

# Italiaracing MAGAZINE .net

n.3

8 settembre 2008



Scippata  
la vittoria  
a **Hamilton**



# SPA...RITO LO SPORT



# Vuoto a perdere

**Gli schieramenti delle auto da corsa sono sempre più miseri. Scopriamo il perché**

17 macchine sullo schieramento di partenza della International Formula Master a Oschersleben (nella foto grande). Un posto vuoto sulla griglia di avvio della World Series Renault al Nurburgring. Un calo di partecipanti nella F.3 britannica. Manager senza scrupoli che firmano contratti con le squadre sapendo bene che non arriveranno a fine stagione perché nella cassa c'è meno della metà del budget che serve. Tutto questo, spesso con il consenso del pilota e dei loro genitori. La crisi economica che sta colpendo l'Europa porta a compiere brutti gesti.

Abbiamo così dovuto registrare che squadre serie, professionali, che mai hanno fatto mancare niente ai loro piloti, sono state improvvisamente costrette a dare forfait dai campionati che partecipano. Con grande imbarazzo, con gravi ripercussioni per chi lavora nei team. C'è malcontento e tensione nei paddock delle varie categorie. Non si sa come finire l'anno, i costi di gestione sono elevati, soprattutto nella GP2 e nella World Series Renault, ma è curioso notare che la categoria che si era proposta come la meno dispendiosa, la Master appunto, ha registrato la maggiore crisi con ben tre team che hanno rinunciato alla trasferta di Oschersleben e un quarto che ha dovuto tenere ferme due monoposto.

La corsa al ribasso, il sedile offerto a prezzi stracciati, alla fine non porta nulla se non il collasso. Nella Master tanti andavano a gettone. Una dimostrazione di come la categoria stia faticando a trovare una propria identità e una collocazione nel motorsport. Con la nuova soluzione GP3, la speranza è che l'interesse cambi, ma di certo la Master-GP3 dovrà scontrarsi con la nuova Formula 2 e soprattutto, la missione convinta di andare a scorticare la F.3 Euro Series è malamente riuscita.

La F.3 europea infatti, è un mondo a parte; gode di ottima salute, si ritrova i piloti del Programmi Red Bull e Toyota, Willy Weber (ex manager di Schumacher) ha ben due ragazzi nella categoria, e la F.3 presenta le migliori guide del momento del Continente. Pronte poi per salire in GP2 (chi ha il budget e gli appoggi) o ripiegare in World Series Renault. In quest'ultima, il budget inizialmente previsto di 700.000 euro è clamorosamente sfiorato e si arriveranno a spendere 900.000.

segue a pag 4

Tanto, troppo per una categoria che ha un grande richiamo di pubblico nei circuiti che frequenta grazie all'ottimo lavoro di marketing e promozione della Renault, ma che soffre della mancanza di una buona copertura televisiva. Nel paddock un po' tutti si lamentano e si sa, senza TV gli sponsor nicchiano e quindi i piloti faticano a trovare il budget. Il resto va a cascata. Ma è anche vero che la Master gode di un seguito televisivo importante, ma a Oschersleben si sono ritrovati in 17... Quindi dove sta la chiave?

Forse se Renault concedesse al campione World Series di divenire il secondo tester del proprio team di F.1, come molti auspicano, ci sarebbe la fila fuori dalla porta delle squadre WSR... ma incredibilmente Renault Sport Technologies non riesce a strappare più di una giornata di test con la vettura F.1. Un contentino che poi non porta granché. Come mai? Pare che in Renault le strutture siano separate e ognuna tira l'acqua al proprio mulino. Si sa che Briatore è dentro la GP2 e che la WSR è organizzata invece da Renault Sport Technologies. Entità differenti che si guardano da lontano.

Per il 2009, in World Series Renault si stanno studiando correttivi per non superare (questa volta sul serio) il tetto dei 700mila euro e quindi inserirsi nel mercato parallelo alla F3 Euro Series e allargare il divario dal budget GP2. Sia dalla WSR sia dalla GP2 ci arrivano spesso notizie "sottobanco" di team che vorrebbero vendere al primo offerente. Qua e là sono in corso trattative, ma alla fine tutto rimane stabile, almeno fino a quest'anno. Le due categorie rappresentano infatti un mercato appetibile e c'è sempre la speranza che la crisi (come già accaduto in passato) sia come la tempesta. Arriva, fa un po' di danni, poi una volta allontanata ecco uscire uno splendente sole.

In GP2 piuttosto c'è seria preoccupazione per la GP2 Asia, che parte troppo presto e alla fine i costi che richiede non valgono il



gioco della candela. E dire che soltanto un anno fa l'entusiasmo per la nascita di questa serie era alto. Dalla A1 Grand Prix i segnali che arrivano sono preoccupanti. Alcuni fornitori lamentano pagamenti non percepiti e questo sarebbe il reale motivo del ritardo della partenza del campionato, non l'incidente della vettura laboratorio (pur grave) verificatosi a Magny-Cours. Pare anche che i premi del precedente campionato non siano stati consegnati ai team e di conseguenza questi sarebbero in difficoltà a partire per la nuova stagione.

Insomma, non c'è da stare tranquilli e oggi gestire un team è sempre più complicato. Trovare sponsor fissi per la propria squadra, che possano quindi permettere a un pilota di correre con poco budget, è praticamente impossibile. L'unica ragione di sostentamento di una squadra diviene quindi il bottino che porta in dote il pilota. E se poi questi lo esaurisce prima del previsto, ecco che sorgono i problemi.

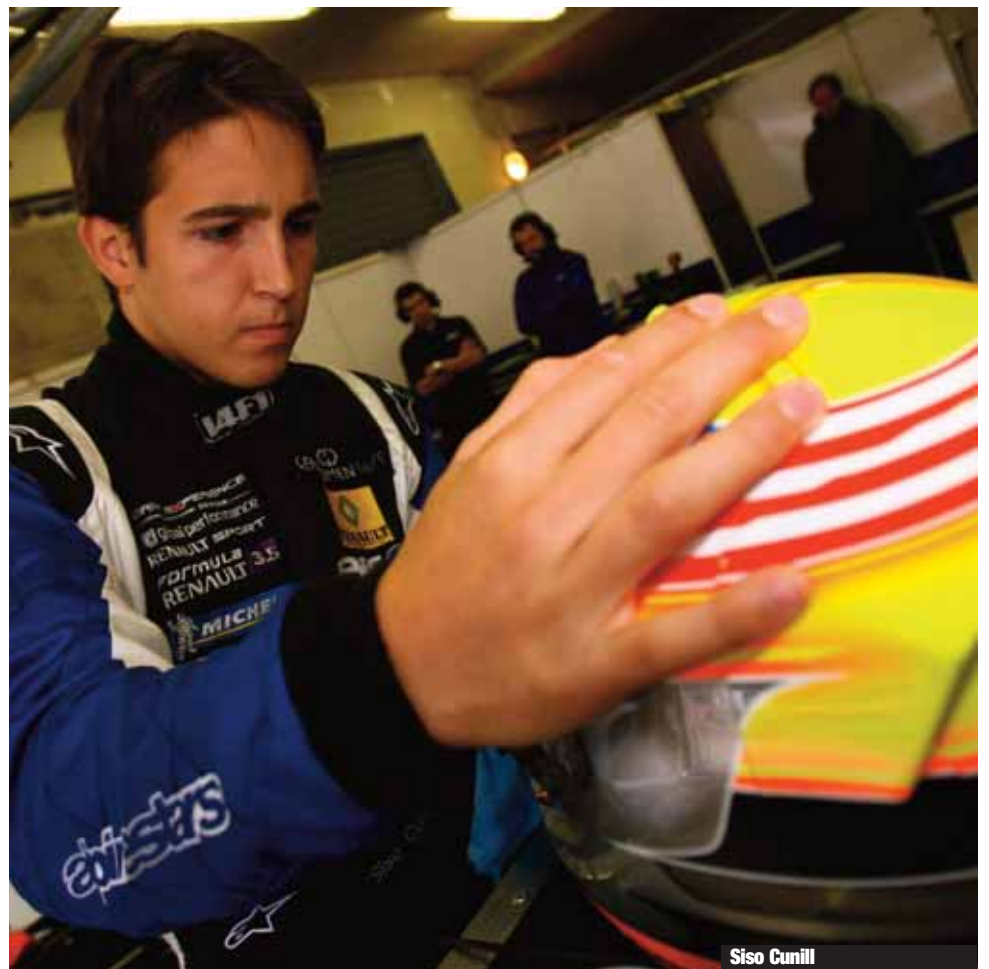
**Massimo Costa**

**Yuki Sekiguchi**





Paolo Nocera e Pablo Sanchez



Siso Cunill



# L'italiano che piace ai Jap

Sta vivendo un'annata sensazionale Andrea Caldarelli, unico pilota italiano ad essere mai stato selezionato dal Toyota Driver Program. 18 anni compiuti lo scorso 14 febbraio, alla vigilia dell'appuntamento di Le Mans che si svolge il fine settimana del 7 settembre, il pilota di Pescara è secondo nel campionato europeo della F.Renault e terzo nel West European Cup sempre di F.Renault. Risultati che lo hanno riabilitato agli occhi dell'ambiente dopo un 2007 difficile. Risultati che premiano anche la fiducia che Toyota ha dimostrato di avere nei confronti di Caldarelli. Siamo sicuri che un altro Programma Junior, tanto per non far nomi... Red Bull o Renault, alla conclusione della scorsa stagione avrebbe "liberato" il nostro giovane pilota. Toyota no, ha creduto in lui, gli ha concesso un'altra chance (come deve essere quando si traccia la carriera di ragazzi di 16-17 anni) e il pescarese ha risposto presente. Inserito nella SG Formula, Caldarelli combatte ad armi pari con Daniel Ricciardo, Valtteri Bottas e Roberto Merhi, i piloti rivelazione del campionato 2008. Una vittoria nel WEC, nessuna nella Eurocup, ma una presenza fissa sui podi dell'Eurocup. Manca un successo in campo europeo per suggellare un'annata a dir poco fenomenale. A memoria non ricordiamo un pilota italiano capace di essere costantemente nelle prime file e, appunto, sul podio, nella competizione di maggior livello presente in Europa per quanto riguarda le formule propedeutiche. Caldarelli, benché abbia soltanto 18 anni, ha già tanta esperienza alle spalle. Ha debuttato nel 2005 con la Formula Azzurra, poi il salto in F.Renault con il C02 Motorsport nella serie italiana. Un debutto stordente, con quella pole al Mugello, poi una stagione normale vissuta tra qualche errore inevitabile di inesperienza e qualche buon piazzamento fino al terzo posto di Varano 2006 che ha convinto Toyota a puntare su di lui. Nel 2007, l'ingresso in Prema e nella Eurocup cui si è aggiunta l'iscrizione al tricolore. Doveva essere il suo anno, ma non è stato così. Qualche schizzo di talento Caldarelli lo ha lanciato, ma qualche incomprensione di troppo con il team ha fatto il resto e Andrea ha vissuto un anno da comprimario. Poi il passaggio alla SG Formula, la decisione quindi di proseguire ancora in F.Renault. Scelta giusta e matura. Caldarelli ha compiuto un ulteriore passo avanti nella propria maturazione agonistica ed eccolo là, a lottare per la vittoria ad ogni gara che affronta. Andrea è un ragazzo un po' introverso nei weekend delle competizioni, molto concentrato, molto esigente con se stesso e in questo ci ricorda Jarno Trulli. Ma svanita la tensione delle gare, Caldarelli è un ragazzo come tanti, con le sue passioni, le sue debolezze. Sentiremo parlare di lui ancora a lungo. Toyota sicuramente non lo mollerà e nel suo futuro ci dovrebbe essere la F.3 Euro Series, la migliore categoria addestrativa del mondo.





Servizio fotografico  
Photo 4

# Lo show cancellato

Adrenalina pura. Ecco, in estrema sintesi il resoconto degli ultimi tre giri del GP del Belgio, un finale talmente appassionante da far schizzare all'insù anche le percentuali degli share televisivi sempre più alle prese con la noia dei zero-sorpassi-zero. Uno spettacolo cui sempre più di rado gli

spettatori hanno la fortuna di assistere e che, i più smaliziati appassionati possono in parte attingere andando indietro con la memoria, fino ad arrivare a duelli rimasti epici come l'indimenticata battaglia sportiva tra Gilles Villeneuve e René Arnoux, durante l'ormai mitico GP di Fran-

cia del 1979. I colori sono ormai sbiaditi, ma i fotogrammi di quei sorpassi e controsorpassi ruota contro ruota, hanno fatto la storia della Formula 1. Probabilmente agli occhi dei giudici FIA attuali, quel duello di 29 anni fa apparirà qualcosa di orribile.





# Le certezze di Hamilton



# le paure di Raikkonen



Il Gran Premio del Belgio aveva inizialmente arriso a Lewis Hamilton, autore di una gara al solito maiuscola (ad eccezione del piccolo errore compiuto all'inizio del secondo giro), che ne ha evidenziato una volta di più le capacità di controllo dell'auto in condizioni critiche di aderenza, ovvero sul bagnato degli ultimi giri. Un filino meno arretrante delle prime gare, il talento inglese stava confermando di avere un passo da mondiale. Tutto ciò sino alla penalizzazione che lo ha retrocesso al terzo posto, davvero assurda a nostro giudizio.

Talmente macchinosa è la motivazione della retrocessione (Hamilton avrebbe dovuto aspettare non la prima curva dopo il taglio di chicane, bensì la seconda per tentare il sorpasso su Raikkonen) che sembra scritta da qualcuno dell'ufficio stampa Ferrari... Osservando questa F.1, il confronto con quella gagliarda e verace dei duelli Villeneuve-Arnoux la rende davvero poca cosa. Con tanti saluti allo sport. Vorrà dire che avremo un po' meno voglia del solito di assistere al GP di Monza.

Valga come piccola consolazione per Hamilton il confronto, stravinto da Lewis, col compagno Heikki Kovalainen, autore di una partenza da dimenticare e di un recupero agevolato da una McLaren davvero efficiente. Criticabile (anche se forse non era il caso di punirlo con un drive through com'è avvenuto) il tentativo di sorpasso di Mark Webber conclusosi con un contatto. ▶

segue a pag 12

Felipe Massa ha fatto una gara alla... Massa. È ritornato il pilota che conoscevamo: se è irresistibile per chiunque su alcune piste, su altre si ridimensiona a buon pilota, com'è successo a Spa. Specialmente se le condizioni di gara si fanno difficili. Il brasiliano non ha commesso errori e la sua gara è comunque stata positiva. Poi, dopo il regalo ricevuto dai commissari (ma lui ovviamente non ne ha colpa) è divenuta perfetta.

Poteva essere la corsa del riscatto per Kimi Raikkonen. Purtroppo per lui e per i tifosi della Ferrari s'è trasformata in una disfatta che lo ha punito in modo forse eccessivo. Partito con una formidabile dose di grinta, il campione del mondo s'è esaltato nei primi giri durante i quali l'asfalto era ancora umido in alcuni tratti. Ha scavalcato Massa nel corso del primo giro con una manovra intimidatoria al limite del regolamento e, poco dopo, ha approfittato del mezzo testacoda di Hamilton per braccarlo brevemente ed infilarlo poi senza pietà.

Pareva avere la gara in mano, Raikkonen. Tranquillo e costante al comando, con l'inglese della McLaren non distante ma neppure eccessivamente pericoloso. I pit stop sono filati via lisci come l'olio. Sino al sopraggiungere della pioggia, dapprima fine poi più insistente. In un solo giro Hamilton gli è piombato alle spalle e lì probabilmente gli è crollato il mondo addosso. Ha avuto paura di perdere la gara e l'ha fatto nel modo peggiore, finendo a muro per un errore di guida (è uscito nella via di fuga in asfalto di una curva a sinistra e, rientrando in pista, transitando su un tratto verniciato, la sua Ferrari si è intraversata puntando il muro). Certo il dubbio che la Ferrari sul bagnato con le slick sia molto critica da guidare c'è (vedi Massa a Silverstone ed i suoi famosi cinque testacoda), ma forse con un po' meno foga, forse il podio poteva conservarlo.

Valerio Faccini





**Raikkonen resiste ad Hamilton...**



**...e poi finisce impietosamente a muro**

## L'ordine di arrivo, domenica 7 settembre 2008

- 1 - Felipe Massa (Ferrari F2008) - 44 laps
- 2 - Nick Heidfeld (BMW Sauber F1.08) - 9"4
- 3 - Lewis Hamilton (McLaren MP4/23-Mercedes) - 10"6
- 4 - Fernando Alonso (Renault R28) - 14"5
- 5 - Sebastian Vettel (Toro Rosso STR3-Ferrari) - 14"6
- 6 - Robert Kubica (BMW Sauber F1.08) - 15"0
- 7 - Sebastien Bourdais (Toro Rosso STR3-Ferrari) - 16"7
- 8 - Mark Webber (Red Bull RB3-Renault) - 42"8
- 9 - Timo Glock (Toyota TF108) - 1'07"1
- 10 - Heikki Kovalainen (McLaren MP4/23-Mercedes) - 1 lap
- 11 - David Coulthard (Red Bull RB3-Renault) - 1 lap
- 12 - Nico Rosberg (Williams FW30-Toyota) - 1 lap
- 13 - Adrian Sutil (Force India VJM01-Ferrari) - 1 lap
- 14 - Kazuki Nakajima (Williams FW30-Toyota) - 1 lap
- 15 - Jenson Button (Honda RA108) - 1 lap
- 16 - Jarno Trulli (Toyota TF108) - 1 lap
- 17 - Giancarlo Fisichella (Force India VJM01-Ferrari) - 1 lap

### Ritirati

- Lap 14 - Nelson Piquet  
Lap 20 - Rubens Barrichello  
Lap 43 - Kimi Raikkonen

### Il campionato piloti

1. Hamilton 76; 2. Massa 74; 3. Kubica 58; 4. Raikkonen 57; 5. Heidfeld 49; 6. Kovalainen 43; 7. Trulli 26; 8. Alonso 23; 9. Webber 19; 10. Glock 15; 11. Piquet e Vettel 13; 13. Barrichello 11; 14. Rosberg 9; 15. Nakajima 8; 16. Coulthard 6; 17. Bourdais 4; 18. Button 3.

### Il campionato costruttori

1. Ferrari 131; 2. McLaren-Mercedes 119; 3. BMW Sauber 107; 4. Toyota 41; 5. Renault 36; 6. Red Bull-Renault 25; 7. Williams-Toyota 17; 8. Toro Rosso-Ferrari 17; 9. Honda 14; 10. Force India-Ferrari 0.

## Lo schieramento di partenza

### 1. fila

- Lewis Hamilton (McLaren MP4/23-Mercedes) - 1'47"338  
Felipe Massa (Ferrari F2008) - 1'47"678

### 2. fila

- Heikki Kovalainen (McLaren MP4/23-Mercedes) - 1'47"815  
Kimi Raikkonen (Ferrari F2008) - 1'47"992

### 3. fila

- Nick Heidfeld (BMW Sauber F1.08) - 1'48"315  
Fernando Alonso (Renault R28) - 1'48"504

### 4. fila

- Mark Webber (Red Bull RB3-Renault) - 1'48"736  
Robert Kubica (BMW Sauber F1.08) - 1'48"763

### 5. fila

- Sebastien Bourdais (Toro Rosso STR3-Ferrari) - 1'50"951  
Sebastian Vettel (Toro Rosso STR3-Ferrari) - 1'50"319

### 6. fila

- Jarno Trulli (Toyota TF108) - 1'46"949  
Nelson Piquet (Renault R28) - 1'46"965

### 7. fila

- Timo Glock (Toyota TF108) - 1'46"995  
David Coulthard (Red Bull RB3-Renault) - 1'47"018

### 8. fila

- Nico Rosberg (Williams FW30-Toyota) - 1'47"429  
Rubens Barrichello (Honda RA108) - 1'48"153

### 9. fila

- Jenson Button (Honda RA108) - 1'48"211  
Adrian Sutil (Force India VJM01-Ferrari) - 1'48"226

### 10. fila

- Kazuki Nakajima (Williams FW30-Toyota) - 1'48"268  
Giancarlo Fisichella (Force India VJM01-Ferrari) - 1'48"447

# Quando Alonso fa il campione...

La debacle di Valencia è già alle spalle. Fernando Alonso (**sotto**), è tornato ad essere il pilota visto a Budapest e che ricordavamo: un campione. Quarto al traguardo con una Renault il cui valore è dato dalla media delle prestazioni dello spagnolo con quelle, disastrose, mostrate da Nelson Piquet, finito fuori pista. Su un circuito che esalta le qualità ed il talento, il divario tra i due piloti Renault è apparso ancora più netto. Il brasiliano è ancora lontano, pur avendo offerto qualche prestazione dignitosa nella fase estiva, dal poter essere indicato come una delle giovani promesse del mondiale. Dalla lotteria dell'ultimo bagnatissimo giro, le due Toro Rosso-Ferrari hanno pescato due biglietti sfortunati. Sebastien Bourdais e Sebastian Vettel hanno condotto tutta la gara nel-

le prime posizioni, con il francese finalmente all'altezza del suo rango (anche se la sua gara è stata macchiata dalla tamponata rifulata a Trulli poco dopo il via). Dopo aver occupato la terza posizione nel corso dell'ultimo giro, i due Sebastian sono stati sorpassati negli ultimi metri da auto che avevano montato le gomme intermedie ed hanno concluso quinto (Vettel) e settimo (Bourdais). Se per quanto riguarda il tedesco non avevamo dubbi nel vederlo protagonista a Spa, ha destato stupore l'ex campione Champ Car. Tanto che Gerhard Berger si è detto estasiato della sua prova in Belgio. Bravissimo Nick Heidfeld, "rapinatore" di posizioni all'ultimo giro, finito sul podio grazie al felice azzardo del box BMW che gli ha montato gomme da pioggia nel finale. Piuttosto bene si è

comportato anche Robert Kubica, esente da gravi errori. Il suo duello con Heikki Kovalainen ha evidenziato di quale entità fosse il deficit di velocità di punta delle BMW nei confronti delle Freccie d'argento. Prosegue la crisi profonda di Williams-Toyota e Honda, che non hanno potuto trarre beneficio, come in altre occasioni, dalle particolari condizioni meteo, mentre ci sarebbe piaciuto sapere dove sarebbe finito Jarno Trulli se non fosse stato colpito poco dopo il via da Bourdais. Senza particolari acuti la gara delle Force India-Ferrari, con Giancarlo Fisichella ultimo al traguardo che recriminava perché Kazuki Nakajima, finendo in testacoda, gli aveva rotto l'ala anteriore costringendolo a rientrare ai box.

Valerio Faccini





Sébastien Bourdais, settimo al traguardo



Heidfeld precede Glock e Kovalainen

# A Dixon il titolo, a Castroneves una corsa stellare

È un delirio di adrenalina la chiusura dell'IndyCar Series 2008 al Chicagoland Speedway. Nel secondo arrivo più ravvicinato della storia, Helio Castroneves ha conquistato il successo precedendo Scott Dixon per tre millesimi di secondo (**foto in basso**), con il neozelandese andato a conquistare il secondo titolo dopo cinque anni di attesa. Castroneves, partito dall'ultimo posto, ha concretizzato una rimonta incredibile portata avanti a suon di sorpassi, di cui almeno un paio, all'esterno, davvero ai limiti della fisica. L'azione di gara è stata accessissima per tutto il tempo, con due vetture appaiate in testa per buona parte dei 200 giri in programma, ed è culminata con un trittico Wheldon-Briscoe-Castroneves rimasto al comando per svariati passaggi. Ottimo è stato il lavoro di entrambi i "gregari", in particolare dell'australiano di casa Penske, che ha protetto Castroneves anche quando il brasiliano, in testa e senza l'aiuto di scie, aveva rallentato il ritmo. In prima posizione a lungo grazie ad un'ottima partenza, Briscoe si è assicurato un finale al di stagione al top concludendo al terzo posto davanti a Kanaan, a segno tra i leader di giornata. Ottimo è stato il finale di Will Power, che ha recuperato fino al quinto posto davanti a Wheldon e all'altrettanto sorprendente Darren Manning. Da sottolineare diversi inserimenti nel gruppo dei leader. Dapprima Ed Carpenter si era issato alle spalle del pacchetto di testa, prima di finire a muro per un cedimento, mentre, col procedere della gara erano emersi Moraes, Foyt e Viso. Per tutti e tre ci sono stati problemi: mentre Moraes e Viso non hanno retto il ritmo, finendo da soli a contatto col muro (violento l'impatto del venezuelano), Foyt è finito in testacoda all'ultimo giro. Guai per Graham Rahal, andato a centrare Buddy Rice in pit-lane, e per Vitor Meira, tradito dalla sua vettura nella gara d'addio al Panther Racing. Difficoltà nelle retrovie hanno anche colto Alex Tagliani e Franck Perera. Da segnalare, tra i sei leader di giornata,

anche Milka Duno, rimasta davanti per via di uno stop ritardato, ed in grado di concludere proprio davanti al pilota francese. Prestazioni altalenanti per le altre lady: Danica Patrick, a tratti molto competitiva, ha chiuso in decima piazza mentre Sarah Fisher, finita a muro ed apparsa zoppicante all'uscita della vettura, è stata trasportata al centro medico dell'autodromo.

Va in archivio nel migliore dei modi una stagione che ha regalato all'automobilismo mondiale il ritorno della vera Formula Indy, coronata da ben nove vincitori diversi e da uno schieramento di primo piano, riuscito ad affiancare numerosi professionisti pagati a giovani provenienti dall'estero e a coloriti gentleman capaci, a tratti, di prestazioni interessanti. Da sottolineare come per Dixon sia arrivato, per la seconda volta quest'anno un assegno da un milione di \$.

**Marco Cortesi**

## L'ordine di arrivo, domenica 7 settembre 2008

- 1 - Helio Castroneves - Penske - 200 laps
- 2 - Scott Dixon - Ganassi - 0.0010
- 3 - Ryan Briscoe - Penske - 0.0788
- 4 - Tony Kanaan - AGR - 0.6095
- 5 - Will Power - KV - 1.3580
- 6 - Dan Wheldon - Ganassi - 1.8729
- 7 - Darren Manning - Foyt - 2.3224
- 8 - Marco Andretti - AGR - 2.4627
- 9 - Ryan Hunter-Reay - Rahal Letterman - 2.7993
- 10 - Danica Patrick - AGR - 2.9276
- 11 - Justin Wilson - NHL 3.0218
- 12 - Alex Tagliani - Conquest - 4.2072
- 13 - AJ Foyt IV - Vision - 1 lap
- 14 - Milka Duno - D&R 1 lap
- 15 - Franck Perera - Foyt - 2 laps
- 16 - Marty Roth - Roth - 3 laps
- 17 - Oriol Servia - KV - 4 laps
- 18 - Jaime Camara - Conquest - 13 laps
- 19 - Graham Rahal - NHL 14 laps
- 20 - Bruno Junqueira - Coyne - 16 laps

### Ritirati

- Mario Moraes - Coyne - 181 laps
- Hideki Mutoh - AGR - 177
- Ernesto Viso - HVM - 136
- Sarah Fisher - Fisher/O'Gara - 116
- Buddy Rice - D&R 110
- Tomas Scheckter - Luczo Dragon - 87
- Vitor Meira - Panther - 74
- Ed Carpenter - Vision- 36

### La classifica finale del campionato

1. Dixon 646; 2. Castroneves 629; 3. Kanaan 513; 4. Wheldon 492;
5. Briscoe 447; 6. Patrick 379; 7. Andretti 363; 8. Hunter-Reay 360;
9. Servia 358; 10. Mutoh 346.







Jimmie Johnson con il suo capomacchina Chad Knaus

# Johnson ora fa paura, grande smacco per Dodge

Jimmie Johnson è entrato in modalità Chase For The Cup. A mo' di avviso, il californiano di casa Hendrick ha centrato il secondo successo in due settimane a Richmond, ultima gara di una "regular season" che ha visto Kyle Busch e Carl Edwards spadroneggiare. Il successo è arrivato al termine di una lunga battaglia con Tony Stewart, dopo che un pit-stop vincente aveva permesso a Johnson di passare il rivale tra le recriminazioni del pilota di casa Gibbs. Per Stewart, ancora senza vittorie nel 2008, l'avventura in casa Gibbs Racing potrebbe finire tra le polemiche. Dopo aver timbrato il cartellino tra i leader iniziali, Dale Earnhardt ha conquistato il quarto posto

dietro a Denny Hamlin, dopo avere spedito a muro Kyle Busch al giro 212. La toccata è stata percepita da molti come una rivincita per il contatto ricevuto da parte pilota di Las Vegas e che aveva deciso l'appuntamento di maggio. In quinta posizione ha concluso l'eterno Mark Martin, davanti a Jeff Burton, Kevin Harvick e Jeff Gordon. Ottima prova di David Reutimann, in testa per 104 giri grazie ad una strategia differenziata: nonostante il ritorno in vetta dei piloti top, l'uomo di punta di casa Waltrip ha centrato un'importante top-10. Nonostante qualche contatto multiplo e qualche toccata contro le protezioni, tutte e 43 le vetture partite hanno raggiunto il tra-

guardo, con ben 32 piloti che hanno chiuso a pieni giri. Nelle retrovie si sono piazzati Montoya, trentesimo, Hornish, trentottesimo ed Allmendinger, quarantatreesimo, mentre è da rimarcare la ventesima piazza di Michael McDowell, che ha riportato la sua squadra nella top-35 a scapito di Robby Gordon. Per il team Roush è stata una gara da dimenticare, con molte delle vetture motorizzate Ford coinvolte in toccate o testacoda: il più penalizzato è stato, ovviamente, David Ragan trovatosi fuori dalla zona-chase. A centrare l'ultimo posto disponibile è stato Clint Bowyer, dodicesimo, mentre un grandissimo disappunto ha colpito casa

Dodge, totalmente esclusa dalla lotta per il titolo anche con Kasey Kahne, primo rappresentante in classifica ma condannato da un diciannovesimo posto sull'ovale della Virginia.

## Le ultime del mercato

Il mercato per la stagione 2009 inizia a definirsi per i top-team. Reed Sorenson, in uscita da casa Ganassi, potrebbe passare chez Evernham prima della fine del 2008, mentre notizie sono attese dal team Red Bull, desideroso di schierare tre vetture nel 2008 ma in attesa di una risposta dalla casa madre. Gli ultimi rumor parlano anche di un avvicinamento tra Carpenter e Wood Brothers Racing.

Marco Cortesi

## L'ordine di arrivo, domenica 7 settembre 2008

- 1 - Jimmie Johnson (Chevy) - Hendrick - 400
- 2 - Tony Stewart (Toyota) - Gibbs - 400
- 3 - Denny Hamlin (Toyota) - Gibbs - 400
- 4 - Dale Earnhardt Jr (Chevy) - Hendrick - 400
- 5 - Mark Martin (Chevy) - DEI - 400
- 6 - Jeff Burton (Chevy) - Childress - 400
- 7 - Kevin Harvick (Chevy) - Childress - 400
- 8 - Jeff Gordon (Chevy) - Hendrick - 400
- 9 - David Reutimann (Toyota) - Waltrip - 400
- 10 - Kurt Busch (Dodge) - Penske - 400
- 11 - Casey Mears (Chevy) - Hendrick - 400
- 12 - Clint Bowyer (Chevy) - Childress - 400
- 13 - Carl Edwards (Ford) - Roush - 400
- 14 - Greg Biffle (Ford) - Roush - 400
- 15 - Kyle Busch (Toyota) - Gibbs - 400
- 16 - Martin Truex Jr (Chevy) - DEI - 400
- 17 - Travis Kvapil (Ford) - Yates - 400
- 18 - David Gilliland (Ford) - Yates - 400
- 19 - Kasey Kahne (Dodge) - Evernham - 400
- 20 - Michael McDowell (Toyota) - Waltrip - 400
- 21 - Bobby Labonte (Dodge) - Petty - 400
- 22 - Dave Blaney (Toyota) - Davis - 400
- 23 - Regan Smith (Chevy) - DEI - 400
- 24 - Kyle Petty (Dodge) - Petty - 400
- 25 - Patrick Carpentier (Dodge) - Evernham - 400
- 26 - Reed Sorenson (Dodge) - Ganassi - 400
- 27 - Ken Schrader (Toyota) - HOF - 400
- 28 - Michael Waltrip (Toyota) - Waltrip - 400
- 29 - Jamie McMurray (Ford) - Roush - 400
- 30 - Juan Montoya (Dodge) - Ganassi - 400
- 31 - Scott Riggs (Chevy) - Evernham - 400
- 32 - David Ragan (Ford) - Roush - 400
- 33 - Ryan Newman (Dodge) - Penske - 399
- 34 - Paul Menard (Chevy) - DEI - 399
- 35 - Bill Elliott (Ford) - Wood - 399
- 36 - Brian Vickers (Toyota) - Red Bull - 398
- 37 - Elliott Sadler (Dodge) - Evernham - 398
- 38 - Sam Hornish Jr (Dodge) - Penske - 398
- 39 - Matt Kenseth (Ford) - Roush - 398
- 40 - Joe Nemechek (Chevy) - Furn.Row - 398
- 41 - Johnny Sauter (Chevy) - Haas - 397
- 42 - Robby Gordon (Dodge) - Gordon - 392
- 43 - AJ Allmendinger (Toyota) - Red Bull - 335

## La classifica

1. Kyle Busch 5080; 2. Edwards 5050; 3. Johnson 5040; 4. Earnhardt, Bowyer, Hamlin, Burton 5010; 8. Stewart, Biffle, Gordon, Harvick, Kenseth 5000.



# Clamorosa esclusione di Giorgio Pantano dal weekend belga

È stato a dir poco clamoroso quanto successo nella serata di sabato nel paddock di Spa-Francorchamps dopo lo svolgimento di gara 1, che ha visto il successo di Romain Grosjean mentre i due piloti che si stanno giocando il titolo, Giorgio Pantano e Bruno Senna, hanno registrato uno zero in classifica che potrebbe pesare sull'esito della stagione 2008. Già nel tardo pomeriggio si era intuito che vi era la possibilità che i commissari prendessero dei provvedimenti nei confronti del pilota padovano per il contatto all'ultimo giro

di gara che ha messo fuori gioco sia lo stesso Pantano sia Lucas Di Grassi. Ebbene la decisione è arrivata ed ha comportato l'esclusione per Giorgio non solo dalla corsa del sabato, ma anche dalla seconda. A Pantano (**sotto**), è stato recriminato un comportamento sconsiderato e scorretto in occasione del contatto con Di Grassi, oltre che aver effettuato dei sorpassi in regime di Safety Car. Altra decisione presa nel post-gara è stata la squalifica di Andreas Zuber, giunto terzo al tra-

guardo con la monoposto del Piquet Sport gestito da Tancredi Pagiari, perché nel pit stop aveva effettuato una riparazione al musetto non permessa dal regolamento. Rimane ugualmente sul podio un altro alfiere del team con sede a Veggiano, Pastor Maldonado, che conquista un ulteriore punto. Con la squalifica del pilota austriaco tutti i piloti guadagnano una posizione, e conquista l'ottava piazza Jerome D'Ambrosio, che nella seconda gara è scattato dalla pole.





Grosjean sul podio, con Parente e Zuber che verrà poi squalificato

## L'ordine di arrivo di gara 1, sabato 6 settembre 2008

- 1 - Romain Grosjean - ART - 26 giri
- 2 - Alvaro Parente - Super Nova - a 4"139
- 3 - Pastor Maldonado - Piquet - a 6"308
- 4 - Vitaly Petrov - Campos - a 6"783
- 5 - Sebastien Buemi - Arden - a 8"711
- 6 - Andy Soucek - Super Nova - a 8"939
- 7 - Mike Conway - Trident - a 9"549
- 8 - Jerome D'Ambrosio - Dams - a 10"846
- 9 - Kamui Kobayashi - Dams - a 12"790
- 10 - Karun Chandhok - iSport - a 13"048
- 11 - Bruno Senna - iSport - a 13"383
- 12 - Diego Nunes - DPR - a 14"176
- 13 - Adrian Valles - BCN - a 14"903
- 14 - Michael Herck - DPR - a 16"537
- 15 - Ho Pin Tung - Trident - a 17"315
- 16 - Marko Asmer - FMSI - a 17"935
- 17 - Javier Villa - Racing Engineering - a 18"204
- 18 - Sakon Yamamoto - ART - a 19"705
- 19 - Luca Filippi - Arden - a 43"184
- 20 - Lucas Di Grassi - Campos - a 1 giro
- 21 - Roldan Rodriguez - FMSI - a 1 giro

Giro più veloce: Romain Grosjean 1'59"529

### Ritirati

- 21° giro - Alberto Valerio
- 9° giro - Davide Valsecchi
- 3° giro - Carlos Iaconelli - BCN

### Squalificati

- Giorgio Pantano
- Andreas Zuber

## La cronaca Giro dopo giro

Piove sullo schieramento di partenza della GP2. La direzione gara decide di dare la partenza in regime di Safety Car, quindi tutti in fila secondo i risultati della qualifica con i piloti che partono con gomme da bagnato. Rientra al secondo giro la vettura di sicurezza con Bruno Senna che precede Alvaro Parente, Romain Grosjean, Giorgio Pantano, Andreas Zuber, Mike Conway, Andy Soucek e Pastor Maldonado. Al terzo passaggio, Maldonado supera Soucek a La Source, infilando anche all'esterno di Les Combes Conway. Al quarto giro, Davide Valsecchi ha ragione a Les Combes di Soucek, mentre Carlos Iaconelli si insabbia a Malmédy dopo un testacoda, portando in via di fuga anche Sakon Yamamoto, che però riparte. Contatto alla Bus Stop tra Marko Asmer e Valsecchi, con l'estone contromano che perde posizioni dovendo riprendere il giusto senso di marcia. Senna in precedenza aveva tagliato la medesima chicane. Al quinto giro Petrov supera Maldonado, mentre Parente attacca Senna alla Fagnes, a sua volta incalzato da Grosjean, favorendo anche il riavvicinamento di Pantano. Primo pit-stop al sesto giro con Zuber che entra ai box per montare gomme slick, mentre Parente prova ad attaccare Senna all'uscita di Les Combes. Senna e Pantano rientrano al settimo passaggio ai box. Anche per loro, slick, ma i meccanici del brasiliano hanno un problema nell'avvitamento dell'anteriore destra; nella ripartenza, Senna rischia il contatto con Valerio. Parente conquista così la leadership davanti a Grosjean con Senna che mantiene una posizione di vantaggio su Pantano dopo il pit.

All'ottavo giro, Senna supera Kobayashi alla rincorsa della prima posizione mentre rientrano ai box Parente e Grosjean per montare le slick, mentre Filippi, unico ancora con le rain, è terzo. Posizioni di poco invariate dopo il cambio gomme, con Senna che precede Pantano, Parente, Grosjean e Zuber. L'austriaco ha le gomme più calde e supera il francese della ART a Les Combes. Filippi rientra ai box mentre viene comunicato un drive through a Senna per l'uscita pericolosa dal pit.

Brutto incidente all'undicesimo giro per Valsecchi (sotto), che sbaglia l'uscita da Stavelot e finisce contro le barriere. Esce la safety-car che compatta il gruppo e in regime di caution al 13° giro Pantano spegne il motore a causa delle temperature troppo basse dovute ai restringimenti fatti dal team alle prese d'aria (per i quali poi polemizzerà anche a fine gara con il suo team). Da secondo scende fino in decima piazza, riaccodandosi al gruppo. Bandiera verde al sedicesimo passaggio mentre il sole fa capolino sulla pista delle Ardenne. Grosjean supera Zuber a La Source per la terza posizione, con Nunes che taglia a



Les Combes e Maldonado che infila Petrov sul Radillon per la settima piazza. Al diciassettesimo giro, Senna rientra per scontare la penalità, Parente è primo. Diciannovesima tornata: Pantano 8°, Senna 22°. Ventesimo pas-

saggio: Parente è lungo alla Bus Stop e favorisce il riavvicinamento di Grosjean, che poi lo supera a La Source involandosi al successo. Parente prova a riprendersi la posizione sul Radillon, ma Grosjean chiude la porta e rimane davanti. Errore di Filippi alla Bus Stop, che riprende poi la pista. Alla ventiduesima tornata Maldonado supera Buemi al Radillon. La safety-car torna in pista per l'uscita di Valerio all'interno di Stavelot. Era quinto. Al restart, Zuber e Maldonado duellano senza compli-

menti. Il venezuelano a Les Combes supera l'austriaco ma va lungo tagliando la chicane. Zuber passa il sudamericano a Blanchimont. Al 26° giro, Pantano (che già era finito in testacoda) tocca Di Grassi, che stava facendo una grande gara dopo essere partito ultimo, a La Source rompen-

do l'ala. Vince Grosjean su Parente e Zuber. Filippi in testacoda alla Bus Stop all'ultimo giro, mentre Senna chiude la gara dodicesimo.

Antonio Caruccio



# Maldonado è una furia Senna fa cilecca



Incredibile vittoria all'ultimo giro per Pastor Maldonado (**sopra**), nella seconda corsa della GP2 a Spa. Il venezuelano ha disputato una gara tutta d'attacco, alla sua maniera. Quarto nei primi giri, Maldonado ha via via superato tutti coloro che lo precedevano: Vitaly Petrov, Andy Soucek e poi il capolavoro finale, con il sorpasso a Jerome D'Ambrosio a poche curve dal traguardo. Il belga aveva magistralmente condotto per tutti i 18 giri, ma alla fine nulla ha potuto contro ciclone Maldonado. Che quando non sbaglia (e purtroppo quest'anno gli capita spesso) è uno dei migliori talenti che l'automobilismo propone. La corsa è stata molto difficile, disputata con pista bagnata. Tanti gli errori. In primis, quello di Bruno Senna che ha gettato via un'altra favolosa occasione per recuperare punti su Pantano, non ammesso al via (vedi precedente notizia). Il brasiliano, partito 11°, ha recuperato con veemenza e al 7° giro era settimo, alle soglie della zona punti. Ma alla staccata dell'ultima variante che precede il rettilineo dei box, Senna ha osato troppo cercando di appro-

ffittare del duello che si stava verificando davanti a lui tra Romain Grosjean e Sebastien Buemi. Senna è così finito lungo, forse toccando Buemi. Rientrato ai box, si è mestamente ritirato. Grosjean ha commesso un errore finendo in testacoda poco dopo. Soucek, a lungo secondo poi sceso al terzo posto dopo essere stato superato da Maldonado, al 16° giro è uscito di pista. Terribile l'incidente di Alvaro Parente. Il portoghese era sesto quando all'ultima frenata qualcosa non ha funzionato ed ha completamente mancato l'ingresso in variante. Forse per un problema ai freni. Parente ha imboccato la via di fuga finendo dritto per dritto contro le gomme di protezione. Pilota illeso. Un bel botto lo ha fatto anche Alberto Valerio (ormai fa concorrenza a Maldonado), incidente che ha richiesto l'intervento della safety-car. Bellissima gara di Davide Valsecchi. Per niente turbato dall'incidente in gara 1, il pilota del team Durango partito 23° ha concluso al sesto posto dopo una strepitosa rimonta e una infinita serie di sorpassi conquistando l'ultimo punto disponibile. Bra-

vissimo. L'italiano ha comunque beneficiato di una penalità di 25" affibbiata a Kamui Kobayashi reo di aver tagliato la chicane Bus Stop. Un errore ha invece messo fine alla gara di Luca Filippi. Anch'egli era risalito alla grande nei primi giri portandosi dal 19° posto all'8°, ma all'ultima frenata, mentre la safety-car rientrava ai box, Filippi è arrivato lungo e poi a sua volta è stato colpito da Diego Nunes. Bella la gara di Vitaly Petrov che ha conquistato un meritato terzo gradino del podio davanti a un combattivo Sebastien Buemi. Lucas Di Grassi ha rimediato un quinto posto dopo una gara non priva di errori. Subito al via si è girato Karun Chandhok, che poi ha proseguito, toccato da un avversario alla prima curva. Al 3° giro è stato Roldan Rodriguez a finire fuori pista mentre Mike Conway, che partiva dalla prima fila, ha rovinato tutto girandosi in uscita dell'ultima curva al 4° giro, ma già aveva perso il contatto con i primi. Con Senna out, Pantano fermo, nulla cambia nella classifica generale e la sfida finale sarà a Monza.

Massimo Costa



Bruno Senna all'esterno attacca Buemi e Grosjean. Una manovra fatale al brasiliano

## L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 7 settembre 2008

- 1 - Pastor Maldonado - Piquet - 18 laps 39'35"698
- 2 - Jerome D'Ambrosio - Dams - 1"256
- 3 - Vitaly Petrov - Campos - 5"439
- 4 - Sebastien Buemi - Arden - 6"390
- 5 - Lucas Di Grassi - Campos - 7"222
- 6 - Davide Valsecchi - Durango - 8"213
- 7 - Karun Chandhok - iSport - 8"767
- 8 - Javier Villa - Racing Engineering - 12"199
- 9 - Romain Grosjean - ART - 16"317
- 10 - Ho Pin Tung - Trident - 17"065
- 11 - Michael Herck - DPR - 18"351
- 12 - Carlos Iaconelli - BCN - 20"023
- 13 - Adrian Valles - BCN - 20"350
- 14 - Kamui Kobayashi - Dams - 32"890

**Giro più veloce:** Pastor Maldonado 1'58"860

### Ritirati

- Lap 15 - Andy Soucek
- Lap 12 - Luca Filippi
- Lap 10 - Marko Asmer
- Lap 9 - Bruno Senna
- Lap 7 - Diego Nunes
- Lap 5 - Alberto Valerio
- Lap 5 - Alvaro Parente
- Lap 4 - Mike Conway
- Lap 4 - Roldan Rodriguez
- Lap 2 - Sakon Yamamoto
- Lap 1 - Andreas Zuber

### Il campionato

- 1. Pantano 71; 2. Senna 60; 3. Di Grassi, Grosjean 53;
- 5. Maldonado 48; 6. Buemi 44; 7. Petrov 39; 8. Parente 34; 9. Zuber 32; 10. Chandhok 31.

# Un Pic in formato grandeur

## Bonanomi buon quinto



Vincere la gara di casa non capita tutti i giorni. Ma per Charles Pic sta diventando un'abitudine se si vuol considerare il Principato di Monaco come un pezzetto di Francia. Il rookie del team Tech 1 ha infatti colto il secondo successo stagionale dopo quello di Montecarlo. Partito dalla terza posizione, Pic si è installato dietro a Miguel Molina e James Walker. Paziente, Pic al 12° giro ha passato Molina in crisi con le gomme anteriori, spiatte in

una staccata sbagliata. Poi il francese ha iniziato ad attaccare Walker finché al 16 passaggio non lo ha scavalcato involandosi poi verso il successo. Ancora un podio per Miguel Molina e il team Prema. Lo spagnolo ha occupato il primo posto finché non ha rovinato gli pneumatici anteriori. Dopo qualche giro piuttosto complicato nel trovare il giusto ritmo, Molina, scivolato terzo, ha potuto guadagnare il secondo posto grazie al ritiro di Walker,

ritrovatosi con la gomma anteriore sinistra afflosciata. Poi si è difeso con i denti dagli attacchi di Fabio Carbone ed Esteban Guerrieri. Il duo Ultimate/Signature ha messo a segno un bel risultato per la squadra di Barry Walsh. Marco Bonanomi da 12° al via è transitato 6° al primo giro. Quinto dopo il ritiro di Walker, l'italiano ha portato un paio di attacchi decisi a Guerrieri, ma quando ha capito che l'argentino non avrebbe concesso il benché mini-

mo spazio, ha pensato giustamente a portare a casa i punti. Peccato per quell'assetto sbagliato in qualifica. Pasquale Di Sabatino ha recuperato fino al 12° posto dopo una bella rimonta dalla 19esima posizione. Paolo Nocera invece, è stato eliminato da Mario Romancini quando era 14°. E Giedo Van der Garde, l'ammazza campionato? L'olandese non è neppure partito per problemi alla frizione.

Massimo Costa

## La cronaca Giro dopo giro

Van der Garde non si schiera in griglia per noie alla frizione. Al via Molina tiene il comando seguito da Walker, Pic e Carbone, Guerrieri e Bonanomi, autore di un grande avvio. Alla prima staccata, Wickens piomba su Marco Barba. Subirà un drive through. Fauzy tocca nel posteriore la Mann e l'inglese si gira rimanendo in mezzo alla pista. Safety-Car. Al restart, Walker supera Molina mentre Romancini manda nella sabbia Nocera. La corsa è estremamente combattuta, Walker

sembra essere in difficoltà nel contenere e Pic, divenuto secondo al 12° giro ai danni di Molina. Di Sabatino recupera posizioni mentre Baguette (8°) si insabbia mentre Pic raggiunge inizia a mettere pressione su Walker. In 2"4 ci sono otto piloti. Al 16° giro Pic sopravanza Walker. Poco dopo, l'inglese ha una gomma a terra e rientra ai box. Dove già da tempo si trova Alvaro Barba, centrato da Aleshin. Bonanomi tenta l'attacco a Guerrieri in diverse occasioni, Molina si difende da Carbone. Le posizioni però non mutano e Pic vince davanti al pubblico di casa che ha letteralmente riempito le tribune del circuito Bugatti.

### L'ordine di arrivo di gara 1, sabato 6 settembre 2008

- 1 - Charles Pic - Tech 1 - 27 laps 42'02"538
- 2 - Miguel Molina - Prema - 8"229
- 3 - Fabio Carbone - Ultimate/Signature - 8"661
- 4 - Esteban Guerrieri - Ultimate/Signature - 9"149
- 5 - Marco Bonanomi - Comtec - 9"702
- 6 - Mikhail Aleshin - Carlin - 10"521
- 7 - Salvador Duran - Interwetten - 10"852
- 8 - Aleix Alcaraz - Pons - 17"113
- 9 - Julien Jousse - Tech 1 - 17"323
- 10 - Marco Barba - Draco - 17"685
- 11 - Alexandre Marsoin - Epsilon - 22"269
- 12 - Pasquale Di Sabatino - Comtec - 22"757
- 13 - Fairuz Fauzy - Fortec - 24"192
- 14 - Robert Wickens - Carlin - 24"655
- 15 - Marcos Martinez - Pons - 40"165
- 16 - Claudio Cantelli - RC - 40"651
- 17 - Sergey Afanasiev - KTR - 41"740
- 18 - Siso Cunill - KTR - 3 laps

**Giro più veloce:** Robert Wickens 1'27"193

#### Ritirati

- Lap 19 - Alvaro Barba
- Lap 18 - Pablo Sanchez
- Lap 18 - James Walker
- Lap 12 - Bertrand Baguette
- Lap 9 - Mario Romancini
- Lap 8 - Paolo Nocera
- Lap 2 - Pippa Mann

#### Non partito

Giedo Van der Garde



Il podio di gara 1: Miguel Molina, Charles Pic e Fabio Carbone



Marco Bonanomi

foto Barni/Pellegrini

# Van der Garde torna al potere

Dalla disperazione di gara 1 alla gioia di gara 2. Giedo Van der Garde del P1 Motorsport, che nella prima corsa non era partito per problemi alla frizione, ha vinto la main race della World Series Renault disputata a Le Mans. Impeccabile in partenza dove ha superato il

poleman Esteban Guerrieri, Van der Garde (**sotto**), ha corso da vero leader, qual è nel campionato. Sempre al comando, mai un errore nonostante la forte pressione esercitata da Fabio Carbone. Il brasiliano della Ultimate/Signature nel primo giro ha superato il compagno di

team Guerrieri e non ha più molato la piazza d'onore. Guerrieri ha viaggiato sempre al terzo posto. I primi tre erano su un altro pianeta. Mikhail Aleshin (Carlin), quarto, ha rimediato 11" di distacco, ma ha cancellato un periodo oscuro, e ancora di più è stato il divario di

Miguel Molina (Prema), quinto a 17" e autore di un'altra positiva prestazione. Lo spagnolo ha battuto Charles Pic, protagonista di una corsa concreta dopo la vittoria in gara 1. Nei primi dieci anche Salvador Duran, Marco Barba (che ha vissuto uno dei suoi miglior weekend





con la vettura della Draco), James Walker e Alexandre Marsoin, concreto come non mai. Ha invece fallito l'ingresso in zona punti Marco Bonanomi, undicesimo. Scattato male, si è trovato sempre a pochi metri dalla decima posizione, ma senza graffiare. Pasquale Di Sabatino ha concluso 14° dopo una gara regolare, Paolo Nocera ha visto il traguardo in 21esima posizione.

**Massimo Costa**

## L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 7 settembre 2008

- 1 - Giedo Van der Garde - P1 - 27 laps 40'03"553
- 2 - Fabio Carbone - Ultimate/Signature - 2"048
- 3 - Esteban Guerrieri - Ultimate/Signature - 3"040
- 4 - Mikhail Aleshin - Carlin - 11"819
- 5 - Miguel Molina - Prema - 17"161
- 6 - Charles Pic - Tech 1 - 17"826
- 7 - Salvador Duran - Interwetten - 18"214
- 8 - Marco Barba - Draco - 18"496
- 9 - James Walker - Fortec - 20"600
- 10 - Alexandre Marsoin - Epsilon - 22"628
- 11 - Marco Bonanomi - Comtec - 23"269
- 12 - Alvaro Barba - Prema - 26"017
- 13 - Aleix Alcaraz - Pons - 28"388
- 14 - Pasquale Di Sabatino - Comtec - 32"388
- 15 - Julien Jousse - Tech 1 - 34"313
- 16 - Bertrand Baguette - Draco - 35"659
- 17 - Pablo Sanchez - Interwetten - 38"576
- 18 - Mario Romancini - Epsilon - 39"999
- 19 - Fairuz Fauzy - Fortec - 40"209
- 20 - Claudio Cantelli - RC - 44"254
- 21 - Paolo Nocera - RC - 46"905
- 22 - Robert Wickens - Carlin - 49"980
- 23 - Sergey Afanasiev - KTR - 1'21"706
- 24 - Marcos Martinez - Pons - 1 lap

**Giro più veloce:** Robert Wickens 1'26"576

### Ritirati

- Lap 0 - Siso Cunill
- Lap 6 - Pippa Mann

### Il campionato

1. Van der Garde 131, 2. Carbone 78, 3. Jousse 69, 4. Aleshin 60, 5. Duran 57, 6. Baguette 51, 7. Pic, Molina e Bonanomi 50, 10. A. Barba 43.

## La cronaca Giro dopo giro

Van der Garde scatta meglio del poleman Guerrieri che nel corso del primo giro viene superato anche dal compagno Carbone. Alla prima frenata Cunill vola fuori dopo aver urtato Martinez. Bonanomi transita 11°, Di Sabatino 16°. Van der Garde al 4° giro ha 1"7 su Carbone, poi Guerrieri, Aleshin, Pic, Molina, Duran, Marsoin, Alcaraz, Walker. Al 5° passaggio i primi cambi gomme con Molina e Marsoin. Il giro seguente il pit-stop è per Bonanomi. Davanti, Van der Garde e Carbone. All'8° giro, Van der Garde effettua il cambio degli pneumatici lasciando il comando della corsa a Carbone. Che si ferma un giro dopo, ma rientra alle spalle dell'olandese. Al 14° giro, Carbone si avvicina sensibilmente a Van der Garde, al 4° e 5° posto in attesa che tutti effettuino il pit, ma virtualmente al comando della corsa. Rinviene forte anche Guerrieri, alle loro spalle, che segna il giro più veloce. Rientrano Duran (leader temporaneo) e Alcaraz, gli ultimi a fare la sosta. Van der Garde non può stare tranquillo con il duo Ultimate che lo braccia da vicino. Più staccato Aleshin, poi Molina, Pic, Duran, M.Barba, Walker, Marsoin, Bonanomi. M.Barba, Alcaraz, Di Sabatino, Jousse. La corsa però non subisce modifiche e tutti in fila arrivano sul traguardo.



**Lo spettacolare volo di Cunill dopo l'urto a Martinez**

foto MorAle/Pellegrini

# Doppio Vervisch sempre più leader

Frederic Vervisch vince entrambe le gare sul tracciato tedesco del Lausitzring teatro del settimo appuntamento stagionale del Campionato Tedesco di Formula 3. Si tratta per il pilota belga leader di campionato della sesta vittoria stagionale, quarta consecutiva, dopo la doppietta del Nurburgring.

Scattato bene dalla prima posizione Vervisch ha condotto agevolmente il gruppo anche nella seconda manche, completando la corsa con due secondi e mezzo di vantaggio su Sebastian Saavedra, che questo secondo posto sopravanza Matteo Chinosi in classifica, giunto solo in settima posizione nella seconda corsa dopo il podio di gara 1. Compagno di squadra del colombiano è Johnny Cecotto, che ha completa-

to il podio, regalando alla Mercedes una tripletta sul podio, un poker considerando il quarto posto di Gherard Tweraser. Come detto una gara difficile per Chinosi ed il team Ombra che partendo dalla settima posizione ottenuta in qualifica non è riuscito ad avanzare nello schieramento, perdendo ora il contatto dalla vetta di campionato con 34 punti di ritardo da Vervisch e a 3 lunghezze da Saavedra.

Shirley van der Lof conferma il suo buono stato di forma vincendo con la vettura dal 2004 che anima la National Class, giunta in tredicesima posizione assoluta. Ottima prestazione invece per Giulio Glorioso giunto secondo tra i piloti con le monoposto più datate, seppur in diciottesima piazza assoluta.



Il podio di gara 1: Vanthoor, Vervisch e Chinosi

## L'ordine di arrivo di gara 1, sabato 6 settembre 2008

- 1 - Frederic Vervisch (Dallara 307-Mercedes) - Zeller - 19 giri in 25'56"323
- 2 - Laurens Vanthoor (Dallara 307-Volkswagen) - Van Amersfoort - a 8"266
- 3 - Matteo Chinosi (Dallara 307-Mugen) - Ombra - a 16"602
- 4 - Sebastian Saavedra (Dallara 307-Mercedes) - HS Technik - a 16"640
- 5 - Gerhard Tweraser (Dallara 307-Mercedes) - Neuhauser - a 20"810
- 6 - Kevin Mirocha (Dallara 307-OPC) - Kaufmann - a 24"878
- 7 - Rafael Suzuki (Dallara 307-OPC) - Performance - a 25"103
- 8 - Rahel Frey (Dallara 307-Volkswagen) - Van Amersfoort - a 27"112
- 9 - Federico Leo (Dallara 307-Mugen) - Ombra - a 31"875
- 10 - Johnny Cecotto (Dallara 307-Mercedes) - HS Technik - a 32"202
- 11 - David Hauser (Dallara 307-Mercedes) - Racing Experience - a 35"830
- 12 - Denis Swart (Dallara 304-OPC) - KFR - a 51"162
- 13 - Bernd Herndlhofer (Dallara 304-Opel) - Woss - a 51"695
- 14 - Giulio Glorioso (Dallara 304-Opel) - Leipert - a 52"413
- 15 - Shirley Van der Lof (Dallara 304-OPC) - HS Technik - a 52"813
- 16 - Sergey Chukanov (Dallara 307-OPC) - Leipert - a 53"697
- 17 - Marco Oberhauser (Dallara 304-Opel) - Neuhauser - a 1'01"457
- 18 - Francesco Lopez (Dallara 304-Opel) - Woss - a 1 giro
- 19 - Karlina Stala (Dallara 307-Mercedes) - SRT - a 1 giro
- 20 - Luca Iannaccone (Dallara 304-Renault) - Leipert - a 2 giri

### Ritirati

- 2 giri - Gary Hauser (Dallara 307-Mercedes) - Racing Experience
- 2 giri - Jens Hoing (Dallara 307-Mercedes) - Hoing
- 0 giri - Adderly Fong (Dallara 307-Opel) - Performance

### Non Partito

- Max Nilsson (Dallara 307-OPC) - SRT

**Giro Veloce:** Frederic Vervisch (Dallara 307-Mercedes) - Zeller - 1'17"268

## L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 7 settembre 2008

- 1 - Frederic Vervisch (Dallara 307-Mercedes) - Zeller - 19 giri in 26'04"574
- 2 - Sebastian Saavedra (Dallara 307-Mercedes) - HS Technik - a 2"572
- 3 - Johnny Cecotto (Dallara 307-Mercedes) - HS Technik - a 4"987
- 4 - Gerhard Tweraser (Dallara 307-Mercedes) - Neuhauser - a 16"678
- 5 - Rafael Suzuki (Dallara 307-OPC) - Performance - a 22"792
- 6 - Max Nilsson (Dallara 307-OPC) - SRT - a 29"813
- 7 - Matteo Chinosi (Dallara 307-Mugen) - Ombra - a 30"572
- 8 - Kevin Mirocha (Dallara 307-OPC) - Kaufmann - a 32"114
- 9 - Sergey Chukanov (Dallara 307-OPC) - Leipert - a 32"637
- 10 - Federico Leo (Dallara 307-Mugen) - Ombra - a 34"104
- 11 - Laurens Vanthoor (Dallara 307-Volkswagen) - Van Amersfoort - a 43"754
- 12 - Jens Hoing (Dallara 307-Mercedes) - Hoing - a 47"115
- 13 - Shirley van der Lof (Dallara 304-OPC) - HS Technik - a 48"224
- 14 - David Hauser (Dallara 307-Mercedes) - Racing Experience - a 50"646
- 15 - Adderly Fong (Dallara 307-Opel) - Performance - a 1'00"429
- 16 - Karlina Stala (Dallara 307-Mercedes) - SRT - a 1'11"616
- 17 - Gary Hauser (Dallara 307-Mercedes) - Racing Experience - a 1'12"216
- 18 - Giulio Glorioso (Dallara 304-Opel) - Leipert - a 1'12"991
- 19 - Bernd Herndlhofer (Dallara 304-Opel) - Woss - a 1'14"717
- 20 - Francesco Lopez (Dallara 304-Opel) - Woss - a 1 giro
- 21 - Luca Iannaccone (Dallara 304-Renault) - Leipert - a 2 giri

### Ritirati

- 11 giri - Marco Oberhauser (Dallara 304-Opel) - Neuhauser
- 2 giri - Rahel Frey (Dallara 307-Volkswagen) - Van Amersfoort
- 0 giri - Denis Swart (Dallara 304-OPC) - KFR

**Giro Veloce:** Frederic Vervisch (Dallara 307-Mercedes) - Zeller - 1'17"279

### Il Campionato

1. Vervisch 103 punti; 2. Saavedra 72; 3. Chinosi 69; 4. Cecotto 67; 5. Vanthoor 53; 6. Mirocha 49; 7. Suzuki 45; 8. Tweraser 42; 9. Leo 22; 10. Nilsson 15.



La lotta tra Vergne e Ricciardo

foto Barni/Pellegrini

# Ricciardo si esalta nel duello con Vergne

La pista bagnata di Le Mans accoglie i piloti per la gara unica del West European Cup disputata nel weekend del World Series Renault. Ricciardo scatta bene dalla pole, non Caldarelli al suo fianco. L'australiano sfilava primo alla chicane dopo il via seguito da Vergne che poi lo infilava. Arzeno taglia la variante ma rientra in pista davanti a Caldarelli. Il pilota italiano nel corso del 2° giro perde posizioni e transita 16°. Vergne conduce su Ricciardo, Arzeno, Vautier, Merhi, Abelli, Lariche, Walsh, Berthon e Rosenzweig. Costa imbocca la corsia box per problemi tecnici. Al 4° giro, Merhi supera Vautier e transita al quarto posto. Ricciardo va all'attacco di Vergne. La coppia Red Bull ha un vantaggio di 5" su Arzeno. Esce dai top ten Lariche, ora 17°. Montilla (13°) si insabbia al 5° passaggio mentre Otegui si gira all'ultima curva dopo essere saltato sul cordolo. Il duello Vergne-Ricciardo prosegue in punta di tacco, con i due piloti che sul bagnato guidano con molta attenzione. Caldarelli supera Marroc e va 12°. Al 9° giro, Ricciardo e Vergne affrontano le prime tre curve del tracciato appaiati. Gran spettacolo e alla fine è l'australiano a prendere il comando della corsa. All'11° giro, Caldarelli supera Berthon ed è 10° per l'errore di Nebilitskiy. L'italiano guadagna

altre due posizioni. Vergne perde terreno e viene raggiunto da Arzeno. Il francese della Epsilon Sport danneggia il musetto nel tentativo di passare Vergne all'ultimo giro e finisce per perdere il terzo gradino del podio, che va a Roberto Merhi (**sotto**). Caldarelli è ottavo.



## L'ordine di arrivo, domenica 7 settembre 2008

- 1 - Daniel Ricciardo - SG - 15 laps 27'48"404
- 2 - Jean Eric Vergne - SG - 2"261
- 3 - Roberto Merhi - Epsilon Euskadi - 2"594
- 4 - Mathieu Arzeno - Epsilon Sport - 2"945
- 5 - Julien Abelli - TCS - 18"587
- 6 - Tristan Vautier - SG - 20"422
- 7 - Ashley Walsh - Hitech - 21"899
- 8 - Andrea Caldarelli - SG - 22"634
- 9 - Nathanael Berthon - Boutsen - 29"228
- 10 - Nicolas Marroc - TCS - 32"512
- 11 - David Zollinger - Palmyr - 46"664
- 12 - Anton Nebilitskiy - SG - 49"380
- 13 - Benjamin Lariche - Pole Services - 58"394
- 14 - Jean Michel Ogier - Palmyr - 1'45"979
- 15 - Max Lefevre - Palmyr - 1'46"930
- 16 - Maxime Jousse - Pole Services - 1'52"990
- 17 - Stephane Richelmi - Epsilon Sport - 1 lap
- 18 - Jean Marc Menahem - Palmyr - 1 lap
- 19 - Didier Colombat - Palmyr - 1 lap
- 20 - Daniel McKenzie - Fortec - 1 lap
- 21 - Richard Campollo - Epsilon Euskadi - 1 lap
- 22 - Bastien Borget - Epsilon Sport - 1 lap
- 23 - Miguel Otegui - Iquick - 1 lap

**Giro più veloce:** Roberto Merhi 1'48"706

### Il campionato

1. Ricciardo 91, 2. Merhi 79, 3. Caldarelli 57, 4. Costa 36, 5. Vergne 34, 6. Nebilitskiy 29, 7. Vautier 27, 8. Lariche, 9. Campollo 13, 10. Abelli 12.



foto MorAle/Pellegrini

# Merhi stacca tutti Caldarelli sempre sul podio

Roberto Merhi (sopra), ha messo un altro mattone pesantissimo sulla classifica del campionato cogliendo una meritata vittoria nella prima corsa di Le Mans della Eurocup. Ancora sul podio Andrea Caldarelli, secondo, autore di una corsa dura ma intelligente. Dopo essere scivolato al quarto posto perché chiuso da Merhi alla prima curva, Caldarelli ha superato Valtteri Bottas approfittando di un momento di difficoltà del finlandese quando è stato passato da Cesar Ramos. Poi ha ingaggiato un bellissimo e corretto duello con il brasiliano, andato a buon fine negli ultimi giri quando Ramos ha dovuto alzare il ritmo sul giro per un forte sovrasterzo. Anche Bottas ha poi facilmente superato il pilota del BVM andando a cogliere il terzo posto. Daniel Ricciardo, leader della classifica, non è clamorosamente partito per la rottura del cavo dell'acceleratore mentre percorreva il giro di ricognizione. Prima della corsa gli era stato sostituito il motore. Convincente la corsa di Ramos. Terzo alla prima curva, il brasiliano ha effettuato una bellissima manovra ai danni di Bottas superandolo all'esterno. Successivamente si è difeso benissimo da Caldarelli, ma al 10° giro un sovrasterzo sempre più forte lo ha portato ad alzare i tempi di mezzo secondo ed ha concluso quarto. Incredibile svariazione della direzione gara che ha dato la bandiera a scacchi con un giro di anticipo. Ai commissari sportivi sarebbe giusto infliggere un drive through...

## La cronaca

Daniel Ricciardo si ferma nel giro di ricognizione per noie al pedale dell'acceleratore. Merhi chiude subito Caldarelli al via, lo stesso fa Bottas con Ramos. Alla prima curva è il caos con Albert Costa che frena tardi e decolla su Arzeno. Coinvolti nell'incidente anche Quaife-Hobbs, Campana, Morgan, Garcia, Vasiliauskas. Giermaziak si ritrova con l'alettone storto. Merhi conduce così su Bottas, Ramos, Caldarelli, Sims. Drive through per Munoz, ottavo. Al 5° giro, Ramos con molto coraggio si porta all'esterno di Bottas nella seconda chicane veloce e sorprende il pilota del Motopark. Bottas sembra frastornato e anche Caldarelli lo infila. Al 7° giro, Zampieri mentre lotta a centro gruppo in frenata colpisce l'avversario che lo precede e parte per la tangente. Un incidente simile a quello che il laziale ha causato al Nurburgring. Faccin è risalito al 13° posto. All'11° giro, dopo un bel duello, Caldarelli si butta all'interno di Ramos e guadagna il secondo posto. Ramos cede anche a Bottas. Merhi viaggia indisturbato al comando e vince in solitario. Ma la bandiera viene calata un giro prima. Dopo che tutti i piloti rallentano, dai box arriva la comunicazione di spingere! Caldarelli prende Merhi, ma le posizioni non cambiano e, in ogni caso, la classifica valida è quella che viene redatta sotto la bandiera a scacchi.

Massimo Costa

## L'ordine di arrivo, sabato 6 settembre 2008

- 1 - Roberto Merhi - Epsilon Euskadi  
14 laps 25'47"269
- 2 - Andrea Caldarelli - SG - 5"455
- 3 - Valtteri Bottas - Motopark - 6"349
- 4 - Cesar Ramos - BVM Minardi - 8"356
- 5 - Tobias Hegewald - Motopark - 8"984
- 6 - Alexander Sims - SG - 13"456
- 7 - Jean Eric Vergne - SG - 22"534
- 8 - Luciano Bacheta - Hitech - 24"937
- 9 - Patrick Reiterer - Prema - 26"677
- 10 - Jake Rosenzweig - Epsilon Euskadi - 27"627
- 11 - Adam Kout - Krenek - 29"584
- 12 - Richard Singleton - Hitech - 30"109
- 13 - Michele Faccin - Jenzer - 30"942
- 14 - Pal Varhaug - Jenzer - 31"370
- 15 - Gabriel Dias - Fortec - 34"457
- 16 - Miki Monras - Hitech - 34"750
- 17 - Nathanael Berthon - Boutsen - 37"109
- 18 - Nicolas Marroc - TCS - 37"579
- 19 - Carlos Munoz - Epsilon Euskadi - 44"577
- 20 - Daniel McKenzie - Fortec - 59"277
- 21 - Sergio Campana - Prema - 1'03"986
- 22 - Alex Morgan - Fortec - 2 laps

**Giro più veloce:** Roberto Merhi 1'36"905

### Non partito

Daniel Ricciardo

### Ritirati

Dean Smith, Mathieu Arzeno, Adrian Quaife-Hobbs, Juan Pablo Garcia, Albert Costa, Ramez Azzam, Kazimieras Vasiliauskas, Daniel Zampieri, Bastien Borget, Miguel Otegui, Kuba Giermaziak, Pablo Montilla, Anton Nebilitskyi

# Bottas vince facile Caldarelli agguanta Ricciardo

Operazione aggancio riuscita. Andrea Caldarelli lascia Le Mans (tra l'altro in tutta fretta per prendere il treno...) con gli stessi punti di Daniel Ricciardo: 98 a 98. L'italiano si è piazzato secondo dietro all'imprendibile Valtteri Bottas, partito bene dalla pole e al comando per tutti i 17 giri. Ricciardo invece, non ha fatto meglio del sesto posto finale, a corollario di un weekend da dimenticare. La classifica generale si accorcia dunque. Bottas è salito a quota 91 mentre Roberto Merhi (brillante terzo) è quarto in classifica con 89 punti. Davanti a loro, quattro gare: due a Estoril, due a Barcellona.

## La cronaca

Dalla pole Bottas si porta al comando, Caldarelli tiene duro alla prima variante e passa secondo davanti a Merhi, Costa, Vergne, Ricciardo, Arzeno, Ramos, Sims, Hegewald. Zampieri è 13°, Reiterer è fuo-

ri al 1° giro, Faccin 22°, Campana 25°. Esce di pista Otegui, ma davanti le posizioni non cambiano al 2° giro con Bottas che ha 0"6 su Caldarelli, Costa che punta il compagno di team Merhi. Al 5° giro, Bottas porta a 1"4 il vantaggio su Caldarelli. Zampieri è sempre 13° stretto tra Bacheta e Singleton. Faccin ha guadagnato due posizioni ed è 20°. Sul traguardo, ruotate tra Rosenzweig e Borget in lotta per il 17° posto. All'8° giro, Arzeno (7°) si ritira ai box. Faccin sopravanza Munoz per il 19° posto, ma tra i due c'è un contatto che finisce sotto la lente dei commissari di pista. Giermaziak agguancia Quaife-Hobbs (23°) ed entrambi finiscono nella ghiaia. Bottas al 13° giro ha portato a 2"6 il margine su Caldarelli che deve guardarsi da Merhi, in avvicinamento. Bottas vince con 2"5 su Caldarelli che all'ultimo giro resiste a Merhi.

m.c.

## L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 7 settembre 2008

- 1 - Valtteri Bottas - Motopark - 17 laps 27'41"765
- 2 - Andrea Caldarelli - SG - 2"568
- 3 - Roberto Merhi - Epsilon Euskadi - 3"017
- 4 - Albert Costa - Epsilon Euskadi - 6"959
- 5 - Jean Eric Vergne - SG - 7"987
- 6 - Daniel Ricciardo - SG - 9"136
- 7 - Cesar Ramos - BVM Minardi - 13"691
- 8 - Tobias Hegewald - Motopark - 15"720
- 9 - Alexander Sims - SG - 18"504
- 10 - Dean Smith - Fortec - 19"635
- 11 - Luciano Bacheta - Hitech - 23"227
- 12 - Daniel Zampieri - BVM Minardi - 25"755
- 13 - Richard Singleton - Hitech - 26"508
- 14 - Gabriel Dias - Fortec - 29"795
- 15 - Anton Nebilitskiy - SG - 30"931
- 16 - Michele Faccin - Jenzer - 31"264
- 17 - Alex Morgan - Fortec - 32"786
- 18 - Jake Rosenzweig - Epsilon Euskadi - 33"193
- 19 - Carlos Munoz - Epsilon Euskadi - 35"279
- 20 - Pal Varhaug - Jenzer - 35"573
- 21 - Juan Pablo Garcia - Motopark - 40"368
- 22 - Kazimieras Vasiliauskas - Prema - 41"071
- 23 - Daniel McKenzie - Fortec - 41"622
- 24 - Bastien Borget - Epsilon Sport - 42"060
- 25 - Nathanael Berthon - Boutsen - 43"672
- 26 - Pablo Montilla - Epsilon Euskadi - 44"974
- 27 - Miki Monras - Hitech - 45"319
- 28 - Adam Kout - Krenek - 49"649
- 29 - Sergio Campana - Prema - 51"027
- 30 - Marcelo Conchado - Galuppo - 1'24"469

Giro più veloce: Valtteri Bottas 1'36"957

## Il campionato

1. Ricciardo, Caldarelli 98; 3. Bottas 91; 4. Merhi 89.



Bottas in azione, e a sinistra sul podio con Caldarelli e Merhi

# Fuga solitaria di Marco Wittmann

Straordinario successo per Marco Wittmann (sotto), in occasione della tredicesima gara stagionale del Campionato Europeo di Formula BMW, che partito dalla prima posizione ha condotto la monoposto del team Kaufmann ad una vittoria solitaria. Si affiancano al via sul rettilineo Doru Sechelariu e Tiago Geronimi, mentre Adrien Tambay alla Source prova l'attacco al compagno di squadra, ma deve desistere evitando di poco il contatto. Già a Les Combes, Wittmann ha oltre un secondo di vantaggio, mentre all'esterno del rettilineo del Kemmel Geronimi attacca e supera Sechelariu, infilato anche alla staccata della Rivage da Tambay. Sempre nelle retrovie Esteban Gutierrez, leader di campionato, dopo la partenza dalla diciassettesima posizione rimediata dopo una scelta sbagliata di gomme nel turno di qualificazione. Tambay non riesce a tenere il ritmo dei piloti che lo precedono, e subisce nel corso della seconda tornata il sorpasso realizzato da Philipp Eng, mentre nella parte guidata del tracciato deve difendersi anche dall'attacco di Daniel Juncadella. Sul traguardo Wittmann ha ormai un vantaggio imbarazzante nei confronti dei suoi inseguitori, in primis Geronimi, poi Eng, Tambay, Sechelariu, Juncadella. Pedro Bianchini, William Buller e David Mengesdorf. Risale in classifica Gutierrez, che transi-

ta sul traguardo in tredicesima piazza. Nel pieno della sua rimonta il pilota messicano al Radillon mette le ruote di destra sull'erba bagnata, finendo in testacoda, rientrando in ventiduesima posizione. Contatto nel corso del quarto passaggio a La Source contatto tra Mathijs Harkema e Mihai Marinescu, con il pilota olandese del team Motaworld che finisce in testacoda. Wittman vince con 5 secondi al termine degli otto giri di gara che, su una pista difficile come Spa-Francorchamps dimostrano le grandi capacità non solo del team Kaufmann, sempre presente sul podio con Gutierrez o Wittmann, si è avvicinato al suo compagno di squadra in classifica, ma anche del pilota tedesco neo promosso dal mondo del kart. Da segnalare un incidente che ha del clamoroso nell'ultimo giro, quando in lotta per la sesta posizione si autoelimina, alla staccata di Les Combes, Buller e Sechelariu, lasciando via libera a Mengesdorf e Michael Christensen. Completano il podio Geronimi e Tambay, che nell'ultimo giro recupera posizioni importanti conquistando la coppa di bronzo. Conclude diciassettesimo Gutierrez, replicando la posizione di partenza, pur mantenendo indisturbato la leadership di campionato. o le verifiche tecniche post qualifica.

Antonio Caruccio

## L'ordine di arrivo di gara 1, sabato 6 settembre 2008

- 1 - Marco Wittmann - Kaufmann - 8 giri in 20'24"653
- 2 - Tiago Geronimi - Eifelland - a 5"262
- 3 - Adrien Tambay - Eifelland - a 6"004
- 4 - Philipp Eng - Mucke - a 7"055
- 5 - Pedro Bianchini - FMSI - a 7"749
- 6 - David Mengesdorf - Mücke - a 9"157
- 7 - Michael Christensen - Raikkonen - a 9"273
- 8 - Ramon Pineiro - Fortec - a 12"071
- 9 - Jim Pla - Dams - a 12"214
- 10 - Daniel Juncadella - Eurointernational - a 12"491
- 11 - Mihai Marinescu - FMSI - a 16"194
- 12 - Rupert Svendsen-Cook - Raikkonen - a 16"5833
- 13 - Kevin Breyse - Dams - a 16"773
- 14 - Kazeem Manzur - Kaufmann - a 16"953
- 15 - Carlos Huertas - Raikkonen - a 18"451
- 16 - Facundo Regalia - Eurointernational - a 18"716
- 17 - Esteban Gutierrez - Kaufmann - a 19"910
- 18 - Thomas Hillsdon - Motaworld - a 19"948
- 19 - Ollie Millroy - FMSI - a 21"161
- 20 - Jazeman Jaafar - Holzer - a 22"176
- 21 - Marlon Stockinger - Eurointernational - a 36"684
- 22 - Simon Moss - Dams - a 51"473
- 23 - Henrique Martins - Eifelland - a 56"733
- 24 - Doru Sechelariu - Fortec - a 1 giro
- 25 - William Buller - Fortec - a 1 giro

**Giro Veloce:** Ramon Pineiro 2'31"983

### Ritirati

- 5 giri - Asad Rahman - Motaworld  
3 giri - Mathijs Harkema - Motaworld



Photo Pellegrini



Photo Pellegrini

## Suona la marsigliese con Breysse e Tambay

Prima vittoria di Kevin Breysse (sopra), nel Campionato Europeo di Formula BMW con la monoposto del team Dams. Nonostante fosse stato nelle ultime gare uno tra i piloti competitivi, come dimostra la pole di Valencia, ma mancava ancora il gradino più alto del podio, arrivato in una pista difficile come quella di Spa-Francorchamps. Allo spegnersi dei semafori Tiago Geronimi scatta bene dalla prima posizione tenendo testa a Marco Wittmann e Andrien Tambay che prova subito l'attacco alla prima posizione, ma deve desistere per evitare un contatto che comprometterebbe la sua gara. Al Radillon però Tambay deve arrendersi all'attacco del connazionale Breysse che conquista la terza posizione. Nelle retrovie come sempre contatti a Les Combes che vedono coinvolti in uno scontro frontale William Buller e Ollie Millroy, mentre anche Henrique Martins rimane coinvolto nella bagarre del primo giro. Al secondo giro la direzione gara manda in pista la Safety Car per ripulire la pista, con Ramon Pineiro che deve rientrare ai box per la sostituzione del cofano posteriore. Geronimi guida il gruppo davanti a Wittmann, Breysse e Tambay. Al quarto passaggio rientra ai box la vettura di sicurezza e subito i piloti iniziano a recuperare posizioni importanti, con Daniel Juncadella che supera al Radillon David Mengesdorf per la sesta posizione. Alla Bus Stop Wittmann sfodera un sorpasso strepitoso all'esterno di Geronimi all'ingresso della chicane le lo proietta in prima posizione, con il pilota brasiliano

che a sua volta viene attaccato da Breysse a La Source, ma desiste con i primi quattro piloti che arrivano affiancati sul rettilineo del Kemmel, con Wittmann che viene spinto sull'erba da Breysse che gli aveva preso la scia, mentre Tambay approfitta della lotta e si porta in seconda posizione dietro Geronimi che all'entrata di Les Combes è nuovamente in testa. Tambay è scatenato e alla Rivage infila il suo avversario e si porta al comando della corsa. Anche Breysse supera Geronimi nella parte guidata del tracciato, e alla Bus Stop supererà il figlio dell'ex ferrarista e occuperà la leadership che non abbandonerà fino alla bandiera a scacchi. Al sesto passaggio lotta tra Juncadella e Gutierrez con il pilota spagnolo che supera il messicano a Blanchimont, mentre Gutierrez prova l'attacco alla Bus Stop. Al sesto giro Pla subisce il passaggio di Huertas per la quinta piazza, mentre alla prima curva del'ultimo giro tamponamento tra Mengesdorf e Philipp Eng. Vince Breysse davanti a Tambay per una doppietta di giovani francesi, mentre Geronimi conquista il podio. Sfortunato Wittmann che viene spinto sulla via di fuga all'uscita della Bus Stop da Pla, perdendo anche la posizione su Huertas, scendendo dal quarto al sesto posto. Chiude ottavo Gutierrez, che già nella prossima gara a Monza dopo solo una settimana da Spa, può laurearsi campione della prima edizione della serie europea del F. BMW.

Antonio Caruccio

### L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 7 settembre 2008

- 1 - Kevin Breysse - Dams - 8 giri in 21'57"831
- 2 - Adrien Tambay - Eifelnd - a 2"150
- 3 - Tiago Geronimi - Eifelnd - a 3"040
- 4 - Jim Pla - Dams - a 3"632
- 5 - Carlos Huertas - Raikkonen - a 3"734
- 6 - Marco Wittmann - Kaufmann - a 3"793
- 7 - Daniel Juncadella - Eurointernational - a 4"864
- 8 - Esteban Gutierrez - Kaufmann - a 4"929
- 9 - Doru Sechelariu - Fortec - a 6"603
- 10 - Michael Christensen - Raikkonen - a 8"604
- 11 - Rupert Svendsen-Cook - Raikkonen - a 11"599
- 12 - Philipp Eng - Mücke - a 11"840
- 13 - Mihai Marinescu - FMSI - a 14"206
- 14 - Thomas Hillsdon - Motaworld - a 14"558
- 15 - Facundo Regalia - Eurointernational - a 14"828
- 16 - Jazeman Jaafar - Holzer - a 16"206
- 17 - Simon Moss - Dams - a 17"206
- 18 - David Mengesdorf - Mücke - a 20"483
- 19 - Pedro Bianchini - FMSI - a 20"701
- 20 - Marlon Stockinger - Eurointernational - a 23"078
- 21 - Asad Rahman - Motaworld - a 35"582

#### Ritirati

- 3 giri - Ramon Pineiro - Fortec
- 1 giro - Henrique Martins - Eifelnd
- 0 giri - William Buller - Fortec
- 0 giri - Mathijs Harkema - Motaworld
- 0 giri - Ollie Millroy - FMSI
- 0 giri - Kazeem Manzur - Kaufmann

**Giro Veloce:** Kevin Breysse 2'30"800

#### Il Campionato

1. Gutierrez 315 punti; 2. Wittmann 283; 3. Tambay 260; 4. Juncadella 236; 5. Bianchini 137; 6. Breysse 136; 7. Christensen 130; 8. Geronimi 126; 9. Mengesdorf 120; 10. Marinescu 104.

# La prima di Vecchi, con Cecchellero leader

Nel quinto appuntamento stagionale del Gloria Scouting Cup sul circuito del Mugello sono Andrea Cecchellero e Federico Vecchi a conquistare il successo in gara 1 ed in gara 2 rispettivamente. Nella prima prova il vicentino va a vincere dopo una bella battaglia con Vecchi, Cicognani e Mambretti, rispettivamente secondo e terzo sotto la bandiera a scacchi. In gara 2 Federico Vecchi conquista la prima storica vittoria della carriera traendo vantaggio dal contatto tra Cecchellero e Cicognani avvenuto al terzo giro. Al secondo posto Mambretti dopo una gran rimonta dall'ultima posizione in griglia con l'olandese Justin Ros a conquistare il primo podio della carriera nel Gloria Scouting Cup.

Con la trasferta del Mugello Andrea Cecchellero conquista la prima posizione in classifica di campionato con 123 punti, riaprendo la lotta per la vittoria finale che ad un appuntamento dalla fine vede ancora tre pretendenti con Christiaan Frankenhout secondo a 113 punti e Omar Mambretti terzo a 101,5.

## La cronaca di gara 1

Al via parte bene Cecchellero dalla pole position con alle spalle Mambretti e Cicognani scattati bene dalla seconda fila, mentre Vecchi dalla prima fila perde tre posizioni passando quinto alla fine del primo giro, con il leader di campionato Frankenhout e Michele Quattrocchi dietro. La gara è fin da subito combattuta con Mambretti velocissimo ad insidiare la prima posizione di Cecchellero ed il vicentino capace di arginare il pilota del team Vieffe fino al terzo giro, quando quest'ultimo con una gran staccata alla San Donato conquista la prima posizione. Dietro è invece in difficoltà Vecchi, che dopo la brutta partenza è costretto a subire nei primi passaggi anche il ritorno di Quattrocchi. A paga-

re di più nei primi giri è Frankenhout che al terzo giro compie un errore e va a muro alla curva Luco, lasciando la quinta posizione e la vetta della classifica di campionato. Acquisita la testa della corsa il pilota lombardo fugge via lasciando Cecchellero a difendersi da un velocissimo Cicognani che al terzo giro prende la testa di un "caldissimo" trenino in lotta per la seconda posizione composto da Cicognani, Cecchellero, un arretrante Quattrocchi e Vecchi in rimonta. Il tema della corsa rimane questo fino all'ottavo giro, quello delle sorprese e degli errori. A partire dalla bandiera nera esposta a Mambretti per non aver scontato il drive through dopo aver fatto partenza anticipata, seguito dall'errore di Quattrocchi che arriva lungo alla Casanova Savelli ed è costretto al ritiro mentre era quarto.

Cecchellero in maniera rocambolesca agguanta il primo posto e si invola verso la quinta vittoria stagionale e la testa della classifica provvisoria. Al secondo posto Federico Vecchi che torna sul podio dopo Adria, seguito da Alessandro Cicognani e da un costante Ghidi che negli ultimi giri ha rischiato di subire anche la rimonta di Severgnini, arrivato a pochi decimi dal belga. Al sesto posto Nadir Morando con gli olandesi Justin Ros e Alex Van Eijk dietro.

## La cronaca di gara 2

Con la regola dei migliori secondi tempi delle qualifiche che decide la griglia di gara 2 questa è completamente trasformata rispetto a quella della prima prova con Vecchi a partire al palo seguito da Cicognani, Frankenhout, Cecchellero e Quattrocchi (a destra). Al via Vecchi sbaglia ancora lo start e si fa beffare da Cicognani e Cecchellero andando a formare un trenino con Ghidi al quarto posto. I 10 chilometri dei primi

due giri sono tutti di emozioni con i primi 3 affiancati ad ogni curva fino alla San Donato, dove Cecchellero tenta il sorpasso della vita rischiando all'esterno su Cicognani e Vecchi.

Il risultato è esplosivo, contatto con Cicognani e con il muro per Cecchellero che è costretto al ritiro, facendo segnare un pesante zero in classifica. A subirne le conseguenze è anche Cicognani che verrà sanzionato a fine gara con 15 secondi, chiudendo al quarto posto finale. Con il ravennate in grossa difficoltà il discorso per la vittoria è solo per Vecchi, che è capace di andare a conquistare la prima meritatissima vittoria della carriera in monoposto. Dietro al pilota del team Europa Corse è Omar Mambretti a dare spettacolo, con una gran rimonta dal fondo della griglia, che lo porta dopo una lunga sequenza di sorpassi al secondo posto a soli 3 secondi dalla testa della corsa. Al terzo posto l'olandese Justin Ros, al primo podio della carriera davanti ad un incolore Ghidi e al siciliano Michele Quattrocchi. Buon debutto per il commentatore della motogp in greca Diatsidis, al debutto in Gloria e nono al traguardo.

## Classifica di gara 1

1. Andrea Cecchellero (PKF Racing) 13 giri in 26'22"633 alla media di 155,099 Km/h; 2. Vecchi (Europa Corse) a 1"145; 3. Cicognani (Vieffe) a 2"427; 4. Ghidi (Island Motorsport) 12"348; 5. Severgnini (Vieffe) a 12"612; 6. Morando (Covir) a 28"490; 7. Ros (H.T.P. Racing) a 32"194; 8. Van Eijk (JMBR) a 38"387; 9. Terzi (Vieffe) a 49"072; 10. Diatsidis (Ace Kart) a 1'58"195; 11. Mvsesian (Ace Kart) a 1 giro; 12. Dossi (Vieffe) a 1 giro; 13. "Bradipo" (Team "Bradipo") a 1 giro; 14. Bohoridis (Ace Kart) a 1 giro. Giro più veloce il 2. di Cecchellero in 1'59"326 alla media di 158,238 Km/h

## Classifica di gara 2

1. Vecchi (Europa Corse) 13 giri in 26'27"126 alla media di 154,660 Km/h; 2. Mambretti (Vieffe) a 3"538; 3. Ros (JMBR) a 20"900; 4. Cicognani (Vieffe) a 22"453; 5. Ghidi (Island Motorsport) a 24"195; 6. Quattrocchi (PKF Racing) 31"900; 7. Mvsesian (Ace Kart) a 44"168; 8. Van Eijk (H.T.P. Racing) a 1'12"020; 9. Diatsidis (Ace Kart) a 1'44"281; 10. Dossi (Vieffe) a 1'55"860; 11. "Bradipo" (Team Bradipo) a 2'04"258; 12. Bohoridis (Ace Kart) a 1 giro; 13. Terzi (Vieffe) a 2 giri; 14. Morando (Covir) a 2 giri; 15. Frankenhout (H.T.P. Racing) a 4 giri; 16. Severgnini (Vieffe) a 6 giri. Giro più veloce: il 7. di Mambretti in 2'00"157 alla media di 157,144 Km/h.

## Classifica della serie dopo 10 prove:

1. Cecchellero 123 punti; 2. Frankenhout 113; 3. Mambretti 101,5; 4. Ghidi 89; 5. Vecchi 86,5; 6. Quattrocchi 45,5; 7. Quillet 41,5; 8. Cicognani 27; 9. Ros 26; 10. Van Eijk 22.





## F.3 Euro Series Bottas muove il mercato

Secondo indiscrezioni emerse nel paddock del Nurburgring, Valtteri Bottas (a destra), vincitore del campionato NEC di F.Renault e in piena corsa per l'Eurocup dove occupa il terzo posto, nel 2009 debutterà nella F.3 Euro Series con il team ART. Che confermerà Jules Bianchi ed è sulle tracce di Marco Wittmann, pilota che milita nella F.BMW Europe.



## F.BMW Il team FMSI a Macao con quattro monoposto

Il team Fisichella Motor Sport International è tra gli iscritti della prova internazionale della Formula BMW che si terrà a Macao nel weekend del 13 novembre come contorno del GP di F.3 e della prova di campionato del WTCC. La squadra foto Pellegrini diretta da Paolo Coloni porterà in Asia ben quattro monoposto e, al momento, è l'unica formazione europea ad avere confermato la propria presenza. Coloni ha dichiarato a Italiaracing: "Per la prima volta andiamo a Macao, un appuntamento sensazionale per il motorsport. Siamo alla ricerca di piloti interessati a vivere questa fantastica esperienza con noi e che, tra le altre cose, permetterà loro di conoscere la pista quando si ripresenteranno a Macao per corrervi con la F.3". Non è escluso che nel 2009 FMSI allarghi la propria presenza nel mondo BMW schierando vetture anche nella serie asiatica oltre che nell'europeo sulle tracce di Marco Wittmann, pilota che milita nella F.BMW Europe.

## Grand Am La Nascar da partner ad acquirente della categoria

La Nascar ha annunciato l'intenzione di acquisire la Grand-Am, dopo anni di cooperazione tecnica e regolamentare. Sotto la guida Nascar, la categoria endurance era uscita dai difficili esordi, iniziando a raccogliere team, piloti e costruttori importanti, e riportando alla ribalta la 24 Ore di Daytona come una delle gare più importanti al mondo. Ora l'annuncio dell'acquisizione completa, che renderà la Grand-Am un campionato ufficialmente sanzionato Nascar, anche se le due società dovrebbero rimanere indipendenti.

## Nascar Gordon citato in giudizio

Il team Gillett Evernham Racing ha citato in giudizio Robby Gordon per la violazione del patto programmatico tra le due parti. Secondo la squadra dell'ex Crew Chief Hendrick, Gordon sarebbe entrato in trattativa con altri team dopo aver firmato un'impegno per la cessione della propria squadra, facendo in modo di non arrivare alla firma definitiva. Secondo gli accordi, Robby Gordon avrebbe dovuto entrare a far parte dell'organizzazione come quarto pilota.

## Le Mans Series A Silverstone la Lola Coupé-AER

Il team di Ray Mallock ha compiuto con successo lo shakedown del nuovo telaio Lola Coupè in predico di debuttare alla 1000KM di Silverstone. Seguendo la numerazione già adottata in passato dall'engineering britannica, la vettura si chiamerà EX265C. Il motore continuerà ad essere l'AER MG XP-21.

## WTCC È per Manabu Orido la quarta Chevrolet

La quarta Chevrolet Lacetti che sarà schierata nelle ultime tre prove della stagione WTCC sarà per Manabu Orido. Il 39enne giapponese vanta una lunga esperienza nelle gare nazionali del Super GT. La sua Chevrolet verrà preparata dal team Chevrolet Sweden che nel campionato svedese utilizza il pilota Tomas Schie.

## Cayman Porsche I programmi GDL

La GDL Racing ha debuttato lo scorso weekend nella Cayman Cup all'autodromo del Mugello. GDL parteciperà anche alla gara Alls Stars all'autodromo di Imola in data 21 settembre con i piloti Aldo Taddeo e Giorgio Bolla. Per la stagione 2009, la squadra ravennate sarà al via dell'intero campionato con quattro auto Cayman e due 997 GT3 per il targa tricolore.

## CLAMOROSO Dani Pedrosa passa alla Bridgestone...

Dani Pedrosa monterà, a partire dal GP di Indianapolis che si disputerà il 14 settembre, le tanto agognate gomme Bridgestone, abbandonando così i pneumatici Michelin che lo hanno accompagnato sin dal suo esordio in Moto GP. Si rompe così un sodalizio che ha portato a 14 titoli iridati insieme, con il pilota di punta di casa Hrc che doveva passare ai pneumatici giapponesi solo dal 2009, come dimostra il test in gara portato avanti dalla Honda Gresini di Shinya Nakano. Insoddisfatto delle prestazioni della sua moto a Laguna Seca, dove poi non ha preso il via alla gara per il dolore al polso infortunatosi al Sachsenring e della debacle di Brno, dove in gara ha terminato in ultima posizione, è maturata nei test di Brno la decisione di passare dal prossimo anno ad un differente fornitore di gomme.

Dopo il GP di San Marino in cui Pedrosa si è dovuto arrendere alla Ducati di Elias a metà gara con cui battaglia per l'ultimo gradino del podio, è scattata la decisione di Honda e del campione spagnolo di provare già nei test dopo gara che si svolgono a Misano le nuove coperture che monteranno già al prossimo Gran Premio. Le altre Honda invece rimangono alla casa francese, ossia quella del team JIR di Andrea Dovizioso, di Randy De Puniet in casa Cecchinello e la ufficiale di Nicky Hayden che ad Indianapolis rientrerà dopo due gare di stop.

Pedrosa e la Honda sono riusciti dove la Yamaha e Valentino Rossi hanno fallito; il pilota di Tavullia infatti lo scorso anno ha dovuto perdere il campionato a favore di Casey Stoner prima di avere le gomme da lui richieste, mentre Pedrosa ora potrebbe ancora lottare per la conquista dell'iride 2008, visto che la Honda nelle gare di metà stagione era nettamente superiore alla Yamaha, e che Stoner sta attraversando un personale momento difficile.

## ... e nei test di Misano è subito il più veloce

Sembra essere stata una scelta giusta quella che ha portato Dani Pedrosa ad un repentino cambio di pneumatici dopo il GP di San Marino, passando da Michelin a Bridgestone, come dimostra il miglior tempo ottenuto nella prima giornata di test post gara svolti a Misano. Girando in 1'34"652 Pedrosa ha stabilito il miglior tempo, scendendo di tre decimi sotto il record fatto segnare da Valentino Rossi in gara, risultando anche più veloce di un secondo al suo ritmo in gara. Lo spagnolo ha anche provato il nuovo motore a valvole pneumatiche, pur non restandone particolarmente colpito, la Hrc potrebbe costringerlo a guidarlo ad Indianapolis dopo avergli 'regalato' le gomme giapponesi. Uno scambio di favori reciproci che sembra ristabilire un po' di serenità ad una squadra che da qualche mese è bersagliata dalla sfortuna, come dimostrano gli infortuni di Pedrosa e Nicky Hayden, oltre che da un fornitore di pneumatici non all'altezza.

In pista, oltre al campione spagnolo, c'erano anche le Honda del team Gresini, con Alex De Angelis e Shinya Nakano in sella ad una moto ora perfettamente identica a quella di Pedrosa, e le Kawasaki, alla ricerca delle soluzioni da apportare ai problemi vissuti nella scorsa gara. Presente anche il francese Randy De Puniet.

Antonio Caruccio

### I tempi del test, lunedì 1 settembre 2008

- 1 - Dani Pedrosa (Honda) - Honda - 1'34"652 - 81 giri
- 2 - Shinya Nakano (Honda) - Gresini - 1'35"446 - 53
- 3 - John Hopkins (Kawasaki) - Kawasaki - 1'35"879 - 70
- 4 - Randy De Puniet (Honda) - LCR - 1'35"972 - 48
- 5 - Anthony West (Kawasaki) - Kawasaki - 1'36"101 - 77
- 6 - Alex De Angelis (Honda) - Gresini - 1'36"120 - 41



## Niccolò Canepa cade al Mugello frattura di gomito e malleolo

Ha percorso appena un giro Niccolò Canepa, giovane e apprezzato tester Ducati, sul circuito del Mugello. Poi, arrivato alla curva Biondetti, per ragioni ancora non appurate è caduto. Canepa, campione con la Ducati della Superstock, ha riportato la frattura del gomito destro e del malleolo sinistro. È così saltato il test Ducati programmato per provare nuove gomme Bridgestone mentre Canepa, portato all'ospedale Rizzoli di Bologna dovrà saltare il debutto nella Superbike che la Ducati gli aveva "regalato" per la gara di Vallelunga del 21 settembre.

