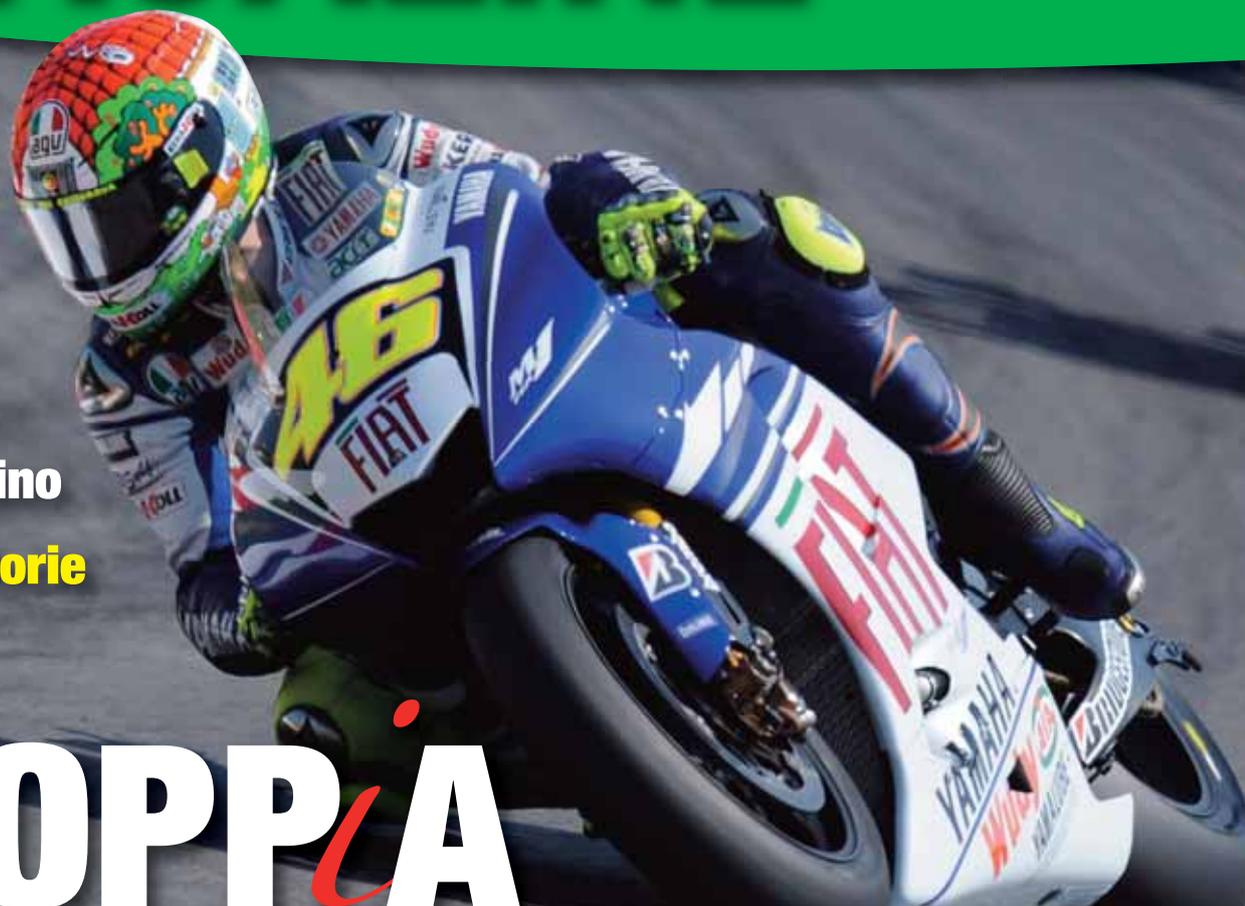


Italiaracing **MAGAZINE**.net

n.2 - 1 settembre 2008

direttore

Massimo Costa



Valentino
Rossi
68 vittorie

COPPIA DEI CAMPIONI



Sébastien
Loeb
44 vittorie

Portiamo il Motorsport alle Olimpiadi



Sono stati giorni fantastici, quelli di agosto, per chi ama lo sport. Lo spettacolo quotidiano che ci ha regalato l'Olimpiade di Pechino è stato unico e indimenticabile. Emozioni a getto continuo arrivavano dalla lontana Cina a ogni ora del giorno grazie a quella che è risultata una delle migliori coperture televisive che la RAI ha mai organizzato per un evento sportivo. Le bracciate dei nuotatori che squarciavano la mite acqua del Cubo di Pechino, le schiacciate e i vocioni dei giganti del basket americano, i passi felpati degli atleti sul nastro rosso del Nido (così si chiama l'avveniristico stadio della capitale), il tintinnio delle spade che si incrociavano sulla pedana che ospita gli schermidori, i denti digrignati dai canoisti per l'immane fatica che compivano a ogni colpo di remo, i volteggi inconcepibili per un normale essere umano che riescono a

compiere i ginnasti. Ore dopo ore, giorno dopo giorno, siamo stati travolti da questa Olimpiade tanto contestata alla vigilia. E da una parola che spesso e volentieri veniva ripetuta dai telecronisti a Pechino e nei salotti allestiti per commentare l'esito delle prove sportive: Velocità. È stata l'Olimpiade della velocità. Del cronometro, dei tempi battuti e di quelli non raggiunti. L'Italia si è esaltata per le imprese, più o meno riuscite, dei nostri nuotatori ed è esplosa di gioia davanti al nuovo record del mondo firmato nei 200 stile libero dalla medaglia d'oro Federica Pellegrini. Il globo intero si è emozionato davanti all'impresa nei 100 metri dell'atletica leggera di Usain Bolt, anch'egli sotto il precedente, tra l'altro già suo, record. La finale dei 100 è stata presentata da tutta la stampa mondiale come l'evento più eccitante dell'anno. ►

segue a pag 4



Nuotatori e velocisti delle scarpette hanno molto in comune: la ricerca della concentrazione assoluta prima del via, lo sguardo perso nel vuoto, poi gli occhi chiusi, il cuore che batte forte negli attimi che precede lo start. Tutte situazioni che vediamo abitualmente ogni domenica nel "nostro" sport, l'automobilismo, quando i piloti entrano nel loro mondo personale negli attimi che precedono la partenza. La parola Velocità è ben presente nel carottaggio, nella vela, nel tennis, con quella pallina che sfreccia follemente e viaggia quasi quanto una monoposto di F.3, tra i 195 e i 200 orari. Per non parlare del baseball dove la durissima e pericolosissima pallina raggiunge anche i 150 km/h. Nella pallavolo, sovrimpressioni televisive ci informavano che gli atleti battevano a oltre 90 orari. Nel calcio, nel basket, è la velocità dei giocatori a fare la differenza sull'avversario, mentre nella boxe e nella scherma è la rapidità di esecuzione

del gesto a stendere o a infilzare il rivale. Nel tiro al piattello è tutta una questione di nervi e sveltezza con cui l'occhio umano riesce a inquadrare nel mirino l'oggetto destinato a una brutta fine. Nel ciclismo su pista il cronometro è l'incubo dei pistard come nella canoa e nel canottaggio.

Velocità, tempo. Tutto, o quasi, alle Olimpiadi ruota intorno a questi due elementi. Ma curiosamente, gli sport che li interpretano alla massima potenza, l'automobilismo e il motociclismo, sono sempre stati severamente banditi dai Giochi. La polemica è antica quasi quanto la scoperta del motore a scoppio. Ma è viva e dolorosamente si presenta ogni quattro anni. Le Olimpiadi sono l'espressione del corpo degli atleti, che c'entra

Alex Yoong e Confu Cheng



Medagliati sul podio: da sinistra Cristian Victoris, Jonny Reid e Loic Duval





La vettura del team Italia di Edoardo Piscopo



dunque il mezzo meccanico? Nulla verrebbe da dire. Se parliamo delle Olimpiadi dei primi anni Novecento. Ma col passare del tempo, con le innovazioni tecnologiche che hanno invaso tutti i campi, non sono pochi gli sport che oggi non godono di un aiuto esterno al semplice muscolo dell'essere umano. Nei 100 metri, si studiano scarpette speciali e piste particolari per permettere una buona fluidità della corsa. Nel nuoto tutti sembrano merluzzi con quei costumi neri che lasciano scoperti solo i piedi, le braccia e la testa e che regalano vantaggi enormi per la minore resistenza all'acqua. Nella canoa e nel carottaggio le imbarcazioni sono ormai a livello di monoposto di F.1. Nel tennis le racchette sono un concentrato di raffinata tecnica per aiutare i tennisti a spedire dall'altra parte

della rete, con sempre più violenza, le palline. E ci fermiamo qui. Perché mai dunque le due e le quattro ruote non possono competere alle Olimpiadi? Non sarebbe meraviglioso vedere su moto tutte simili, preparate dalla Federazione Internazionale e assegnate alle varie nazionali, gente come Rossi, Stoner, Pedrosa, Hayden giocarsi una medaglia d'oro dopo aver superato batterie, prefinali e finale?

Oppure assistere a gare con monoposto tutte uguali dove sono coinvolti Massa, Raikkonen, Hamilton e compagnia che difendono i colori delle loro nazioni? Con vetture di quale categoria? La prima che ci vengono in mente sono quelle della A1 Grand Prix, la cui idea di campionato coinvolge già i Paesi aderenti. Pensate: due monoposto per

ogni Federazione, che vengono assegnate ai migliori piloti della nazione che rappresentano. Per l'Italia, Fisichella e Trulli (ovviamente), per la Germania Heidfeld e Vettel, per la Polonia Kubica e Giermaziak (l'unico altro polacco che sta correndo in monoposto, nella F.Renault), per la Spagna Alonso e uno dei migliori giovani iberici che corrono in GP2, per la Finlandia Raikkonen e Kovalainen, per il Portogallo Parente e Albuquerque, per gli USA Andreotti e la Patrick, per la Gran Bretagna Hamilton e Button, e via dicendo. Non sarebbe uno spettacolo indimenticabile? Perché la FIA, con Max Mosley in testa, non ha mai lottato con tenacia per arrivare a questo obiettivo? Anche solo per una sola Olimpiade, giusto per vedere che effetto fa?

Massimo Costa

“Nel mio futuro c'è la GP2”

Fabio Onidi, nato a Milano il 9 marzo 1988, pilota del team GP Racing di Tancredi Pagiaro è l'attuale leader del campionato EuroSeries 3000, dove dopo quattro appuntamenti, per un totale di sette gare disputate, Fabio occupa la prima posizione in campionato con 40 punti.

Come valuti il tuo inizio di stagione nel campionato Euroseries 3000 2008, dove hai ottenuto una vittoria a Vallelunga, ma anche qualche difficoltà negli appuntamenti di Valencia e Mugello, che hanno un po' rallentato la tua fuga in classifica?

"La stagione è partita benissimo a Vallelunga dove ho ottenuto la vittoria, conquistando anche la vetta della classifica, che sino ad ora è nelle mie mani. A Spa-Francorchamps speravo di fare un po' meglio del terzo posto, ma considerando che sono arrivato alle spalle di Pastor Maldonado e Davide Rigon, uno pilota GP2, l'altro campione dell'Euroseries 3000 lo scorso anno, con il quale ho intrapreso una bella battaglia per la piazza d'onore, posso ritenermi comunque soddisfatto. A Valencia e al Mugello ho accusato dei problemi causa un piccolo infortunio che ho subito in allenamento alla spalla, che non mi ha permesso di esprimermi al meglio delle mie possibilità. A Valencia ho fatto davvero tanta fatica perché mi faceva molto male la spalla, mentre al Mugello ho avuto anche un inconveniente in qualifica con un incendio elettrico, non riuscendo a portare a termine la lotta per la pole position. Nella gara toscana con grande determinazione sono ugualmente riuscito a portare a termine la corsa in seconda posizione, cosa che mi ha fatto molto piacere, e ha ripagato anche il team per il lavoro svolto".

Nonostante un po' di sfortuna e qualche problema fisico, hai mantenuto ugualmente la leadership di campionato.

"Senza questo problema alla spalla sarei certamente riuscito a raccogliere di più, però posso accontentarmi di quello che fino a qui ho ottenuto, mantenendo la vetta di entrambi i campionati, sia l'Italiano di F3000 sia l'EuroSeries. Adesso spero solo di riuscire a riprendermi presto e di tornare al meglio delle mie potenzialità".

Nella tua carriera hai affrontato cate-

gorie come il Formula BMW, l'Euro F.Renault e il NEC (Campionato Nord Europa della Renault) per poi approdare quest'anno all'EuroSeries 3000; com'è maturata questa scelta? Come valuti in un panorama internazionale questa categoria?

"Ho sempre deciso di correre all'estero, sia per avere maggiore esperienza sia per lavorare a stretto contatto con dei team stranieri. La scelta dell'Euroseries 3000 è avvenuta per realizzare la volontà di guidare una macchina potente ad un prezzo relativamente basso, oltre al fatto che la Lola B02/50 è una vettura che insegna molto dal punto di vista della messa a punto e della guidabilità, che mette a dura prova la resistenza fisica del pilota. La categoria di per sé è un bel campionato, organizzato molto bene dalla Coloni Motorsport, anche se forse non c'è un gran numero di iscritti, che ne aumenterebbe la visibilità e renderebbe molto più divertenti le gare".

A inizio stagione i tuoi compagni di squadra sono stati i tuoi maggiori avversari, poi anche il team TP Formula ha dimostrato grande competitività, portandoti anche via dei punti importanti. Chi pensi possa impensierirti maggiormente da qui a fine campionato?

"Sia Adam Khan che Felipe Guimarães a Valencia sono stati molto competitivi, e prima di loro Davide Rigon a Spa, e mi sono arrivati davanti in alcune occasioni. Credo che probabilmente Khan potrà darmi filo da torcere, e anche nei test di Misano si è dimostrato molto competitivo e veloce, con il quale dovrò confrontarmi in pista".

Cosa c'è nel futuro della tua carriera e quali obiettivi ti eri prefissato per i prossimi anni?

"Anzitutto penso a finire al meglio la mia stagione in Euroseries 3000 per ripagare il team della fiducia riposta nei miei confronti, e nell'appoggio che mi hanno dato la mia famiglia e i miei sponsor fino a qui. Un traguardo che vorrei raggiungere sarebbe quello di entrare in GP2, sia a livello di sponsor, perché il budget è indubbiamente elevato, e mi piacerebbe trovare un team che decida magari di investire su di me".

Antonio Caruccio



Lo scorso inverno, la FIA aveva deciso, dopo la restrizione delle giornate di test, di concedere ai team un bonus nel chilometraggio dei test privati. Un extra di 350 chilometri al giorno, per un totale di cinque giornate, da utilizzare per prove rivolte ai giovani debuttanti che si affacciano alla F.1. Precisamente si chiama "Young Test Driver". Una bella idea che molti team non si sono lasciati sfuggire. La Honda, per esempio, ha sfruttato questa concessione del regolamento per far girare il nostro Luca Filippi. La Red Bull-Renault ha portato in pista Sebastien Buemi, la Renault Romain Grosjean e via dicendo.

Anche la Ferrari qualche giorno fa è ricorsa alla possibilità di percorrere ulteriori chilometri grazie allo "Young Driver Test". Ma a Fiorano e Monza, le piste dove ha speso in due giorni 700 chilometri, sulla F2008 non è salito un giovane talento, un pilota da seguire per il futuro. Bensì Andrea Bertolini. Un ragazzo simpatico, cresciuto all'interno di Maranello come collaudatore delle vetture stradali, che ha saputo guadagnarsi la fiducia e la stima di tutta la Ferrari e la Maserati. Divenendo poi pilota per hobby, poi vero professionista tanto che da qualche anno è uno dei grandi protagonisti del FIA GT. Una favola quella di Bertolini.

Appare però veramente bizzarro che la Ferrari porti in pista un pilota di 34 anni nello spazio riservato al "Young Driver Test". Certo, Bertolini conosce la monoposto, è fidato e i suoi consigli sono sempre giusti. Mettere sulla F2008 un pilota giovane, all'oscuro delle problematiche di una monoposto di F.1 in una fase così delicata per il mondiale, non sarebbe stato furbo da parte della Ferrari. Il punto però non è quello che è accaduto a Fiorano e Monza, ma che a Maranello a inizio anno non si sia pensato di scegliere un giovane da far crescere in casa, visto che il regolamento permetteva questa soluzione.

La Ferrari non ha mai ritenuto



La Ferrari snobba l'occasione Young Driver Test

opportuno, al contrario degli altri team del mondiale F.1, cercare dei giovani. Al presidente Luca di Montezemolo non è mai importato nulla dei piloti italiani, figurarsi a Jean Todt e Ross Brawn, che per anni hanno monopolizzato la dirigenza Ferrari. Si sperava che con Stefano Domenicali, giovane direttore della Gestione Sportiva, qualcosa cambiasse, ma da quelle parti evidentemente il termine "allevare" deve procurare un certo fastidio. Certamente deve essere più conveniente spendere un sacco di soldi per ingaggiare campioni già maturi come Michael Schumacher o Kimi Raikkonen piuttosto che farli crescere in casa.

A inizio stagione si vociferava di un possibile test con la Ferrari per il campione italiano della F.3. Poca cosa se poi alla carriera del pilota non si dà un seguito, ma sarebbe pur sem-

pre stato un grande richiamo per rilanciare la categoria tricolore che adotta motori Fiat. Ma fino ad ora non si è concretizzato nulla. E allora continuiamo a registrare il fatto che abbiamo in Italia una grande squadra di nome Ferrari che però nulla fa per i nostri piloti. O per i giovani talenti in generale.

Così abbiamo un Ron Dennis che rischia tutto e lancia in F.1 il debuttante Lewis Hamilton, da lui allevato fin dal karting. Flavio Briatore che tanti anni fa ha puntato su Jarno Trulli e Giancarlo Fisichella e successivamente ha portato alla Renault Fernando Alonso, che aveva solamente disputato un anno di F.1 con la Minardi. E sempre Briatore fu quello che dopo appena una corsa strappò a Jordan Michale Schumacher per portarlo alla Benetton nel 1991. Abbiamo un Mario Theissen della BMW che scarica Jac-

ques Villeneuve per far debuttare Robert Kubica. Ancora la Renault che porta in F.1 Heikki Kovalainen nel 2007 e Nelson Piquet nel 2008.

La Red Bull, e prima la BMW, che punta su Sebastian Vettel prelevandolo dalle categorie minori. La Honda che ha un programma giovani nel quale sono coinvolti Luca Filippi e Mike Conway. La Toyota che utilizza Kamui Kobayashi come tester e ha inserito in Williams Kazuki Nakajima dopo averli seguiti nelle formule minori. Frank Williams che non solo accetta di buon grado il giapponese nel proprio team, ma due anni fa ha portato al debutto Nico Rosberg. Come si vede, tutti prestano attenzione ai giovani, non necessariamente della nazionalità cui appartiene il team, ma l'interesse c'è. La Ferrari semplicemente se ne frega.

Massimo Costa



ROSSI nella storia

Vince Valentino Rossi e conquista la sesta vittoria stagionale che rafforza la sua leadership di campionato dopo una gara non entusiasmante, ma molto importante ai fini della classifica. Dopo aver conquistato ad inizio stagione a Shanghai, Le Mans e Mugello, altra tripletta dopo questa coronatasi domenica 31 agosto con Laguna Seca, Brno e Misano, Rossi ave-

va assistito alla fuga di Dani Pedrosa con la vittoria di Barcellona, terminata con il ritiro dello spagnolo al Sachsenring. Poi al balzo in avanti di Stoner che infilò ben tre successi consecutivi in Germania, approfittando della caduta di Pedrosa, Donington e Assen, dove ha anche conquistato le pole position, che ammontano ora a ben sette consecutive.

Dopo Misano, Rossi ha un totale di 262 punti, con un vantaggio di 75 lunghezze su Stoner, il quale a sua volta vede Dani Pedrosa tornare aggressivo a soli due punti di distacco (185 contro 187). Vince Rossi sull'ultima pista su cui ancora non aveva messo il proprio sigillo, e dopo aver sfatato Laguna Seca a luglio, è toccato al Santamonica ad agosto.



Vince Rossi, ma cade Stoner. Dopo la scivolata di Laguna Seca e Brno anche l'asfalto del GP di San Marino vede la Ducati numero 1 grattare la superficie. Capitomboli di per sé simili nella dinamica, perché Stoner non è riuscito a concludere la gara nella posizione che certamente gli compete, ma diverse nella motivazione; a Laguna Seca, Sto-

ner era stato 'disturbato' per tutta la gara da Rossi che aveva osato un sorpasso all'esterno portando i due al contatto, e vedeva però l'australiano in piena rimonta sbagliare ad otto tornate dalla fine l'ingresso dell'ultima curva della pista americana e scivolare in sabbia, poi ripartendo conquistando i 20 punti della piazza d'onore.

A Brno, il campione del mondo è caduto quando era in testa con un discreto margine di vantaggio su Rossi al settimo di ventidue giri perché la pedana della sua Ducati, in una curva a destra, ha toccato il cordolo ed è scivolato verso l'esterno della piega rovinando la moto e non riuscendo a ripartire, guardando i suoi avversari guadagnarli punti e posizioni. Questa caduta

nella tredicesima prova del mondiale 2008 in occasione del GP di San Marino è forse quella più normale: scivolato all'ottavo passaggio perdendo l'anteriore, va data una grande attenuante a Stoner in quanto per tutto il week-end ha gareggiato con una mano atrofizzata dal dolore a causa di una vecchia frattura ripresentatasi a complicare il lavoro dell'australiano. ►

segue a pag 10

Nonostante questo ha conquistato il miglior tempo in tutte le prove libere, e una qualifica stratosferica. Quindi, più che per una pressione psicologica da parte di Rossi, si tratta di un problema di difficoltà personale, come confermano in casa Ducati, con Stoner che deve ritrovare la giusta concentrazione per tornare il campione che ha dimostrato di essere.

Gradito ritorno sul podio per Jorge Lorenzo. Dopo ben quattro mesi, tra problemi personali e mancata competitività delle gomme, il pilota di Majorca torna a leccare il suo Chupa Chups in parco chiuso e sul podio, una presenza che mancava, e che serve a Lorenzo per riprendere fiducia in sé stesso e tornare a lottare sempre per la vittoria come nelle prime gare. Tra l'altro il suo ritmo gara non è mai stato di molto inferiore a quello di Rossi, a dimostrazione che le Michelin non solo sono tornate competitive come conferma Pedrosa quarto.

Se Pedrosa può gioire e far gioire il suo box, d'altra parte si piange in casa Hrc per un Nicky Hayden che dopo non aver disputato la gara Brno non si è presentato nemmeno alla corsa di Misano, creando parecchio malumore viste anche le sempre più insistenti voci che vogliono il campione del mondo 2006 in partenza per il 2009 verso il box Ducati. Al posto di Hayden in Hrc arriverebbe Andrea Dovizioso, bravissimo in questa occasione, giunto ottavo al traguardo con delle Michelin che hanno accusato un po' il degrado sul finale di gara, ma sempre in quinta posizione in campionato, con 118 lunghezze. Quest'anno si è ritirato solo in Portogallo quando stava lottando per il podio con Lorenzo, Pedrosa e Rossi.

Doppietta Yamaha, che non si verificava da Le Mans dove furono ben tre le moto nipponiche sul podio con Colin Edwards terzo, ma Toni Elias conquista il suo secondo podio consecutivo dopo la piazza d'onore artigliata a Brno, a dimostrazione che la Ducati ha fatto un'ottima modi-



Jorge Lorenzo



L'ordine di arrivo, domenica 31 agosto 2008

- 1 - Valentino Rossi (Yamaha) - Yamaha - 28 giri in 44'41"884
- 2 - Jorge Lorenzo (Yamaha) - Yamaha - a 3"163
- 3 - Toni Elias (Ducati) - Alice Team - a 11"705
- 4 - Dani Pedrosa (Honda) - Honda - a 17"470
- 5 - Chris Vermeulen (Suzuki) - Suzuki - a 23"409
- 6 - James Toseland (Yamaha) - Tech 3 - a 26"208
- 7 - Loris Capirossi (Suzuki) - Suzuki - a 26"824
- 8 - Andrea Dovizioso (Honda) - JIR - a 27"591
- 9 - Marco Melandri (Ducati) - Ducati - a 33"169
- 10 - Colin Edwards (Yamaha) - Tech 3 - a 36"529
- 11 - Sylvain Guintoli (Ducati) - Alice Team - a 42"081
- 12 - Shinya Nakano (Honda) - Gresini - a 43"808
- 13 - Anthony West (Kawasaki) - Kawasaki - a 54"874
- 14 - John Hopkins (Kawasaki) - Kawasaki - a 55"154

Ritirati

- 7 giri - Casey Stoner (Ducati) - Ducati
- 1 giro - Alex De Angelis (Honda) - Gresini
- 0 giri - Randy De Puniet (Honda) - LCR

Non Partito

- Nicky Hayden (Honda) - Honda

Giro Veloce: Valentino Rossi (Yamaha) - Yamaha - 1'34"904

Il Campionato Piloti

1. Rossi 262 punti; 2. Stoner 187; 3. Pedrosa 185; 4. Lorenzo 140; 5. Dovizioso 118; 6. Vermeulen 110; 7. Edwards 108; 8. Nakano 87; 9. Capirossi 86; 10. Toseland 85.

Il Campionato Costruttori

1. Yamaha 291; 2. Ducati 228; 3. Honda 223; 4. Suzuki 139; 5. Kawasaki 66.

fica alla propria Desmodedici che facilita anche i clienti come l'Alice Team e Marco Melandri che ha concluso la gara in nona posizione.

Ha agguantato, con la terza Yamaha, la sesta posizione James Toseland, che in una pista che lui conosce dove ha corso con la Superbike dimostra tutto il suo talento, ma paga l'inesperienza in tracciati nuovi, prendendo un distacco non veritiero dagli altri piloti, primo tra tutti il compagno di squadra Edwards, mai competitivo e sempre in lotta per le posizioni di rincalzo.

Si parla tanto anche dell'ingresso dal prossimo anno della monogomma, dopo che anche

Dani Pedrosa ha annunciato che monterà dalla prossima gara di Indianapolis gli pneumatici Bridgestone. I dettagli di questa collaborazione verranno resi noti nei prossimi giorni, quando lo spagnolo potrebbe montare queste gomme già nei test di questa settimana. Uno sguardo veloce anche ai numeri: con la vittoria di Misano, Rossi raggiunge quota 68 successi, eguagliando quelli di Giacomo Agostini. Record assoluto invece per Loris Capirossi, che dopo aver raggiunto Alex Barros a Brno disputando 276 gare nel Motomondiale, a Misano raggiunge quota 277, alla ricerca già da Indianapolis del podio numero 100.

Antonio Caruccio



Casey Stoner

Loeb super ma è harakiri Ford



5 domande per capire

1 – Fatta per mettere in difficoltà Sébastien Loeb, la regola che impone al leader della gara di partire per primo sulle strade ha ormai dimostrato tutta la sua inutilità. Quante manfrine dovremo ancora sopportare prima di tornare all'antico?

Se il cielo non verserà secchiate d'acqua sulla terra del Giappone e del Galles, almeno due. Ma potrebbero essere molte di più: è difficile immaginare Morrie Chandler folgorato sulla via di Hamilton. E a non essere ottimisti aiuta il ricordo di una osservazione di Max Mosley: "Gli spettatori – disse – devono imparare a considerare i gran premi come una partita a scacchi".

2 – Apparentemente difficile da comprendere, la proposta di Malcolm Wilson fatta a Gronholm per tornare per qualche gara adesso è più chiara. Nè Hirvonen né Latvala hanno le stimmate del campione...

Calma e gesso. E non soltanto per scrivere sulla lavagna, lato cattivi, i nomi dei due finlandesi. Pur se ha sbagliato parecchio anche in questa stagione, Latvala ha quell che serve per diventare un grande: non a caso è il pilota più giovane ad aver vinto una gara mondiale. Riguardo a Hirvonen, è il caso di ricordare che, pur battuto, in Finlandia prima e in Nuova Zelanda poi, ha fatto soffrire Loeb come e più dello spilungone un anno fa.

3 – Scontata la solita prestazione fenomenale di Loeb, ora anche Sordo sembra aver trovato una sua dimensione, È nata una stellina?

In Nuova Zelanda, il cantabrico ha fatto il compitino senza macchie. Ma senza colpi d'ala. Ma se con il tempo e la paglia non maturano solo le nespole...

4 – C'è chi giura di avere visto Petter Solberg prendere a calci la sua Impreza... Certo che a Banbury stanno ormai raschiando il fondo...

E, facendolo, smentiscono il proverbio secondo il quale "gente allegra il ciel l'aiuta"... Richards e Lapworth seguitano infatti a sorridere anche se dal Giappone arrivano segnali per loro assai poco incoraggianti.

5 – Forse è passata inosservata, ma la prestazione di Henning Solberg è stata di spessore. Dopo aver perso dieci minuti il primo giorno per un problema all'idroguida, nelle due tappe successive, tempi alla mano è stato il più bravo sulla strada. Solo merito di poter partire nelle retrovie senza nessuna pressione?

Anche, ma forse nell'exploit del fratellone di Petter c'è anche il fatto che sta discutendo con i vertici dell'Expert il rinnovo della sponsorizzazione. Sia come sia, agli antipodi ha offerto la miglior prestazione della sua carriera.

a cura di Guido Rancati

L'ordine di arrivo, domenica 31 agosto 2006

1. Loeb-Elena (Citroën C4 Wrc) in 3:59'18"8
2. Sordo-Marti (Citroën C4 Wrc) a 17"5
3. Hirvonen-Lehtinen (Ford Focus Wrc) a 41"8
4. P.Solberg-Mills (Subaru Impreza Wrc) a 2'48"9
5. Aava-Sikk (Citroën C4 Wrc) a 3'30"7
6. Andersson-Andersson (Suzuki SX4 Wrc) a 7'37"4
7. Gardemeister-Tuominen (Suzuki SX4 Wrc) a 7'54"9
8. Villagra-Perez Companc (Ford Focus Wrc) a 8'35"0

La classifica mondiale piloti dopo 11 prove

1. Loeb p. 86
2. Hirvonen 78
3. Sordo 51
4. Atkinson 40
5. Latvala 34
6. P. Solberg 32
7. H. Solberg 22
8. Galli p. 17
9. Wilson 12
10. Duval 11

La classifica mondiale Costruttori dopo 11 prove

1. Citroën Total WRT p. 141
2. BP Ford Abu Dhabi World Rally Team 121
3. Subaru World Rally Team 74
4. Stobart VK M-Sport Ford Rally Team 51
5. Munchis Ford World Rally team 22
6. Suzuki Rally Team 20



Rossetti sempre più leader



Il Rally del Friuli, che ha aperto la seconda parte della stagione tricolore, ha fornito alcuni spunti di riflessione. Senz'altro la vittoria di Luca Rossetti che consolida la sua leadership nel CIR. Ora l'avversario più serio per il pordenonese è Paolo Andreucci, ma, se anche il toscano dovesse vincere tutte e tre le gare rimanenti, al friulando della Peugeot basterebbero un paio di secondi posti per aggiudicarsi il campionato. Di certo delle prestazioni alla sua portata, visto che finora, nel tricolore 2008, "Rox" quando è andato piano ha concluso secondo! Se a ciò si aggiunge che ad Ottobre, ad Antibes, gli basteranno pochi punti per vincere anche il Campionato Europeo, si può certo dire che il 2008 si sta rivelando l'anno di Luca Rossetti. Lo si capisce anche da altri particolari, come essere riuscito a prendere il via (e andare a vincere) in Friuli, dopo aver quasi distrutto la sua 207 nello shakedown, tutto ciò grazie al miracoloso intervento dei meccanici Racing Lions.

A fare da contraltare al momento d'oro di Rossetti e della Peugeot è il periodo di crisi in cui sembra essere precipitata l'Abarth. In una gara come l'Alpi Orientali, nettamente favorevole alle Super2000, non portare nessuna vettura al traguardo è una vera disfatta. Ormai la Grande Punto sembra non essere più in grado di reggere il passo della Peugeot 207 e viene il sospetto che in alcuni casi gli errori dei suoi piloti siano dovuti anche al fatto di dover sempre spingere al massimo per cercare di tenere il ritmo degli avversari. Di sicuro sono mancati alcuni sviluppi durante l'inverno, quando la Grande Punto è stata un po' trascurata per sviluppare la nuova 500 Abarth. Ma in una categoria al limite come la Super2000 ed in campionati tirati come IRC e CIR non ci si può permettere di fermarsi neanche un istante, anche perchè dal 2009 altre avversarie si aggiungeranno alla Peugeot, capeggiate dalla nuova e già molto promettente Skoda Fabia.

Massimilano Ruffini



Stop a Castroneves, vince Justin Wilson



E' Justin Wilson (sopra), il vincitore del Grand Prix di Detroit. Il pilota britannico ha conquistato la vetta al termine di un serrato duello con Helio Castroneves, quando i commissari hanno obbligato il brasiliano a farsi da parte. Più lento nelle fasi immediatamente successive alla ripartenza, Castroneves aveva già fronteggiato Wilson nello stint precedente, riuscendo poi, a gomme calde, ad aumentare il vantaggio. Fatale è stata, poco dopo l'ultimo re-start, una chiusura verso il muro che (pur se già vista in passato), ha convinto la direzione gara ad impartire l'ordine. Il passo più veloce nei giri successivi non è stato sufficiente a consentire a Castroneves di passare, regalando al Newman-Haas-Lanigan Racing il secondo successo stagionale dopo la vittoria di Rahal a St Petersburg.

In terza posizione, Tony Kanaan non è stato mai in lizza per il successo, chiudendo davanti ad Oriol Servia e Scott Dixon. Il neozelandese, costretto a battersi nelle retrovie causa un'improvvisa sosta anticipata nelle prime fasi, ha contenuto i danni mantenendo un vantaggio di 30 punti in classifica che lo porrà in condizione di non prendere rischi inutili nel round conclusivo al Chicagoland Speedway. Ad aiutare ulteriormente Dixon è stato anche il protrarsi

della corsa oltre il tempo previsto che, grazie al limite delle due ore, lo ha aiutato a cacciare lo spettro di un possibile splash finale.

Diverse situazioni di caution sono scaturite da contatti: dopo una toccata iniziale che ha visto protagonista Milka Duno (poi fermata per le scarse prestazioni), è stato il turno di Vitor Meira e Danica Patrick, poco prima che Ernesto Viso terminasse la propria corsa nel muro. Un altro contatto ha coinvolto Power ed Hunter-Reay, riusciti comunque a terminare rispettivamente al sesto e all'ottavo posto. Tra i top-10 hanno concluso anche Junqueira, grazie ad un ottimo recupero da fondo griglia, Ryan Briscoe (stessa strategia di Dixon) ed Anthony Foyt.

Grandi difficoltà hanno caratterizzato le prove di Wheldon e Scheckter. Per il primo, a risultare fatali sono stati, oltre alla qualifica disastrosa, una strategia iniziale suicida ed un impatto contro le protezioni, mentre a segnare la gara del secondo è stato un errore di guida che ha compromesso un semiasse. Dispersi Marco Andretti (anche prima del guaio al cambio), Hideki Mutoh, Buddy Rice ed Ed Carpenter.

L'ordine di arrivo, domenica 31 agosto 2008

- 1 - Justin Wilson - NHL - 87 laps
- 2 - Helio Castroneves - Penske - 4.4058
- 3 - Tony Kanaan - AGR - 17.6815
- 4 - Oriol Servia - KV - 26.5468
- 5 - Scott Dixon - Ganassi - 27.7185
- 6 - Ryan Hunter-Reay - Rahal Letterman - 28.2688
- 7 - Bruno Junqueira - Coyne - 28.6815
- 8 - Will Power - KV - 28.8776
- 9 - Ryan Briscoe - Penske - 35.5244
- 10 - AJ Foyt IV - Vision - 38.1040
- 11 - Hideki Mutoh - AGR - 38.3811
- 12 - Darren Manning - Foyt - 44.4662
- 13 - Graham Rahal - NHL - 47.8028
- 14 - Ed Carpenter - Vision - 1:01.2770
- 15 - Mario Moraes - Coyne - 1 lap
- 16 - Danica Patrick - AGR - 1 lap
- 17 - Vitor Meira - Panther - 4 laps
- 18 - Marco Andretti - AGR - 6 laps
- 19 - Buddy Rice - D&R - 11 laps
- 20 - Dan Wheldon - Ganassi - 23 laps
- 21 - Tomas Scheckter - Luczo Dragon - 31 laps
- 22 - Alex Tagliani - Conquest - 33 laps
- 23 - Milka Duno - D&R - 41 laps
- 24 - EJ Viso - HVM - 55 laps
- 25 - Jaime Camara - Conquest - 71 laps

Il campionato

1. Dixon 606; 2. Castroneves 576; 3. Kanaan 481; 4. Wheldon 464; 5. Briscoe 412.

Marco Cortesi

Rigon manda in goal il Guoan La Roma si difende, Milan KO

Doppietta italiana nella gara del debutto della Superleague a Donington. Davide Rigon ha portato al successo il Guoan Pechino precedendo Enrico Toccacelo (Roma). Gara negativa invece per il Milan, con Robert Doornbos che non ha percorso neanche un giro. Non ha portato bene la presenza di Franco Baresi che ieri aveva detto con certezza: "Vinceremo a Donington e in campionato con il Bologna". Per la cronaca il Bologna ha battuto il Milan... Rigon, campione 2007 della Euroseries 3000, ha tenuto con autorità la prima posizione contenendo il veloce recupero di Toccacelo, abile a guadagnare in fretta la piazza d'onore. Nei primi giri, subito caos con Nelson Philippe (Borussia) che ha fatto girare Andy Soucek (Corinthians). Il francese ha danneggiato l'ala anteriore. Duncan Tappy (Tottenham) è emerso bene dal gruppo guadagnando la terza posizione dovendosi vedere con Yelmer Buurman (PSV). Buona gara di Adrian Valles (Liverpool), quarto dopo essere partito dall'ultima posizione per problemi tecnici in qualifica.

Si è disputata con la pioggia la seconda gara della Superleague a Donington, con griglia di partenza completamente invertita in base all'ordine di arrivo di gara 1. Parten-

do dalla settima posizione, Borja Garcia si è imposto con i colori del Siviglia. Lo spagnolo è salito quinto dopo un periodo di safety car per il contatto tra Andreas Zuber (Al Ain), ritiratosi, e Tristan Gommendy (Porto), ai box con una gomma a terra. Anche Yelmer Buurman (PSV) si è dovuto fermare ai box. Al restart, Garcia ha dimostrato di possedere un buon controllo della vettura con la pista bagnata e mentre diversi piloti finivano in testacoda, lui procedeva verso la vittoria. Si sono girati Alessandro Pierguidi (Galatasaray) che era risalito fino al 2° posto, Nelson Philippe (Borussia), Max Wissel (Basilea). Philippe ha proseguito e alla fine si è classificato quarto. Secondo posto finale per Tuka Rocha (Flamengo) che ha guidato senza commettere sbavature. Bella gara di Adrian Valles (Liverpool) che da dodicesimo si è piazzato terzo. Davide Rigon da ultimo (per la vittoria in gara 1) ha recuperato alla grande fino al sesto posto finale. Decimo ha concluso la Roma di Enrico Toccacelo mentre il Milan non ha neppure preso il via della corsa (sarebbe partito dalla pole) in quanto il team non è riuscito a risolvere il problema tecnico che aveva fermato Robert Doornbos nel primo giro di gara 1. Trasferta difficile per i rossoneri.

L'ordine di arrivo di gara 1, domenica 31 agosto 2008

- 1 - Guoan Pechino - Davide Rigon - 41:29.425
- 2 - Roma - Enrico Toccacelo - 2.577
- 3 - Tottenham - Duncan Tappy - 14.909
- 4 - PSV Eindhoven - Yelmer Buurman - 15.305
- 5 - Liverpool - Adrian Valles - 20.184
- 6 - Al Ain - Andreas Zuber - 22.996
- 7 - Porto - Tristan Gommendy - 23.675
- 8 - Rangers - Ryan Dalziel - 24.571
- 9 - Basilea - Max Wissel - 25.449
- 10 - Siviglia - Borja Garcia - 29.431

Giro più veloce: Davide Rigon, 1:20.183

Ritirati

- Andy Soucek - Corinthians - lap 15
- Kasper Andersen - Olympiakos - lap 11
- Alessandro Pierguidi Galatasaray - lap 10
- Craig Dolby - Anderlecht - lap 8
- Nelson Philippe - Borussia Dortmund - lap 7
- Tuka Rocha - Flamengo - lap 3
- Robert Doornbos - AC Milan - lap 0

L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 31 agosto 2008

- 1 - Siviglia - Borja Garcia - 22 laps 41'56"268
- 2 - Flamengo - Tuka Rocha - 10"074
- 3 - Liverpool - Adrian Valles - 12"224
- 4 - Borussia Dortmund - Nelson Philippe - 14"962
- 5 - Tottenham - Duncan Tappy - 23"666
- 6 - Guoan Pechino - Davide Rigon - 24"681
- 7 - Basilea - Max Wissel - 27"225
- 8 - PSV Eindhoven - Yelmer Buurman - 42"915
- 9 - Porto - Tristan Gommendy - 1 lap
- 10 - Roma - Enrico Toccacelo - 1 lap
- 11 - Olympiakos - Kasper Andersen - 1 lap
- 12 - Corinthians - Andy Soucek - 3 laps

Ritirati

- Galatasaray - Alessandro Pierguidi
- Rangers Glasgow - Ryan Dalziel
- Al Ain - Andreas Zuber
- Anderlecht - Craig Dolby

Non partito

- Milan - Robert Doornbos

Il campionato

1. Guoan 79; 2. Tottenham, Liverpool 72; 4. Siviglia 68;
5. Roma 63; 6. PSV Eindhoven 59; 7. Flamengo 52;
8. Basilea, Porto 46; 10. Borussia Dortmund 44; 11. Al Ain 37;
12. Rangers Glasgow 33; 13. Olympiakos, Corinthians 30;
15. Galatasaray 24; 16. Anderlecht 17;
17. Milan 6.

Davide Rigon



L'esperienza fa la differenza

Carbone vince, Van der Garde è secondo

È un podio che odora di esperienza quello della prima gara del Nurburgring. Fabio Carbone (nella foto), ha vinto la seconda corsa stagionale dopo il successo di Silverstone mentre Giedo Van der Garde ha saputo amministrare una corsa difficile riuscendo a concludere secondo. Ed ora vede il titolo della World Series Renault avvicinarsi sempre più considerando che Julien Jousse si è autoeliminato. C'era anche Fairuz Fauzy, buon secondo, ma dopo le verifiche tecniche sulla

sua vettura (Fortec) è stato squalificato in quanto mancava una rondella nella sospensione anteriore.

Carbone ha occupato sempre la prima posizione guidando molto bene e non facendosi intimorire da Fauzy quando il suo vantaggio di oltre 8" è svanito per l'intervento della safety-car. Il brasiliano sta dimostrando che il suo talento è ancora integro. Fauzy inizialmente si è difeso molto bene da Salvador Duran, poi ha controllato Van der Gar-

de, che però non pareva intenzionato a rischiare più di tanto. Duran invece ha commesso errori che lo hanno fatto retrocedere al sesto posto finale. Buon quarto posto per Esteban Guerrieri, che nel caos della prima curva ha trovato il varco giusto per cancellare una qualifica storta. Mikhail Aleshin, quinto, si è lasciato alle spalle un periodo oscuro.

La Draco ha conquistato punti con Bertrand Baguette, afflitto in qualifica da problemi alla batte-

ria. Punti anche per il giovanissimo Pablo Sanchez, buon ottavo, e per Pippa Mann che sta migliorando ad ogni gara ed ora spera in un futuro americano. Per la prima volta nella top ten Claudio Cantelli. Il brasiliano della RC ha trovato nella squadra italiana il giusto ambiente per maturare con calma e i risultati stanno pian piano arrivando. In qualifica ha fallito l'ingresso in Superpole per un soffio, in gara ha evitato i problemi incassando un punto alla cassa.



Disastro in casa Prema. Alvaro Barba è franato in fase di frenata subito dopo il via sul compagno di squadra Miguel Molina. Ancora una volta i due piloti spagnoli del team italiano si sono buttati fuori. Certo senza volerlo, ma forse il "sangue caliente" degli ibERICI inizia a procurare più di un grattacapo alla squadra di Angelo Rosin che aveva preparato per questa gara, e non solo, due macchine vincenti. Marco Bonanomi poteva puntare al podio, ma Charles Pic lo ha tamponato alla prima curva, senza controllo dopo aver preso un pezzo di ala volato via dalla macchina di Barba. Nel trambusto generale, Pasquale Di Sabatino si è visto arrivare addosso Robert Wickens. Paolo Nocera invece, ha ingaggiato un aspro duello con Aleix Alcaraz, poi si è dovuto ritirare in seguito a temperature elevate per avere imbarcato terra.

L'ordine di arrivo, sabato 30 agosto 2008

- 1 - Fabio Carbone - Ultimate/Signature - 23 laps 46'57"536
- 2 - Fairuz Fauzy - Fortec - 2"531
- 3 - Giedo Van der Garde - P1 - 3"274
- 4 - Esteban Guerrieri - Ultimate/Signature - 4"023
- 5 - Mikhail Aleshin - Carlin - 5"504
- 6 - Salvador Duran - Interwetten - 7"109
- 7 - Bertrand Baguette - Draco - 10"058
- 8 - Pablo Sanchez - Interwetten - 10"754
- 9 - Pippa Mann - P1 - 11"404
- 10 - Claudio Cantelli - RC - 11"741
- 11 - Mario Romancini - Epsilon - 12"560
- 12 - Siso Cunill - KTR - 13"810
- 13 - Marcos Martinez - Pons - 20"891
- 14 - Robert Wickens - Carlin - 1 lap

Giro più veloce: Fabio Carbone 1'47"767

Ritirati

- Lap 16 - Aleix Alcaraz
- Lap 13 - Marco Barba
- Lap 10 - Alexandre Marsoin
- Lap 6 - Julien Jousse
- Lap 6 - Paolo Nocera
- Lap 3 - James Walker
- Lap 1 - Marco Bonanomi
- Lap 1 - Pasquale Di Sabatino
- Lap 0 - Charles Pic
- Lap 0 - Miguel Molina
- Lap 0 - Alvaro Barba

La cronaca Giro dopo giro

Carbone scatta meglio di Fauzy e si presenta alla prima curva davanti al plotone. Dietro invece, succede il finimondo (**vedi foto**). Alvaro Barba sbaglia completamente il punto di staccata e tampona il compagno di squadra Molina. Barba decolla, Molina procede col posteriore distrutto, il gruppo rallenta e Bonanomi viene tamponato da un poco attento Pic. Coinvolti nel mucchio anche Wickens e Di Sabatino. Entra la safety-car.

Al 3° giro, si riparte, Walker (10°) si insabbia subito. Carbone conduce su Fauzy, Jousse, Duran, Guerrieri, Van der Garde, Aleshin, Baguette, Sanchez, Marsoin. Al 5° giro, divagazione fuori pista di Nocera. Carbone prende il largo e al 6° giro ha 2"6 su Fauzy. Jousse commette un errore e si insabbia lasciando a Duran il terzo posto. Nocera si ritira. Al 9° giro, Carbone ha 6"6 su Fauzy che ha il suo da fare per difendersi da Duran.

Al 10° passaggio, Martinez supera Marsoin per il 9° posto mentre Marco Barba guadagna ben due posizioni scavalcando Alcaraz e Mann. Lo spagnolo della Draco è undicesimo. Marsoin si ritira e nella top ten entra Marco Barba. Duran perde terreno da Fauzy, alla variante finale Guerrieri lo attacca, ma taglia la chicane. L'argentino non lascia la posizione a Duran che alla prima curva dopo il traguardo tenta l'attacco all'esterno a Guerrieri ma arriva lungo e si fa infilare da Van der Garde.

Al 14° giro, Carbone è primo con 8"3 su Fauzy, poi Guerrieri, Van der Garde, Duran, Aleshin. L'olandese leader del campionato rompe gli indugi e supera Guerrieri, il quale viene poi attaccato nuovamente da Duran. Il messicano finisce ancora fuori traiettoria e perde terreno venendo passato da Sanchez. La situazione al giro 16: Carbone, Fauzy, Van der Garde, Guerrieri, Aleshin, Baguette, Sanchez, Duran, Martinez, Mann. Alcaraz (14°) rompe il motore, non si sposta subito dalla traiettoria e si gira per l'olio finito sulle gomme. Rimane fermo in mezzo alla pista e rientra la safety-car per la pista sporca di olio. La safety-car, che nell'ultimo giro procedeva lentissima suscitando le giuste ire di Carbone, rientra a 2 giri dal traguardo. Il brasiliano tiene la testa. Mann supera Martinez e sale nona. Alla variante, Baguette lascia la porta aperta a Duran, il quale si infila. Il belga poi chiude e tra i due c'è un leggero contatto. Duran alla prima curva ha poi ragione di Baguette. Martinez perde altre posizioni. Decimo è ora Cantelli. Vince Carbone con 2"6 su Fauzy e 3"2 su Van der Garde.



foto Pellegrini

Molina alza la coppa dopo la squalifica di Duran

È finita con un colpo di scena il fine settimana della World Series Renault al Nurburgring. Nel tardo pomeriggio, i commissari tecnici dopo le solite ispezioni sulla vettura del vincitore di gara 2, Salvador Duran del team Interwetten, hanno notato che i rapporti del cambio non erano conformi al regolamento. Di conseguenza è scattata la squalifica che priva

del primo posto il bravo Duran, autore di una bella corsa. E dire che il messicano con umiltà aveva dichiarato: "In gara 1 ho commesso tanti errori, ma è stata anche colpa del comportamento di Guerrieri. Oggi sono stato perfetto, il team ha fatto un gran lavoro dopo i problemi tecnici del venerdì". La vittoria è allora andata a Miguel Molina del team Prema. Dalle

stalle (di gara 1) alle stelle per la squadra diretta da René Rosin. Bravo Molina, sempre velocissimo e attento a non farsi prendere da Julien Jousse. Giedo Van der Garde (**sotto**), ha perso tempo in un pit-stop difficile per una gomma truffaldina ed ha terminato settimo. Alvaro Barba ha compiuto bellissimi sorpassi dopo aver perso posizioni per avere ritardato

il rientro al pit-stop ma ha concluso terzo dietro a un Jousse che è riuscito a farsi perdonare l'errore di gara 1: "Che sbaglio terribile ho fatto", ha detto. Per Marco Bonanomi il quarto posto finale è un toccasana dopo le disavventure patite in questa stagione. Paolo Nocera e Pasquale Di Sabatino si sono beati difesi dopo essere partiti dalle retrovie.





Miguel Molina sul podio del Nurburgring

La cronaca Giro dopo giro

Black out di Aleshin che va in testacoda mentre sta raggiungendo lo schieramento di partenza e rimane fermo ai lati della pista. Duran parte meglio del poleman Van der Garde e si porta in prima posizione. Terzo è Molina, quarto Bonanomi che supera Alvaro Barba. Poi Carbone, Jousse, Baguette. Rimane ferma al via la Mann, poi. Si gira Cunill. Il primo dei leader a fermarsi per il pit-stop è Molina al 5° giro. Lo stesso fanno Nocera e Romancini. Al 7° passaggio Van der Garde cambia le gomme. Duran tiene un buon ritmo, Barba sopravanza Bonanomi ed è secondo.

All'8° tornata è il turno di Duran a imboccare la corsia box. Il messicano rientra in pista davanti a Molina. Van der Garde non ha tratto profitto dal pit-stop ed ha perso diverse posizioni. Al 10° giro, Barba fa il pit. Al comando della gara c'è Bonanomi con 0"6 su Baguette, poi Sanchez, Martinez, Pic. Nocera è 17°, Di Sabatino 19°. Bonanomi e Baguette prendono la via dei box all'11° giro e rientrano dietro al terzetto Duran-Molina-Jousse. Sono fuori gara Alcaraz (che aveva una mano fasciata per una contusione rime-

L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 31 agosto 2008

- 1 - Miguel Molina - Prema - 23 giri 42"13"332
- 2 - Julien Jousse - Tech 1 - 0"426
- 3 - Alvaro Barba - Prema - 1"316
- 4 - Marco Bonanomi - Comtec - 4"228
- 5 - Bertrand Baguette - Draco - 4"977
- 6 - Fabio Carbone - Ultimate/Signature - 5"445
- 7 - Giedo Van der Garde - P1 - 6"101
- 8 - Pablo Sanchez - Interwetten - 9"342
- 9 - Esteban Guerrieri - Ultimate/Signature - 10"161
- 10 - Marco Barba - Draco - 13"092
- 11 - Marcos Martinez - Pons - 17"675
- 12 - Charles Pic - Tech 1 - 18"333
- 13 - James Walker - Fortec - 19"585
- 14 - Paolo Nocera - RC - 24"303
- 15 - Pasquale Di Sabatino - Comtec - 29"280
- 16 - Alexandre Marsoin - Epsilon - 31"851
- 17 - Claudio Cantelli - RC - 32"181
- 18 - Robert Wickens - Carlin - 40"733
- 19 - Pippa Mann - P1 - 44"255

Giro più veloce: Julien Jousse 1'47"166

Ritirati

Fairuz Fauzy
Mario Romancini
Aleix Alcaraz
Mikhail Aleshin

Il campionato

1. Van der Garde 114; 2. Jousse 67; 3. Carbone 58;
4. Baguette 51; 5. Duran 49; 6. Aleshin 46; 7. Bonanomi 44;
8. A. Barba 43; 9. Molina 34; 10. Pic 33.

diata in gara 1 dopo il testacoda), e Romancini.

Quando tutti hanno completato il pit-stop, la situazione al 14° giro è: Duran, a 2"2 Molina, a 2"6 Jousse, a 4"4 Bonanomi, poi Baguette, A. Barba, Carbone, Van der Garde, Sanchez, Wickens. Nocera è 15°, Di Sabatino 17°. Barba supera Baguette alla prima curva con una azione decisa e sale al quinto posto. Barba è il più veloce in pista e avvicina rapidamente Bonanomi, che inizia a difendersi. Al 16° giro, Wickens (10°) è toccato da Guerrieri e si gira. Al 17° passaggio, Barba alla prima curva infla Bonanomi e va quarto.

Duran prosegue imperterrito al comando con 2"2 su Molina, 3"2 su Jousse che ora dovrà vedersela con lo scatenato Barba. Lo spagnolo della Prema raggiunge il francese del Tech 1 e al 19° giro inizia a pressarlo. Dietro, la Dallara di Bonanomi non ha la velocità dei primi quattro e mantiene il quinto posto. Jousse non concede nulla a Barba, Molina tiene il secondo posto ma non deve commettere sbavature perché il francese gli è a 8 decimi. Duran vince, Molina è secondo con Jousse e Barba in scia. Quinto Bonanomi, Nocera è 15°, Di Sabatino 16°.

Matsuda, campione bagnato campione fortunato

Prima vittoria in F.Nippon nella corsa gara 1 di Joao Paulo De Oliveira che partito dalla pole si è imposto al Fuji mentre la seconda corsa è stata sospesa dopo cinque giri per pioggia dopo che i piloti seguivano la safety-car (**sotto**). Al comando si trovava quindi Kosuke Matsuura, ex pilota Indycar che dal 2008 è tornato in patria cimentandosi nella F.Nippon. Ma la gara del Fuji ha decretato nuovamente campione Tsugio Matsuda, un pilota affidabile quanto veloce.

Basti pensare che nelle prime sei qualifiche della stagione la pole position è sempre stata sua. La battaglia nell'ultima prova stagionale in programma a Sugo sarà quindi per il secondo posto. Una lotta che vedrà opposti Loic Duval a Andre Lotterer. Tornando alla tappa del Fuji, Ronnie Quintarelli si è piazzata sesto in gara 1 e terzo nella corsa sospesa. In Giappone capita spesso che i tifosi e gli acquazzoni bloccano le corse con bandiera rossa.



L'ordine di arrivo di gara 1, domenica 31 agosto 2008

- 1 - Joao Paulo De Oliveira (Lola-Toyota) - Kondo - 30 laps 44'53"719
- 2 - Loic Duval (Lola-Honda) - Nakajima - 44'54"174
- 3 - Takashi Kogure (Lola-Honda) - Nakajima - 44'58"260
- 4 - Tsugio Matsuda (Lola-Toyota) - Impul - 45'02"483
- 5 - Andre Lotterer (Lola-Toyota) - Tom's - 45'04"385
- 6 - Ronnie Quintarelli (Lola-Toyota) - Cerumo/Inging - 45'07"763
- 7 - Benoit Treluyer (Lola-Toyota) - Impul - 45'09"280
- 8 - Kosuke Matsuura (Lola-Toyota) - Dandelion - 45'16"808
- 9 - Yuji Tachikawa (Lola-Toyota) - Cerumo/Inging - 45'24"785
- 10 - Seiji Ara (Lola-Toyota) - Tom's - 45'27"146
- 11 - Takeshi Tsuchiya (Lola-Toyota) - Dandelion - 45'31"093
- 12 - Naoki Yokomizo (Lola-Toyota) - Kondo - 45'31"735
- 13 - Richard Lyons (Lola-Toyota) - Impul - 45'31"779
- 14 - Satoshi Motoyama (Lola-Toyota) - LeMans - 45'34"304
- 15 - Katsuyuki Hiranaka (Lola-Honda) - 5Zigen - 45'37"053
- 16 - Toshihiro Kaneishi (Lola-Honda) - 5Zigen - 45'37"730
- 17 - Hiroaki Ishiura (Lola-Toyota) - LeMans - 45'39"352
- 18 - Takuya Izawa (Lola-Honda) - Team Aguri - 45'52"430
- 19 - Roberto Streit (Lola-Toyota) - Cerumo/Inging - 46'17"331

Giro più veloce: Takashi Kogure 1'29"093

Ritirato

Lap 24 - Yuji Ide

L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 31 agosto 2008

- 1 - Kosuke Matsuura - 5 laps
- 2 - Benoit Treluyer
- 3 - Ronnie Quintarelli
- 4 - Andre Lotterer
- 5 - Tsugio Matsuda
- 6 - Takashi Kogure
- 7 - Loic Duval
- 8 - Joao Paulo De Oliveira
- 9 - Yuji Tachikawa
- 10 - Seiji Ara
- 11 - Takeshi Tsuchiya
- 12 - Naoki Yokomizo
- 13 - Richard Lyons
- 14 - Satoshi Motoyama
- 15 - Katsuyuki Hiranaka
- 16 - Hiroaki Ishiura
- 17 - Takuya Izawa
- 18 - Roberto Streit
- 19 - Yuji Ide
- 20 - Toshihiro Kaneishi

Il campionato

1. Matsuda 78,5; 2. Duval 52; 3. Lotterer 49; 4. Hirate 36; 5. Tachikawa 31; 6. Kogure 29; 7. De Oliveira 28; 8. Treluyer 19; 9. Quintarelli 17,5; 10. Izawa 16.

Joao Paulo De Oliveira





Van Dam li ha stesi tutti

Carlo Van Dam (sopra, sul podio) ha conquistato il titolo del campionato giapponese di Formula 3, al volante di una Dallara F308 del team Tom's, montando un propulsore Toyota, con cui ha ottenuto sette vittorie nelle sedici gare sino a qui ottenute. Ad inizio stagione un compagno di squadra di Van Dam, Takuto Iguchi, che aveva conquistato le prime tre vittorie del campionato e sembrava essere predestinato al successo finale. Poi un black-out mentale del pilota giapponese che ha permesso all'olandese volante di portare a termine un'inedicabile serie di podi e vittorie che lo hanno consacrato l'erede di Kazuya Oshima, laureatosi campione lo scorso anno. Nella prima gara del Fuji Van Dam ha colto un bel successo guidando una doppietta del team Tom's con Iguchi giunto secondo, mentre la Toyota ha piazzato ben quattro motori davanti a tutti grazie anche a Kei Cozzolino, che ha completato il podio e Keisuke Kunimoto, quarto. Importante vittoria per Hideki Yamauchi nella National Class che arriva in concomitanza di un appuntamento non molto fortunato dello svizzero Alexandre Imperatori, giunto solo terzo dopo la doppietta di Motegi.

In gara 2 Kunimoto vince portandosi in seconda posizione di campionato precedendo in classifica Iguchi, mentre Van Dam chiude solo al secondo posto, forse rallentato dai festeggiamenti per il titolo. Vince nella National Class il titolo Yamauchi, che giungendo al decimo posto assoluto precede Imperatori, che vede così perdere ogni speranza di titolo, con 110 contro 89 punti. Prossimo appuntamento per la tappa conclusiva della categoria cadetta nipponica il 20 e 21 settembre sulla pista di Sugo.

L'ordine di arrivo di gara 1, sabato 30 agosto 2008

- 1 - Carlo Van Dam (Dallara 308 - Toyota) - Tom's - 15 giri in 25'24"867
- 2 - Takuto Iguchi (Dallara 308 - Toyota) - Tom's - a 3"992
- 3 - Kei Cozzolino (Dallara 308 - Toyota) - Now Motorsport - a 6"668
- 4 - Keisuke Kunimoto (Dallara 308 - Toyota) - Tom's - a 6"686
- 5 - Yuki Nakayama (Dallara 308 - Honda) - Team Real - a 13"724
- 6 - Naoki Yamamoto (Dallara 308 - Honda) - Team Real - a 16"912
- 7 - Hideki Yamauchi (Dallara 306 - Toyota) - Spirit - a 27"826
- 8 - Hironobu Yasuda (Dallara 308 - Nissan) - Three Bond - a 28"028
- 9 - Masaki Matsushita (Dallara 305 - Toyota) - Ebro - a 44"318
- 10 - Alexandre Imperatori (Dallara 307 - Toyota) - PTRS - a 49"317
- 11 - Koki Saga (Dallara 308 - Toyota) - Le Beausset - a 1'11"819
- 12 - Zahir Ali (Dallara 307 - Toyota) - PTRS - a 1'15"530
- 13 - Katsuaki Kubota (Dallara 306 - Toyota) - Hanashima - a 1 giro
- 14 - Hideto Yasuoka (Dallara 305 - Toyota) - Le Beausset - a 1 giro
- 15 - Motoki Sakurai (Dallara 306 - Toyota) - Exceed - a 1 giro

Ritirato

Daisuke Nakajima (Dallara 308 - Honda) - Toda Racing

Giro più veloce: Hironobu Yasuda 1'39"096

L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 31 agosto 2008

- 1 - Keisuke Kunimoto (Dallara 308 - Toyota) - Tom's - 21 giri in 34'39"870
- 2 - Carlo Van Dam (Dallara 308 - Toyota) - Tom's - a 2"246
- 3 - Takuto Iguchi (Dallara 308 - Toyota) - Tom's - a 4"158
- 4 - Kei Cozzolino (Dallara 308 - Toyota) - Now Motorsport - a 10"424
- 5 - Hironobu Yasuda (Dallara 308 - Nissan) - Three Bond - a 13"688
- 6 - Naoki Yamamoto (Dallara 308 - Honda) - Team Real - a 16"066
- 7 - Daisuke Nakajima (Dallara 308 - Honda) - Toda Racing - a 22"644
- 8 - Yuki Nakayama (Dallara 308 - Honda) - Team Real - a 24"421
- 9 - Koki Saga (Dallara 308 - Toyota) - Le Beausset - a 33"360
- 10 - Hideki Yamauchi (Dallara 306 - Toyota) - Spirit - a 52"471
- 11 - Alexandre Imperatori (Dallara 307 - Toyota) - PTRS - a 1'00"484
- 12 - Masaki Matsushita (Dallara 305 - Toyota) - Ebro - a 1'00"800
- 13 - Zahir Ali (Dallara 307 - Toyota) - PTRS - a 1'05"569
- 14 - Hideto Yasuoka (Dallara 305 - Toyota) - Le Beausset - a 1'16"340
- 15 - Katsuaki Kubota (Dallara 306 - Toyota) - Hanashima - a 1'35"618
- 16 - Motoki Sakurai (Dallara 306 - Toyota) - Exceed - a 1 giro

Giro più veloce: Keisuke Kunimoto 1'38"537

Il Campionato

1. Van Dam 279 punti; 2. Kunimoto 192; 3. Iguchi 189; 4. Yasuda 134; 5. Cozzolino 127; 6. Yamamoto 126; 7. Nakayama 87; 8. Saga 86; 9. Nakajima 48.

Hulkenberg ringrazia Bianchi e vola verso il titolo

L'ordine di arrivo di gara 1, sabato 30 agosto 2008

- 1 - Nico Hulkenberg (Dallara-Mercedes) - ART - 56 laps 40"38"243
- 2 - Kodai Tsukakoshi (Dallara-Mercedes) - Manor - 5"966
- 3 - Yann Clairay (Dallara-Mercedes) - SG - 20"718
- 4 - Edoardo Mortara (Dallara-Volkswagen) - Signature - 21"707
- 5 - Christian Vietoris (Dallara-Mercedes) - Mucke - 22"396
- 6 - Renger Van der Zande (Dallara-Mercedes) - Prema - 24"409
- 7 - Franck Mailleux (Dallara-Volkswagen) - Signature - 26"202
- 8 - Jean Karl Vernay (Dallara-Volkswagen) - Signature - 27"106
- 9 - Jon Lancaster (Dallara-Mercedes) - ART - 27"728
- 10 - Henki Waldschmidt (Dallara-Mercedes) - SG - 27"997
- 11 - Jens Klingmann (Dallara-Volkswagen) - RC - 1 lap
- 12 - Erik Janis (Dallara-Mercedes) - Mucke - 1 lap
- 13 - Niall Breen (Dallara-Mercedes) - Manor - 1 lap
- 14 - Daniel Campos (Dallara-Mercedes) - HBR - 1 lap
- 15 - Richard Philippe (Dallara-Mercedes) - Carlin - 1 lap
- 16 - Cong Fu Cheng (Dallara-Volkswagen) - RC - 1 lap
- 17 - Dani Clos (Dallara-Mercedes) - Prema - 1 lap
- 18 - Rodolfo Gonzalez (Dallara-Mercedes) - Carlin - 1 lap
- 19 - Martin Plowman (Dallara-Volkswagen) - RC - 1 lap
- 20 - Stefano Coletti (Dallara-Mercedes) - Prema - 1 lap
- 21 - Mika Maki (Dallara-Mercedes) - Mucke - 1 lap
- 22 - James Jakes (Dallara-Mercedes) - ART - 1 lap
- 23 - Jules Bianchi (Dallara-Mercedes) - ART - 1 lap

Giro più veloce: Jules Bianchi 42"599

Ritirati

- Lap 19 - Kazuya Oshima
- Lap 9 - Basil Shaaban
- Lap 0 - Sam Bird

È un periodo decisamente positivo per Nico Hulkenberg (sotto). Ricevuti i 10 punti della vittoria di gara 1 a Zandvoort, che gli era stata tolta per squalifica, ha conquistato anche la prima corsa di Brands Hatch dopo che il suo compagno di squadra Jules Bianchi, tranquillamente al comando con 3" di vantaggio, è stato punito con un drive through per avere segnato il giro più veloce nel corso della gara mentre erano esposte le bandiere gialle. Altri sei piloti hanno ricevuto la medesima punizione. Hulkenberg, che era secondo, si è così ritrovato in testa davanti a Kodai Tsukakoshi.

Al via, un incidente aveva eliminato Sam Bird toccato da James Jakes. Bird, in seconda fila, ha seminato il panico in mezzo al gruppo. Bianchi aveva allungato con decisione, poi il drive through: dopo il passaggio in corsia box era settimo, ha superato Christian Vietoris, poi ha tentato l'attacco a Jakes, ma entrambi sono finiti nella ghiaia. Terzo posto finale per Yann Clairay, che ha tratto vantaggio dai vari incidenti. Bravo Edoardo Mortara, anche lui bravo a trarre profitto dalle situazioni createsi e tornato in zona punti con la Dallara a motore Volkswagen. La Prema ha visto Renger Van der Zande concludere al sesto posto.





**L'ordine di arrivo,
domenica 31 agosto 2008**

- 1 - Franck Mailleux (Dallara-Volkswagen) - Signature - 48 laps 34'41"673
- 2 - Jean Karl Vernay (Dallara-Volkswagen) - Signature - 5"159
- 3 - Renger Van der Zande (Dallara-Mercedes) - Prema - 5"675
- 4 - Edoardo Mortara (Dallara-Volkswagen) - Signature - 6"531
- 5 - Nico Hulkenberg (Dallara-Mercedes) - ART - 6"712
- 6 - Yann Clairay (Dallara-Mercedes) - SG - 10"221
- 7 - Henki Waldschmidt (Dallara-Mercedes) - SG - 11"023
- 8 - Kodai Tsukakoshi (Dallara-Mercedes) - Manor - 15"477
- 9 - Cong Fu Cheng (Dallara-Volkswagen) - RC - 16"471
- 10 - Jon Lancaster (Dallara-Mercedes) - ART - 28"263
- 11 - Jens Klingmann (Dallara-Volkswagen) - RC - 29"211
- 12 - Erik Janis (Dallara-Mercedes) - Mucke - 29"710
- 13 - Daniel Campos (Dallara-Mercedes) - HBR - 30"395
- 14 - Dani Clos (Dallara-Mercedes) - Prema - 30"962
- 15 - Rodolfo Gonzalez (Dallara-Mercedes) - Carlin - 31"793
- 16 - Mika Maki (Dallara-Mercedes) - Mucke - 32"116
- 17 - James Jakes (Dallara-Mercedes) - ART - 32"623
- 18 - Jules Bianchi (Dallara-Mercedes) - ART - 33"039
- 19 - Sam Bird (Dallara-Mercedes) - Manor - 33"447
- 20 - Niall Breen (Dallara-Mercedes) - Manor - 33"928
- 21 - Kazuya Oshima (Dallara-Mercedes) - Manor - 35"522
- 22 - Martin Plowman (Dallara-Volkswagen) - RC - 38"123
- 23 - Basil Shaaban (Dallara-Mercedes) - HBR - 39"828
- 24 - Richard Philippe (Dallara-Mercedes) - Carlin - 40"506
- 25 - Stefano Coletti (Dallara-Mercedes) - Prema - 3 laps

Giro più veloce: Christian Vietoris 42"580

Ritirato
Lap 14 - Christian Vietoris

Il campionato
1. Hulkenberg 61; 2. Mortara 48; 3. Van der Zande 37; 4. Maki 34; 5. Mailleux, Bianchi 27; 7. Clairay 26; 8. Vietoris 25; 9. Tsukakoshi 24; 10. Vernay 23,5.

Mailleux e la Volkswagen ringraziano il regolamento...

Prima vittoria stagionale nella F.3 Euro Series per Franck Mailleux (**sopra**) che, grazie alla griglia invertita in base alle prime otto posizioni di gara 1, partito dalla prima fila ha mantenuto la testa della seconda corsa per tutti i 48 giri dopo aver superato al via Jean-Karl Vernay, che era al "palo". Torna al successo il motore Volkswagen mentre il team Signature festeggia una

doppietta in quanto Vernay ha poi concluso secondo. Terza piazza invece, per Renger Van der Zande, primo dei piloti Mercedes, che è tornato sul podio col team Prema. Van der Zande è ora terzo anche nella classifica generale di campionato avendo scavalcato Mika Maki, il cui weekend inglese non è stato dei migliori. Quarta posizione

per Edoardo Mortara. L'italiano ha avuto un'impennata d'orgoglio a Brands Hatch racimolando otto punti importanti che gli permettono di tenere il secondo posto in una classifica che ora lo vede a 13 punti dal leader Nico Hulkenberg. Il tedesco si è piazzato quinto davanti a Yann Clairay dopo un bel sorpasso. Buon nono posto per la RC Motorsport con Cong Fu Cheng.



Mirko Bortolotti

Bortolotti dalla pole ma gli esordienti crescono

In gara 1 Bortolotti è scattato con decisione dalla pole position, dopo un ravvicinato duello iniziale con Piscopo fino a quando il romano non è stato costretto allo stop all'uscita della esse con una spia dell'olio accesa sulla sua Dallara F308. A quel punto il genovese Marco Zipoli e l'altro laziale Salvatore Ciatelli (BVM/Target) si sono attestati in posizioni da podio. A conferma della crescita prestazionale degli esordienti dal vivaio di Formula Azzurra, Ciatelli si esalta su tempi da qualifica siglando il giro veloce in 1'03"577 alla 13^a tornata. Al 16° giro testacoda per Nicolò Piancastelli (Corbetta Competizioni), che è scivolato in ultima posizione. Il leader Bortolotti, ha così amministrato con precisione il suo vantaggio, avvicinandosi trionfalmente alla vittoria della gara. Il successo arriva così a Bortolotti davanti a Zipoli, mentre Ciatel-

li, pur costretto ad un lungo alla Nuova Variante, conserva la terza posizione. Quarta piazza ancora per il Team Corbetta con un costante Michael Dalle Stelle, seguito dal romano del team Lucidi Francesco Castellacci. Soltanto 7° il partenopeo della Lucidi Motorsport Giovanni Nava.



Salvatore Ciatelli

L'ordine di arrivo di gara 1, sabato 30 agosto 2008

- 1 - Mirko Bortolotti - Lucidi - 23 giri in 24'40"364
- 2 - Marco Zipoli - Corbetta/Minardi - a 3"213
- 3 - Salvatore Ciatelli - BVM Target - a 7"778
- 4 - Michael Dalle Stelle - Corbetta/Minardi - a 9"131
- 5 - Francesco Castellacci - Lucidi - a 13"764
- 6 - Alessandro Cicognani - Ghinzani - a 20"593
- 7 - Giovanni Nava - Lucidi - a 21"103
- 8 - Francesco Prandi - Europa Corse - a 23"184
- 9 - Angelo Comi - Ghinzani - a 44"694 - TN
- 10 - Nicolò Piancastelli - Minardi/Corbetta - a 45"190

Ritirato

7 giri - Edoardo Piscopo - Ghinzani

Giro Veloce: Salvatore Ciatelli - BVM Target - 1'03"577

Piscopo non ferma il leader Bortolotti

Si chiude con un nuovo bis di Mirko Bortolotti il quinto round del Campionato Italiano Formula 3. Nell'autodromo Ricardo Paletti di Varano de' Melegari, il 18enne trentino del Lucidi Motors, come già a Monza e Mugello, si è infatti imposto in entrambe le gare allungando così il vantaggio in classifica su Edoardo Piscopo. Il 20enne romano del Team Ghinzani segue ora a -19 lasciando il tracciato parmense con il solo secondo posto di gara 2 dopo essere stato costretto al ritiro in gara 1 per problemi al circuito di lubrificazione del motore. Ottimo secondo posto in gara 1 per il 18enne genovese Marco Zipoli (Minardi-Corbetta) davanti al suo ex rivale in Formula Azzurra, il 18enne latinense Salvatore Ciatelli (BVM-Target), terzo anche in gara 2 ed al suo quarto podio stagionale. Miglior piazzamento dell'anno per il 18enne padovano Michael Dalle Stelle (Minardi-Corbetta) autore di due quarti posti.

La cronaca

In gara 2 Bortolotti si ripete dal pronti-via, sempre inseguito a stretto contatto da Piscopo che coglie il secondo posto. Alle spalle di Ciatelli, che guadagna subito la terza posizione, Zipoli è superato al 1° giro da Michael Dalle Stelle che si porta al quarto posto. La gara prosegue a ritmo serratissimo, ma le prime cinque posizioni non mutano. Lo spettacolo è così alle loro spalle con il 20enne reggiano Francesco Prandi (Europa Corse), sesto, prima di scivolare nel gruppo dando strada a Castellacci e Nava. Il romano del Lucidi Motors è costretto, però, al ritiro all'undicesima tornata dopo un taglio deciso sul cordolo che regala così il sesto posto al napoletano compagno di squadra. Con il 17enne ravennate Alessandro Cicognani (Team Ghinzani) che sale in settima piazza, le ultime posizioni sono per l'ottavo posto conquistato da Prandi in rimonta, mentre Fabrizio Comi è nono, ma a punteggio pieno per il Trofeo Nazionale C.S.A.I.

L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 31 agosto 2008

- 1 - Mirko Bortolotti - Lucidi - 23 giri in 24'50"368
- 2 - Edoardo Piscopo - Ghinzani - a 1"103
- 3 - Salvatore Ciatelli - BVM Target - a 9"061
- 4 - Michael Dalle Stelle - Corbetta/Minardi - a 11"197
- 5 - Marco Zipoli - Corbetta/Minardi - a 11"846
- 6 - Giovanni Nava - Lucidi - a 25"404
- 7 - Alessandro Cicognani - Ghinzani - a 26"146
- 8 - Francesco Prandi - Europa Corse - a 42"665
- 9 - Angelo Comi - Ghinzani - a 52"938 - TN

Ritirato

- 10 giri - Francesco Castellacci - Lucidi
1 giro - Niccolò Piancastelli - Minardi/Corbetta

Giro Veloce: Mirko Bortolotti - Lucidi - 1'04"306

TN - Trofeo Nazionale

Tutti su Dallara-Fiat

Il Campionato

1. Bortolotti 93 punti; 2. Piscopo 74; 3. Ciatelli 42; 4. Castellacci & Nava 37; 6. Zipoli 31; 7. Verdonck 26; 8. Gatto 21; 9. Dalle Stelle 15; 10. Cicognani 12.

Trofeo Nazionale

1. Comi 86 punti; 2. Tramontozzi 26; 3. Auby 20.

Edoardo Piscopo





Van der Drift facile su Leimer

Con l'ennesima prestazione dominante, Chris Van der Drift (**sotto**, sul podio), si aggiudica gara 1 della F.Master sul circuito di Oschersleben, firmando il quinto successo stagionale. Il pilota JD ha imposto alla corsa un ritmo impossibile, spegnendo sul nascere le speranze di vittoria di Fabio Leimer, che come accaduto in qualifica si è dovuto inchinare al talento neozelandese. Il rookie del team Jenzer si è quindi aggiudicato il secondo gradino del podio, contenendo nel finale il ritorno di Michael Ammermuller, terzo sul traguardo.

Per il tedesco, il distacco in campionato da Van der Drift è salito a 17 punti. Malissimo Harald Schlegelmilch, penalizzato con un drive through per una partenza scriteriata, che ha visto il pilota Trident muoversi a rilento e colpire la vettura di Sergey Afanasiev, primo dei ritirati con una sospensione ko (**sopra**). Il quarto posto è andato quindi a Norbert Siedler,

che per tutta la corsa ha contenuto gli attacchi di Marcello Puglisi, unico a cercare il sorpasso in una pista che sembra fatta apposta per impedire questa manovra. Discreta rimonta per Frankie Provenzano, che ha chiuso nono dopo essere scattato dalla settima fila. Michele Caliendo, coinvolto in un contatto con Matei Mihaescu, ha chiuso 11°.

Francesco Satta



L'ordine di arrivo di gara 1, sabato 30 agosto 2008

- 1 – Chris Van der Drift - JD – 21 giri
- 2 – Fabio Leimer - Jenzer – 9°908
- 3 – Michael Ammermuller - Iris/Jenzer – 10°893
- 4 – Norbert Siedler - ADM – 24°234
- 5 – Marcello Puglisi - Cram – 24°982
- 6 – Arturo Llobell - Cram – 25°986
- 7 – Josef Kral - JVA – 26°686
- 8 – Tim Sandtler - ISR – 27°221
- 9 – Frankie Provenzano - Cram – 34°097
- 10 – Vladimir Arabadzhev - JD – 34°523
- 11 – Michele Caliendo - ADM – 47°183
- 12 – Matei Mihaescu - Jenzer – 48°556
- 13 – Harald Schlegelmilch - Trident – 48°689
- 14 – Tor Graves - JVA – 59°509
- 15 – Tomas Pivoda - ADM – 1 giro

Giro più veloce: Chris Van der Drift – 1'22"162

Ritirati

Filip Salaquarda
Sergey Afanasiev

Primo successo per Josef Kral

Prima vittoria nella F.Master per Josef Kral (sotto), nella seconda corsa del weekend sul circuito di Oschersleben. Il pilota ceco, partito in seconda posizione dopo il settimo posto di gara 1, è uscito indenne da un contatto causato dal polesitter Tim Sandtler alla prima curva, collisione che ha subito costretto al ritiro il tedesco. Successivamente il rookie del team JVA si è dovuto guardare dalla forte pressione dei piloti del team Cram, Arturo Llobell e Marcello Puglisi.

Peccato che, nel giro di pochi minuti, entrambi siano usciti di pista, lasciando la strada spianata a Kral. La fuga del ceco è stata favorita da Norbert Siedler che, installatosi in seconda posizione dopo l'uscita di Llobell e Puglisi, si è difeso tenendosi dietro il terzetto composto da Fabio Leimer, Michael Ammermuller e Vladimir Arabadzhev. Dopo innumerevoli tentativi di sorpasso, a quattro giri dal termine Leimer ha finalmente trovato il varco giusto, compiendo una fantastica manovra all'esterno che ha letteralmente spiazzato Siedler.

L'austriaco ha perso numerose posizioni in poche curve, toccandosi poi con Llobell e

danneggiando la sua Tatuus. Leimer ha quindi conquistato una meritata piazza d'onore precedendo Michael Ammermuller, che continua a marcare punti senza entu-

siasmare. Il tedesco non ha approfittato appieno del mezzo passo falso del leader di campionato, Chris Van der Drift, settimo al traguardo dopo una corsa tribolata. Il neozelandese, partito ottavo, ha perso subito tempo in partenza subendo una pericolosa spinta sull'erba da parte di Ammermuller.

Nel tentativo di rimonta, in piena lotta con Arabadzhev e Harald Schlegelmilch, si è poi girato, non riuscendo a riprendere il ritmo e terminando settimo alle spalle di Matei Mihaescu. Schlegelmilch, doppiato dopo una sosta per la sostituzione del musetto, ha rappresentato un continuo elemento di disturbo nel gruppo. Poca fortuna per gli italiani. Detto dell'uscita di Puglisi, 10° al traguardo, Frankie Provenzano e Michele Caliendo si sono eliminati vicendevolmente alla prima curva. Anche il ceco Filip Salaquarda si è ritirato nelle prime fasi. In ottica titolo, l'appuntamento tedesco non ha apportato modifiche nella battaglia tra Van der Drift e Ammermuller, con il neozelandese che conserva 13 punti di vantaggio sul tedesco.

Francesco Satta

L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 31 agosto 2008

- 1 – Josef Kral - JVA – 28 giri in 39'21"545
- 2 – Fabio Leimer - Jenzer – 8"890
- 3 – Michael Ammermuller - Iris/Jenzer – 10"662
- 4 – Vladimir Arabadzhev - JD – 13"254
- 5 – Sergey Afanasiev - JD – 16"129
- 6 – Matei Mihaescu - Jenzer – 20"635
- 7 – Chris Van der Drift - JD – 21"126
- 8 – Arturo Llobell - Cram – 32"247
- 9 – Tor Graves - JVA – 44"626
- 10 – Marcello Puglisi - Cram – 1'02"287
- 11 – Tomas Pivoda - ADM – 1'06"291
- 12 – Norbert Siedler - ADM – 1 giro
- 13 – Harald Schlegelmilch - Trident – 1 giro

Giro più veloce: Harald Schlegelmilch – 1'22"444

Ritirati

Michele Caliendo – ADM
Filip Salaquarda – ISR
Frankie Provenzano – Cram
Tim Sandtler – ISR

Il campionato

1. Van der Drift 75 punti; 2. Ammermuller 62; 3. Leimer 45; 4. Schlegelmilch 34; 5. Arabadzhev 29; 6. Andersen 27; 7. Llobell 24,5; 8. Afanasiev 22.





Primo centro europeo per Roberto Merhi

Un sorpasso da incorniciare, un ritmo di gara infernale e alla fine la prima vera vittoria conquistata in F.Renault. Roberto Merhi (**sopra**), giovane spagnolo del team Epsilon Euskadi, dopo una strepitosa pole ha conquistato il primo posto nella prima gara del Nurburgring. Avviatosi male alla partenza, ha avuto una reazione splendida si è buttato alla destra di Valtteri Bottas e con una staccata imperiale ha fatto secco il finlandese alla prima curva. Bottas non è riuscito a replicare, non ha sfruttato al meglio la ripartenza dopo una safety-car e alla fine ha ammesso che solo un errore di Merhi poteva permettergli di tentare di vincere la corsa. Splendido terzo Daniel Ricciardo che da settimo in griglia di partenza ha superato quattro vetture nel primo giro. Si aspettava di più del quinto posto Andrea Caldarelli, ma i punti conquistati sono comunque importanti per la classifica di campionato. Malino gli altri italiani, fuori dalla top ten.

La cronaca

Merhi dalla pole non scatta al meglio e Bottas lo sopravanza, ma alla prima staccata lo spagnolo è strepitoso e infila

all'interno il finlandese con un grande sorpasso. Bell'avvio di Ricciardo che da settimo sale terzo. Quarto è Caldarelli. Subito fuori Azzam, per un contatto. Si ferma anche Singleton. Ai box Nebilistkyi e Butorac. Al 2° giro, Merhi, Bottas, Ricciardo, Hegewald, Caldarelli, Vergne, Smith, Meijer, Giermaziak, Campana. Faccin è 13°, Zampieri 20°. Fuori gara anche Reiterer mentre Costa è coinvolto in un contatto e si ritrova ultimo. Varhaug da 17° precipita 28°, Campana scende 14°. Merhi allunga con 2"3 su Bottas al 3° giro. Faccin da 13° sfilata 16° al 4° passaggio. Nelle retrovie, Munoz alla prima curva sperona Marroc al 5° giro. Le vetture rimangono in mezzo alla pista e la direzione gara chiama l'intervento della safety-car. Ramos da 16° transita 25°. All'8° passaggio la corsa riprende. Merhi è attento e rapido nel prendere subito metri su Bottas che non approfitta della situazione. Le posizioni non cambiano con Merhi, Bottas, Ricciardo, Hegewald e Caldarelli. Faccin è 15°, Campana 16°, Zampieri 18°. All'ultima curva si gira Richelmi, in bagarre nell'ultimo gruppo. Vince Merhi davanti a Bot-

L'ordine di arrivo gara 1, sabato 30 agosto 2008

- 1 - Roberto Merhi - Epsilon Euskadi - 13 laps 27'44"596
- 2 - Valtteri Bottas - Motopark - 1"387
- 3 - Daniel Ricciardo - SG - 3"882
- 4 - Tobias Hegewald - Motopark - 5"218
- 5 - Andrea Caldarelli - SG - 7"767
- 6 - Jean Eric Vergne - SG - 9"404
- 7 - Dean Smith - Fortec - 10"118
- 8 - Paul Meijer - Epsilon Sport - 10"876
- 9 - Kuba Giermaziak - Motopark - 11"328
- 10 - Antonio Da Costa - Motopark - 11"617
- 11 - Alex Morgan - Fortec - 11"867
- 12 - Nathanael Berthon - Boutsen - 14"349
- 13 - Jake Rosenzweig - Epsilon Euskadi - 14"621
- 14 - Miki Monras - Hitech - 18"207
- 15 - Michele Faccin - Jenzer - 18"846
- 16 - Himar Acosta - Iquick - 22"011
- 17 - Luciano Bacheta - Hitech - 23"169
- 18 - Gabriel Dias - Fortec - 24"000
- 19 - Sergio Campana - Prema - 26"955
- 20 - Juan Pablo Garcia - Motopark - 27"359
- 21 - Daniel Zampieri - BVM Minardi - 27"627
- 22 - Richard Campollo - Epsilon Euskadi - 28"037
- 23 - Vinicius Sammarone - Motopark - 28"629
- 24 - Adam Kout - Krenek - 28"942
- 25 - Cesar Ramos - BVM Minardi - 29"364
- 26 - Pablo Montilla - Epsilon Euskadi - 29"663
- 27 - Juan Jacobo - Hitech - 29"944
- 28 - Pal Varhaug - Jenzer - 30"703
- 29 - Adrian Quaife Hobbs - BVM Minardi - 30"988
- 30 - Albert Costa - Epsilon Euskadi - 31"200
- 31 - Christopher Zanella - Jenzer - 31"671
- 32 - Daniel McKenzie - Fortec - 32"220
- 33 - Kazimieras Vasiliauskas - Prema - 47"143

Giro più veloce: Valtteri Bottas 1'59"384

Valtteri Bottas ritorna deciso alla vittoria

Valtteri Bottas firma la vittoria nella seconda gara della Eurocup. Il finlandese del team Motopark è partito al comando senza esitazioni ed ha sempre occupato il primo posto. Roberto Merhi ha lasciato scivolare troppo le gomme posteriori e non ha potuto tentare l'attacco a Bottas come in gara 1. Anzi, si è dovuto difendere da Andrea Caldarelli che, superato Jean-Eric Vergne al via, ha più volte attaccato Merhi. Daniel Ricciardo ha concluso quinto, dietro a un Albert Costa particolarmente vivace. Vicino alla zona punti Sergio Campana (12°), migliore dei piloti Prema, mentre Michele Faccin ha pagato con un drive through all'ultimo giro una partenza anticipata. Patrick Reiterer ha terminato 23°, Daniel Zampieri è stato protagonista di un incidente piuttosto spettacolare ed è stato punito di quattro posizioni sullo schieramento per la prossima prova di Le Mans. Il team BVM ha visto Cesar Ramos 11°, autore di una bella gara dopo essere partito 17°.

La cronaca

Bottas parte bene dalla pole, Merhi gli va in scia mentre Caldarelli brucia Vergne e si installa al terzo posto. Al 1° giro, Zampieri, nelle retrovie, in prossimità della chicane, tenta il sorpasso all'avversario che lo precede, ma sbaglia il tempo e colpisce la vettura davanti perdendo il musetto e il controllo. Piomba

così in piena velocità in mezzo alla chicane e centra Bacheta. Subito dopo, Monras si gira in uscita dalla curva che immette sul rettilineo di arrivo e sbatte con violenza contro il muretto dei box. Entra la safety-car.

Si riparte dopo un paio di giri con Bottas che tiene agevolmente la posizione su Merhi, Caldarelli, Vergne, Ricciardo, Costa, Da Costa, Hegewald, Giermaziak, Morgan, Faccin, Campana, Ramos, Meijer e Smith. Al 6° giro, Caldarelli insidia il 2° posto di Merhi mentre Costa supera Ricciardo. Meijer da 14° scivola 28°. Al 7° giro, Costa scavalca anche Vergne ed è 4°. Merhi mette qualche metro di distanza da Caldarelli, intanto Bottas è tranquillo in testa con 4"7 sullo spagnolo.

Al 9° giro, Ricciardo effettua un bel sorpasso a Vergne alla frenata della prima curva e guadagna il 5° posto. Faccin viene avvisato che deve scontare un drive through, Da Costa perde posizioni e da settimo è undicesimo. Campana viene superato da Da Costa e Ramos. La situazione al 10° giro: Bottas, Merhi, Caldarelli, Costa, Ricciardo, Vergne, Hegewald, Giermaziak, Morgan, Faccin. Poi Da Costa, Ramos, Campana. Bottas vince bene con 8" su Merhi, 9"4 su Caldarelli. A seguire, Costa, Ricciardo, Vergne, Hegewald, Giermaziak, Morgan, Da Costa. Alle spalle dei primi dieci, Ramos (da 17° a 11°), Campana, Smith, Munoz, Singleton.

L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 31 agosto 2008

- 1 - Valtteri Bottas - Motopark - 13 laps 27'43"851
- 2 - Roberto Merhi - Epsilon Euskadi - 8"019
- 3 - Andrea Caldarelli - SG - 9"475
- 4 - Albert Costa - Epsilon Euskadi - 12"882
- 5 - Daniel Ricciardo - SG - 13"569
- 6 - Jean Eric Vergne - SG - 17"146
- 7 - Tobias Hegewald - Motopark - 17"236
- 8 - Kuba Giermaziak - Motopark - 17"649
- 9 - Alex Morgan - Fortec - 18"121
- 10 - Antonio Da Costa - Motopark - 18"933
- 11 - Cesar Ramos - BVM Minardi - 19"969
- 12 - Sergio Campana - Prema - 21"373
- 13 - Dean Smith - Fortec - 22"152
- 14 - Carlos Munoz - Epsilon Euskadi - 23"462
- 15 - Richard Singleton - Hitech - 23"778
- 16 - Michele Faccin - Jenzer - 25"943
- 17 - Himar Acosta - Iquick - 26"974
- 18 - Christopher Zanella - Jenzer - 27"159
- 19 - Jake Rosenzweig - Epsilon Euskadi - 30"257
- 20 - Nathanael Berthon - Boutsen - 30"684
- 21 - Pal Varhaug - Jenzer - 31"839
- 22 - Gabriel Dias - Fortec - 32"351
- 23 - Patrick Reiterer - Prema - 33"258
- 24 - Stephane Richelmi - Epsilon Sport - 33"764
- 25 - Adrian Quaife Hobbs - BVM Minardi - 34"477
- 26 - Juan Pablo Garcia - Motopark - 35"361
- 27 - Ramez Azzam - SG - 38"156
- 28 - Kazimieras Vasiliaskas - Prema - 42"800
- 29 - Nicolas Marroc - TCS - 43"338
- 30 - Vinicius Sammarone - Motopark - 45"298
- 31 - Daniel McKenzie - Fortec - 46"334
- 32 - Richard Campollo - Epsilon Euskadi - 49"030
- 33 - Miguel Otegui - Iquick - 49"850
- 34 - Pablo Montilla - Epsilon Euskadi - 55"231
- 35 - Juan Jacobo - Hitech - 55"474
- 36 - Dino Butorac - RB - 1'17"711
- 37 - Adam Kout - Krenek - 1 lap
- 38 - Paul Meijer - Epsilon Sport - 2 laps

Giro più veloce: Valtteri Bottas 1'58"642

foto Pellegrini



Bottas irrefrenabile fa l'en plein

Valtteri Bottas è il campione del North European Cup di F.Renault. Il pilota finlandese del Motopark al Nurburgring ha vissuto un weekend intenso correndo sia le due gare del NEC sia le due corse della Eurocup di F.Renault. Bottas ha vinto con una certa facilità la prima gara, disputata la domenica mattina, precedendo il polacco Kuba Giermaziak, che sta migliorando le proprie prestazioni a vista d'occhio, e Tobias

Hegewald. Tutti e tre del Motopark. In gara 2, Bottas non è scattato bene, al via è stato impegnato da Antonio Da Costa, rivelazione portoghese. Della bagarre tra i due ne ha approfittato Tobias Hegewald che ha coperto qualche giro in prima posizione. Poi Bottas, incontentabile, ha freddato anche il compagno di squadra tedesco andando a vincere l'ennesima gara e il titolo.

L'ordine di arrivo di gara 1, domenica 31 agosto 2008

- 1 - Valtteri Bottas - Motopark - 13 laps 25'56"592
- 2 - Kuba Giermaziak - Motopark - 10"433
- 3 - Tobias Hegewald - Motopark - 16"428
- 4 - Stef Dusseldorp - Van Amersfoort - 17"583
- 5 - Johan Jokinen - Motopark - 18"767
- 6 - Daniel Aho - Koiranen - 20"972
- 7 - Antonio Da Costa - Motopark - 21"745
- 8 - Nigel Melker - Van Amersfoort - 26"093
- 9 - Daniel De Jong - MP - 34"881
- 10 - Bart Hylkema - Koiranen - 37"864

Giro più veloce: Valtteri Bottas 1'58"594

L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 31 agosto 2008

- 1 - Valtteri Bottas - Motopark - 13 laps 26'09"349
- 2 - Tobias Hegewald - Motopark - 6"353
- 3 - Johan Jokinen - Motopark - 6"766
- 4 - Kuba Giermaziak - Motopark - 9"278
- 5 - Stef Dusseldorp - Van Amersfoort - 13"031
- 6 - Daniel Aho - Koiranen - 20"967
- 7 - Vinicius Sammarone - Motopark - 22"708
- 8 - Nigel Melker - Van Amersfoort - 26"940
- 9 - Adam Kout - Krenek - 27"361
- 10 - Thomas Knopper - AR - 28"904

Giro più veloce: Valtteri Bottas 1'59"542





Gilardoni e Cicchiello si dividono le vittorie

Il sedicenne comasco del team Minardi-Corbetta Kevin Gilardoni (**sopra**), si è imposto sul circuito Riccardo Paletti di Varano de Melegari, nella gara 1. Il lariano è scattato con decisione dalla pole position prendendo subito il comando delle operazioni tallonato dall'esperto Manuel Deodati. Il romano della Diegi Motorsport è stato protagonista di numerosi attacchi al leader a suon di staccate a ruote fumanti e controsterzi. Da parte sua il battistrada non si è mai lasciato sorprendere, cimentandosi anche in escursioni sull'erba pur di difendere la posizione. Il duello ha il suo epilogo alla 14esima tornata, quando Deodati è costretto al testacoda ed a scivolare nelle retrovie da dove rimonterà fino alla 9^a piazza. Liberatosi del più esperto rivale, Gilardoni non ha avuto tregua fino al traguardo con il quindicenne romano Edoardo Liberati (MG Motorsport), pericolosissimo in scia ed autore del giro più veloce alla 17esima tornata in 1'09"968 alla media di 122,198 Km/h. Lo spettacolo è stato anche alle loro spalle con il napoletano del Team Corbetta Competizioni, Giovanni Nappi ed il palermitano della Mac Competition Antonio Pellitteri. L'ingresso della Safety Car congela le ostilità alla metà gara per un incidente nelle retrovie tra Alessandro Silvestri ed il por-

taicolori del Team BVE Racing Team Ronnie Valori, al caparbio rientro nella serie tricolore dopo l'infortunio subito due mesi fa. Alla ripartenza Nappi supera Pellitteri e, dopo il bel sorpasso sul siciliano, si lancia all'inseguimento di Liberati prima di arrendersi per un testacoda e fermarsi definitivamente a 5 giri dalla fine. In testa alla gara Gilardoni, Liberati e Pellitteri conservano le posizioni fino alla bandiera a scacchi, mentre quarto chiude l'altro lombardo della BVE Racing Team Gianluca Barlassina, al ritorno in campionato. Quinta piazza per il vincitore del Trofeo Nazionale C.S.A.I., riservato agli Over21 e più esperti, il bresciano Enrico Garbelli, portacolori della DIEGI Motorsport, che ha preceduto in classifica assoluta e sul podio di Trofeo la milanese Elena Missaglia. Solo ottavo assoluto e terzo nel Trofeo Nazionale, lo svizzero della Mac Competition Patrik Cicchiello, che per entrambe le gare ha subito una penalità di un secondo per difformità tecnica sulla sua vettura, perdendo la pole della seconda manche.

In gara 2, caratterizzata da bagarre con molti piloti fuori scena, ha vinto uno strepitoso Cicchiello (Mac Competition), autore di una rimonta dall'11esima posizione

fino al successo assoluto oltre al primato della graduatoria del Trofeo Nazionale C.S.A.I.. Seconda piazza e nuovo successo in Campionato Italiano, ancora per il comasco Gilardoni sempre protagonista, davanti al bergamasco Oscar Bana (MG Motorsport) ed al rientrante Gianluca Barlassina (BVE Racing Team). Tra lo start ed il primo giro è successo di tutto. Al via per un contatto è uscito Simone Taloni, con Liberati, Gilardoni, Pellitteri, Manuel Deodati, Nappi e Bana che confermano le posizioni di partenza. All'entrata del rettilineo del traguardo si è innescato il caos per un malinteso, con conseguente contatto a catena e altri cinque piloti fuori dai giochi. La safety car ha riportato la calma. Alla ripartenza non si è per nulla abbassato l'agonismo: Liberati al comando seguito dall'inarrestabile Cicchiello che ha superato Gilardoni a ruote fumanti. Bana tenta l'attacco a Gilardoni che però respinge con decisione. Cicchiello stacca addirittura il giro veloce al 13° passaggio in 1'09"821. A pochi metri dal traguardo Liberati sente troppo la pressione di Cicchiello e si gira. Lo svizzero ha avuto così campo libero per la vittoria assoluta e nel Trofeo Nazionale CSAI. A Gilardoni invece la vittoria per la classifica di campionato Italiano.



Gatto si prende tutto e guida il campionato

Bottino pieno per Simone Gatto che dopo aver conquistato la pole position domina la gara dalla partenza alla bandiera a scacchi, segnando anche il giro più veloce. Sono quindi 32 i punti conquistati che consolidano la sua leadership in campionato. Gatto (**sopra**), ha condotto la gara dovendosi preoccupare solo di Alessandro Marelli che, dopo aver bruciato Paolo Giordani allo start, conquistando la seconda posizione, lo ha tallonato per 10 giri. Purtroppo il duello si è presto interrotto a causa della rottura del motore della monoposto di Marelli. L'uscita di scena del pilota della ARM Competition ha lasciato a Gatto la certezza della vittoria, mentre alle sue spalle Paolo Giordani, secondo al traguardo, non riusciva a mantenere il suo ritmo di gara. Le sorprese in pista non sono mancate, soprattutto nella prima metà della gara. Subito dopo il via Michela Capella ha dovuto parcheggiare la sua Barletta per problemi meccanici e Giuliano Zecchetti, finendo in testa coda, si è dovuto accoda-

re al gruppo. Zecchetti ha poi condotto una bella gara che lo ha portato a rimontare fino alla settima posizione finale.

La rottura del cambio ha costretto al ritiro Paolo Scialpi nel corso del sesto giro, mentre stava rimontando nelle posizioni di vertice all'inseguimento di Mirko Barletta. Lo stesso Barletta ha iniziato a manifestare problemi e rallentando vistosamente ha perso posizioni a vantaggio di Dario Lugli e Maurizio Giordano. Il duello per la terza posizione è vinto da Giordano che sale sul gradino più basso del podio, mentre Lugli con un testa coda perde il contatto con Giordano

e viene superato da Luca Del Missier che conquista così la quarta posizione finale.

Lugli taglia quindi il traguardo in quinta posizione seguito da Barletta che riesce, nonostante i pro-

blemi, ad arrivare sesto. Ultimo a pieni giri, in ottava posizione, giunge Andrea Capella, seguito dai doppiati Stefano Beppato, Marco Zordan e Alessia Locatelli che hanno alternato le loro posizioni più volte, rendendo vivace anche la gara per la conquista delle ultime posizioni. Con 64 punti ancora da assegnare il campionato Over 25 è matematicamente ancora aperto, ma nelle due gare restanti Simone Gatto dovrà solo amministrare il suo vantaggio di 58 punti su Dario Lugli e 62 su Alessandro Marelli, rispettivamente terzo e quarto nella classifica assoluta. Per quanto riguarda gli Under 25, Paolo Giordani, secondo nella assoluta, mantiene la sua leadership su Mirko Barletta, distanziato di 19 lunghezze.

L'ordine di arrivo, domenica 31 agosto 2008

- 1 - Simone Gatto (Reggiani) - TS Corse - 21 giri in 27'19"515
- 2 - Paolo Giordani (Reggiani) - M2 Racing - a 6"937
- 3 - Maurizio Giordano (Silva) - Diesse Corse - a 43"565
- 4 - Luca Del Missier (Covir) - Team Co' - a 56"233
- 5 - Dario Lugli (Cavallini) - Lugli - a 1'02"724
- 6 - Mirko Barletta (Barletta) - Barletta - a 1'08"013
- 7 - Giuliano Zecchetti (Reggiani) - Zemire's - a 1'15"585
- 8 - Andrea Capella (Reggiani) - ARM Competition - a 1'18"763
- 9 - Stefano Beppato (Fadini) - Fadini Corse - a 1 giro
- 10 - Marco Zordan (Covir) - Team Co' - a 1 giro
- 11 - Alessia Locatelli (Reggiani) - ARM Competition - a 1 giro

Ritirati

- 0 giri - Michela Capella (Barletta) - Barletta
 5° giro - Paolo Scialpi (Essepi) - Essepi Power
 10° giro - Alessandro Marelli (Reggiani) - ARM Competition

Classifica Piloti

1. Gatto 188 punti; 2. Giordani 143; 3. Lugli 130; 4. Marelli 126; 5. Barletta 124; 6. Giordano 104; 7. F. Gangemi 91; 8. C. Gangemi 79; 9. A. Capella 74; 10. Del Missier 72; 11. Scialpi 65; 12. M. Capella 60; 13. Zecchetti 58; 14. Visconti 57; 15. Collivadino 48; 16. Terra 46; 17. Deodati 23; 18. Valentino 18; 19. Mazzullo, Coppi e Zordan 14; 22. Beppato 13; 23. Galli e Barlasina 10; 25. Generale, Mingotti e Locatelli 8.

Alessio Morgese

Rangoni e la BMW non temono il debutto

Pochi giri, spettacolari, e poi l'ingresso della Safety Car che ha accompagnato i piloti della Superstars fino alla bandiera rossa che ha concluso la gara: la sesta prova della stagione sul tracciato emiliano "Riccardo Paletti" di Varano de' Melegari ha così sancito la prima vittoria, in occasione del suo esordio, della BMW M3 preparata dalla ROAL Motorsport ed affidata a Luca Rangoni, seguito sul traguardo dalla BMW 550i di Stefano Gabellini (Caal Racing) e dall'Audi RS4 di Gianni Morbidelli (Audi Sport Italia). Ad approfittare della bagarre in pista è stata un'ottima Mercedes C63 AMG condotta da Max Pigoli (Speedstar Team), che conquista il quarto posto dimostrando di aver risolto, dopo i test effettuati ad agosto, diverse noie che ne avevano condizionato le prime apparizioni. Pigoli precede Kristian Ghedina, sulla BMW 550i del Millennium Team, Mauro Cesari, con la BMW M5 della Caal Racing, Marco Baroncini, debuttante con una RS4 di Audi Sport Italia, e Roberto Papini, che con la BMW M5 della Caal Racing chiude le prime otto posizioni.

Lo start lanciato non riserva sorprese, con i piloti di testa che riescono a mantenere le posizioni conquistate in qualifica. Nel corso della prima tornata Papini, sulla

BMW M5 della Caal Racing, riesce a sopravanzare Giorgio Sanna al volante di una delle RS4 di Audi Sport Italia, mentre Cesari, anche lui con una M5 del team umbro, finisce in testacoda nella bagarre. Rangoni allunga sui rivali, che preferiscono non rischiare nelle battute iniziali della gara. Nel quinto passaggio una violenta toccata al Tornantino fra Sanna e Papini mette fuori gioco il pilota Audi, mentre Papini rientra ai box per poi ripartire dopo aver perso ben quattro tornate ma con la macchina senza paraurti e cofano anteriori.

Un rientro che però non gli consente di effettuare neanche un giro di gara effettiva: nel corso del sesto passaggio, un giro dopo quindi l'urto che lo aveva coinvolto con Sanna, nella medesima curva sono questa volta Francesco Ascani, sulla BMW 550i dell'Habitat Racing, e Steven Goldstein, sulla RS4 di Audi Sport Italia, ad entrare in contatto. Ascani parcheggia la sua BMW all'inizio del rettilineo, pochi metri dopo l'incidente, mentre Goldstein prova a proseguire completando il rettilineo ma spargendo sulla pista olio e liquido refrigerante.

Immediato l'intervento della Safety Car mentre i commissari iniziano a spargere filler sul

tracciato. La combinazione però di olio e liquido non rende sufficiente questo intervento e la Direzione Gara è costretta ad esporre la bandiera rossa, quando oramai mancano meno di due minuti al termine, concludendo così la gara che assegna comunque punteggio pieno essendone stata effettuata, seppur buona parte in regime di Safety Car, oltre il 75%. Costrette al ritiro le due Jaguar S-Type R, con Ermanno Dionisio fermo dopo una toccata contro gli pneumatici di protezioni mentre Claudio Melotto si è fermato per problemi al differenziale.

Al vertice della classifica la situazione non varia con Morbidelli, che già si presentava al comando, salito a 115 punti mentre Gabellini si porta ad 80 punti recuperandone appena quattro sul rivale ma riuscendo a riconquistare la seconda posizione ai danni di Sanna, fermo a 65 punti. Con due prove al termine (Misano il 14 settembre e Adria il 28 settembre) Gabellini rimane l'unico ancora in grado di poter, almeno matematicamente, impensierire Morbidelli per la conquista del titolo tricolore: in palio ci sono infatti, comprese le pole position, un massimo di 46 punti, che lasciano comunque al pilota Audi ampie chance per chiudere in suo favore il duello.

Luca Rangoni precede Gabellini e Morbidelli



Farfus emerge, Tarquini gioca sporco

In una gara in cui i piloti del WTCC hanno espresso il meglio e il peggio del loro repertorio, Augusto Farfus (**sotto**), ha sfruttato una partenza perfetta per andare a cogliere la seconda vittoria stagionale. La confusione ha regnato sovrana fin dalla partenza, quando il poleman Robert Huff ha avuto un'esitazione, che ha permesso a Gabriele Tarquini di prendere la testa e a Farfus di installarsi in terza piazza. Nel gruppo Larini è stato vittima di uno scellerato accerchiamento delle Seat di Tiago Monteiro e Jordi Gené, che ha posto fine alla corsa del toscano già al primo giro.

Sfruttando un duro contatto tra Huff e Tarquini, Farfus ha preso la testa, con l'italiano che dopo pochi giri ha dovuto fare i conti con le Chevrolet dello stesso Huff e di Alain Menu, autore di un ottimo avvio. I due non hanno tardato a passare il pilota Seat, che ha cominciato a perdere posizioni, forse a causa di un problema tecnico. Proprio in questa fase, Tarquini si è reso protagonista di una manovra sporca, mandando in testacoda Andy Priaulx, che lo aveva "spostato" nel tentativo di non perdere il contatto con Rickard Rydell, con cui era in lotta.

Reazione non degna di un campione del-

la levatura di Tarquini. Mentre Farfus s'involava indisturbato verso il successo, grande è stata la lotta per il terzo gradino del podio, con Menu che ha contenuto gli attacchi di un gruppo assatanato composto da Monteiro, Gené, Coronel, Rydell e Porteiro, ottavo al traguardo e in pole per gara grazie all'inversione dei primi otto. Corsa difficile quindi per tutti i principali pretendenti al titolo, che non hanno marcato punti. Se Priaulx è stato eliminato da Tarquini, che ha chiuso 23°, Yvan Muller non è mai stato protagonista, chiudendo in 11° posizione.

Nella confusione del gruppo si è distinto anche Zanardi, in testacoda al primo giro e poi protagonista di un duello spettacolare quanto rusticano con Olivier Tielemans. Grande corsa per Stefano d'Aste, nono al traguardo, che ha avuto la meglio sul compagno Sergio Hernandez e Pierre Yves Corthals, ritirati negli ultimi giri per gli evidenti danni riportati nella battaglia. Tom Coronel, settimo al traguardo, ha preso il via dalla nona e non dalla quarta posizione in griglia, in quanto la sua vettura non si è avviata dopo le verifiche tecniche post qualifica.

Francesco Satta

L'ordine di arrivo di gara 1, domenica 31 agosto 2008

- 1 - Augusto Farfus (BMW 320si) - Schnitzer - 14 giri in 22'43"764
- 2 - Robert Huff (Chevrolet Lacetti) - RML - 7"639
- 3 - Alain Menu (Chevrolet Lacetti) - RML - 13"754
- 4 - Tiago Monteiro (Seat Leon TDI) - Seat - 15"537
- 5 - Jordi Gené (Seat Leon TDI) - Seat - 17"913
- 6 - Rickard Rydell (Seat Leon TDI) - Seat - 18"262
- 7 - Tom Coronel (Seat Leon) - Sunred - 18"680
- 8 - Felix Porteiro (BMW 320si) - Ravaglia - 18"825
- 9 - Stefano D'Aste (BMW 320si) - Proteam - 19"245
- 10 - Sergio Hernandez (BMW 320si) - Proteam - 20"847
- 11 - Yvan Muller (Seat Leon TDI) - Seat - 32"962
- 12 - Alex Zanardi (BMW 320si) - Ravaglia - 33"013
- 13 - Olivier Tielemans (BMW 320si) - Wiechers - 34"067
- 14 - Marin Colak (Seat Leon) - Sunred - 34"785
- 15 - Jaap Van Lagen (Lada 110) - Russian Bears - 35"091
- 16 - James Thompson (Honda Accord) - N Technology - 36"123
- 17 - Duncan Huisman (BMW 320si) - Wiechers - 36"287
- 18 - Andrei Romanov (BMW 320si) - Engstler - 36"951
- 19 - Kristian Poulsen (BMW 320si) - Poulsen - 38"830
- 20 - Ibrahim Okyay (BMW 320si) - Borusan - 43"270
- 21 - Viktor Shapovalov (Lada 110) - Russian Bears - 45"189
- 22 - George Tanev (BMW 320si) - Petrol GT - 49"139
- 23 - Gabriele Tarquini (Seat Leon TDI) - Seat - 53"772
- 24 - Aytac Biter (BMW 320si) - Borusan - 1'06"836
- 25 - Pierre-Yves Corthals (Seat Leon) - 3 giri
- 26 - Jorg Muller (BMW 320si) - Schnitzer - 3 giri

Ritirati

Andy Priaulx (BMW 320si) - RBM
Franz Engstler (BMW 320si) - Engstler
Nicola Larini (Chevrolet Lacetti) - RML

Giro veloce: Augusto Farfus - 1'36"699





È sempre BMW con Felix Porteiro

Felix Porteiro vince gara 2, firmando il secondo successo stagionale per il team BMW Italy-Spain di Roberto Ravaglia. Una corsa perfetta quella dello spagnolo, che ha sfruttato alla grande il classico vantaggio sullo scatto da fermo delle trazioni posteriori, controllando per tutti i 14 giri il sorprendente Tom Coronel. Dieci punti che lanciano Porteiro al sesto posto in classifica, a 16 punti dalla vetta.

La terza piazza è stata conquistata da Robert Huff, l'uomo più efficace nella trasferta tedesca del WTCC. Il pilota Chevrolet ha portato a casa ben 14 punti e il quinto posto in classifica. I primi tre hanno scavato da subito un buon divario sul resto del gruppo, grazie anche al classico incidente della prima curva innescato da Tiago Monteiro e Jordi Gené. Incidente che ha compromesso la corsa di Rickard Rydell e concluso quella del portoghese. Gené si è invece riscattato in gara, chiudendo quarto dopo aver risposto colpo su colpo alle intimidazioni

di Augusto Farfus e Andy Priaulx.

Per l'inglese una corsa strepitosa, frutto della rabbia per l'uscita in gara 1 nel contatto con Tarquini. Con una partenza al fulmicotone e una serie di sorpassi entusiasmanti, il campione in carica ha conquistato 4 punti che lo tengono in corsa per il titolo. Farfus è giunto quinto, coinvolto suo malgrado nell'incidente alla via, davanti al bravissimo Hernandez, settimo assoluto e primo tra gli Indipendenti. Dopo gara 1, anche Yvan Muller può dirsi soddisfatto, con un ottavo posto che vale un punto, strappato con le unghie e con i denti a Jorg Muller e Nicola Larini, 11°.

Nulla di compromesso nella rincorsa al titolo di Tarquini, 16° al traguardo, ora due punti indietro rispetto al compagno francese. Sul tempo di gara del pilota di Giulianova i commissari hanno deciso di sommare un minuto di penalità per l'incidente in gara 1 con Priaulx.

Francesco Satta

L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 31 agosto 2008

- 1 - Felix Porteiro (BMW 320si) - Ravaglia - 14 giri in 23'01"219
- 2 - Tom Coronel (Seat Leon) - Sunred - 0.359
- 3 - Robert Huff (Chevrolet Lacetti) - RML - 0.678
- 4 - Jordi Gené (Seat Leon TDI) - Seat - 6"399
- 5 - Andy Priaulx (BMW 320si) - RBM - 6"616
- 6 - Augusto Farfus (BMW 320si) - Schnitzer - 6"739
- 7 - Sergio Hernandez (BMW 320si) - Proteam - 7"160
- 8 - Yvan Muller (Seat Leon TDI) - Seat - 12"228
- 9 - Jorg Muller (BMW 320si) - Schnitzer - 13"003
- 10 - Duncan Huisman (BMW 320si) - Wiechers - 13"531
- 11 - Nicola Larini (Chevrolet Lacetti) - RML - 14"228
- 12 - Pierre-Yves Corthals (Seat Leon) - 14"694
- 13 - Stefano D'Aste (BMW 320si) - Proteam - 14"796
- 14 - Kristian Poulsen (BMW 320si) - Poulsen - 14"826
- 15 - Franz Engstler (BMW 320si) - Engstler - 15"114
- 16 - Gabriele Tarquini (Seat Leon TDI) - Seat - 20"207
- 17 - Marin Colak (Seat Leon) - Sunred - 20"633
- 18 - Olivier Tielemans (BMW 320si) - Wiechers - 22"295
- 19 - Alex Zanardi (BMW 320si) - Ravaglia - 22"480
- 20 - Rickard Rydell (Seat Leon TDI) - Seat - 24"923
- 21 - George Tanev (BMW 320si) - Petrol GT - 30"497
- 22 - Jaap Van Lagen (Lada 110) - Russian Bears - 38"913
- 23 - Viktor Shapovalov (Lada 110) - Russian Bears - 52"729
- 24 - Aytac Biter (BMW 320si) - Borusan - 1'06"710

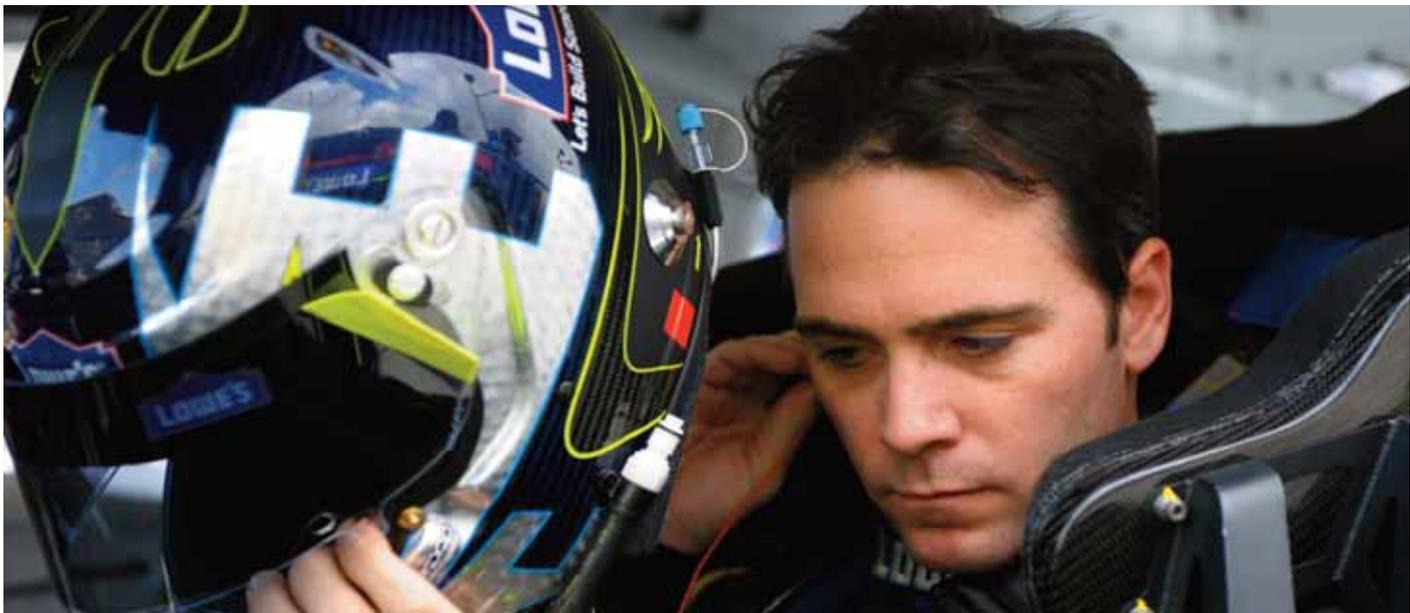
Ritirati

Andrei Romanov (BMW 320si) - Engstler
Tiago Monteiro (Seat Leon TDI) - Seat
Ibrahim Okyay (BMW 320si) - Borusan
James Thompson (Honda Accord) - N Technology
Alain Menu (Chevrolet Lacetti) - RML

Giro più veloce: Augusto Farfus - 1'37"556

Il campionato

1.Y.Muller 66 punti; 2.Tarquini 64; 3.Priaulx 53; 4.Rydell 51; 5.Huff 50; 6.Porteiro 50; 7.Farfus 43; 8.Gené 43; 9.J.Muller 43; 10.Menu 40.



Jimmie Johnson, successo di prepotenza

Dominio di Jimmie Johnson in California, nel venticinquesimo round della Sprint Cup 2008. Il campione in carica, che già nelle ultime due prove si era mostrato in grado di lottare per il successo, ha spiazzato tutti gli avversari con una prestazione maiuscola, resa possibile da una vettura anni luce superiore a quella di inizio stagione sui circuiti intermedi. Anche a Fontana, Johnson ha incontrato qualche problema anche questo weekend, con dei pit-stop non particolarmente veloci e un paio di errori in pit-lane. Costretto ad andare a recuperare la leadership più di una volta nei confronti di Greg Biffle, non ha però battuto ciglio, riprendendosi la vetta più volte ed approfittando nel finale di un problema con le temperature del suo avversario.

Al terzo posto si è piazzato Denny Hamlin, davanti a Kevin Harvick, Matt Kenseth e al duo di testa in classifica, con Carl Edwards sesto e Kyle Busch settimo. Ottima prova di David Reutimann, nono dietro a Kasey Kahne e davanti a Clint Bowyer. A seguire, Dale Earnhardt Jr, Brian Vickers e David Ragan. Non si sono verificati incidenti tra i piloti di testa: a muro sono finiti Joe Nemecheck, Robby Gordon e Marcos Ambrose, mentre Kurt Busch è stato pesantemente penalizzato dall'esplosione di uno pneumatico. In

classifica, il vantaggio di del fratello Kyle continua a restare superiore ai 200 punti su Carl Edwards. Nonostante le 369 lunghezze di distacco, in terza piazza Johnson spaventa, viste e considerate le sue performance passate in Chase For The Cup, mentre nelle retrovie continua la caccia di David Ragan, a -16 da Clint Bowyer e dal dodicesimo posto. Insieme a lui, solo Kasey Kahne sembra in grado di rientrare in gioco in gioco.

Stremme in arrivo al posto di Newman

Per quanto riguarda il mercato, aumentano le voci sulla probabile conferma di David Stremme al posto di Ryan Newman in casa Penske. Arrivato come test-driver, Stremme potrebbe anche essere "girato" sulla vettura numero 77, lasciando il volante a Sam Hornish. Nel frattempo, Patrick Carpentier ha annunciato di essere ufficialmente sul mercato dopo l'arrivo di Reed Sorenson in Evernham, mentre AJ Allmendinger, entrato nella top-35 con un'altra prestazione convincente, è in attesa di notizie in Red Bull. Se venisse confermato, il team motorizzato Toyota potrebbe schierare tre vetture: probabile è infatti la promozione in Sprint Cup di Scott Speed.

Marco Cortesi

L'ordine di arrivo, domenica 31 agosto 2008

- 1 - Jimmie Johnson (Chevy) - Hendrick - 250
- 2 - Greg Biffle (Ford) - Roush - 250
- 3 - Denny Hamlin (Toyota) - Gibbs - 250
- 4 - Kevin Harvick (Chevy) - Childress - 250
- 5 - Matt Kenseth (Ford) - Roush - 250
- 6 - Carl Edwards (Ford) - Roush - 250
- 7 - Kyle Busch (Toyota) - Gibbs - 250
- 8 - Kasey Kahne (Dodge) - Evernham - 250
- 9 - David Reutimann (Toyota) - Waltrip - 250
- 10 - Clint Bowyer (Chevy) - Childress - 250
- 11 - Dale Earnhardt Jr. (Chevy) - Hendrick - 250
- 12 - Brian Vickers (Toyota) - Red Bull - 250
- 13 - David Ragan (Ford) - Roush - 250
- 14 - A.J. Allmendinger (Toyota) - Red Bull - 250
- 15 - Jeff Gordon (Chevy) - Hendrick - 250
- 16 - Ryan Newman (Dodge) - Penske - 250
- 17 - Jeff Burton (Chevy) - Childress - 250
- 18 - Patrick Carpentier (Dodge) - Evernham - 250
- 19 - Martin Truex Jr. (Chevy) - DEI - 250
- 20 - Juan Montoya (Dodge) - Ganassi - 250
- 21 - Bobby Labonte (Dodge) - Petty - 250
- 22 - Tony Stewart (Toyota) - Gibbs - 250
- 23 - David Gilliland (Ford) - Yates - 248
- 24 - Jamie McMurray (Ford) - Roush - 248
- 25 - Scott Riggs (Chevy) - Haas - 248
- 26 - Casey Mears (Chevy) - Hendrick - 248
- 27 - Reed Sorenson (Dodge) - Ganassi - 248
- 28 - Travis Kvapil (Ford) - Yates - 248
- 29 - Dave Blaney (Toyota) - Davis - 248
- 30 - Aric Almirola (Chevy) - DEI - 248
- 31 - Sam Hornish Jr. (Dodge) - Penske - 248
- 32 - Marcos Ambrose (Ford) - Wood - 248
- 33 - Michael Waltrip (Toyota) - Waltrip - 248
- 34 - Elliott Sadler (Dodge) - Evernham - 248
- 35 - Mike Skinner (Toyota) - Davis - 248
- 36 - Regan Smith (Chevy) - DEI - 248
- 37 - Paul Menard (Chevy) - DEI - 248
- 38 - Kyle Petty (Dodge) - Petty - 248
- 39 - Kurt Busch (Dodge) - Penske - 247
- 40 - Robby Gordon (Dodge) - Gordon - 247
- 41 - Ken Schrader (Toyota) - HOF - 246
- 42 - Johnny Sauter (Dodge) - E&M - 161
- 43 - Joe Nemechek (Chevy) - Furniture Row - 67

La classifica/Drivers' Standings

1. Kyle Busch 3755; 2. Edwards 3547; 3. Johnson 3386; 4. Earnhardt 3323; 5. Burton 3234; 6. Biffle 3159; 7. Harvick 3132; 8. Stewart 3110; 9. Kenseth 3081; 10. Bowyer 2989.

La strategia di Andretti porta alla vittoria la Acura

Prima vittoria dell'Acura del team Andretti/Green nell'American Le Mans Series e primo successo per la coppia formata da Franck Montagny e James Rossiter (**sotto**). Decisiva la strategia adottata dal muretto box della squadra di Michael Andretti: un cambio di piloti anticipato, da Rossiter a Montagny, e la decisione di non cambiare le gomme nella sosta finale hanno proiettato la Acura in prima posizione davanti all'altra Acura dei poleman Brabham-Sharp. Proprio Scott Sharp ha guidato il gruppo nella prima parte della corsa resistendo ai continui attacchi della Acura di Simon Pagenaud, del team De Ferran mentre Rossiter occupava il terzo posto. L'Audi ha recuperato in fretta con Lucas Luhr, ma il tedesco è stato protagonista di un incidente dopo 36 minuti di corsa che ha provocato l'esposizione delle bandiere gialle per un lungo periodo. Dopo 45 minuti, Rossiter ha ceduto il volante dell'Acura a Montagny mentre i team avversari hanno optato per mantenere i piloti Pagenaud e Sharp in macchina anche per il secondo stint. La gara è proseguita con Sharp e Pagenaud al comando finché un'altra "gialla" per un incidente a una vettura GT2 non ha rallentato la corsa.

Mentre i leader effettuavano un pit-stop completo, con sostituzione del

pilota, in casa Andretti si è imbarcato solo carburante non cambiando gomme e pilota. Un'operazione rapida che ha portato Montagny in testa. Una strategia simile l'ha adottata il team Penske per la Porsche RS Spyder di Bernhard-Dumas, balzati al secondo posto davanti all'Audi di Fassler-Pirro, poi De Ferran e Brabham che avevano preso il posto di Pagenaud e Sharp. Brabham ha recuperato una posizione ai danni di De Ferran poi ha anche superato Fassler. L'australiano si è anche ritrovato secondo quando la Porsche di Bernhard ha preso una penalizzazione per un contatto con la Panoz di Sutherland a 18 minuti dalla bandiera a scacchi.

Questo incidente ha provocato un'altra situazione di bandiera gialla che ha ricompattato il gruppo con Montagny insidiato da Brabham. Ma le posizioni non sono cambiate fin sul traguardo. Nella classe GT1 solita facile vittoria della Corvette, con Gavin-Beretta davanti a O'Connell-Magnussen. Nella GT2, doppietta delle Porsche del Flying Lizard con Bergmeister-Henzler primi davanti ai compagni Van Overbeek-Pilet. Terzo posto per la Ferrari di Melo-Salo mentre la 430 di Farnbacher-D.Muller dopo uno spettacolare duello con le Porsche Flying Lizard si è ritirata per la rottura del motorino di avviamento.

L'ordine di arrivo, sabato 30 agosto 2008

- 1 - Montagny-Rossiter (Acura Arx-01b) - Andretti/Green - 104 laps 2:48:01
- 2 - Brabham-Sharp (Acura Arx-01b) - Highcroft - 3.985
- 3 - Fassler-Pirro (Audi R10) - Audi - 20.114
- 4 - De Ferran-Pagenaud (Acura Arx-01b) - De Ferran - 28.836
- 5 - Bernhard-Dumas (Porsche RS Spyder) - Penske - 59.266
- 6 - Briscoe-Maassen (Porsche RS Spyder) - Penske - 59.792
- 7 - Dyson-Smith (Porsche RS Spyder) - Dyson - 1 lap
- 8 - Devlin-Bonilla (Lola B07/46-Mazda) - BK - 1 lap
- 9 - M.Franchitti-Leitzinger (Porsche RS Spyder) - Dyson - 2 laps
- 10 - Beretta-Gavin (Corvette C6-R) - Corvette - 2 laps
- 11 - O'Connell-Magnussen (Corvette C6-R) - Corvette - 4 laps
- 12 - Bergmeister-Henzler (Porsche 997) - Flying Lizard - 6 laps
- 13 - Van Overbeek-Pilet (Porsche 997) - Flying Lizard - 6 laps
- 14 - Salo-Melo (Ferrari 430) - Risi - 6 laps
- 15 - Pechnik-Ragginger (Porsche 997) - Flying Lizard - 6 laps
- 16 - Bell-Brix (Ferrari 430) - Risi - 6 laps
- 17 - Tafel-Figge (Ferrari 430) - Tafel - 9 laps
- 18 - Feinberg-Hall (Dodge Viper) - Primetime - no time - 10 laps
- 19 - Borcheller-Ducote (Aston Martin DBR9) - Bell - 11 laps
- 20 - Farnbacher-D.Muller (Ferrari 430) - Tafel - 12 laps
- 21 - Robertson-Murry-Robertson (Doran-Ford GT-R) - Robertson - 15 laps
- 22 - Milner-Sutherland (Panoz Esperante) - Panoz - 17 laps
- 23 - Field-Field-Berry (Lola B06/10-AER) - 21 laps
- 24 - Fernandez-Diaz (Acura Arx-01b) - Fernandez - 21 laps
- 25 - Pappas-Lazzaro (Doran-Ford GT-R) - Black Swan - 55 laps
- 26 - Bassinger-Pastorelli-Pastorelli (Porsche 997) - Vici - 66 laps
- 27 - Luhr-M.Werner (Audi R10) - Audi - 83 laps
- 28 - Cocker-Drayson (Aston Martin DBRS9) - Drayson/Barwell - 103 laps



Patterson e Negri al top, Angelelli e Valiante secondi

Finale tiratissimo al nuovo New Jersey Motorsports Park: nei metri finali Oswaldo Negri Jr, al volante della Riley motorizzata Ford del Michael Shank Racing (sotto), ha contenuto gli attacchi di Max Angelelli, giunto sul traguardo con meno di mezzo secondo di distacco. Al volante della Dallara vincitrice a Sonoma, l'italiano ha tentato di recuperare la vettura, mantenendo il controllo sulla Riley-Porsche di Bill Auberlen e Joey Hand. Dopo l'ultima ripartenza, avvenuta a due giri dal termine, la lotta è stata serrata, con i primi sette concorrenti all'arrivo racchiusi in meno di cinque secondi. Al sesto posto hanno concluso, dietro a Fogarty e Gurney, i polesitter Wilkins e Frisselle, seguiti dalla Lola Krohn di Krohn e Van De Poele.

Con il nono posto conquistato in quel

di Millville, Scott Pruett e Memo Rojas hanno invece regalato al team il titolo a squadre, dopo aver saltato buona parte delle libere e le qualifiche in seguito al violentissimo incidente. Con un Pruett acciaccato ed una vettura titolare spezzata in due, la squadra fatto le ore piccole per approntare il muletto, permettendo allo statunitense e al messicano di mantenere 38 lunghezze di vantaggio nella classifica piloti.

Da segnalare, in classe GT, il successo della Porsche 997 schierata dal team TRG, con al volante Tim George Jr ed Andy Lally, mentre Collins ed Edwards (Pontiac GXPR) continuano a condurre in classifica. Ottimo terzo posto di Diego Alessi con la Pontiac del Matt Connolly Motorsports.

Marco Cortesi

L'ordine di arrivo, domenica 31 agosto 2008

- 1 - Negri/Patterson (Ford-Riley) - Shank - 105 laps/giri
- 2 - Angelelli/Valiante (Pontiac-Dallara) - SunTrust - 105
- 3 - Auberlen/Hand (Porsche-Riley) - Alex Job - 105
- 4 - Barbosa/France (Porsche-Riley) - Brumos - 105
- 5 - Fogarty/Gurney (Pontiac-Riley) - Stallings - 105
- 6 - Frisselle/Wilkins (Ford-Riley) - Autosport - 105
- 7 - James/Pew (Ford-Riley) - Shank - 105
- 8 - Krohn/Van De Poele (Pontiac-Lola) - Krohn - 105
- 9 - Pruett/Rojas (Lexus-Riley) - Ganassi - 105
- 10 - Donohue/Law (Porsche-Riley) - Brumos - 105
- 11 - Camirand/Cosmo (Porsche-Coyote) - Spirit Of Daytona - 104
- 12 - Plumb/Sigal (BMW-Riley) - RumBum - 104
- 13 - Jonsson/Zonta (Pontiac-Lola) - Krohn - 103
- 14 - Gidley/Jaeger (Ford-Dallara) - Doran - 91
- 15 - Lester/Wilden (Lexus-Riley) - Southard - 76
- 16 - Goossens/Matthews (Pontiac-Riley) - Stallings - 22





Trionfo Scheider e Audi Lo show di Lewis Hamilton

L'ottava corsa del DTM a Brands Hatch ha consegnato la vittoria al poleman Timo Scheider (**sopra**), e alla sua Audi A4 ufficiale. Per il tedesco è la seconda vittoria nel campionato 2008 ed ora ha aumentato il proprio vantaggio in classifica generale, con più nove punti su Jamie Green e Paul Di Resta. Sul circuito inglese, Scheider ha preceduto lo scozzese Di Resta (Mercedes) con un margine di vantaggio di soli sette decimi.

Nel corso della gara, le condizioni climatiche sono mutate. Partiti con pista asciutta, dopo il primo pit-stop una leggera pioggia ha messo in difficoltà i piloti, ma non Scheider, sempre messo sotto pressione da Di Resta. La strategia diversa di Mattias Ekstrom, sempre uno degli ultimi a effettuare i due pit-stop, ha proiettato lo svedese dell'Audi al terzo posto finale. Quarto al traguardo Jamie Green, poi più staccati Martin Tomczyk e Bruno Spengler. Sul circuito inglese, Lewis Hamilton e la McLaren F.1 si sono esibiti per la gioia del pubblico con un piccolo show



Paul Di Resta

L'ordine di arrivo, domenica 31 agosto 2008

- 1 - Timo Scheider (Audi A4) - Abt - 82 laps 1.00'25"549
- 2 - Paul Di Resta (Mercedes C Klasse) - AMG - 0"793
- 3 - Mattias Ekstrom (Audi A4) - Abt - 4"077
- 4 - Jamie Green (Mercedes C Klasse) - AMG - 13"879
- 5 - Martin Tomczyk (Audi A4) - Abt - 25"617
- 6 - Bruno Spengler (Mercedes C Klasse) - AMG - 37"762
- 7 - Tom Kristensen (Audi A4) - Abt - 37"901
- 8 - Gary Paffett (Mercedes C Klasse) - Persson - 1 lap
- 9 - Bernd Schneider (Mercedes C Klasse) - AMG - 1 lap
- 10 - Alexandre Premat (Audi A4) - Phoenix - 1 lap
- 11 - Markus Winkelhock (Audi A4) - Rosberg - 1 lap
- 12 - Oliver Jarvis (Audi A4) - Phoenix - 1 lap
- 13 - Mike Rockenfeller (Audi A4) - Rosberg - 1 lap
- 14 - Christijan Albers (Audi A4) - TME - 1 lap
- 15 - Ralf Schumacher (Mercedes C Klasse) - Mücke - 1 lap
- 16 - Mathias Lauda (Mercedes C Klasse) - Persson - 1 lap
- 17 - Maro Engel (Mercedes C Klasse) - Mücke - 1 lap
- 18 - Katherine Legge (Audi A4) - TME - 2 laps
- 19 - Susie Stoddart (Mercedes C Klasse) - Persson - 2 laps

Giro più veloce: Timo Scheider 42"530

Il campionato

- 1.Scheider 54; 2.Green, Di Resta 45; 4.Ekstrom 44; 5.Spengler 31; 6.Tomczyk 26; 7.Kristensen 22; 8.Schneider 21; 9.Paffett 8; 10.Winkelhock 6.Idon 452; 4. Kanaan 446; 5. Briscoe 390



L'automobilismo piange la scomparsa di Phil Hill

Giovedì 28 agosto è venuto a mancare, all'età di 81 anni, Phil Hill. Campione del Mondo nel 1961 su Ferrari, era malato da tempo di Parkinson. Dopo il debutto su Maserati nel 1958, fu ingaggiato da Enzo Ferrari in quello che si rivelò uno dei periodi più cruenti della storia della Formula 1 e della Ferrari, con la scomparsa di innumerevoli

talenti incluso, nell'anno del successo mondiale, l'amico e rivale Wolfgang Von Trips. Nato a Miami, è stato l'unico pilota statunitense di nascita a conquistare un titolo iridato. Dopo la carriera in rosso, Hill corse anche per Cooper, Porsche, ATS, Lotus ed Eagle. Alle vittorie in F1 si aggiungono poi tre 24 Ore di Le Mans in coppia con Gendebien, tre

12 Ore di Sebring e due 1000Km del Nurburgring. Da ricordare anche le esperienze in Chaparral sulle 2E e 2F dotate di altissimi alettoni, ed in Shelby. Nella carriera post-gare, Hill si era occupato anche di auto storiche, oltre che di giornalismo sportivo, sia per quanto riguarda la carta stampata che da commentatore per il network ABC.

1° giorno: Massa strappa il miglior tempo

Felipe Massa ottiene la miglior prestazione nella seconda sessione di test, che è anche il giro più veloce del primo giorno di prove sulla pista di Monza, fermando il cronometro con la sua Ferrari a 1'23"428, per un totale di ben 101 giri compiuti, migliorando anche di tre decimi il suo tempo della mattinata. La McLaren però, non dorme, con Heikki Kovalainen che nicchia in seconda posizione, migliorando solo di un decimo il tempo fatto registrare nella mattinata, dimostrando però di avere un ritmo decisamente competitivo, che potrebbe creare più di un grattacapo agli avversari.

Antonio Caruccio

2° giorno: Heidfeld veloce, Massa si insabbia

Mercoledì Massa, Giovedì Heidfeld. La BMW conferma il suo status di terza forza del Mondiale con il miglior tempo nella sessione di test a Monza. Per tutti prove di set-up in vista di circuiti ad elevate velocità e violente frenate come Spa-Francorchamps e Monza, prossimi due round mondiali. Sul tracciato brianzolo, sede del settantunesimo Gran Premio d'Italia il prossimo 14 settembre, il più veloce è risultato Nick Heidfeld con 1'22"621 e 89 giri percorsi, crono risultato al top già al termine della mattinata e non più migliorato. Alle sue spalle la Williams-Toyota di Nico Rosberg con 100 tornate all'attivo e il tempo di 1'22"879. Terzo Heikki Kovalainen su McLaren Mercedes in 1'23"341 (92 giri) davanti a Sebastian Vettel (1'23"424) a riprova del felice momento che attraversa la Toro Rosso. Al quinto posto Felipe Massa con 1'23"445; negli 86 giri percorsi il brasiliano si è reso protagonista di un'uscita di pista alla Variante Ascari nel pomeriggio. Pare che a causare il problema sia stata una foratura alla gomma posteriore destra che ha mandato in testacoda la Ferrari, poi terminata in sabbia.

Carlo Baffi

3° giorno: Hamilton porta la McLaren al top

L'ultimo acuto per Hamilton. Nell'ultimo dei tre giorni di test a Monza, il leader del mondiale ha fatto registrare il miglior tempo di un 1'22"967. Una prestazione che il britannico ha realizzato nella mattinata, quando ha compiuto 42 tornate. Sessione interrotta due volte a causa dei fuori pista di Kubica, in Parabolica e di Glock. Nel pomeriggio s'è poi reso protagonista, pure lui, di un fuori pista alla variante della Roggia, ma senza nessuna conseguenza seria per sua McLaren Mercedes, con cui ha poi completato il programma con un totale di 97 giri. Alle spalle di Hamilton, Kimi Raikkonen con 1'23"371. Un tempo migliorato nel pomeriggio, con il ferrarista che, nella sua unica giornata di test, ha percorso complessivamente 79 passaggi. Al terzo posto s'è issato Giancarlo Fisichella con la Force India. Il suo crono è decisamente migliorato nel pomeriggio, scendendo a 1'23"632 nel corso dei 114 passaggi. Dietro, Kazuki Nakajima sulla Williams-Toyota con 1'23"634 e 99 giri. In quinta posizione la Red Bull di David Coulthard con 1'23"737 e 120 giri, che ha preceduto la Renault di Fernando Alonso. Il due volte iridato ha fermato le lancette sul 1'23"820 e 80 tornate all'attivo. Settimo, Sebastien Bourdais al volante della Toro Rosso. Per il francese, il tempo segnato è di 1'23"865 dopo 77 passaggi. In ottava piazza Timo Glock. Il tedesco della Toyota, dopo l'uscita della mattina s'è ripetuto nel pomeriggio. A causa di un cedimento meccanico, la vettura ha sbattuto a Lesmo, ponendo così fine alla giornata di prove, dopo 79 giri. Il suo riscontro cronometrico s'è fermato quindi sul valore di 1'23"897. Al nono posto Robert Kubica con 1'24"089. Dopo il problema occorsogli nel corso della mattinata, il polacco ha compiuto alla guida della sua BMW un totale di 57 giri. Decimo ed ultimo, Jenson Button con 1'24"321; un tempo migliore rispetto a 1'25"049 di ieri, ma che pur sempre lo relega a fanalino di coda.

Carlo Baffi

I tempi finali del 1° giorno, mercoledì 27 agosto 2008

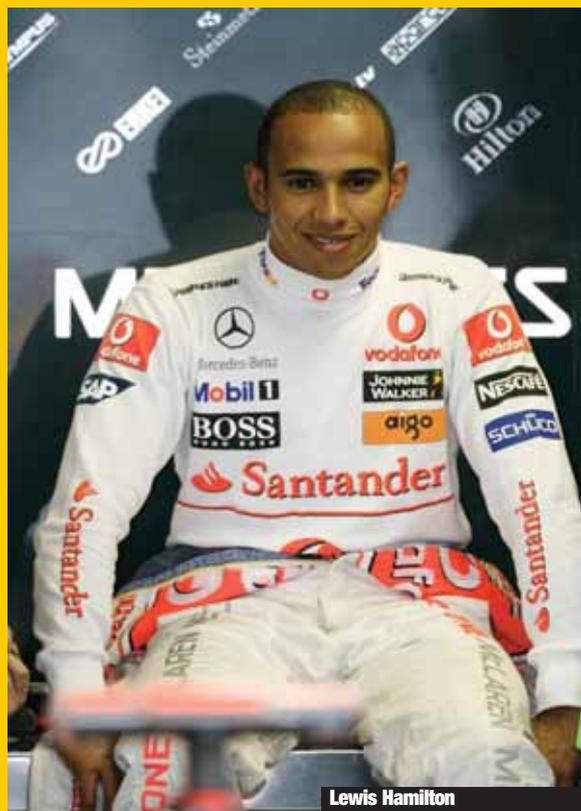
- 1 - Felipe Massa (Ferrari F2008) - 1'23"773 - 101 giri
- 2 - Heikki Kovalainen (McLaren MP4/23-Mercedes) - 1'23"439 - 78
- 3 - Nico Rosberg (Williams FW30-Toyota) - 1'23"461 - 60
- 4 - Sebastian Vettel (Toro Rosso SRT3-Ferrari) - 1'23"691 - 99
- 5 - Rubens Barrichello (Honda RA108) - 1'23"827 - 85
- 6 - Mark Webber (Red Bull RB3-Renault) - 1'24"005 - 96
- 7 - Nick Heidfeld (BMW-Sauber F1.08) - 1'24"075 - 77
- 8 - Vitantonio Liuzzi (Force India VJM01-Ferrari) - 1'24"239 - 99
- 9 - Jarno Trulli (Toyota TF108) - 1'24"510 - 92
- 10 - Nelson Piquet (Renault R28) - 1'24"540 - 117

I tempi del secondo giorno, giovedì 28 agosto 2008

- 1 - Nick Heidfeld (BMW-Sauber F1.08) - 1'22"621 - 89 giri
- 2 - Nico Rosberg (Williams FW30-Toyota) - 1'22"879 - 100
- 3 - Heikki Kovalainen (McLaren MP4/23-Mercedes) - 1'23"341 - 92
- 4 - Sebastian Vettel (Toro Rosso SRT3-Ferrari) - 1'23"424 - 47
- 5 - Felipe Massa (Ferrari F2008) - 1'23"445 - 86
- 6 - Fernando Alonso (Renault R28) - 1'23"606 - 96
- 7 - Adrian Sutil (Force India VJM01-Ferrari) - 1'23"823 - 92
- 8 - Mark Webber (Red Bull RB3-Renault) - 1'23"936 - 101
- 9 - Jarno Trulli (Toyota TF108) - 1'24"158 - 77
- 10 - Sebastien Bourdais (Toro Rosso SRT3-Ferrari) - 1'24"311 - 44
- 11 - Rubens Barrichello (Honda RA108) - 1'24"695 - 51
- 12 - Jenson Button (Honda RA108) - 1'25"049 - 42

I tempi del terzo giorno, venerdì 29 agosto 2008

- 1 - Lewis Hamilton (McLaren MP4/23-Mercedes) - 1'22"967 - 97 giri
- 2 - Kimi Raikkonen (Ferrari F2008) - 1'23"371 - 79
- 3 - Giancarlo Fisichella (Force India VJM01-Ferrari) - 1'23"632 - 114
- 4 - Kazuki Nakajima (Williams FW30-Toyota) - 1'23"634 - 99
- 5 - David Coulthard (Red Bull RB3-Renault) - 1'23"737 - 120
- 6 - Fernando Alonso (Renault R28) - 1'23"820 - 80
- 7 - Sebastien Bourdais (Toro Rosso SRT3-Ferrari) - 1'23"865 - 77
- 8 - Timo Glock (Toyota TF108) - 1'23"897 - 79
- 9 - Robert Kubica (BMW-Sauber F1.08) - 1'24"089 - 57
- 10 - Jenson Button (Honda RA108) - 1'24"321 - 98



Lewis Hamilton

A1 Grand Prix **Anche il Principato di Monaco** **al via del campionato**

New entry nel campionato A1 Grand Prix. Dopo la Corea è ora il turno del Principato di Monaco. L'operazione, avviata da oltre un mese, è finalmente giunta alla conclusione e vede la partecipazione del pilota Clivio Piccione (ex GP2 e World Series Renault) e di Hubertus Bahlsen, gentleman driver che nel 2005 ha anche vinto il FIA Historic Formula One series nella propria classe. Il team Monaco avrà il pieno appoggio del Principe Alberto II. La squadra che gestirà la monoposto Ferrari è interamente nuova. Dopo una lunga trattativa non andata a segno con la RC Motorsport, sarà Graham Taylor, ex direttore sportivo della Super Aguri F1, che si occuperà di trovare il personale adeguato per affrontare il campionato 2008/2009 che scatterà a Zandvoort il prossimo 5 ottobre.

A1 Grand Prix **Chengdu e Lippo Village** **le novità del calendario**

Il legame tra la Cina e la A1 Grand Prix è sempre stato forte e proseguirà anche nel campionato 2008/2009. Dopo che la serie ha disputato ben cinque gare, nel corso dei tre campionati, in Cina, per la stagione che inizia il 5 ottobre a Zandvoort vi sarà una tappa sul circuito inedito di Chengdu, nella zona che recentemente è stata colpita da un forte terremoto. L'avvenimento si terrà tra il 7-9 novembre e va a rimpiazzare in quella data l'appuntamento in Indonesia, spostato al 6-8 febbraio 2009. E qui c'è la seconda novità. Infatti non si correrà a Sentul, ma sull'inedito tracciato cittadino, disegnato da Tilke, di Lippo Village, 30 km a ovest della capitale Giacarta.

FIA GT **Jetalliance e Prodrive** **verso la rottura**

Si fanno più chiari i contorni della vicenda che ha portato al ritiro di entrambe le Aston Martin DBR9 prima del via di gara 1 a Bucarest da parte del team Jetalliance. La squadra ha scoperto che l'incidente occorso alla 24 Ore di Spa a Karl Wendlinger è stato dovuto alla rottura di un tirante della convergenza sul retrotreno. E' quindi partito un rimpallo di accuse tra il Jetalliance e la Prodrive che realizza le DBR9. Un altro particolare da non sottovalutare, che riporta Autosprint, è che già a Oschersleben il team Gigawave, che anch'esso utilizza una Aston Martin DBR9, aveva dovuto rinunciare alla corsa per la rottura del supporto del motore. Il pezzo del Gigawave è stato sostituito, ma il problema potrebbe essersi ripresentato sulle macchine del Jetalliance.

FIA GT3 **Presentata la nuova** **Audi R8 GT3**

E' stata presentata nei giorni scorsi la nuova Audi R8 GT3. Sviluppata ufficialmente dalla sezione motorsport della casa tedesca (al contrario di quasi tutte le altre vetture della classe), la R8 GT3 ha compiuto anche uno shakedown nelle mani di Frank Biela. Dotata del 4.2 litri FSI derivato dalla versione di serie, la vettura rinuncia alle quattro ruote motrici, come imposto dal regolamento. Da vedere se ci saranno i presupposti per un salto di categoria con i nuovi regolamenti GT1 e GT2.

Indycar **Che weekend** **per Ryan Briscoe!**

E' stato un fine settimana impegnativo per Ryan Briscoe a Detroit. Il team Penske lo ha infatti chiamato per rimpiazzare Sascha Maassen sulla Porsche RS Spyder che ha diviso con Patrick Long. L'australiano torna sulla LMP2 che lo ha visto protagonista nel 2007 e questo weekend ha corso in Indycar e American Le Mans Series. Sempre col team Penske.

Nascar **Franchitti spera** **in Ganassi**

Confermato ufficialmente dal Gillett Evernham Racing, Reed Sorenson lascia il team Ganassi con il solo Juan Pablo Montoya come pilota confermato per il 2009. Secondo la squadra il colombiano, che ha ottenuto risultati superiori a quelli dei colleghi di un team sempre più in difficoltà, dovrebbe avere comunque un compagno il prossimo anno. Ganassi potrebbe anche decidere di "girare" il confermato sponsor Target sulla vettura 42, o inserire un nuovo pilota. Per Dario Franchitti ci sarebbe ancora una possibilità.

LMS **Si chiamerà Audi R15** **l'arma anti Peugeot**

Le informazioni sono poche e frammentarie, ma Italiaracing può anticipare che la nuova Audi LMP1 che cercherà di contrastare le Peugeot 908 nel 2009 si chiamerà R15 e sarà ancora senza tetto. I primi giri di pista sono previsti per il mese di dicembre.

Grand Am **Brutto incidente per** **Pruett a Millville**

Venerdì 29 agosto, Scott Pruett è stato ricoverato in ospedale in seguito ad un violento incidente accaduto al New Jersey Motorsports Park durante le prime libere del round Grand-Am. Dopo aver centrato il rail di inizio pit-lane, la vettura si è spezzata in due: Pruett ha perso conoscenza fino al trasporto a bordo dell'ambulanza, e ha lamentato forti dolori a schiena e collo.