes) - Carlin - 1"121
- 4 - Esteban Guerrieri (Mygale M08-Mercedes) - Ultimate - 10"113
- 5 - Michael Devaney (Mygale M08-Mercedes) - Ultimate - 12"233
- 6 - Walter Grubmuller (Dallara 308-Mercedes) - Hitech - 12"891
- 7 - Oliver Oakes (Dallara 308-Mercedes) - Eurotek - 19"853
- 8 - Sam Abay (Dallara 308-Mercedes) - Carlin - 21"858
- 9 - Stefan Wilson (Dallara 306-Mugen) - Fluid - 23"258
- 10 - Hywel Lloyd (Dallara 306-Mugen) - CF - 23"546
- 11 - Jay Bridger (Dallara 307-Mugen) - Fluid - 24"735
- 12 - Marcus Ericsson (Dallara 308-Mercedes) - Fortec - 26"124
- 13 - Salman Al Khalifa (Dallara 307-Mugen) - T Sport - 36"642
- 14 - Steven Guerrero (Dallara 307-Mugen) - T Sport - 38"568
- 15 - Henry Arundel (Dallara 308-Mercedes) - Raikkonen - 39"163
- 16 - Max Chilton (Dallara 308-Mercedes) - Hitech - 54"934

Giro più veloce: Brendon Hartley 1'13"361

Ritirati

- Lap 7 - Ricardo Teixeira
- Lap 7 - Sergio Perez
- Lap 12 - Philip Major
- Lap 13 - Atte Mustonen
- Lap 15 - John Martin

Il campionato

1. Turvey 222; 2. Alguersuari 210; 3. Hartley 192; 4. Perez 183; 5. Mustonen 134; 6. Ericsson 132; 7. Hohenthal 105; 8. Devaney 91; 9. Chilton 69; 10. Tandy 65.



**L'ordine di arrivo,
domenica 24 agosto 2008**

- 1 - Christian Ebbesvik (Dallara 308) - West Tec - 14 laps 31'01"427
- 2 - Nelson Panciatici (Dallara 306) - Hache - 0"190
- 3 - Roberto Merhi (Dallara 308) - GTA - 4"267
- 4 - Nicola De Marco (Dallara 308) - RP - 6"382
- 5 - Victor Garcia (Dallara 308) - Tec Auto - 8"530
- 6 - Adrian Campos (Dallara 308) - Campos - 14"439
- 7 - Bruno Mendez (Dallara 308) - Tec Auto - 21"645
- 8 - German Sanchez (Dallara 308) - Campos - 22"258
- 9 - Natacha Gachnang (Dallara 306) - Campos - 23"612
- 10 - Jose Alonso (Dallara 306) - Hache - 24"794
- 11 - Francisco Villar (Dallara 306) - West Tec - 28"101
- 12 - Qinghua Ma (Dallara 306) - West Tec - 29"993
- 13 - Sergio Canamasas (Dallara 308) - Cetea - 37"195
- 14 - Richard Campollo (Dallara 306) - Llusia - 37"877
- 15 - Jose Luis Abadin (Dallara 308) - Novo Team - 44"634
- 16 - Tonio Fernandez (Dallara 306) - Tec Auto - 46"970
- 17 - Augusto Scalbi (Dallara 306) - RP - 59"969
- 18 - Jose Luis Ituarte (Dallara 306) - Novo Team - 1'03"482
- 19 - Celso Miguez (Dallara 308) - Meycom - 1'03"907
- 20 - Gustavo Yacamán (Dallara 308) - Tec Auto - 1'20"317

Giro più veloce: Natacha Gachnang 2'04"279

Ritirati

- Lap 0 - Jimmy Auby, Carmen Jorda e Carlos Benitez
Lap 2 - Jonathan Legris
Lap 6 - Toni Rubiejo
Lap 7 - Samuel Checa e Emilio Falagan

Squalificato: Will Bratt (5°)

Il campionato

- 1.Panciatici 56; 2.Gachnang 48; 3.De Marco 47; 4.Sanchez 41; 5.Alguersuari, Montserrat, Mendez 38.

Lo schieramento di partenza

- 1. fila**
Christian Ebbesvik (Dallara 308) - West Tec - 2'04"234
Will Bratt (Dallara 308) - De Villota - 2'04"252
- 2. fila**
Nelson Panciatici (Dallara 306) - Hache - 2'04"403
Jonathan Legris (Dallara 300) - West Tec - 2'04"466
- 3. fila**
Nicola De Marco (Dallara 308) - RP - 2'04"603
Roberto Merhi (Dallara 308) - GTA - 2'04"693
- 4. fila**
Victor Garcia (Dallara 308) - Tec Auto - 2'04"785
Gustavo Yacamán (Dallara 308) - Tec Auto - 2'04"845
- 5. fila**
Natacha Gachnang (Dallara 306) - Campos - 2'05"151
Francisco Villar (Dallara 306) - West Tec - 2'05"246
- 6. fila**
Bruno Mendez (Dallara 308) - Tec Auto - 2'05"277
Adrian Campos (Dallara 308) - Campos - 2'05"336
- 7. fila**
Tonio Fernandez (Dallara 306) - Tec Auto - 2'05"477
Celso Miguez (Dallara 308) - Meycom - 2'05"515
- 8. fila**
Jose Alonso (Dallara 306) - Hache - 2'05"571
Sergio Canamasas (Dallara 308) - Cetea - 2'05"827
- 9. fila**
Richard Campollo (Dallara 306) - Llusia - 2'06"161
Augusto Scalbi (Dallara 306) - RP - 2'06"169
- 10. fila**
Jimmy Auby (Dallara 306) - GTA - 2'06"177
German Sanchez (Dallara 308) - Campos - 2'06"455
- 11. fila**
Toni Rubiejo (Dallara 308) - Cetea - 2'06"578
Jose Luis Abadin (Dallara 308) - Novo Team - 2'06"827
- 12. fila**
Jose Luis Ituarte (Dallara 306) - Novo Team - 2'06"969
Carmen Jorda (Dallara 306) - Campos - 2'06"973
- 13. fila**
Qinghua Ma (Dallara 306) - West Tec - 2'07"044
Carlos Benitez (Dallara 306) - De Villota - 2'07"445
- 14. fila**
Emilio Falagan (Dallara 306) - Hache - 2'07"669
Samuel Checa (Dallara 306) - Meycom - 2'14"640

La calata dei nordici

Vittoria di Christian Ebbesvik (sopra), nella gara della F.3 spagnola che si è disputata sul circuito di Valencia. Il norvegese del team britannico West Tec ha sempre tenuto la prima piazza dopo essere partito dalla pole ed ha preceduto Nelson Panciatici del team Hache. Bella la gara della giovane promessa spagnola Roberto Merhi. Il pilota del team GTA, che solitamente partecipa alla Eurocup di F.Renault, partiva dalla sesta posizione ma nelle prime curve ha subito recuperato installandosi terzo. Quarto ha concluso il nostro Nicola De Marco con la Dallara della RP Motorsport. Ancora una buona corsa per De Marco che continua a mettersi in evidenza nella categoria. Squalificato Will Bratt, quinto al traguardo, per un incidente causato nei primi giri di gara.

Va a buon fine l'assalto di Geronimi



L'ordine di arrivo di gara 1, sabato 23 agosto 2008

- 1 - Tiago Geronimi - Eifeland - 24'21"912
- 2 - Esteban Gutierrez - Kaufmann - 24'22"049
- 3 - Marco Wittmann - Kaufmann - 24'22"899
- 4 - Pedro Bianchini - FMSI - 24'25"365
- 5 - Henrique Martins - Eifeland - 24'26"635
- 6 - Facundo Regalia - Eurointernational - 24'28"816
- 7 - David Mengesdorf - Mücke - 24'29"314
- 8 - William Buller - Fortec - 24'33"562
- 9 - Michael Christensen - Raikkonen - 24'34"259
- 10 - Thomas Hillsdon - Motaworld - 24'35"271
- 11 - Ollie Millroy - FMSI - 24'36"645
- 12 - Mathijs Harkema - Motaworld - 24'38"539
- 13 - Rupert Svendsen-Cook - Raikkonen - 24'39"167
- 14 - Bastian Graber - Holzer - 24'45"466
- 15 - Marlon Stockinger - Eurointernational - 24'53"687
- 16 - Sami Favre - Mücke - 25'09"827
- 17 - Ramon Pineiro - Fortec - 25'10"199
- 18 - Asad Rahman - Motaworld - 25'10"784
- 19 - Jim Pla - Dams - 26'12"075
- 20 - Carlos Huertas - Raikkonen - a 1 giro
- 21 - Kevin Breyse - Dams - a 2 giri

Giro veloce: Esteban Gutierrez - Kaufmann - 2'15"164

Ritirati

Adrien Tambay - Eifeland
Doru Sechelariu - Fortec
Kyle Mitchell - Holzer
Daniel Juncadella - Eurointernational
Kazeem Manzur - Kaufmann
Mihai Marinescu - FMSI
Jazeman Jaafar - Holzer

foto Pellegrini

Vittoria di Tiago Geronimi (**sopra**), nome che ci riporta alle contese dei vecchi film western tra cowboy e indiani, nella prima corsa della F.BMW europea a Valencia, circuito cittadino. E' il primo successo del pilota brasiliano del team Eifeland. Allo start scatta bene dalla pole position, la prima stagionale, Kevin Breyse, agevolato anche dal cambio di posizioni in griglia imposto dalla FIA, che porta la pole position sul lato pulito della pista. Difende la seconda posizione Marco Wittmann mentre Esteban Gutierrez deve guardarsi le spalle dall'attacco di Daniel Juncadella. Sbanda sul rettilineo la monoposto di Jazeman Jaafar che colpisce il muro a sinistra e deve porre anticipatamente fine alla sua gara. Incidente spettacolare invece per Juncadella alla seconda curva, che dopo aver attaccato e superato Gutierrez perde il punto di corda e si trova fuori traiettoria, con la gomma posteriore destra che urta violentemente contro le barriere, sbalzando la vettura della Eurointernational in mezzo alla pista, con il retrotreno completamente divelto, con anche un principio di incendio che si è fortunatamente spento. Alla successiva chicane Tiago Geronimi, che ha approfittato della confusione creata dall'incidente di Juncadella, si è portato a ridosso dei primi, ma

allungando la staccata urta Breyse, costringendolo a tagliare la chicane, perdendo ben cinque posizioni. Entra in pista la Safety Car per permettere la rimozione dei rottami della vettura di Juncadella, e ricompatta il gruppo, con Geronimi davanti a Wittmann, Gutierrez, Facundo Regalia, Breyse e Adrien Tambay, che ha superato indenne l'intoppo del primo giro. Rientra la Safety Car e al terzo giro Tambay attacca Breyse per la quinta piazza, ma finiscono entrambi larghi perdendo numerose posizioni. Si deve ritirare Doru Sechelariu con la sospensione posteriore sinistra letteralmente divelta a causa di un contatto con Kyle Mitchell. Al quarto passaggio si ritira Tambay con l'anteriore distrutto a causa di un tamponamento a Henrique Martins all'ultima staccata, mentre Ramon Pineiro sbaglia traiettoria finisce a muro, non rovinando fortunatamente la sua vettura. Sempre il pilota spagnolo del team Fortec finisce in testacosa prima del ponte mentre cercava di difendersi da Asad Rahman e Sami Favre. Alla quinta tornata Gutierrez attacca e supera Wittmann all'esterno della curva dopo il ponte. Non ci mette più di due giri il mattatore di questo campionato, Gutierrez, che si porta in scia al leader di corsa, staccando Wittmann e Regalia di un

paio di secondi. Attacco del pilota messicano nella stessa curva in cui superò il compagno di squadra ed entrambi finiscono oltre il cordolo, favorendo il recupero di Wittmann, che nel tentativo di attaccare Gutierrez finisce lungo e rientra solo quinto. Altro tentativo di attacco Gutierrez all'ottavo passaggio che non tiene la corda e favorisce il rientro di Geronimi, che dimostra grande carattere in questo duello sudamericano per il successo. Arriva al penultimo giro il sorpasso per la prima posizione con Geronimi che non può replicare, mentre Regalia e Breyse si agganciano prima dell'ingresso del ponte, ponendo anticipatamente fine alla loro corsa, e regalando a Wittmann il terzo posto. Errore sul rettilineo dell'ultimo giro con Gutierrez che finisce largo nella via di fuga esterna, regalando il successo al brasiliano del team Eifeland, alla prima affermazione stagionale, mentre il team ritrova la vittoria dopo la doppietta di Tambay a Barcellona. Gutierrez si accontenta suo malgrado del secondo posto, guadagnando punti su Wittmann che, con il ritiro di Tambay, si porta al secondo posto della classifica di campionato, assicurando la quasi matematicità del titolo squadre al team Kaufmann.

Antonio Caruccio

Gutierrez vince con la rossa e rimane il leader indiscusso

Ritorno al successo per Esteban Gutierrez (sotto), nella seconda corsa di Valencia, che non vinceva da tre gare consecutive, una vera astinenza per il pilota messicano! Al via Gutierrez mantiene agevolmente la prima posizione, mentre alle sue spalle Kevin Breyse e Marco Wittmann si danno subito battaglia, con il pilota francese che ha la meglio sul rivale tedesco. Si accodano alla prima piega in quarta e quinta posizione Daniel Juncadella e Adrien Tambay. Palese invece la partenza anticipata di Mihai Marinescu, che verrà poi sanzionato con un drive-through penalty. Testacoda all'ingresso della seconda curva per Pedro Bianchini, mentre all'ingresso del ponte Tiago Geronimi, vincitore della gara 1, supera William Buller. Intensa lotta per la quarta posizione con Tambay che nel primo settore supera Juncadella, che risponderà al pilota francese nel secondo intermedio. Tambay è decisamente determinato a recuperare il maggior numero di posizioni possibili e, all'ultima curva, infila definitivamente il pilota spagnolo

dell'Eurointernational. Rientra in pit lane per scontare la penalità Marinescu al terzo giro, mentre al passaggio successivo drive-through anche per David Mengesdorf. Primo attacco alla terza tornata di Wittmann ai danni di Breyse, che però finisce largo, favorendo il rientro del pilota francese in seconda posizione. Al quinto passaggio ritiro per Ramon Pineiro che finisce rovinosamente a muro distruggendo l'anteriore. All'ottavo giro l'attacco definitivo di Wittmann ai danni di Breyse alla seconda curva. Ritiro al nono passaggio per Kyle Mitchell che replica l'incidente di ieri di Juncadella, sbattendo con il posteriore contro il muro provocando la perdita del retrotreno della sua Mygale. Per la rimozione dei detriti in pista la direzione gara espone la bandiera rossa, con la gara che termina quindi con la classifica del giro precedente, con Gutierrez e Wittmann a guidare la doppietta del team Kaufmann davanti a Breyse, poleman della gara di ieri.

Antonio Caruccio

foto Pellegrini

L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 24 agosto 2008

- 1 - Esteban Gutierrez - Kaufmann - 18'08"667
- 2 - Marco Wittmann - Kaufmann - 18'15"073
- 3 - Kevin Breyse - Dams - 18'15"536
- 4 - Adrien Tambay - Eifelland - 18'16"846
- 5 - Daniel Juncadella - Eurointernational - 18'17"493
- 6 - Tiago Geronimi - Eifelland - 18'19"493
- 7 - Facundo Regalia - Eurointernational - 18'20"021
- 8 - Michael Christensen - Raikkonen - 18'28"152
- 9 - William Buller - Fortec - 18'33"907
- 10 - Kazeem Manzur - Kaufmann - 18'34"051
- 11 - David Mengesdorf - Mücke - 18'34"362
- 12 - Mathijs Harkema - Motaworld - 18'34"595
- 13 - Carlos Huertas - Raikkonen - 18'34"875
- 14 - Mihai Marinescu - FMSI - 18'35"276
- 15 - Ollie Millroy - FMSI - 18'36"864
- 16 - Rupert Svendsen-Cook - Raikkonen - 18'40"513
- 17 - Pedro Bianchini - FMSI - 18'42"752
- 18 - Jim Pla - Dams - 18'42"809
- 19 - Kyle Mitchell - Holzer - 18'43"298
- 20 - Doru Sechelariu - Fortec - 18'44"123
- 21 - Bastian Graber - Holzer - 18'44"814
- 22 - Thomas Hillsdon - Motaworld - 18'49"377
- 23 - Marlon Stockinger - Eurointernational - 18'51"243
- 24 - Sami Favre - Mücke - 19'01"032
- 25 - Henrique Martins - Eifelland - 19'30"343
- 26 - Asad Rahman - Motaworld - a 1 giro
- 27 - Jazeman Jaafar - Holzer - a 1 giro

Ritirato

Ramon Pineiro - Fortec

Giro Veloce: Esteban Gutierrez - Kaufmann - 2'14"685

Il Campionato

1. Gutierrez 305 punti; 2. Wittmann 238; 3. Juncadella & Tambay 216; 5. Bianchini 119; 6. Christensen 110; 7. Mengesdorf 104; 8. Breyse 102; 9. Marinescu 94; 10. Geronimi 81.



Dominio Corvette, Gollin 2° Clamoroso ritiro del Jetalliance



Dominio totale delle Chevrolet Corvette del team Phoenix, nella prima gara dell'appuntamento in terra rumena del FIA GT, anche grazie al ritiro pre-gara delle Aston Martin JetAlliance. Il team austriaco, riscontrati dei non meglio precisati problemi tecnici che avrebbero compromesso la sicurezza dei piloti, ha deciso di fermare le proprie DBR9 (sopra) anche nella corsa della domenica. In gara, la coppia formata da Marcel Fassler e Jean-Denis Deletraz ha avuto la meglio su Mike Hezemans e Fabrizio Gollin, anche se il risultato è stato incerto fin sotto la bandiera a scacchi. Fassler, già autore della pole, ha offerto nella sua frazione di guida una prova maiuscola, staccando nettamente il gruppo degli inseguitori capeggiato da Hezemans, che precedeva Andrea Bertolini (scavalcato in partenza dall'olandese), la Saleen di Kumpen e la Corvette di Jean Cristophe Buchout, molto aggressivo alle spalle dell'altra gt americana. Il lavoro del pilota svizzero è stato in parte vanificato da Jean Denis Deletraz, che salito in vettura dopo la sosta obbligatoria ha visto avvicinarsi minacciosamente la Corvette gemella di Fabrizio Gollin, che per tutta la seconda parte di gara ha tenuto sotto pressione il compagno, senza mai tentare un vero attacco. Deletraz è quindi riuscito a mantenere il controllo della situazione e a tagliare per primo il traguardo firmando un'ottima doppietta per il team Phoenix, che

vedrà partire le sue vetture in prima fila nella seconda gara. In terza posizione hanno chiuso Bartels-Bertolini, bravi a raccogliere punti e a mantenere una buona posizione di partenza per gara 2, considerando l'enorme zavorra che si portano dietro. Quarta piazza per Ramos-Negrao, usciti vincitori dalla battaglia con Bouchut-Maassen, risolta da un errore in frenata dell'olandese che ha travolto la Ferrari di Tomas Biagi. Grande comunque il turno di guida del francese, autore di alcuni ottimi sorpassi. Kumpen-Longin su Saleen hanno preceduto l'Aston Martin di Peter-Simonsen e la Lamborghini di Kox-Rusinov. In GT2, bellissima la battaglia al vertice tra le Ferrari con la coppia Bell-Kirkaldy alla fine vittoriosa. Proprio il secondo è stato autore di una bella rimonta, superando uno dopo l'altro sia Bruni sia Davies dopo aver visto la leadership costruita da Bell evaporare in un cattivo pit stop. Mentre il compagno di Babini è poi incorso in un testacoda che lo ha relegato al settimo posto di classe, Bruni non ha mollato, ma contro Kirkaldy e la sua ben più leggera F430 non c'è stato niente da fare. Terzo posto di classe per la Porsche di Collard-Westbrook, poco efficaci oggi, ma abili a sfruttare i problemi delle Ferrari. La corsa assegnava solo metà punteggio, con l'ordine d'arrivo che va a decretare lo schieramento di partenza per gara 2 di domenica.

Francesco Satta

L'ordine di arrivo di gara 1, sabato 23 agosto 2008

- 1 – Fassler-Deletraz (Corvette C6R) - Phoenix – 1.00'47"952
- 2 – Hezemans-Gollin (Corvette C6R) - Phoenix – 0'613
- 3 – Bertolini-Bartels (Maserati MC12) - Vitaphone – 23"170
- 4 – Ramos-Negrao (Maserati MC12) - Vitaphone – 30"369
- 5 – Bouchut-Maassen (Corvette Z06) - Selleslagh – 36"924
- 6 – Kumpen-Longin (Saleen S7R) - Peka – 40"810
- 7 – Peter-Simonsen (Aston Martin DBR9) - Gigawave – 43"593
- 8 – Kox-Rusinov (Lamborghini Murcièlago) - IPB Spartak – 1 giro
- 9 – Kirkaldy-Bell (Ferrari 430) - CR – 1 giro
- 10 – Vilander-Bruni (Ferrari 430) - AF – 1 giro
- 11 – Collard-Westbrook (Porsche 997) - Prospeed – 1 giro
- 12 – Malucelli-Ruberti (Ferrari 430) - Scuderia Italia – 2 giri
- 13 – Biagi-Montanari (Ferrari 430) - AF – 2 giri
- 14 – Niarchos-Mullen (Ferrari 430) - CR – 2 giri
- 15 – Babini-Davies (Ferrari 430) - Ecosse – 2 giri
- 16 – Camathias-Rigon (Ferrari 430) - Scuderia Italia – 2 giri
- 17 – Lieb-Felbermayr Jr. (Porsche 997) - Felbermayr – 3 giri
- 18 – Lietz-Felbermayr (Porsche 997) - Felbermayr – 3 giri
- 19 – Leinders-Kuppens (Gillet Vertigo) - Belgian – 4 giri
- 20 – Russo-Compac (Ferrari 430) - Advanced – 18 giri
- 21 – Moser-Del Monte (Ferrari 430) - Kessel – 23 giri

Non partiti

Wendlinger-Sharp (Aston Martin DBR9) - Jetalliance
Hoyer-Muller (Aston Martin DBR9) - Jetalliance

Lo schieramento di partenza

- 1. fila**
Fassler-Deletraz (Corvette C6R) - Phoenix – 1'15"348
Wendlinger-Sharp (Aston Martin DBR9) - Jetalliance – 1'15"532
- 2. fila**
Bertolini-Bartels (Maserati MC12) - Vitaphone – 1'16"348
Hezemans-Gollin (Corvette C6R) - Phoenix – 1'16"566
- 3. fila**
Kumpen-Longin (Saleen S7R) - Peka – 1'16"633
Ramos-Negrao (Maserati MC12) - Vitaphone – 1'16"645
- 4. fila**
Hoyer-Muller (Aston Martin DBR9) - Jetalliance – 1'16"833
Bouchut-Maassen (Corvette Z06) - Selleslagh – 1'17"011
- 5. fila**
Peter-Simonsen-Thompson (Aston Martin DBR9) - Gigawave – 1'17"441
Kox-Rusinov (Lamborghini Murcièlago) - IPB Spartak – 1'18"219
- 6. fila**
Vilander-Bruni (Ferrari 430) - AF – 1'18"665
Kirkaldy-Bell (Ferrari 430) - CR – 1'19"130
- 7. fila**
Babini-Davies (Ferrari 430) - Ecosse – 1'19"243
Russo-Compac (Ferrari 430) - Advanced – 1'19"296
- 8. fila**
Lietz-Felbermayr (Porsche 997) - Felbermayr – 1'19"303
Biagi-Montanari (Ferrari 430) - AF – 1'19"373
- 9. fila**
Collard-Westbrook (Porsche 997) - Prospeed – 1'19"636
Lieb-Felbermayr Jr. (Porsche 997) - Felbermayr – 1'19"661
- 10. fila**
Niarchos-Mullen (Ferrari 430) - CR – 1'19"703
Camathias-Rigon (Ferrari 430) - Scuderia Italia – 1'19"869
- 11. fila**
Moser-Del Monte (Ferrari 430) - Kessel – 1'20"012
Forsten-Palittala (Porsche 997) - Prospeed – 1'20"269
- 12. fila**
Malucelli-Ruberti (Ferrari 430) - Scuderia Italia – 1'20"812
Leinders-Kuppens (Gillet Vertigo) - Belgian – 1'22"251



Le Corvette battono le Maserati

Ancora un successo per la Chevrolet Corvette del team Phoenix, nella seconda corsa del FIA GT sul cittadino di Bucarest. Neanche il caldo torrido ha arrestato la marcia delle sportive americane, con la coppia tutta svizzera Fassler-Deletraz (**sopra**), che fa bottino pieno aggiudicandosi gara 2. Non è stata però doppietta, per l'incidente occorso a Fabrizio Gollin a 10' minuti dalla bandiera a scacchi. Secondo un copione molto simile a quanto visto sabato, le Corvette hanno fatto gara a se, con la fuga di Fassler su Hezemans e, dopo le soste obbligatorie, la rimonta di Gollin su Deletraz. Gollin, seppur molto più veloce del compagno-avversario, non è riuscito a costruire una vera manovra di sorpasso, limitandosi a pressare lo svizzero. Quando sembrava che i doppiati potessero dare una mano al nostro portacolori è arrivato il contatto col muro, che inguaia notevolmente Gollin ed Hezemans in ottica di campionato. I piloti Maserati infatti, con una condotta intelligente, hanno occupato secondo e terzo gradino del podio. Negrao-Ramos hanno costruito il loro secondo posto con una partenza molto aggressiva del brasi-

liano; Bartels-Bertolini, alle prese con una zavorra impossibile e conseguenti problemi ai freni, sono rimasti fuori dai guai, senza correre rischi nel duello iniziale con la Saleen di Anthony Kumpen, quarto al traguardo in coppia con Longin. Quinta piazza per l'Aston Martin Gigawave di Peter-Simonsen che ha preceduto la poco competitiva Corvette della coppia Bouchut-Maassen. Ultima di classe la Lamborghini Murciélago di Kox-Rusinov, comunque efficace nelle mani dell'olandese. In GT2 l'ottimo turno di guida di Toni Vilander, subito davanti al polesitter Rob Bell e alla Porsche di Richard Westbrook, è stata vanificata da Gianmaria Bruni, che negli ultimi minuti si è fatto sopravanzare da Kirkaldy, forse per limitare la zavorra che peserà sulla Ferrari AF Corse nel prossimo appuntamento di Brno. Ancora un terzo posto per la Porsche di Westbrook-Collard mentre un errore di Christian Montanari in fase di sorpasso ha costretto al ritiro la seconda vettura AF. Come già accaduto in gara 1, il team Jetalliance ha deciso di non schierare le proprie DBR9 a causa degli irrisolti problemi tecnici.

Francesco Satta

L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 24 agosto 2008

- 1 – Fassler-Deletraz (Corvette C6R) - Phoenix – 1.00'56"962
- 2 – Ramos-Negrao (Maserati MC12) - Vitaphone – 9"964
- 3 – Bertolini-Bartels (Maserati MC12) - Vitaphone – 13"856
- 4 – Kumpen-Longin (Saleen S7R) - Peka – 24"321
- 5 – Peter-Simonsen (Aston Martin DBR9) - Gigawave – 33"792
- 6 – Bouchut-Maassen (Corvette Z06) - Selleslagh – 38"654
- 7 – Kox-Rusinov (Lamborghini Murciélago) - IPB Spartak – 1'15"014
- 8 – Kirkaldy-Bell (Ferrari 430) - CR – 1 giro
- 9 – Vilander-Bruni (Ferrari 430) - AF – 1 giro
- 10 – Collard-Westbrook (Porsche 997) - Prospeed – 1 giro
- 11 – Babini-Davies (Ferrari 430) - Ecosse – 1 giro
- 12 – Malucelli-Ruberti (Ferrari 430) - Scuderia Italia – 1 giro
- 13 – Russo-Compagnon (Ferrari 430) - Advanced – 1 giro
- 14 – Moser-Del Monte (Ferrari 430) - Kessel – 3 giri
- 15 – Leinders-Kuppens (Gillet Vertigo) - Belgian – 4 giri

Ritirati

Hezemans-Gollin (Corvette C6R) – Phoenix
 Lieb-Felbermayr Jr. (Porsche 997) – Felbermayr
 Camathias-Rigon (Ferrari 430) - Scuderia Italia
 Niarchos-Mullen (Ferrari 430) – CR
 Biagi-Montanari (Ferrari 430) – AF
 Lietz-Felbermayr (Porsche 997) – Felbermayr



Il campionato

1. Bertolini-Bartels 50 punti;
2. Ramos-Negrao 37.5;
3. Gollin-Hezemans 34;
4. Fassler-Deletraz 30.5;
5. Peter-Simonsen 30;
6. Bouchut-Maassen 25.5;
7. Wendlinger-Sharp 24.



Il team Penske impressiona Castroneves torna alla vittoria

Helio Castroneves (*sopra*), ottiene a Sonoma il miglior risultato possibile: oltre a centrare il successo sui saliscendi della Napa Valley, il primo del 2008, il brasiliano ha nettamente accorciato le distanze in campionato nei confronti di Scott Dixon, portandosi a -43. Dixon, rimasto più volte imbottigliato dietro a vetture più lente, si è trovato ad arrancare oltre la decima posizione a causa di alcune sfortunate scelte di tempo per le soste ai box. In seconda piazza Ryan Briscoe, nonostante una tattica sulla carta migliore, ha pagato invece in termini di velocità pura, rimediando distacchi importanti nei momenti di pista libera di Castroneves, e compromettendo ulteriormente le proprie possibilità con un errore dopo l'ultimo pit-stop. Per il team Penske si è trattato di una vera prova di forza: dopo l'incendio che ha distrutto il bilico del team con auto ed equipaggiamenti, la prima fila in qualifica e la vittoria in gara hanno evidenziato una superiorità tecnica, logistica e di risorse che ha impressionato addetti ai lavori e non. In terza piazza, Tony Kanaan nulla ha potuto per combattere lo strapotere delle vetture di testa, trovandosi a contenere nel finale l'arrembaggio di Dan Wheldon. L'inglese, partito dalla sedicesima piazza, è stato in grado di recuperare fino al quarto posto con giri veloci ed una grande decisione in sorpassi e doppiaggi. Nonostante i piazzamenti conquistati, comunque, sia Kanaan che Wheldon sono stati eliminati dalla lotta per il titolo. Danica Patrick, quinta sul traguardo, è apparsa particolarmente in forma, sfruttando appieno la propria tattica e migliorando costantemente i tempi sul giro, precedendo anche un Ernesto Viso in buona vena ed un Vitor Meira che, pur se più reattivo che in qualifica, non riesce a mantenere con continuità i ritmi dei leader. A chiudere la top-10 sono stati Graham Rahal, Justin Wilson e Mario Moraes, estremamente positivo sulla seconda vettura del team Coyne. Impalpabile è risultato Marco Andretti, superato anche da Hideki Mutoh, mentre Ryan Hunter-Reay, vincitore a Watkins Glen, è stato penalizzato da un contatto con Wilson e dal relativo testacoda. Particolarmente distintosi durante le qualifiche, Will Power è incappato in un paio di "dritti" alla chicane, centrando a due giri dal termine le gomme di protezione, mentre Tomas Scheckter è stato l'unico ritirato ufficiale della corsa. Per il pilota sudafricano e per il Luczo Dragon Racing, ancora a corto di esperienza sugli stradali, ci sarà una possibilità di riscatto a Detroit.

L'ordine di arrivo, domenica 24 agosto 2008

- 1 - Helio Castroneves - Penske - 80 laps
- 2 - Ryan Briscoe - Penske - 80
- 3 - Tony Kanaan - AGR - 80
- 4 - Dan Wheldon - Ganassi - 80
- 5 - Danica Patrick - AGR - 80
- 6 - EJ Viso - HVM - 80
- 7 - Vitor Meira - Panther - 80
- 8 - Graham Rahal - NHL - 80
- 9 - Justin Wilson - NHL - 80
- 10 - Mario Moraes - Coyne - 80
- 11 - Buddy Rice - D&R - 80
- 12 - Scott Dixon - Ganassi - 80
- 13 - Hideki Mutoh - AGR - 80
- 14 - Marco Andretti - AGR - 80
- 15 - Oriol Servia - KV - 80
- 16 - Mario Dominguez - Pacific Coast - 80
- 17 - Bruno Junqueira - Coyne - 80
- 18 - Ryan Hunter-Reay - Rahal Letterman - 80
- 19 - Townsend Bell - D&R - 79
- 20 - AJ Foyt IV - Vision - 79
- 21 - Enrique Bernoldi - Conquest - 79
- 22 - Darren Manning - Foyt - 79
- 23 - Ed Carpenter - Vision - 78
- 24 - Jaime Camara - Conquest - 78
- 25 - Will Power - KV - 77
- 26 - Marty Roth - Roth - 76

Ritirato

Tomas Scheckter - lap 57

La classifica

1. Dixon 576; 2. Castroneves 533; 3. Wheldon 452; 4. Kanaan 446; 5. Briscoe 390

Marco Cortesi

Alla fine è doppietta Audi ma che fatica con le Acura



L'ordine di arrivo, domenica 24 agosto 2008

- 1 - Luhr-M.Werner (Audi R10) - Audi - 127 giri 2.48'06"
- 2 - Pirro-Capello (Audi R10) - Audi - 21"392
- 3 - Brabham-Sharp (Acura ARX-01b) - Highcroft - 22"156
- 4 - Fernandez-Diaz (Acura ARX-01b) - Fernandez - 31"233
- 5 - Maassen-Long (Porsche RS Spyder) - Penske - 44"132
- 6 - Montagny-Rossiter (Acura ARX-01b) - Andretti/Green - 52"635
- 7 - De Ferran-Pagenaud (Acura ARX-01b) - De Ferran - 1 lap
- 8 - Dumas-Bernhard (Porsche RS Spyder) - Penske - 1 lap
- 9 - Smith-Dyson (Porsche RS Spyder) - Dyson - 2 laps
- 10 - Leitzinger-Dyson (Porsche RS Spyder) - Dyson - 2 laps
- 11 - Devlin-Bonilla (Lola B07/46-Mazda) - BK - 6 laps
- 12 - Magnussen-O'Connell (Corvette C6-R) - Corvette - 10 laps
- 13 - Beretta-Gavin (Corvette C6-R) - Corvette - 10 laps
- 14 - Borcheller-Ducote (Aston Martin DBR9) - Bell - 12 laps
- 15 - Melo-Salo (Ferrari 430) - Risi - 14 laps
- 16 - D.Werner-Kaffer (Porsche 997) - Farnbacher - 14 laps
- 17 - D.Muller-Farnbacher (Ferrari 430) - Tafel - 14 laps
- 18 - Bergmeister-Henzler (Porsche 997) - Flying Lizard - 14 laps
- 19 - Sutherland-Sellers-Milner (Panoz Esperante) - Panoz - 15 laps
- 20 - Figge-Tafel (Ferrari 430) - Tafel - 16 laps

Ancora una gara emozionante, ancora una faticosa doppietta Audi. Come accaduto 15 giorni fa ad Elkhart Lake, hanno vinto Lucas Luhr e Marco Werner che hanno preceduto i compagni Emanuele Pirro-Rinaldo Capello (sopra). Ma proprio come nella corsa del 10 agosto, l'Acura ha rischiato di vincere l'assoluta. Questa volta il colpaccio è sfuggito alla ARX-01b del team De Ferran. Lo stesso brasiliano era al volante nel secondo stint. Grazie ad una diversa strategia, rischiosa in quanto ha imbarcato meno benzina nell'ultimo pit-stop, De Ferran era in testa alla corsa con una certa tranquillità. Ma a 9 minuti dalla bandiera a scacchi, l'implacabile Luhr prima ha superato Pirro, più lento di Capello, poi districandosi tra i complicati doppiaggi, ha raggiunto De Ferran e in velocità lo ha superato. De Ferran poteva vincere la classe LMP2 e conservare il secondo posto assoluto, Pirro era più lontano, ma è clamorosamente rimasto senza benzina nel corso dell'ultimo giro. Stessa sorte è toccato a Dumas-Bernhard con la Porsche RS Spyder, sempre tra i primissimi. Dumas era terzo di classe dopo una bella lotta con David Brabham, ma nonostante uno splash and go ha finito la benzina pochi chilometri prima dell'arrivo. Terzo assoluto è così arrivato Brabham, primo nella LMP2, con la Acura Highcroft che aveva superato la vettura gemella di Adrian Fernandez nei giri finali e si stava avventando su Pirro. Nella prima parte della corsa, Capello aveva dovuto cedere il primo posto a Marco Werner quando un doppiaggio gli ha chiuso malamente la porta. L'italiano ha poi sempre marcato stretto il compagno tedesco finché questi, alla ripartenza dopo il primo pit-stop, ha spinto troppo sull'acceleratore sbandando in accelerazione e picchiando il muso contro il muretto box! E' così stato superato dalla Porsche di Timo Bernhard, che ha occupato il primo posto per qualche giro. Nella classe GT1 senza storia come al solito con soli tre iscritti. Le due Corvette ufficiali hanno dato vita al solito duello interno vinto da Magnussen-O'Connell. In GT2 la gara si è decisa a pochi chilometri dalla bandiera a scacchi quando Jaime Melo (a destra) ha superato Dirk Werner. Dirk Muller ha invece guadagnato il terzo posto con un bel sorpasso su Jorg Bergmeister dopo qualche sportellata.



Prima vittoria della Dallara con Angelelli e Valiante

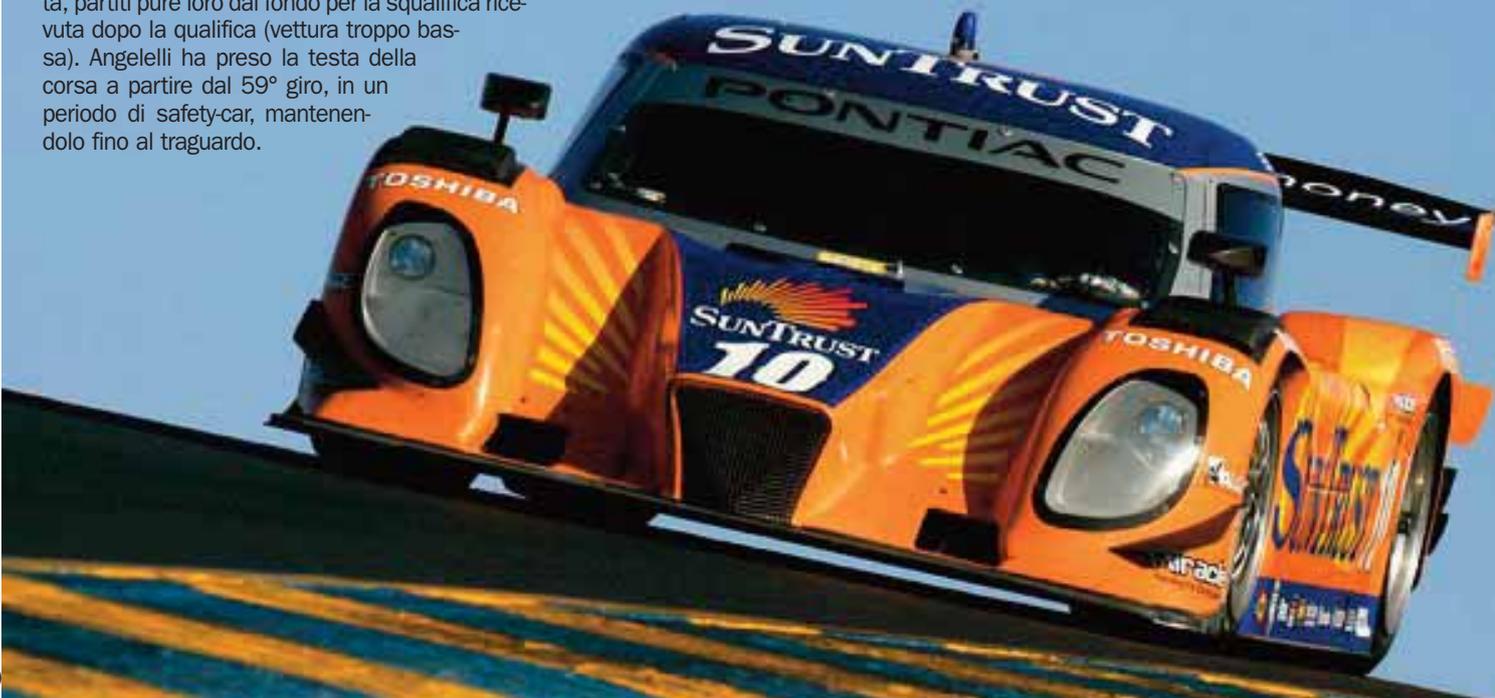
Vince l'Italia a Sonoma nella prova della Grand Am. La Dallara del team Suntrust, guidata da Max Angelelli e Michael Valiante, ha tagliato per prima il traguardo con un vantaggio di 3"646 sulla Riley-Pontiac di Fogarty-Gurney. E' la prima vittoria per la Dallara che spezza il dominio della Riley, vincitrice di tutte le corse del campionato 2008. Per Angelelli (**nella foto**) si tratta del ritorno sul gradino più alto del podio, ancora a secco in questo 2008, e del dodicesimo successo in carriera nella Grand Am dopo la vittoria nel campionato ottenuta nel 2005.



L'ordine di arrivo, domenica 24 agosto 2008

- 1 - Angelelli-Valiante (Dallara-Pontiac) - Suntrust - 102 laps
- 2 - Fogarty-Gurney (Riley-Pontiac) - Stallings - 3"646
- 3 - Frisselle-Wilkins (Riley-Ford) - AIM - 15"208
- 4 - France-Barbosa (Riley-Porsche) - Brumos - 22"411
- 5 - Jonsson-Zonta (Lola-Pontiac) - Krohn - 23"071
- 6 - Pruett-Rojas (Riley-Lexus) - Ganassi - 56"078
- 7 - Gidley-Jaeger (Dallara-Ford) - Doran - 1'01"977
- 8 - Auberlen-Hand (Riley-Porsche) - Alex Job - 1'05"193
- 9 - Law-Donohue (Riley-Porsche) - Brumos - 1 lap
- 10 - Frisselle-Taylor (Dallara-Ford) - Doran - 1 lap
- 11 - Krohn-Van de Poele (Lola-Pontiac) - Krohn - 1 lap
- 12 - Patterson-Negri (Riley-Ford) - Shank - 1 lap
- 13 - Plumb-Sigal (Riley-BMW) - Rum Bum - 1 lap

Per il team Suntrust un primo posto che arriva dopo un periodo nerissimo, quando il camion che trasportava le vetture lo scorso giugno andò in fiamme con tutto il materiale. Positivo il secondo posto di Fogarty-Gurney con la Riley-Pontiac del team Stallings. La coppia americana ha ridotto a 42 punti lo scarto che li divide dai leader del campionato Pruett-Rojas. I due piloti del team Ganassi hanno vissuto un'altra gara difficile. Pruett era quarto quando è stato penalizzato per un contatto evitabile con Darren Law. Pruett è così sceso al decimo posto, ma ha recuperato fino alla sesta piazza finale. Terzo posto per Frisselle-Wilkins, scattati dal fondo griglia dopo la squalifica subita al termine della qualifica che li aveva visti ottenere il primo tempo, poi cancellato, per irregolarità tecnica (vettura fuori misura in larghezza). Per la coppia del team AIM si tratta del terzo podio consecutivo. Nelle precedenti due gare avevano infatti vinto. Frisselle ha anche condotto la corsa di Sonoma per 24 giri prima di fermarsi per il pit-stop. Buon quarto posto per Barbosa-France con la Riley-Porsche Brumos mentre una bella rimonta hanno compiuto anche Jonsson-Zonta, partiti pure loro dal fondo per la squalifica ricevuta dopo la qualifica (vettura troppo bassa). Angelelli ha preso la testa della corsa a partire dal 59° giro, in un periodo di safety-car, mantenendolo fino al traguardo.



**L'ordine di arrivo,
domenica 24 agosto 2008**

L'ordine di arrivo, sabato 23 agosto 2008

- 1 - Carl Edwards (Ford) - Roush - 500 laps/giri
- 2 - Kyle Busch (Toyota) - Gibbs - 500
- 3 - Denny Hamlin (Toyota) - Gibbs - 500
- 4 - Kevin Harvick (Chevy) - Childress - 500
- 5 - Jeff Gordon (Chevy) - Hendrick - 500
- 6 - Ryan Newman (Dodge) - Penske - 500
- 7 - Clint Bowyer (Chevy) - Childress - 500
- 8 - Tony Stewart (Toyota) - Gibbs - 500
- 9 - Matt Kenseth (Ford) - Roush - 500
- 10 - David Ragan (Ford) - Roush - 500
- 11 - Greg Biffle (Ford) - Roush - 500
- 12 - Jamie McMurray (Ford) - Roush - 500
- 13 - Aric Almirola (Chevy) - DEI - 500
- 14 - Regan Smith (Chevy) - DEI - 500
- 15 - Kurt Busch (Dodge) - Penske - 500
- 16 - Paul Menard (Chevy) - DEI - 499
- 17 - Tony Raines (Chevy) - Haas - 499
- 18 - Dale Earnhardt Jr. (Chevy) - Hendrick - 498
- 19 - Juan Montoya (Dodge) - Ganassi - 498
- 20 - Brian Vickers (Toyota) - Red Bull - 498



Edwards mette la sesta

Si conclude a favore di Carl Edwards (**sopra**), vincitore della sua sesta gara stagionale a Bristol, Tennessee, l'ennesima battaglia con Kyle Busch, dominatore della prima parte di stagione. I due, che erano sembrati essere sin dalle prime gare ad un livello superiore rispetto alla concorrenza, si sono trovati a stretto contatto anche nel dopo gara quando Busch, frustrato per la toccata ricevuta nel sorpasso decisivo, ha preso a sportellate il vincitore, spingendolo a muro ed assicurandosi, nel migliore dei casi, una sanzione economica. Edwards, partito dalla pole position, si era mantenuto in vetta durante le prime fasi di corsa, fino a che la strenua resistenza opposta da Juan Pablo Montoya al doppiaggio, al giro 97, aveva favorito il leader di classifica. Pur non disponendo della vettura più veloce in pista, Busch è stato in grado di sfruttare la pista libera, resistendo fino al finale. Poco dopo il re-start finale, Edwards si è superato in un tipico attacco "alla Bristol", con una toccata quasi impercettibile

che gli ha aperto la porta per il successo. Deconcentrato, Busch si è dovuto difendere dagli attacchi di Denny Hamlin, che ha chiuso poi terzo davanti a Kevin Harvick, Jeff Gordon e Ryan Newman. Arretrati, in casa Hendrick, sia Jimmie Johnson, toccatosi con Marlin, che Dale Earnhardt Jr, penalizzato per partenza anticipata e giunto al traguardo in diciottesima piazza. Come sempre, lo short-track di Bristol è stato teatro di innumerevoli toccate ed incidenti. Il botto più spettacolare della giornata, innescato da una toccata tra Waltrip e Mears al giro 216, ha coinvolto tra gli altri Reed Sorenson, Kasey Kahne e Sam Hornish, mentre l'uscita Sterling Marlin, spinto da Tony Stewart, aveva tolto di mezzo Jeff Burton poco prima. In classifica, è proprio Kahne il più penalizzato: il pilota Evernham è uscito infatti dalla "zona playoff" a vantaggio di Clint Bowyer, mentre David Ragan, in top-10, ha compiuto un altro passo importante per l'ingresso nella Chase For The Cup. Nelle zone alte, Busch ed

Edwards continuano a monopolizzare l'attenzione.

**Mears confermato da Childress,
Ganassi: addio a Sorenson**

È stato finalmente ufficializzato l'arrivo di Casey Mears in casa Childress. Il pilota ex-Hendrick guiderà la vettura portata in pista quest'anno da Clint Bowyer, assicurandosi una posizione allo start delle prime 5 gare 2009. Bowyer sarà invece schierato sulla vettura numero 33 e, senza l'acquisizione di un altro team, potrebbe trovarsi a lottare per la qualificazione già da Daytona. Nel frattempo, sembra sempre più probabile l'approdo in casa Evernham di Reed Sorenson, con l'annuncio, da parte di Felix Sabates (socio di Ganassi), del mancato rinnovo contrattuale. Il team, di proprietà dell'ex crew-chef di Jeff Gordon e del miliardario George Gillett, potrebbe addirittura mantenere una vettura per Patrick Carpentier, schierando quattro auto.

Marco Cortesi



Matsuda-Philippe vincono col fiatone la 1000 KM

Prima vittoria nel Super GT giapponese per la coppia Tsugio Matsuda (leader della F.Nippon) e Sebastien Philippe con la Nissan GT-R del team Impul. Un successo importante, arrivato nella gara più prestigiosa della stagione: la 1000 KM. Cielo coperto e temperatura fredda a Suzuka, ma questo non ha impensierito Matsuda-Philippe nonostante qualche problema nella prima parte della corsa.

Ma Matsuda non si è arreso, dopo 500 Km era secondo e in seguito all'ultimo veloce pit stop avvenuto al 138° dei 173 giri in programma, è balzato in testa davanti alla Honda Nsx di Ide-Hosokawa-Matsuura. Philippe ha fatto il resto tenendo a distanza la Honda del team Kunimitsu, comunque minacciosa e a soli 7" dopo ben 6 ore di gara. Terza ha concluso la Lexus Tom's di Wakisaka-Lotterer-Van Dam. Di rilievo la prestazione di Quintarelli-Yokomizo, quinti al traguardo dopo essere partito dal fondo schieramento.

L'ordine di arrivo, domenica 24 agosto 2008

- 1 - Matsuda-Philippe (Nissan GT-R) - Impul - 173 laps 5.56'31"327
- 2 - Ide-Hosokawa-Matsuura (Honda Nsx) - Kunimitsu - 7"866
- 3 - Wakisaka-Lotterer-Van Dam (Lexus SC430) - Tom's - 34"598
- 4 - Krumm-Yanagida-Schwager (Nissan GT-R) - Nismo - 35"062
- 5 - Quintarelli-Yokomizo (Nissan GT-R) - Hasemi - 41"833
- 6 - Iida-Wirdheim-Streit (Lexus SC430) - LeMans - 51"810
- 7 - De Oliveira-Ara (Nissan GT-R) - Kondo - 1'24"333
- 8 - Motoyama-Treluyer-Carbone (Nissan GT-R) - Nismo - 2'00"744
- 9 - Tachikawa-Lyons (Lexus SC430) - Cerumo - 1 lap
- 10 - Dumbreck-Kataoka (Lexus SC430) - Kraft - 1 lap
- 11 - Duval-Hiranaka (Honda Nsx) - Nakajima - 2 laps
- 12 - Michigami-Kogure (Honda Nsx) - Dome - 4 laps
- 13 - Firman-Izawa (Honda Nsx) - Team Aguri - 6 laps

IRC - Rally Barum Loix vince nel "monomarca" Peugeot

Il grosso del lavoro lo aveva fatto il sabato, e la domenica di Freddy Loix è stata come deve essere: di riposo. E così FastFreddy non ha dovuto sudare più di tanto per portare alla vittoria la 207 del Peugeot Team Belux approfittando in questo anche di qualche guaio di troppo del suo compagno Vouilloz.

E così questo Rally Barum, sesto appuntamento dell'Intercontinental Rally Challenge, è finito per diventare un vero e proprio monomarca Peugeot con, addirittura, ben nove vetture Peugeot al traguardo con la sola Punto Abarth di Travaglia in quinta posizione. Uno smacco, l'ennesimo, per il team tricolore che ormai può solo cominciare a pensare a come affrontare la prossima stagione.

La classifica finale

1. Loix-Buysmans (Peugeot 207 S2000) in 2.42'24"3
2. Vouilloz-Klinger (Peugeot 207 S2000) a 59"9
3. Bouffier-Panseri (Peugeot 207 S2000) a 1'09"6
4. Valousek-Hruza (Peugeot 207 S2000) a 2'23"4
5. Travaglia-Granai (Grande Punto Abarth) a 2'26"2
6. Toth-Tagai (Peugeot 207 S2000) a 3'13"9
7. Rossetti-Chiarcossi (Peugeot 207 S2000) a 4'09"1
8. Petak-Benesova (Peugeot 207 S2000) a 6'08"3
9. Solowow-Baran (Peugeot 207 S2000) a 6'22"5
10. Odlozilik-Odlozilik (Peugeot 207 S2000) a 6'45"7

Le classifiche di campionato

Piloti	Costruttori
1. Vouilloz 44	1. Peugeot 105
2. Rossetti 32	2. Abarth 50
3. Loix 29	3. Mitsubishi 9
4. Basso 22	4. Volkswagen 5
5. Kopecky 15	
6. Hanninen, Alen e Travaglia 14	
9. Bouffier e Camacho 6	
10. Casier e Valousek 5	



foto Photo4

Mondiale Rally La rivincita di Duval, la Ford punta su di lui

È tempo di rivincita per François Duval (sopra) che, dopo essere stato brutalmente messo fuori squadra da Guy Freuquin nel team Citroen, aveva dovuto fare buon viso alla sorte avversa cercando ingaggi gara dopo gara e con le speranze di rientrare nel grande giro che sembravano inspiegabilmente affievolirsi. Ma il mai dire mai ha funzionato ancora una volta. Il pilota di Cul-des-Sarts ha sempre sfruttato le poche occasioni avute, non ultima quella culminata con il bel terzo posto sull'asfalto in Germania, ed ora un incrocio di situazioni difficilmente pronosticabili alla vigilia lo proiettano sul seggiolino di una vettura ufficiale. A dare la stura a questo balletto di sediola sembra essere stato l'incidente che ha messo fuori causa Gigi Galli per il proseguo della stagione. Messo nella situazione di dover riempire il buco lasciato dal valtellinese Malcolm Wilson ha optato per il belga ma, complice anche lo scarso rendimento di Jari-Matti Latvala nelle ultime apparizioni, si è deciso di giocare questo jolly affidandosi ad uno specialista dell'asfalto per cercare di contenere lo strapotere delle due C4, in gare sulla carta proibitive come Catalunya e Tour de Corse.

Mondiale Rally Tirabassi con Subaru in Spagna e Corsica

Sarà il campione del Mondiale Junior 2003 Brice Tirabassi il terzo pilota scelto dal team Subaru per le due prossime gare su asfalto in programma in Spagna e sul Tour de Corse. Trentunni anni con 22 presenze all'attivo in manifestazioni iridate, il pilota francese riesce così ad affacciarsi di nuovo sulla principale ribalta della specialità. "Sono molto felice di partecipare a questi due eventi con un team di il livello di Subaru World Rally Team", ha detto Tirabassi.



F.1 Bertolini batte a Fiorano il record di Raikkonen

Grande impresa di Andrea Bertolini (**sotto**). Il secondo tester della Ferrari, ha abbattuto il record della pista di Fiorano che apparteneva a Kimi Raikkonen. Al volante della F2008, Bertolini, 34 anni e pilota della Maserati nel FIA GT (nonché collaudatore della monoposto A1 Grand Prix) ha percorso mercoledì 20 agosto 100 giri ottenendo il tempo di 1'00"130. E' il miglior crono mai realizzato della F2008 a Fiorano. Raikkonen si era fermato a 1'00"897, ma va detto che il finlandese vi aveva girato solo il 7 gennaio. Questo non toglie comunque nulla alla prestazione di Bertolini, chiamato dalla Ferrari per sfruttare il regolamento che consente di effettuare test di 5 giorni ulteriori ai 30.000 km permessi durante la stagione. Bertolini girerà anche a Monza nei test ufficiali della prossima settimana. Un premio per questo pilota cresciuto a Maranello come collaudatore delle vetture stradali e poi divenuto uno dei migliori interpreti del Gran Turismo. Per Bertolini sarà infatti la prima volta che si cimenterà in pista assieme agli altri protagonisti del mondiale F.1.



Euroseries 3000 - Test a Misano Khan leader davanti a Onidi

Tornano in pista le Lola B02/50 del campionato Euroseries 3000 sul tracciato romano di Misano per una sessione di test in preparazione alla prossima gara della categoria che si disputerà il 14 settembre. Presenti al Santamonica solo cinque monoposto, che hanno però potuto sperimentare le soluzioni di un circuito che la categoria organizzata dal Coloni Motorsport non vede dal 2006, quando si girava ancora in senso antiorario, perché lo scorso anno la mancata omologazione dell'uscita dei box ne provocò la cancellazione dal calendario. Si riconfermano anche a Misano i valori espressi nelle scorse gare, con Adam Khan che al volante della monoposto del team TP Formula ha segnato il miglior riferimento cronometrico in 1'27"814, precedendo di soli due decimi l'indiscusso leader di campionato Fabio Onidi, alla guida della Lola del team GP Racing di Tancredi Pagiaro. Ottimo terzo tempo per Omar Leal, che in questa stagione si è dimostrato decisamente più competitivo degli anni passati ed è spesso in lotta per le posizioni da podio in gara. Chiudono la classifica di questo test i due alfieri del team Emmebi Motorsport di Francesco Dracone e Ramon Zapata, che si è avvalso ieri in pista della supervisione tecnica del collaudatore Ferrari Marc Genè. Da segnalare l'assenza del team Elk Motorsport di Ernesto Catella.

I tempi del test, giovedì 21 agosto 2008

- 1 - Adam Khan - TP Formula - 1'27"814
- 2 - Fabio Onidi - GP Racing - 1'28"068
- 3 - Omar Leal - Durango - 1'28"845
- 4 - Francesco Dracone - Emmebi Motorsport - 1'30"956
- 5 - Ramon Zapata - Emmebi Motorsport - 1'31"181

F.3 Italiana I team si allenano tra Varano e Misano

L'italiano Formula 3 è tornato in pista la scorsa settimana per una sessione di test sul tracciato parmenese di Varano de' Melegari ed una su quello di Misano. In Emilia, assenti RP Motorsport e la compagine di Gabriele Lucidi, Edoardo Piscopo ha portato in vetta il team Ghinzani. Il secondo miglior rilevamento è stato conquistato dal primo alfiere del team Corbetta, Marco Zipoli, che ha portato avanti il lavoro di messa a punto intrapreso prima della pausa estiva proprio sul tracciato della Val Ceno. Da segnalare la prima presa di contatto per Federico Scionti che, in un momento di pausa dei campionati di Formula Renault a cui partecipa, ha deciso di provare una Dallara di Formula 3 con il team BVM Target, che ha anche schierato il suo portacolori di punta, Salvatore Ciatelli. In pista, con il team Corbetta, oltre a Michael Dalle Stelle, è tornato Niccolò Piancastelli.

A Misano è tornato in pista il team Lucidi, e subito il leader di campionato Mirko Bortolotti ha registrato il miglior tempo di giornata, precedendo di un decimo scarso il suo diretto inseguitore, e mattatore delle prime gare dell'anno, Edoardo Piscopo. Da segnalare un contatto nella mattinata tra Alessandro Cicognani e Michael Dalle Stelle, con i due piloti costretti al rientro ai box e a rallentare la propria tabella di marcia a causa della sostituzione dell'ala posteriore per la Dallara di Ghinazni, mentre in casa Corbetta si è dovuto ricostruire l'anteriore. Entrambi i piloti hanno poi regolarmente completato la giornata con il settimo e nono tempo, preceduti da Francesco Castellacci, ultimo alfiere del team Lucidi, mentre con l'ottavo tempo ha chiuso Francesco Prandi, unico pilota schierato dal team Europa Corse di Moreno Leonardi. Chiudono la classifica Niccolò Piancastelli, al rientro con il team Corbetta, e Fabrizio Comi, unico esponente del Trofeo Nazionale.

I tempi del test di Misano, giovedì 22 agosto 2008

- 1 - Mirko Bortolotti - Lucidi - 1'33"098
- 2 - Edoardo Piscopo - Ghinzani - 1'33"237
- 3 - Giovanni Nava - Lucidi - 1'33"969
- 4 - Salvatore Ciatelli - BVM Target - 1'34"036
- 5 - Marco Zipoli - Minardi/Corbetta - 1'34"180
- 6 - Francesco Castellacci - Lucidi - 1'34"191
- 7 - Michel Dalle Stelle - Minardi/Corbetta - 1'35"022
- 8 - Francesco Prandi - Europa Corse - 1'35"479
- 9 - Alessandro Cicognani - Ghinzani - 1'35"525
- 10 - Niccolò Piancastelli - Minardi/Corbetta - 1'35"596
- 11 - Angelo Comi (Dallara 304) - Ghinzani - 1'36"713 TN

I tempi del test di Varano, martedì 19 agosto 2008

- 1 - Edoardo Piscopo - Ghinzani - 1'02"99
- 2 - Marco Zipoli - Minardi/Corbetta - 1'03"17
- 3 - Francesco Prandi - Europa Corse - 1'03"73
- 4 - Michel Dalle Stelle - Minardi/Corbetta - 1'03"75
- 5 - Salvatore Ciatelli - BVM Target - 1'04"05
- 6 - Alessandro Cicognani - Ghinzani - 1'04"49
- 7 - Federico Scionti - BVM Target - 1'04"56
- 8 - Niccolò Piancastelli - Minardi/Corbetta - 1'05"36

Superleague Il PSV punta su Buurman Il Siviglia si affida a Garcia

Yelmer Buurman è il pilota del PSV Eindhoven nella Superleague. Una buona notizia per la categoria che acquisisce un altro pilota di ottimo livello. L'olandese infatti, quest'anno ha corso nella GP2 ottenendo discreti risultati. La Elan del PSV sarà gestita dal team Azerti, anch'esso olandese. Il Siviglia invece, ha confermato l'ingaggio di Borja Garcia.

Nascar Punizione esemplari per i team che barano

Continua la linea dura NASCAR: l'organizzazione ha sanzionato le irregolarità riscontrate al banco sulle vetture Joe Gibbs Racing in Michigan, al termine della Nationwide Series. Entrambi i piloti Joey Logano e Tony Stewart sono stati penalizzati di 150 punti, così come le rispettive vetture nella classifica owners, anche se il "trucco" scoperto non aveva nulla a che fare con le prestazioni in gara. Penalità pesantissime sono arrivate anche per la squadra. I due crew-chief, i due responsabili di macchina, ed i due motoristi sono stati sospesi a tempo indeterminato dai campionati NASCAR. I crew-chief sono stati altresì multati di 50.000\$.

ALMS Alla Petit Le Mans arrivano Peugeot e Dixon

La Peugeot sarà presente alla Petit Le Mans di Road Atlanta con due 908. Il team francese intende accumulare esperienze nelle gare di durata (questa corsa è di una decina di ore) dopo la batosta di Le Mans. Per l'occasione ritornano in gioco Alexander Wurz e Christian Klien. I due austriaci si uniranno rispettivamente a Lamy-Sarrazin e Gene-Minassian. Scott Dixon invece, leader della IndyCar e vincitore della 500 Miglia di Indianapolis dello scorso maggio, correrà anch'egli la Petit Le Mans di Road Atlanta del 4 ottobre al volante della Acura del team De Ferran. Il neozelandese affiancherà Gil De Ferran e Simon Pagenaud. Non è la prima volta per Dixon al volante di un prototipo. Nel 1999, aveva gareggiato sempre nella Petit Le Mans con una Ferrari 333 SP assieme a Stefan Johansson e Jim Matthews ritirandosi dopo 225 giri per problemi al cambio.

World Series Renault Siso Cunill debutta con KTR

Persi i due piloti, Guillaume Moreau e Daniil Move, con i quali aveva iniziato il campionato, il team KTR sta reagendo alla critica situazione che si è trovata ad affrontare dopo la tappa di Budapest dello scorso luglio. Kurt Mollekens ha raggiunto un accordo con Siso Cunill, giovane pilota spagnolo che sta disputando la serie europea ed italiana della F.Renault 2.0. A breve sarà annunciato anche il secondo pilota KTR.

Indycar A fuoco le Dallara del team Penske

Inconveniente da due milioni di dollari per il team Penske. In un incendio avvenuto sulla Interstate 80, in Wyoming, il bilico della squadra è infatti andato distrutto, così come le due vetture ufficiali in procinto di correre a Sonoma e tutti i materiali, incluso le tute dei membri della squadra e l'attrezzatura di gara. A causa della mancanza di copertura dei telefoni cellulari nella zona, i soccorsi sono potuti intervenire solo quando c'era ormai ben poco da fare. La partecipazione all'appuntamento californiano non è in discussione, grazie alle risorse della squadra: un secondo bilico porterà in pista le auto in configurazione da circuito ovale, e del nuovo equipaggiamento.

WEC F.Renault Caldarelli leader nei test di Magny-Cours

Mercoledì e giovedì scorsi, Magny-Cours ha ospitato una seduta di test collettivi del campionato WEC di F.Renault 2.0. Andrea Caldarelli, del team SG, è stato il più veloce al termine di entrambe le giornate ottenendo come miglior tempo 1'38"406. Seconda prestazione assoluta per Daniel Ricciardo (SG) 1'38"553. Terzo Johan Jokinen del Motopark, squadra che ha partecipato occasionalmente a questi test in quanto è impegnata nel campionato NEC. Il finlandese ha ottenuto 1'38"591. Ventisette le vetture in pista.

I migliori tempi, 20-21 agosto 2008

- 1 - Andrea Caldarelli - SG - 1'38"406
- 2 - Daniel Ricciardo - SG - 1'38"533
- 3 - Johan Jokinen - Motopark - 1'38"591
- 4 - Antonio Da Costa - Motopark - 1'38"664
- 5 - Jean Eric Vergne - SG - 1'39"022
- 6 - Dominic Storey - SG - 1'39"025
- 7 - Tristan Vautier - SG - 1'39"136
- 8 - Bastien Borget - Epsilon Sport - 1'39"160
- 9 - Luciano Bacheta - Hitech - 1'39"280
- 10 - Stephane Richelmi - Epsilon Sport - 1'39"290

World Series Renault Tappy senza budget Alla RC arriva Nocera

La RC Motorsport ha dovuto di nuovo cambiare pilota. Duncan Tappy, che aveva rilevato Aleix Alcaraz nel team italiano partecipando alle prove di Silverstone e Budapest (ottimo sesto in gara 1), è stato costretto ad abbandonare il campo per motivi di budget. Al suo posto arriva Paolo Nocera, campione italiano F.3 nel 2007 e al via delle prime gare GP2 2008 con BCN, prima della rottura con la squadra spagnola. Per Nocera si tratta del debutto in World Series Renault.

WTCC Arrivano i bulgari a Oschersleben

Il Petrol GT Racing Team e George Tanev sono pronti a debuttare nel WTCC a Oschersleben il 30-31 agosto. Saranno i primi iscritti bulgari in una competizione targata FIA. Tanev è il leader del Turismo nazionale e a Oschersleben guiderà una BMW 320si. E' atteso anche a Imola e Monza. Il team Wiechers invece, schiererà una seconda vettura dopo aver saltato Brands Hatch. Olivier Tielemans torna al volante della sua BMW 320si mentre il secondo pilota sarà annunciato a giorni. Non si presenterà in Germania invece il team russo Golden Motors, che doveva essere al via anche a Imola e Monza. La squadra che utilizza delle Honda Accord, per motivi di sponsor si concentrerà solo sul campionato finlandese Turismo dove occupano il terzo posto con Alexander Lvov.