

Italiaracing **MAGAZINE** .net

n.4

15 settembre 2008



Baby Schumi
il più giovane
vincitore
nella storia
della F.1



Trionfo Vettel **L'EREDe**



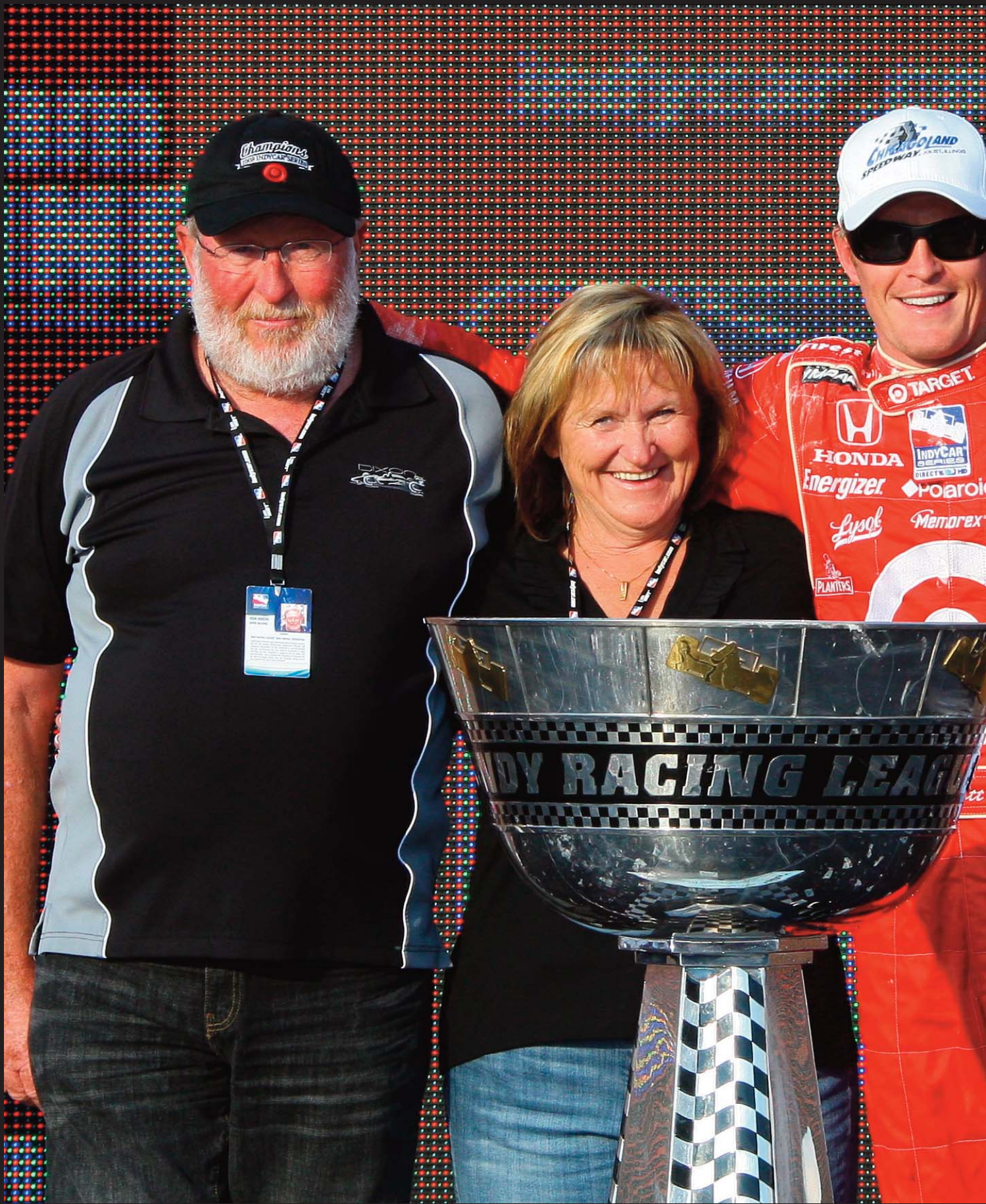


L'anno dei novizi

Questa stagione di F.1 verrà ricordata non soltanto per il duello tra Lewis Hamilton e Felipe Massa. Tra le particolarità emerse nel corso dell'anno, vi è infatti una curiosità a dir poco sensazionale. Ben tre piloti hanno ottenuto la prima vittoria in F.1. Robert Kubica ha conquistato il suo primo Gran Premio a Montreal, Heikki Kovalainen ha rotto il ghiaccio a Budapest mentre Sebastian Vettel ha stupito il mondo a Monza. Non solo: il 2008 ha segnato anche la prima vittoria assoluta in F.1 della BMW e della Toro Rosso.

È una F.1 che cambia e si rinnova, che guarda avanti. A Monza, si è verificata un'altra curiosa coincidenza: sul podio sono saliti proprio loro, il trio Vettel-Kovalainen-Kubica. Una conferma delle loro potenzialità e che in F.1 il traguardo per primi non lo si taglia mai per caso. Poi c'è Lewis Hamilton, in F.1 da appena un anno e mezzo e leader della classifica iridata. Quattro giovani che provengono tutti da famiglie di classe medio bassa. Ognuno un percorso diverso. Tutti devono ringraziare se stessi per le capacità e il talento messo in mostra, ma non va dimenticato che la Red Bull ha allevato Vettel, la Renault si è presa in carico Kovalainen, la McLaren ha puntato su Hamilton e la testardaggine del manager Morelli ha coltivato Kubica, preso e scartato in giovane età prima da Renault poi da Mercedes.

Massimo Costa





La nuova IndyCar incorona il suo Re

Dopo aver perso il titolo 2006 a causa di una serie di problemi in pit-lane, e quello 2007 per una tattica rischiosa che l'ha lasciato senza carburante al termine della gara decisiva, Scott Dixon si è superato. Il pilota neozelandese, nato però in Australia 28 anni fa, è stato perfetto. Poco importa se la settima vittoria stagionale è mancata per 3 millesimi. La sua superiorità quest'anno non è mai stata messa in discussione. Frutto delle doti del pilota più giovane a vincere una gara major a ruote scoperte, del vincitore di una 24 Ore di Daytona, di un titolo Indy Lights e di un titolo IndyCar. Nel 2003, al debutto. Ma anche frutto di una solidità psicologica che è sembrata perfetta. Dell'istinto nel gestire il traffico, nell'approfittarsi delle situazioni in pista, nel cogliere l'attimo, doti finalmente assistite da un box di altissimo livello.

A dare ancora di più il senso delle imprese di Dixon il fatto che sia uno dei pochi, tra i piloti di talento del suo continente, ad avere effettuato con successo il salto verso altre realtà, diventando non solo vincente, ma anche quello che negli Stati Uniti viene definito "household name". Un nome apprezzato e riconosciuto al contrario di altri che, provenienti dalla stessa filiera, hanno scelto di restare "a casa" nel V8 Supercars, diventando star in patria ma rinunciando ad entrare nei libri di storia.

Parte del credito per questa ascesa va senz'altro attribuito alla gestione accorta di Ron Dixon, dimostratosi intelligente ed efficace nel gestire la carriera del figlio, anche dal lato "commerciale", senza essere mai sopra le righe. Quasi sempre lontano, in tribuna, Ron ha preferito non interferire con le decisioni da pilota, preferendo concentrarsi sul supporto a Scott dal punto di vista manageriale. Cosa rara per un genitore "da corsa". Dopo i successi del Formula Vee, versione oceanica della nostra Formula Junior, ottenuti all'età di 13 anni, Dixon ha affrontato la trafila Formula Ford-Formula Holden. Attraverso la Scott Dixon Motorsports, Ron ha raccolto quote di 5.000\$ da oltre 30 investitori locali, che hanno anche sostenuto anche lo sbarco in Indy Lights ricompensati, alla prima occasione utile, con un capitale cinque volte superiore a quello investito.

Da pilota sconosciuto a stella di Indy. Scott Dixon ha tutte le potenzialità per affiancare delle vere e proprie leggende delle competizioni a stelle e strisce, come un novello Johnny Rutherford o, chissà, un Rick Mears, a lui simile proprio nella reattività e nella capacità di prevedere fattori potenzialmente decisivi prima di chiunque altro. A suo favore, oltre all'età, il buon momento della categoria, unica tra le serie a ruote scoperte con prospettive di crescita. A patto di non farsi tentare dalle sirene NASCAR... dove ragazzi poco più che ventenni e cresciuti in modo specifico per affermarsi tra le stock-car non lasciano spazio a piloti, magari di grande talento, che si affacciano solo in un secondo momento con squadre di medio livello.

Marco Cortesi

Servizio fotografico
Photo 4

L'impresa del Torello Vettel



Per due volte ha bussato alla porta della storia della F.1 e per due volte l'hanno fatto entrare. Sebastian Vettel è diventato in 24 ore l'uomo dei record, il volto giovane della F.1. L'erede di Michael Schumacher, che neanche un paio di mesi fa lo ha indicato come suo probabile successore. Vettel aveva già mostrato in diverse occasioni le proprie capacità, emergendo in particolar modo quando la pioggia rendeva "tricky", come dice lui, i Gran Premi. In alcune occasioni gli era andata male,

come a Shanghai 2007, con quel podio buttato via dopo la tamponata a Mark Webber. Ma a Monza ha compiuto il capolavoro. E con lui tutta la Toro Rosso, spinta dal motore Ferrari. Già da qualche appuntamento le monoposto del team faentino mettevano il musetto nei piani alti della classifica. Le condizioni meteo particolari vissute nel fine settimana monzese, sommate a una frizzante intelligenza che accumuna i responsabili tecnici e sportivi del team diretto da ►

segue a pag 10







I più giovani vincitori in F.1

Sebastian Vettel: 21 anni ... - Monza 2008

Fernando Alonso: 22 anni 26 giorni - Budapest 2003

Troy Ruttman: 22 anni 80 giorni - Indianapolis 1952

Bruce McLaren: 22 anni 104 giorni - Sebring 1959

Lewis Hamilton: 22 anni 154 giorni - Montreal 2007

Kimi Raikkonen: 23 anni 157 giorni - Sepang 2003

Jacky Ickx: 23 anni 199 giorni - Rouen 1968

Michael Schumacher: 23 anni 240 giorni - Spa 1992

Emerson Fittipaldi: 23 anni 296 giorni - Watkins Glen 1970

Mike Hawthorn: 24 anni 86 giorni - Reims 1953

Franz Tost e Gerhard Berger, hanno prodotto un risultato storico. Mentre sabato i top team si danno per trovare gli assetti perfetti per il Gran Premio pensando (ancora una volta) di poter sapere quel che poteva accadere, con precisione decimale, alle 14 del giorno dopo, la squadra faentina ha fatto la scelta più logica. Piove? Allora, set-up da bagnato estremo. Pista bagnata?

Allora gomme wet. Aggiungendovi la guida alla Hamilton di Vettel, ecco che prima salta fuori una magica pole, poi arriva la strepitosa e indimenticabile vittoria a suggerire che quello accaduto sabato non era frutto del caso. La Toro Rosso e Vettel per un weekend intero hanno calpestato super team come Ferrari, McLaren, BMW, Renault, Toyota. Il pilota tedesco, dopo essere entrato nella storia come il poleman più giovane della F.1 si è ripetuto in gara prendendosi anche questo record e togliendolo ancora una volta ad Alonso. Nessun errore in qualifica, una sola sbavatura in gara. Un passo da fenomeno. Vettel scherzando sabato aveva dichiarato: "Prima di Spa mi ero allenato sulla pista di karting a Kerpen, quella di Schumacher, e quando ha iniziato a piovere ho continuato a girare con le slick pensando che magari mi serviva...". La vittoria a Monza di Vettel con la Toro Rosso (in pratica la ex Minardi) è una di quelle cose impensabili nella F.1 odierna e può ricordare il quasi successo di Ayrton Senna con la Toleman a Montecarlo nel 1984, quando iniziò a piovere e il brasiliano fece il diavolo a quattro. Un successo che stordisce quello del giovane tedesco, scelto giovanissimo dalla Red Bull e portato avanti attraverso i campionati di F.BMW, F.3 Euro Series, World Series Renault, tester BMW F.1. Il "cartellino" di Vettel era diviso quasi a metà tra la Casa di Monaco di Baviera e la Red Bull, che però avendoci speso un bel po' di soldi sopra, alla fine lo ha strappato a Mario Theissen. Per la soddisfazione di Dieter Mateschitz (**a sinistra**) che mentre in corsia box raggiungeva il podio, non la finiva di ridere.

Massimo Costa

Giro dopo giro verso la storia

Bourdais non parte per il giro di ricognizione, che avviene dietro alla safety-car. Dopo due tornate, il via della corsa. Vettel allunga subito su Kovalainen, poi nessun sorpasso dietro, visibilità scarsa. Alonso compie il primo sorpasso della gara ai danni di Glock, tra i due c'è un po' di bagarre. Bourdais parte, ma a un giro di distacco. Al 6° passaggio Glock fa un testacoda alla prima variante. Fisichella (11°) regge per quattro eroici giri agli attacchi di Raikkonen, ma all'8° passaggio il finlandese lo passa alla prima variante.

Vettel, dopo un innocuo dritto alla Roggia, guida la corsa con 6"4 su Kovalainen, seguono Webber, Rosberg, Massa, Trulli, Alonso, Kubica, Glock, Heidfeld, Raikkonen. Hamilton scavalca Fisichella, poi raggiunge, e passa, anche Raikkonen. Al 12° giro, Massa punta Rosberg, i due ingaggiano per qualche curva un bel duello, ma il ferrarista ha la meglio. Coulthard passa Fisichella, poi si pianta in mezzo alla variante e il romano danneggia il muso anteriore contro la Red Bull dello scozzese. Fisichella si ritira. Al 13° giro, Hamilton scavalca come una furia Heidfeld, Rosberg risupera Massa dopo un errore del brasiliano. Che però, in fondo al rettilineo di arrivo fa valere la maggior potenza del suo motore. Al 15° giro, Hamilton senza tanti complimenti, saltando sui cordoli, supera Glock il quale tenta un inutile reazione mettendo due ruote sull'erba. L'inglese della McLaren è in trance agonistica, e si mette dietro anche Kubica poi va all'attacco di Alonso e lo passa sul rettilineo dei box, rientrando però troppo presto in traiettoria, rischiando il contatto.

Vettel al 18° passaggio fa la sosta. Kovalainen è ora al comando con 5"5 su Webber, 13"2 su Massa, poi Vettel a 20"7, Rosberg, Trulli, Hamilton, Alonso, Glock che ha passato Kubica. Raikkonen è 12°. Al 20° giro, Glock entra in zona



Vettel precede Kovalainen e Webber nei primi giri di gara

punti superando alla Roggia Alonso. Hamilton prende la scia di Trulli al 20° giro e lo supera alla prima variante, ma l'italiano della Toyota reagisce e si riprende la posizione. Hamilton compirà la manovra decisivo una tornata dopo. Ai box per il cambio gomme Kovalainen, Webber e Massa. Vettel torna primo. Al 24° giro, Vettel ha 3"7 su Hamilton che ha scavalcato anche Rosberg, terzo. Quarto è Trulli, poi Glock, Kovalainen, Alonso, Kubica, Webber,

Raikkonen che dopo una bella lotta si mette dietro Heidfeld. Massa è 12°. Dei primi 10 solo Vettel, Kovalainen e Webber hanno effettuato la sosta. Hamilton realizza il giro più veloce in 1'34"324 ed è a 1"7 da Vettel che ha segnato 1'36"328. Pit al 25° giro per Glock, al 26° per Raikkonen e Trulli, al 27° per Hamilton. Heidfeld e Alonso montano gomme intermedie, Hamilton ha proseguito con le extra wet come Vettel.

Raikkonen supera Trulli ed è ottavo. Al 31° giro, Vettel precede Kovalainen di 12"3 poi Kubica è a 18"3 (non ancora fermatosi). Seguono Webber, Massa, Hamilton, Piquet (no pit-stop), Raikkonen, Trulli, Glock. Seconda sosta per Massa al 33° giro, anticipata, che va con le intermedie. Anche Glock e Rosberg fanno questa scelta. Kovalainen viene richiamato al 34° passaggio (intermedie) come Webber. Massa nono passa Webber alla Ascari, poi l'austra-



liano fa un 360. Gomme intermedie per Raikkonen, anche Vettel prende i box al 36° passaggio seguito da Hamilton e Piquet (alla sua prima sosta). Vettel rimane nettamente al comando della corsa. Al 37° giro: Vettel ha 9"5 su Kovalainen, 20"2 su Kubica, 21"8 su Alonso, poi Heidfeld, Massa, Hamilton, Webber, Barrichello, Coulthard. Nei top ten, con una sosta fatta ci sono soltanto Kubica, Alonso, Heidfeld. Hamilton prende Massa

(sesto), Vettel imperterrito guida perfettamente ed ha 13" di vantaggio su Kovalainen al 43° giro. Hamilton sembra non "averne" più e non riesce a stare in scia a Massa, ma deve guardarsi da Webber. Leggero contatto alla prima variante tra il pilota McLaren e quello Red Bull. Vettel è incontenibile e va a vincere il suo primo GP della sua breve carriera in F.1. Prima vittoria per la Toro Rosso di Dieter Mateschitz.

Massimo Costa

L'ordine di arrivo, domenica 14 settembre 2008

- 1 - Sebastian Vettel (Toro Rosso STR3-Ferrari) - 53 laps 1.26'47"494
- 2 - Heikki Kovalainen (McLaren MP4/23-Mercedes) - 12"512
- 3 - Robert Kubica (BMW Sauber F1.08) - 20"471
- 4 - Fernando Alonso (Renault R28) - 23"903
- 5 - Nick Heidfeld (BMW Sauber F1.08) - 27"748
- 6 - Felipe Massa (Ferrari F2008) - 28"816
- 7 - Lewis Hamilton (McLaren MP4/23-Mercedes) - 29"912
- 8 - Mark Webber (Red Bull RB3-Renault) - 32"048
- 9 - Kimi Raikkonen (Ferrari F2008) - 39"468
- 10 - Nelson Piquet (Renault R28) - 54"445
- 11 - Timo Glock (Toyota TF108) - 58"888
- 12 - Kazuki Nakajima (Williams FW30-Toyota) - 1'02"015
- 13 - Jarno Trulli (Toyota TF108) - 1'05"954
- 14 - Nico Rosberg (Williams FW30-Toyota) - 1'08"635
- 15 - Jenson Button (Honda RA108) - 1'13"370
- 16 - David Coulthard (Red Bull RB3-Renault) - 1 lap
- 17 - Rubens Barrichello (Honda RA108) - 1 lap
- 18 - Sebastien Bourdais (Toro Rosso STR3-Ferrari) - 1 lap
- 19 - Adrian Sutil (Force India VJM01-Ferrari) - 1 lap

Giro più veloce: Kimi Raikkonen 1'28"047

Ritirato

Lap 11 - Giancarlo Fisichella

Il campionato

1.Hamilton 78; 2.Massa 77; 3.Kubica 64; 4.Raikkonen 57; 5.Heidfeld 53; 6.Kovalainen 51; 7.Alonso 28; 8.Trulli 26; 9.Vettel 23; 10.Webber 20; 11.Glock 15; 12.Piquet 13; 13.Barrichello 11; 14.Rosberg 9; 15.Nakajima 8; 16.Coulthard 6; 17.Bourdais 4; 18.Button 3.

Lo schieramento di partenza

1. fila

Sebastian Vettel (Toro Rosso STR3-Ferrari) - 1'37"555
Heikki Kovalainen (McLaren MP4/23-Mercedes) - 1'37"631

2. fila

Mark Webber (Red Bull RB3-Renault) - 1'38"117
Sebastien Bourdais (Toro Rosso STR3-Ferrari) - 1'38"445

3. fila

Nico Rosberg (Williams FW30-Toyota) - 1'38"767
Felipe Massa (Ferrari F2008) - 1'38"894

4. fila

Jarno Trulli (Toyota TF108) - 1'39"152
Fernando Alonso (Renault R28) - 1'39"751

5. fila

Timo Glock (Toyota TF108) - 1'39"787
Nick Heidfeld (BMW Sauber F1.08) - 1'39"906

6. fila

Robert Kubica (BMW Sauber F1.08) - 1'36"697
Giancarlo Fisichella (Force India VJM01-Ferrari) - 1'36"698

7. fila

David Coulthard (Red Bull RB3-Renault) - 1'37"284
Kimi Raikkonen (Ferrari F2008) - 1'37"522

8. fila

Lewis Hamilton (McLaren MP4/23-Mercedes) - 1'39"265
Rubens Barrichello (Honda RA108) - 1'36"510

9. fila

Nelson Piquet (Renault R28) - 1'36"630
Kazuki Nakajima (Williams FW30-Toyota) - 1'36"653

10. fila

Jenson Button (Honda RA108) - 1'37"006
Adrian Sutil (Force India VJM01-Ferrari) - 1'37"417

Massa a meno 1

Heikki Kovalainen ha tenuto alto l'onore dei top team. Ma il secondo posto finale, considerando che la sua McLaren aveva un assetto che si confaceva alle condizioni della pista, ha lasciato un po' perplessi. Può una McLaren, seppur con asfalto bagnato, rimanere dietro ad una Toro Rosso? Kovalainen non ha cercato scuse e candidamente ha dichiarato: "Vettel era troppo veloce per me". Il finlandese ha incamerato un altro podio ed ora ha nel mirino della classifica Nick Heidfeld e Kimi Raikkonen. Robert Kubica ha corso come sa fare. Se nella prima parte della gara era anche uscito dalla zona punti, una azzeccata strategia nel cambio gomme, da wet a intermedie, lo ha favorito permettendogli di conquistare un bel terzo posto. Buona gara per Fernando Alonso con la Renault. Accorto, ma determinato, lo spagnolo non si è fatto prendere dalla foga evitando inutili bagarre o corpo a corpo. Heidfeld si è distinto ancora una volta confermandosi pilota affidabile. Scorrendo la classifica, troviamo finalmente la Ferrari, solo al sesto posto. Felipe Massa, pur avendo un set-up da bagnato, ha dimostrato ancora una volta che l'acqua la digerisce ben poco. Non è mai stato in gara per il podio pur partendo dalla terza fila. Non si è tirato indietro quando c'è stato da lottare, come con Nico Rosberg, ma rimane il fatto inequivocabile che un motore Ferrari ha vinto, ma su un telaio Toro Rosso, e Massa non è stato in grado di terminare davanti a monoposto che solitamente non vede neanche negli specchietti: BMW e Renault. Kimi Raikkonen ha pagato cara la scelta del set-up da asciutto. E difatti, quando la pista nel finale, ma solo negli ultimi giri, si è via via leggermente asciugata, il campione del mondo girava due secondi più veloce di tutti. E' giunto nono al termine di una gara che per lui deve essere stata terribile.





Hamilton fermato



dalle gomme



Lewis Hamilton in bagarre con Trulli

Lewis Hamilton ha dimostrato una volta di più la sua classe. Imperiosa. Da quindicesimo ha guadagnato posizioni su posizioni grazie a una serie infinita di sorpassi. Saltava sui cordoli Hamilton e pareva che per lui non vi fosse differenza tra una pista bagnata e asciutta. Ha effettuato manovre anche dure, al limite del regolamento come con Timo Glock e Mark Webber, e in un'occasione è stato pericoloso quando, in pieno rettilineo ha tagliato la strada alla Renault di Alonso. Quando ha raggiunto Massa e pareva annunciarsi una lotta senza quartiere, ha dovuto mollare. Gomme finite. Ora Massa gli è a un solo punto di distanza. Le Toyota hanno a lungo recitato un buon copione con Timo Glock (anche un testacoda) e Jarno Trulli, ma la sosta programmata per il pit-stop è arrivata quando ancora la pista era bagnata. Così mentre gli altri, fermatisi dopo, hanno montato le intermedie, loro hanno proseguito con le wet salvo poi rifermarsi e perdendo così ogni possibilità di entrare in zona punti. La scelta del momento in cui cambiare gli pneumatici ha rovinato anche la coraggiosa corsa di Rosberg, che meritava di finire nei top cinque. Una nota la merita Giancarlo Fisichella. Ha lottato come un ragazzino e per quattro giri ha severamente impegnato Raikkonen. Peccato per i tifosi sulle tribune monzesi che non apprezzavano gli sforzi del romano della Force India, ma esultavano ogni qualvolta il finlandese affiancava Fisichella. La corsa di Giancarlo è finita troppo presto, quando David Coulthard dopo averlo superato si è piantato in mezzo alla prima variante venendo centrato dalla Force India.



Robert Kubica



A Monza è nata la FOTA

I rappresentanti dei dieci team di F.1 si sono riuniti oggi a Monza per rendere esecutivi gli articoli della nuova Formula One Teams Association. Luca di Montezemolo (Ferrari) è stato nominato presidente dell'associazione FOTA e John Howett (Toyota) vice presi-

dente. L'intento è quello di creare un gruppo di lavoro che dovrà occuparsi degli interessi dei team collaborando con la FIA, con l'obiettivo di trarre maggiori profitti dai diritti commerciali della F.1 e ridurre i costi necessari per disputare un campionato.

Un programma in cinque punti

- 1 - promuovere lo sviluppo della F.1 aumentandone l'immagine nel mondo e migliorandone la sua reputazione.
- 2 - rappresentare, difendere e promuovere gli interessi dei membri.
- 3 - permettere ai suoi membri di discutere assieme ogni novità riguardante tutto ciò che concerne il mondo della F.1.
- 4 - cooperare con la FIA, in particolare per sottoporle suggerimenti per rendere migliori i regolamenti tecnici e sportivi.
- 5 - cooperare con chi detiene i diritti commerciali

Ferrari blindata fino al 2010

Alonso sfoglia la margherita

Quando tutti lo davamo già impegnato in qualche gara di rally a fine 2009, a Monza è arrivato il colpo di scena sotto forma di uno scarno comunicato Ferrari: Kimi Raikkonen correrà per il team di Maranello anche nel 2010. Il suo contratto è quindi stato prolungato di un anno. Un chiaro segnale di continuità considerando che anche Felipe Massa ha firmato fino al 2010, ma anche un invito a Raikkonen di aiutare il brasiliano nella rincorsa al titolo. Un'operazione fatta 12 mesi fa dalla Ferrari con Massa. Con la Rossa blindata anche per i prossimi due anni, crollano le speranze di Fernando Alonso (**sotto**), di poter rimpiazzare Raikkonen. Alcuni dicevano che l'operazione poteva essere fat-

tibile già nel 2009. Ora lo spagnolo dovrà decidere se rimanere con Renault per ritentare la scalata compiuta a metà degli anni 2000 o se cambiare nuovamente aria. La Honda lo vuole, ma il team per il momento è superiore soltanto alla Force India. Tutto è da ricostruire, ma con i nuovi regolamenti, il Kers e la presenza di Ross Brawn si potrebbe anche fare in fretta nel raggiungere il top. L'altra chance è la BMW. Con Robert Kubica ed Alonso la squadra tedesca sarebbe decisamente accattivante, ma Nick Heidfeld sta facendo bene e potrebbe meritare la riconferma. Tutto deciso in McLaren con Lewis Hamilton ed Heikki Kovalainen già prenotati. Tutto aperto invece in Renault dove

si attende, appunto, la scelta di Alonso mentre rischia grosso Nelson Piquet, che potrebbe lasciare spazio a Lucas Di Grassi, in arrivo dalla GP2. La Red Bull è a posto con Mark Webber e Sebastian Vettel, la Toro Rosso potrebbe confermare Sebastien Bourdais e, chissà, puntare su Giorgio Pantano. La Toyota tiene Jarno Trulli e Timo Glock, la Honda è alla finestra per capire cosa vorrà fare Alonso. Sulla graticola sono sia Jenson Button sia Rubens Barrichello. La Force India ha un altro anno di contratto con Giancarlo Fisichella, Adrian Sutil non è sicuro di rimanere. La Williams ha confermato Nico Rosberg, dovrebbe fare lo stesso con Kazuki Nakajima.



Neanche Ike ferma Valentino

Valentino Rossi (nella foto), conquista la sua sessantanovesima vittoria nella Top Class, superando così Giacomo Agostini, che aveva affiancato a quota 68 in occasione del successo di Misano. Vince su tutti i tracciati in cui ha corso, operazione unica nel suo genere, considerando che proprio in questa stagione ha espugnato due tracciati per lui ostici come Laguna Seca, dove ha iniziato la rimonta per la conquista di un titolo mondiale ormai certo, e Misano, dove però si è corso solo due volte. Una vittoria importante quella di Indianapolis: non solo perché è la settima stagionale, non solo perché arrivata in condizioni difficili per via della pioggia portata dall'uragano "Ike", non solo perché ha concluso davanti a Casey Stoner, quarto ai piedi del podio e che riesce ad incrementare dopo due gare secche il suo carriera di punti. Per Rossi è un successo importante per la dedica che porta, a nonno Dario scomparso poco prima della gara, a cui Valentino ha sentito di intitolare questa vittoria che potrebbe portarlo a quel titolo che il nonno tanto desiderava tornasse a casa Rossi. Rossi vince partendo dalle pole position, ed è la seconda volta che questo si verifica, dopo il Mugello, ma si tratta anche della quarta vittoria consecutiva, che spiazza letteralmente la concorrenza, e che già dal prossimo appuntamento a Motegi, a fine settembre, potrebbe incoronarlo campione per l'ottava volta. Non vince solo Rossi, ma anche la Yamaha, tornata grande grazie anche a Jorge Lorenzo, che dopo Misano si riconferma sul podio per la ►

segue a pag 22





seconda gara consecutiva. Ci voleva, per lui, ma anche per la sua squadra che dimostra la bontà della sua moto guidata da due campioni entrambi potenziali vincitori ad ogni gara. Rammarico però per Lorenzo, che ad inizio stagione aveva esordito con tre pole position, podi a ripetizione e la prima vittoria all'Estoril. Tutto sembrava pronto per accogliere una nuova stella, poi l'incidente di Shanghai ha compromesso un po' la stabilità del pilota dove si frattura le caviglie, ma corre, raggiunge persino il podio con le caviglie ingessate seduto su una sedia a Le Mans... Ma basta un ingresso sbagliato su Dovizioso in gara al Mugello, gara in cui voleva surclassare il compagno di squadra in casa per dargli un'importante batosta psicologica, per riceverlo lui lo schiaffo morale. E allora ecco un periodo buio, in cui cade sempre di più e va sempre meno forte, in cui ha però il coraggio (fossimo in Formula Uno forse diremmo veramente 'Le Palle' visto l'aria che tira) di dire, a soli 21 anni, "Ho paura". Paura di cadere, paura di non confermare le aspettative che già aveva ampiamente ripagato. Un lento recupero, in cui però non appena sembrava essere ritornato al top, veniva scaraventato via dalla sua moto, fino alla pausa estiva dopo Laguna Seca, in cui Lorenzo ha resettato il cervello, e ora è tornato. Poteva forse vincere il titolo all'esordio, ma poco male, cercherà certamente di conquistare le quattro gare che restano da qui a fine stagione, per trovarsi pronto al prossimo anno come avversario certo, se non miglior candidato. Stupisce anche Nicky Hayden ad Indianapolis, secondo con la sua Honda a raccogliere il suo primo podio della stagione, e pur correndo con una caviglia dolorante che lo costringe a salire sul podio claudicante, con tanto di stampella, surclassa il compagno di squadra Dani Pedrosa. È vero che Hayden davanti al suo pubblico diventa un toro, ed è vero che il povero Pedrosa è alla sua prima gara sul bagnato con le nuove gomme Bridgestone, ma oramai in casa HRC si aspetta solo che

finisca questo rapporto con il campione del mondo 2006 per costruire il nuovo team 2009. Ottima prestazione dello statunitense Ben Spies, che con una wild card messa a disposizione per lui dalla Suzuki ha a dir poco umiliato Chris Vermeulen, per non parlare di un Loris Capirossi decisamente sotto tono in questo appuntamento statunitense. Non all'altezza delle aspettative, vista la gara bagnata, le Kawasaki, con Anthony West solo undicesimo, fingendo di ignorare Hopkins quattordicesimo, che però ha già in tasca la riconferma per il 2009. Pare essere ritornato Marco Melandri; ma non il campione che correva con la Honda di Gresini e lottava ad ogni gara per la vittoria, ma quella chicane mobile in mezzo alla pista che parte indietro, male, e non recupera, chiudendo la gara con un distacco di 1'21"023, a dir poco imbarazzante.

Antonio Caruccio



John Hopkins (Kawasaki)

Stoner precede Dovizioso





Jorge Lorenzo (Yamaha)

L'ordine di arrivo, domenica 14 settembre 2008

- 1 - Valentino Rossi (Yamaha) - Yamaha - a 20 giri in 37"20"095
- 2 - Nicky Hayden (Honda) - Honda - a 5"972
- 3 - Jorge Lorenzo (Yamaha) - Yamaha - a 7"858
- 4 - Casey Stoner (Ducati) - Ducati - a 28"162
- 5 - Andrea Dovizioso (Honda) - JIR - a 28"824
- 6 - Ben Spies (Suzuki) - Suzuki - a 29"645
- 7 - Sylvain Guintoli (Ducati) - Alice Team - a 36"223
- 8 - Dani Pedrosa (Honda) - Honda - a 37"158
- 9 - Chris Vermeulen (Suzuki) - Suzuki - a 38"442
- 10 - Alex De Angelis (Honda) - Gresini - a 42"437
- 11 - Anthony West (Kawasaki) - Kawasaki - a 47"179
- 12 - Toni Elias (Ducati) - Alice Team - a 55"962
- 13 - Randy De Puniet (Honda) - LCR - a 57"366
- 14 - John Hopkins (Kawasaki) - Kawasaki - a 58"353
- 15 - Colin Edwards (Yamaha) - Tech 3 - a 1'00"613
- 16 - Loris Capirossi (Suzuki) - Suzuki - a 1'05"620
- 17 - Shinya Nakano (Honda) - Gresini - a 1'05"854
- 18 - James Toseland (Yamaha) - Tech 3 - a 1'07"968
- 19 - Marco Melandri (Ducati) - Ducati - a 1'21"323

Giro veloce: Valentino Rossi (Yamaha) - Yamaha - 1'40"776

Il Campionato

1. Rossi 287 punti; Stoner 200; 3. Pedrosa 193; 4. Lorenzo 156; 5. Dovizioso 129; 6. Vermeulen 117; 7. Edwards 109; 8. Hayden 104; 9. Nakano 87; 10. Elias&Capirossi 86.



Il Mercato 2009

Ducati prende Hayden e lancia Mika Kallio

Argomento meno pistaiolo, ma non per questo meno appetitoso, è quello del mercato piloti per la prossima stagione. Arrivata, dopo oltre un mese dall'annuncio del pilota ravennate, il via libere della Kawasaki per affiancare Melandri ad Hopkins. In Ducati andrà così Hayden, che lascerà in Honda un succulento posto che verrà preso da Dovizioso, pronto ad affiancare Pedrosa nello sviluppo della nuova moto. Dopo Rossi e Max Biaggi è il terzo italiano dell'era moderna a sedere su quella sella, e speriamo per lui che le cose possano evolversi in modo maggiormente positivo che per gli altri due campioni tricolori. Da Gresini torna Toni Elias, ad affiancare Alex De Angelis. Ovviamente già confermati, ed invariati rispetto ad ora i box Suzuki (Capirossi e Vermeulen), Tech 3 (Colin Edwards e James Toseland), oltre che Yamaha con Rossi e Lorenzo. Nello Junior Team Ducati ci sarà Mika Kallio, finlandese di belle speranze cresciuto nel vivaio KTM in 125 e 250, attualmente ancora in lotta per il mondiale della quarto di litro, ad affiancare Niccolò Canepa, recentemente infortunatosi in un test con la Desmosedici. Kawasaki avrebbe pronta un'altra moto per Aspar Martinez, ma non è ancora chiaro chi dovrebbe essere il pilota a guidarla, mentre la quinta Ducati, gestita dalla famiglia Nieto con i fondi della Onde 2000 e affidata a Sete Gibernau, attende la propria conferma a seconda dell'introduzione del monogomma: qualora vi fosse monofornitura, la moto impiegata per lo sviluppo degli pneumatici diventerebbe inutile e verrebbe quindi schierata regolarmente in gara. Discorso inverso invece per la Honda, che nel caso rimanga il dualismo attualmente presente, potrebbe finanziare una seconda Rc212v per il team JIR, con la ricostituzione della formazione unitaria di Gianluca Montiron, affidata con il supporto delle coperture francesi al giovane Ben Spies.

Pantano campione ma che fatica



Pantano, finalmente. Giorgio è il campione GP2 del 2008, ma che fatica. Anche a Monza, in gara 1, il pilota padovano ha rischiato di compromettere tutto quando, sostituite le gomme, in uscita dalla pit-lane con mezza macchina è andato sopra la linea bianca. Cosa non permessa dal regolamento e immediato è arrivato il drive through. Fino a quel momento, in condizioni difficilissime con quell'asfalto bagnato, poi umidiccio che andava asciugandosi, aveva tenuto la prima posizione tenendo un passo superiore per tutti. Poi quella svista: "Sono stato schiacciato dalla tensione tra Valencia, Spa e Monza. Ho fatto un errore, ma il team poteva comunicarmi di prestare attenzione alla linea bianca. Proprio non ci ho pensato. Montate le slick, in quella zona

della pista c'erano pozzanghere, la macchina mi andava via da tutte le parti, e allora sono stato attento a non girarmi. Solo che mi sono spostato troppo", racconta Pantano a Italiaracing e all'inviato di Sportautomoto. E' triste e deluso Pantano, all'interno del motorhome del team Racing Engineering. Voleva conquistare il campionato, a lungo sognato e inseguito, con una vittoria sul suo circuito, Monza. E invece ha concluso nono. Sembra quasi che il campionato lo abbia lasciato a Bruno Senna: "Capitemi, è solo un momento di tristezza, ho un gran mal di testa. Fra un paio di ore realizzerò che finalmente questo benedetto campionato l'ho vinto"

La corsa è così stata vinta da un Lucas Di Grassi formato super. Il brasiliano ha tentato per tre

quarti di gara di dare fastidio a Pantano. Dietro di lui, la sagoma blu della monoposto di Pastor Maldonado. A un certo punto, Di Grassi ha ingaggiato un duello mozzafiato con il venezuelano. Il pilota di Campos dapprima sembrava essersi arreso al rivale del team Piquet, autore di un sorpasso perentorio. Poi, Di Grassi ha replicato con una azione sicura, decisa. Un Di Grassi veramente trasformato quello visto in azione nel 2008, quasi un altro pilota rispetto al 2007 quando appariva insicuro, timoroso, guardingo. Dietro a Di Grassi e Maldonado ha concluso Sebastien Buemi, protagonista di una prova regolare, ma bravo a non commettere sciocchi errori. Romain Grosjean ha conquistato un prezioso quarto posto. Il pilota ART questo weekend non ha mai avu-

to il passo dei primi e allora si è adeguato alla situazione cercando di ottenere il massimo possibile. Riuscendoci. Chi invece a Monza non ha convinto è stato Bruno Senna. Lui e il suo team, iSport, sono sempre stati lontano da Pantano, il pilota col quale si giocava il titolo. Due pianeti differenti Racing Engineering e iSport, Pantano e Senna. Il brasiliano ha concluso quinto senza infamia e senza lode. E dopo la pessima prova offerta a Spa, Senna appare ridimensionato e ancora troppo altalenante. Grande corsa di Roldan Rodriguez (FMSI), sesto al traguardo al termine di una prova muscolare e convincente. Dietro di lui un buon Jerome D'Ambrosio e Davide Valsecchi, che ha rimediato un altro punticino.

Massimo Costa



Giorgio Pantano

Photo Pellegrini

La cronaca Giro dopo giro

Due giri con la safety-car sulla pista bagnata di Monza (ma non piove più), poi il via lanciato della prima gara GP2. Pantano tiene la testa su Di Grassi mentre Villa alla prima staccata arriva velocissimo e come un killer tampona con violenza Zuber e piomba addosso a Petrov. Pantano taglia la Roggia, ma niente di grave. Yamamoto si ferma ai box. Al 5° giro Pantano precede Di Grassi, Maldonado, Buemi, Rodriguez, Grosjean, Chandhok, Senna, Valsecchi e Conway. Filippi è solo 19°, partiva in seconda fila, dopo una giravolta alla Parabolica. Tung e Asmer visitano la ghiaia, Herck chiude la porta a Iaconelli alla Roggia e le vetture hanno un contatto gomma contro gomma. Pantano al 7° giro ha 3"8 su Di Grassi. Rodriguez è scatenato e contiene Grosjean per il 5° posto. Asmer è il primo a fare la sosta. Pantano commette qualche errore e Di Grassi gli si avvicina sensibilmente: 1"5 al 9° passaggio. Valsecchi è in lotta con Chandhok ed ha ragione dell'indiano per l'ottavo posto. Pantano si prende un altro rischio al 10° giro arrivando lungo alla prima variante. La pista si asciuga in traiettoria e i piloti iniziano a vagare per cercare l'acqua. All'11° giro, 1" divide Pantano da Di Grassi. Grosjean supera Rodriguez e sale quinto. Al 12° giro Pantano è ancora lungo alla prima variante, lo imita Senna, settimo. 15° tornata: Pantano ha 1"6 su Di Grassi e 3"5 su Maldonado. Quarto a 9"9 Buemi, più staccato Grosjean, Rodriguez, Senna, Valsecchi, Chandhok, Soucek. Filippi, 16°, si ferma ai

box per montare le gomme slick. E' il primo ad azzardare tale mossa. Kobayashi, 14°, affianca Valerio ma viene spinto fuori pista alla prima di Lesmo. Il giapponese si insabbia.

D'Ambrosio supera Soucek alla prima variante per il 10° posto, ma lo spagnolo reagisce tagliando la chicane e ripassando così il belga. Soucek non cede la posizione per un giro intero... Al 18° passaggio, il vantaggio di Pantano si è praticamente azzerato, Di Grassi gli è in scia. Senna è sempre settimo, Filippi, 19°, è doppiato. Parente (12°) va ai box e tenta la carta slick, ma la ruota posteriore sinistra non entra e per il portoghese è il ritiro. Pantano riprende un discreto margine al 21° passaggio, più 1"5. Senna invece entra ai box e anche lui va per le slick, scelta obbligata per tutti. Al 23° giro, Maldonado affianca sul rettilineo dei box Di Grassi e lo supera duramente dopo che il brasiliano gli ha rifilato una ruotata a Lesmo. Del duello trae vantaggio Pantano che si porta a più 3"3. Entrambi si fermano ai box al 24° giro e per poco i due non entrano in collisione in pit-lane quando Maldonado riparte appena davanti a Di Grassi. Tocca a Pantano fare la sosta al 25° passaggio, quando esce dalla corsia supera la linea bianca di delimitazione dalla pista. Esce di pista Herck, già fuori Nunes. Senna va all'attacco di

L'ordine di arrivo di gara 1, sabato 13 settembre 2008

- 1 - Lucas Di Grassi - Campos - 32 laps 1.00'23"203
- 2 - Pastor Maldonado - Piquet - 0"736
- 3 - Sebastien Buemi - Arden - 6"785
- 4 - Romain Grosjean - ART - 17"789
- 5 - Bruno Senna - iSport - 18"324
- 6 - Roldan Rodriguez - FMSI - 20"488
- 7 - Jerome D'Ambrosio - Dams - 22"709
- 8 - Davide Valsecchi - Durango - 24"826
- 9 - Andy Soucek - Super Nova - 32"866
- 10 - Giorgio Pantano - Racing Engineering - 34"682
- 11 - Karun Chandhok - iSport - 35"259
- 12 - Alberto Valerio - Durango - 45"567
- 13 - Mike Conway - Trident - 59"501
- 14 - Carlos Iaconelli - BCN - 1'21"344
- 15 - Marko Asmer - FMSI - 1 lap
- 16 - Luca Filippi - Arden - 2 laps

Giro più veloce: Mike Conway 1'35"456

Ritirati

- Lap 27 - Sakon Yamamoto
- Lap 26 - Ho Pin Tung
- Lap 22 - Michael Herck
- Lap 19 - Alvaro Parente
- Lap 16 - Diego Nunes
- Lap 15 - Kamui Kobayashi
- Lap 3 - Vitaly Petrov
- Lap 3 - Andreas Zuber
- Lap 3 - Javier Villa

Rodriguez. Di Grassi supera con una bella azione Maldonado al 26° giro alla prima frenata riconquistando la seconda posizione. Pantano è sempre primo con 1"5 di vantaggio. Al 27° giro Filippi in frenata alla Roggia perde il controllo della sua Dallara e sbatte. Pantano è chiamato a un drive through per lo sciocco errore commesso pestando la linea bianca. Senna supera Rodriguez. La situazione al 29° giro: Di Grassi e Maldonado in piena lotta, poi Buemi, Grosjean, Senna, Rodriguez, D'Ambrosio, Valsecchi, Pantano, Soucek. Senna, quinto, cerca il disperato attacco a Grosjean alla prima chicane, ma arriva lungo. Pantano è nono, Senna quinto dopo un altro attacco errato a Grosjean a Lesmo. Il titolo a 1 giro dalla fine è di Pantano. Nulla cambia, Di Grassi tiene il primo posto



Lucas Di Grassi

su Maldonado, terzo è Buemi. Senna chiude quinto, ma non basta e il campione GP2 2008 è Giorgio Pantano, decimo al traguardo.

Massimo Costa



Valsecchi torna dall'inferno

Dall'inferno di Istanbul al podio, umidiccio, di Monza. Davide Valsecchi (**sopra e a destra** sul podio), ha concluso nel migliore dei modi un'annata difficilissima per lui. Per il morale, per l'aspetto mentale. Partito col piede giusto, a Istanbul si è ritrovato con vertebre fratturate e un futuro incerto. Un pilota da ricostruire. Valsecchi non ha mollato, ha recuperato la forma fisica, poi c'era da sistemare la questione "feeling" con la velocità. Anche quella è arrivata e Valsecchi è tornato quello che conoscevamo già da Spa. Poi, a Monza, una buona prima gara, conclusa all'ottavo posto, la chiave per partire davanti a tutti nella corsa sprint della domenica. Valsecchi ha fatto tutto bene, a parte la partenza nella quale si è ritrovato bruciato da Jerome D'Ambrosio e Roldan Rodriguez. Ma il belga ha subito commesso un errore e lo spagnolo lo ha braccato e superato dopo qualche giro. Poi, Valsecchi, che vive ad Erba, una manciata di chilometri

da Monza, ha gestito al meglio la gara. Non era facile con quella pista umida e insidiosa. A un certo punto, la leadership dell'italiano pareva compromessa quando Romain Grosjean, con grinta era risalito fino al secondo posto. Ma il pilota ART ha commesso un errore a Lesmo ed è tornato nei ranghi. Con Valsecchi sale sul podio il team Durango, che ha sempre creduto nel ragazzo italiano. Una squadra che non ha mai mollato nei momenti peggiori, come a Spa quando dopo il botto in gara 1 i meccanici hanno lavorato fino a notte fonda per permettere a Valsecchi di correre. E lui li ha ripagati col sesto posto finale. Dietro a Valsecchi ha concluso un Rodriguez in forma speciale a Monza. Mai visto lo spagnolo così arrebbante e sicuro di sé. Merito anche del team FMSI che voleva chiudere un'annata difficile con un buon risultato. Nulla è stato tralasciato da Paolo Coloni e il podio è arrivato come d'incanto. Buon terzo posto

per Romain Grosjean, ma quell'errore a Lesmo gli è forse costato la vittoria. Pastor Maldonado ha presi altri punti importanti mentre Lucas Di Grassi ha mostrato il lato peggiore (ogni tanto lo fa) tamponando Mike Conway e gettando via il podio dopo la grande vittoria di sabato. Bruno Senna ha chiuso soltanto ottavo tra errori e sfortuna. E veniamo allora al campione Giorgio Pantano. Con un casco dai colori leggermente diversi da quelli a cui ci aveva abituato, il padovano ha recuperato dal decimo al quinto posto finale. Poi si è esibito per il pubblico fermandosi sotto la tribuna della prima variante, lanciando i guanti verso la tribuna, facendo due-tre piroette. Finalmente un po' di spettacolo, dopo la bandiera a scacchi, in questa GP2 dove tutti stanno attenti a non infrangere il severo protocollo. E per Pantano è stato anche il saluto alla GP2 dopo quattro anni di partecipazione.

Massimo Costa





L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 14 settembre 2008

- 1 - Davide Valsecchi - Durango - 21 laps 38'09"871
- 2 - Roldan Rodriguez - FMSI - 9"004
- 3 - Romain Grosjean - ART - 9"537
- 4 - Pastor Maldonado - Piquet - 10"190
- 5 - Giorgio Pantano - Racing Engineering - 11"428
- 6 - Jerome D'Ambrosio - Dams - 16"731
- 7 - Sebastien Buemi - Arden - 17"675
- 8 - Bruno Senna - iSport - 18"540
- 9 - Ho Pin Tung - Trident - 32"030
- 10 - Andreas Zuber - Piquet - 33"641
- 11 - Lucas Di Grassi - Campos - 42"236
- 12 - Alvaro Parente - Super Nova - 46"434
- 13 - Kamui Kobayashi - Dams - 46"836
- 14 - Carlos Iaconelli - BCN - 51"080
- 15 - Alberto Valerio - Durango - 51"743
- 16 - Diego Nunes - DPR - 52"565
- 17 - Michael Herck - DPR - 55"792
- 18 - Andy Soucek - Super Nova - 56"456

Giro più veloce: Andy Soucek 1'46"771

Ritirati

- Lap 0 - Karun Chandhok
- Lap 3 - Mike Conway
- Lap 6 - Vitaly Petrov
- Lap 8 - Marko Asmer
- Lap 12 - Luca Filippi
- Lap 14 - Sakon Yamamoto

Il campionato Finale

1.Pantano 76; 2.Senna 64; 3.Di Grassi 63; 4.Maldonado 60; 5.Buemi 50; 6.Petrov 39; 7.Parente 34; 8.Zuber 32; 9.Chandhok 31; 10.D'Ambrosio 21; 11.Conway 20; 12.Rodriguez, Soucek 14; 14.Valsecchi 11; 15.Kobayashi 10; 16.Villa 8; 17.Tung 7; 18.Filippi 6; 19.Buurman, Valles 5; 21.Nunes, Yamamoto 3; 23.Hanley, Carroll 1.



Photo Pellegrini

La cronaca Giro dopo giro

alsecchi, 8° in gara 1, è nella posizione del poleman. L'italiano della Durango non scatta bene, D'Ambrosio arriva lungo alla prima curva e in testa sfilava Rodriguez. Chandhok si insabbia subito. Al 1° giro: Rodriguez, Valsecchi, D'Ambrosio, Grosjean, Senna, Di Grassi, Conway, Buemi, Maldonado, Soucek. Pantano è 12°, Filippi 18°. Senna fa un 360 alla Roggia, ma non perde la posizione, Soucek stacca l'ala anteriore e va ai box. Al 3° giro, duello Conway-Senna, l'inglese è in pieno recupero avendo passato anche Di Grassi. Ma proprio il vincitore di gara 1, alla Roggia tampona Conway e per evitarli si gira pure Senna. Al 5° giro Rodriguez ha 1"9 su Valsecchi, 3"4 su Grosjean, poi D'Ambrosio, Di Grassi, Maldonado, Buemi, Pantano, Tung, Senna. Filippi è 19°. Di Grassi supera D'Ambrosio (largo in uscita di Lesmo) nel tratto che porta alla Ascari. Anche Maldonado alla Parabolica ha ragione del belga e va subito all'attacco di Di Grassi. Senna va nono scavalcando Tung. Asmer

si ferma ai box, Petrov si ritira.

Al 7° giro, D'Ambrosio e Buemi, appiati, tagliano la variante della Roggia. Rodriguez perde il vantaggio che aveva su Valsecchi e il pilota della Durango lo sorpassa con una decisa manovra alla prima variante. Valsecchi è primo, dietro Pantano supera Buemi e va settimo. Di Grassi viene punito con un drive through per il precedente incidente con Conway. Valsecchi ha 1"7 su Rodriguez all'11° giro, che ha alle spalle Grosjean, poi Maldonado, D'Ambrosio, Pantano, Buemi, Senna, Tung. Grosjean si libera di Rodriguez e prova ad acchiappare Valsecchi, a 2"5 dopo 11 giri. Pantano infila D'Ambrosio alla prima variante, Grosjean commette un errore a Lesmo e torna terzo. Filippi si ferma ai box. Valsecchi guadagna preziosi secondi su Rodriguez che al 13° giro è a 5"2. Yamamoto (16°) si ritira. Grosjean dopo la visita alla ghiaia di Lesmo non ha più il passo dei primi giri. Rodriguez è tranquillo secondo mentre Maldonado vede la possibilità di attaccare lo svizzero. Valsecchi al 16° giro ha 6"4 di vantaggio sullo spagnolo del team FMSI. Il pilota del team Durango vince la sua prima gara GP2.

Razia, un ragazzo... Bull

La prima gara in programma sul tracciato di Misano porta il nome di Luiz Razia (in basso), e i colori del Bull Racing. Partito dalla quarta fila, il brasiliano è autore di un'ottima partenza che gli permette di recuperare subito numero posizioni, per poi conquistare al sesto passaggio il comando della corsa ai danni dell'italiano Fabrizio Crestati (GP Racing) e del colombiano Omar Leal (Durango). Un contatto nei primi giri tra Matteo Cozzari (Sighinolfi Autoracing) e Francesco Dragone (Emmebi Motorsport) costringe la safety car a fare il suo ingresso in pista. Al settimo passaggio Fabrizio Crestati arriva leggermente largo e al momento del rientro in pista occupa la sesta posizione alle spalle dei due Bull Racing Nicolas Prost e Fabio Beretta. Grande gara per il debuttante Clivio Piccione al volante della Lola B02/50 Zytek preparata dal team Sighinolfi Autoracing: partito dai box, dopo esser rimasto fermo in pista, riesce a passare sotto la bandiera a scacchi del diciottesimo giro al secondo posto, dopo una gara all'attacco e fatta di grandi sorpassi. Gara da dimenticare invece per il leader di campionato Fabio Onidi, uscito di scena al primo giro e per l'anglo-pakistano di casa TP Formula,

che ha dovuto abbandonare la sua corsa a cinque giri dalla fine. Alla fine delle 18 tornate Luiz Razia taglia per primo il traguardo, davanti al monegasco Clivio Piccione e al colombiano Omar Leal (a destra). Domani la seconda gara che concluderà il week end di Misano della F.3000.

Annunciato il futuro Telai Lola cambio al volante

A Misano si è tenuta una riunione tra i partecipanti alla Euroseries 3000. E' stato deciso che nel 2009 il campionato avrà sette appuntamenti con gara doppia su circuiti italiani ed esteri. Si tenterà di contenere i costi e per la stagione completa si pensa di chiedere non più di 350.000 euro. Non ci saranno limiti per i test privati. Confermati i telai Lola B02/50 e i motori Zytek. Il cambio sarà al volante. Le monoposto non subiranno sostanziali modifiche se non qualche evoluzione aerodinamica.



L'ordine di arrivo di gara 1, sabato 13 settembre 2008

- 1 - Luiz Razia - Bull Racing - 18 laps 27'49"275
- 2 - Clivio Piccione - Sighinolfi - 11"127
- 3 - Omar Leal - Durango - 15"510
- 4 - Nicolas Prost - Bull Racing - 17"803
- 5 - Fabio Beretta - Bull Racing - 19"780
- 6 - Fabrizio Crestani - GP Racing - 20"634
- 7 - Juan Ramon Zapata - Emmebi - 1'02"019
- 8 - Adam Khan - TP Formula - 5 giri

Giro più veloce: Luiz Razia 1'25"843

Ritirati

- Lap 0 - Francesco Dracone
- Lap 0 - Matteo Cozzari
- Lap 0 - Fabio Onidi





È un tricolore **Leal**

Il Campionato Italiano di F.3000 ha il suo nuovo campione. È colombiano, ha 18 anni e guida la Lola B02/50 Zytek del team Durango: il suo nome è Omar Leal (sopra). Che conquista il titolo del tricolore (non quello assoluto) alla fine di una gara avvincente, dai numerosi colpi di scena il cui risultato finale è stato incerto per tutti i 23 passaggi caratterizzato dal duello a distanza tra i quattro candidati: Fabio Onidi, Luiz Razia, Nicolas Prost, Omar Leal. Al via parte bene Adam Khan (TP Formula) che mantiene il comando della gara. Alle sue spalle si inserisce subito Fabrizio Crestani (GP Racing), seguito da Nicolas Prost (Bull Racing) e Luiz Razia (Bull Racing). Fabio Onidi, partito dalla nona piazza, riesce a recuperare alcune posizioni e si porta al quinto posto. Il brasiliano continua a spingere in quanto deve recuperare posizione e al quinto passaggio conquista la piazza d'onore dietro il leader Khan. Onidi a questo punto segna il giro più veloce che gli assegna 1 punto: con questa classifica i due sono appaiati, ma la vittoria andrebbe comunque all'italiano per il maggior numero di successi. All'undicesimo passaggio il campionato perde due protagonisti: infatti sia Onidi che

Razia si ritirano, ma per i punteggi il portacolori della GP Racing si aggiudicherebbe il titolo. La gara procede incessante con al comando l'anglo-pakistano, seguito da Omar Leal, che spinge per recuperare terreno e cercare il giro più veloce. I colpi di scena non sono finiti; Clivio Piccione sfilato ultimo al primo passaggio, è protagonista di una spettacolare rimonta che lo porta fino alla quarta piazza. Proprio il neo pilota A1GP Team Monaco diventa l'ago della bilancia: segnando il miglior giro della gara con uno straordinario 1'25"380 toglie il punto ad Onidi, regalando così al pilota Durango la vetta della classifica del campionato e il titolo di Campione Italiano di F.3000. Il podio viene completato dal francese di casa Bull Racing Nicolas Prost che, grazie a questo ennesimo risultato positivo, si classifica al terzo posto a pari punti di Onidi, davanti al suo compagno di scuderia Luiz Razia. Nel Campionato a squadre GP Racing si conferma al top della classifica con 76 punti, davanti a Bull Racing (73) e TP Formula (42). La lotta è ancora aperta nel Campionato Europeo dove Fabio Onidi è al comando con 40 punti, seguito da Prost (39), Razia (36) e Leal (35).

L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 14 settembre 2008

- 1 - Adam Khan - TP Formula - 23 laps 33'24"497
- 2 - Omar Leal - Durango - 1"544
- 3 - Nicolas Prost - Bull Racing - 6"874
- 4 - Clivio Piccione - Sighinolfi - 7"644
- 5 - Fabrizio Crestani - GP Racing - 11"566
- 6 - Fabio Beretta - Bull Racing - 48"021
- 7 - Juan Ramon Zapata - Emmebi - 1'38"734
- 8 - Matteo Cozzari - Emmebi - 2 laps

Giro più veloce: Clivio Piccione 1'25"380

Il campionato europeo

1. Onidi 40; 2. Prost 39; 3. Razia 36; 4. Leal 35; 5. Rodriguez 26.

Il campionato italiano

1. Leal 35; 2. Onidi, Prost 34; 4. Razia 32; 5. Rodriguez 26.



Bortolotti ancora lui

Si apre nel segno di Mirko Bortolotti (sopra) il sesto round del Campionato Italiano Formula 3. Dopo una partenza bruciante ed una sequenza di giri veloci il 18enne trentino del Lucidi Motors conquista il settimo e consecutivo sigillo stagionale consolidando il primato in classifica su Edoardo Piscopo. Proprio il romano del Team Ghinzani, partito in pole position, alla prima staccata ha dovuto cedere la prima posizione al rivale in campionato che ora lo precede di 21 punti in classifica. Ritorna sul terzo gradino del podio Francesco Castellacci (Lucidi Motors), autore di una gara regolare, mentre Marco Zipoli (Minardi-Corbetta) si aggiudica all'ultimo giro la lotta per il quarto posto ai danni di Salvatore Ciatelli (BVM-Target). Allo start è Bortolotti ad avere lo spunto migliore beffando alla prima staccata il poleman Piscopo, costretto ad accodarsi in seconda posizione davanti al pilota francese Tom Dillmann (Europa Corse) autore, però, di una partenza anticipata dalla quinta posizione in griglia.

Nelle retrovie è subito bagarre con Alessandro Cicognani (Team Ghinzani), Angelo Comi (Team Ghinzani) e Michael Dalle Stelle (Minardi-Corbetta) che finiscono fuori dopo le prime curve. Sempre nella prima tornata esce violentemente di

scena anche Francesco Prandi (Europa Corse) e la posizione pericolosa della sua Dallara richiede il repentino ingresso della Safety Car. La ripartenza è al quarto giro con Bortolotti al comando davanti a Piscopo, Castellacci, Giovanni Nava (Lucidi Motors), Ciatelli, Zipoli, Giulio Glorioso (Europa Corse), Dillmann e Nicolò Piancastelli (Minardi-Corbetta). Il duo di testa procede a stretto contatto, mentre alle loro spalle sono più staccati Castellacci e Nava in lotta per la terza posizione. Con il trascorrere dei giri il ritmo diventa serratissimo e ad accendere la gara è anche il duello per la quinta posizione tra Ciatelli e Zipoli. Il duo, già eterno rivale lo scorso anno in Formula Azzurra, è scatenato ed all'11° giro si avvicina pericolosamente a Castellacci e Nava. Il napoletano è, però, costretto ad abbandonare la scena per un problema tecnico che lo costringe così a cedere il quarto posto a Ciatelli. Nel finale Bortolotti blinda la vittoria con una sequenza di giri veloci che relegano Piscopo a 9 decimi di distacco. Castellacci chiude in terza posizione, mentre la lotta per il quarto posto si chiude in favore di Zipoli che all'ultimo giro riesce a superare Ciatelli. Glorioso chiude invece sesto con un solo decimo di vantaggio su Piancastelli.

L'ordine di arrivo di gara 1, sabato 13 settembre 2008

- 1 - Mirko Bortolotti - Lucidi - 15 giri in 25'48"236
- 2 - Edoardo Piscopo - Ghinzani - a 0"679
- 3 - Francesco Castellacci - Lucidi - a 8"750
- 4 - Marco Zipoli - Corbetta/Minardi - a 10"905
- 5 - Salvatore Ciatelli - BVM Target - a 11"718
- 6 - Giulio Glorioso - Europa Corse - a 40"191
- 7 - Nicolò Piancastelli - Minardi/Corbetta - a 40"335
- 8 - Giovanni Nava - Lucidi - a 5 giri

Ritirati

- 0 giri - Angelo Comi - Ghinzani - TN
- 0 giri - Alessandro Cicognani - Ghinzani
- 0 giri - Michael Dalle Stelle - Corbetta/Minardi
- 0 giri - Francesco Prandi - Europa Corse

Squalificato

Tom Dillmann - Europa Corse

Giro veloce: Mirko Bortolotti - Lucidi - 1'33"480

TN - Trofeo Nazionale

Tutti su Dallara-Fiat

La pioggia non ferma Piscopo

Sotto la pioggia battente e su una pista inondata di acqua, si è chiuso con il successo di Edoardo Piscopo (**sotto**), il sesto round del Campionato Italiano Formula 3. A Misano il romano del Team Ghinzani ha comandato gara 2 sin dalla prima tornata regolando alle sue spalle il francese Tom Dillmann (Europa Corse), secondo al traguardo dopo aver avuto ragione del trentino Mirko Bortolotti (Lucidi Motors) sempre leader del campionato con un vantaggio su Piscopo ora ridotto a 16 lunghezze. Quarto posto per il napoletano Giovanni Nava (Lucidi Motors) davanti al latinese Salvatore Ciatelli (BVM-Target) che, saldamente terzo in campionato, è il migliore degli esordienti. Dopo un primo start guidato da Piscopo, ma poi subito annullato per l'improvvisa pioggia caduta sulla pista la gara viene ridotta alla distanza di 20 minuti più 1 giro; si parte con gomme da bagnato e con la Safety Car che apre il varco sull'asfalto inondato dall'acqua. Dopo i due giri trascorsi seguendo la vettura della direzione gara, Piscopo si lancia al comando davanti a Bortolotti e ad un gruppo ai ferri corti con Dillmann che spunta dalla bagarre. Francesco Castellacci (Luci-

di Motors) si ferma nelle vie di fuga, mentre Ciatelli è quarto davanti a Nava, Michael Dalle Stelle (Minardi-Corbetta) e Marco Zipoli (Minardi-Corbetta). La nuvola lasciata dalla monoposto di Piscopo rende quasi impossibile la rincorsa di Bortolotti che al quinto giro deve controllare il ritmo di Dillmann, il più veloce in pista in quel momento. L'attacco del francese non si lascia attendere ed al sesto passaggio alla Rio riesce ad infilare la monoposto del trentino. Dillmann non si accontenta e nella stessa tornata si porta nella scia di Piscopo. Gli attacchi dell'alfiere della Europa Corse si fanno sempre più incisivi, ma il romano riesce a gestire il vantaggio anche se di soli 5 decimi. Il finale di gara continua con straordinarie emozioni che terminano solo con la bandiera rossa della direzione gara che a due minuti dal termine pone fine anticipata alle ostilità. La vittoria è così di Piscopo, davanti a Dillmann, Bortolotti, Nava, Ciatelli, Zipoli, Dalle Stelle e Alessandro Cicognani (Team-Ghinzani), mentre Angelo Comi (Team-Ghinzani), dodicesimo al traguardo, bissa il successo in solitario nel Trofeo Nazionale CSAI.

L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 14 settembre 2008

- 1 - Edoardo Piscopo - Ghinzani - 6 giri in 14'04"358
- 2 - Tom Dillmann - Europa Corse - a 0"503
- 3 - Mirko Bortolotti - Lucidi - a 1"950
- 4 - Giovanni Nava - Lucidi - a 22"905
- 5 - Salvatore Ciatelli - BVM Target - a 24"132
- 6 - Marco Zipoli - Corbetta/Minardi - a 26"510
- 7 - Michael Dalle Stelle - Corbetta/Minardi - a 31"433
- 8 - Alessandro Cicognani - Ghinzani - a 33"169
- 9 - Giulio Glorioso - Europa Corse - a 41"025
- 10 - Francesco Prandi - Europa Corse - a 1'04"364
- 11 - Francesco Castellacci - Lucidi - a 1'08"525
- 12 - Angelo Comi - Ghinzani - a 1'28"300 - TN
- 13 - Niccolò Piancastelli - Minardi/Corbetta - a 1'37"224

Giro veloce: Tom Dillmann - Europa Corse - 1'59"979

TN - Trofeo Nazionale

Tutti su Dallara-Fiat

Il Campionato

1. Bortolotti 110 punti; 2. Piscopo 94; 3. Ciatelli 50; 4. Castellacci&Nava 43; 6. Zipoli 39; 7. Verdonck 26; 8. Gatto 21; 9. Dalle Stelle 17; 10. Cicognani 13.

Trofeo Nazionale

1. Comi 96; 2. Tramontozzi 26; 3. Auby 20.



Quaife-Hobbs e BVM festeggiano dopo la squalifica di Mancinelli

Prima i festeggiamenti di team e pilota per aver conquistato un risultato davvero di rilievo, poi la doccia fredda delle verifiche tecniche: è durata meno di due ore la soddisfazione di Daniel Mancinelli e del Team Dueppi per la loro prima vittoria conquistata nella Formula Renault 2.0. Il pilota di Macerata infatti, era riuscito, in pista, a transitare primo sul traguardo davanti a Adrian Quaife-Hobbs (BVM) e a Michele Faccin (Jenzer), approfittando di alcuni problemi di usura degli pneumatici accusati da quest'ultimo e da un ottimo passo di gara. Ma le verifiche post-gara hanno evidenziato un peso leggermente sotto quello regolamentare (al momento di pubblicare la news non è ancora disponibile la circolare con il peso riscontrato), assegnando quindi la vittoria a Quaife-Hobbs (sotto). La pista aveva visto il pilota inglese e Faccin lottare, nelle prime tornate, per la leadership, con quest'ultimo riuscito a portarsi al comando nel quarto passaggio. Un ritmo di gara troppo elevato con pneumatici nuovi, ne causavano un rapido deterioramento, che obbligava Faccin a ridurre il passo, commettendo inoltre un errore nell'undicesimo passaggio all'Arrabbiata 2 finendo sulla ghiaia e rientrando in terza posizio-

ne. Mancinelli, che tallonava Quaife-Hobbs, nella tornata successiva si portava al comando incrementando costantemente il suo vantaggio fino alla bandiera a scacchi. La sua esclusione porta sul podio Cesar Ramos (BVM), che precede Sergio Campana (CO2 Motorsport). E' stata una gara dalla doppia faccia: da un lato il risultato in pista, con la vittoria di Mancinelli poi cancellata, dall'altra il duello per il titolo svoltosi su posizioni più attardate. Dopo infatti aver effettuato delle qualifiche deludenti, Pal Varhaug (Jenzer) e Niky Sebastiani (It Loox) si sono controllati a distanza, accendendo il duello (ma per una manciata di punti) solo nella parte conclusiva della gara. Varhaug, a lungo in nona posizione, era gradualmente risalito fino al sesto posto, ma Sebastiani, portatosi alle sue spalle, all'ultimo giro decideva di tentare l'attacco sopravanzando il norvegese. Per Sebastiani arrivano quindi due punti più di Varhaug (anche con la posizione guadagnata da entrambi dopo l'esclusione di Mancinelli), che riducono il distacco a 32 lunghezze, gap ancora altamente colmabile con tre gare al termine ma che necessita di qualche rischio maggiore da parte del pilota ternano.

L'ordine di arrivo di gara 1, sabato 13 settembre 2008

- 1 - Adrian Quaife Hobbs - BVM Minardi - 17 laps 31'10"912
- 2 - Michele Faccin - Jenzer - 31'19"687
- 3 - Cesar Ramos - BVM Minardi - 31'26"249
- 4 - Sergio Campana - CO2 - 31'31"554
- 5 - Niky Sebastiani - It Loox - 31'34"799
- 6 - Pal Varhaug - Jenzer - 31'35"713
- 7 - Marco Betti - It Loox - 31'40"152
- 8 - Stefano Comini - CO2 - 31'41"872
- 9 - Riccardo Cinti - Tomcat - 31'44"685
- 10 - Daniel Zampieri - BVM Minardi - 31'44"698
- 11 - Genis Olive - Cram - 31'45"074
- 12 - Andrea Borio - Dueppi - 31'49"974
- 13 - Stef Dusseldorp - Van Amersfoort - 31'50"575
- 14 - Patrick Kronenberger - Facondini - 31'50"576
- 15 - Tyler Dueck - Cram - 31'59"192
- 16 - Jesse Krohn - RP - 32'04"360
- 17 - Paolo Meloni - W&D - 32'04"620
- 18 - Alessandro Kouzkin - Cram - 32'18"147
- 19 - David Fumanelli - RP - 32'20"871

Giro più veloce: Michele Faccin 1'47"927

Ritirati

- Lap 2 - Nigel Melker
- Lap 2 - Simon Trummer
- Lap 7 - Andrea Roda
- Lap 7 - Patrick Reiterer
- Lap 13 - Carlos Munoz
- Lap 15 - Kazimieras Vasiliauskas





Kronenberger primo nella mini corsa di 9 minuti

Kronenberger, Mancinelli e Zampieri: sono loro i tre protagonisti della seconda sfida della Formula Renault 2.0 al Mugello. Una gara che riscatta le delusioni di ieri proprio dei tre piloti saliti sul podio, con Patrick Kronenberger (Facondini) che aveva pagato caro un errore in partenza venendo punito con il drive-through e trovandosi quindi costretto a lottare nelle retrovie. Più cocente la delusione in gara 1 di Daniel Mancinelli (Dueppi), che aveva visto sfumare la vittoria per un sottopeso di un paio di chilogrammi, mentre Daniel Zampieri (BVM) per problemi di usura alle gomme era stato impossibilitato a lottare per le prime posizioni. Ma il risultato della seconda corsa è... stato quello di avvicinare ulteriormente Pal Varhaug (Jenzer) al titolo 2008: il norvegese, pur con una prova che non lo ha mai visto mettersi in luce, ha chiuso al quinto posto, mentre il rivale Niky Sebastiani (It Loox) non è andato oltre il nono posto lasciando sul campo otto importanti punti per la rincorsa verso il titolo. Varhaug arriverà infatti a Monza a metà ottobre, sede dell'ultimo appuntamento, con quaranta lunghezze di vantaggio e 72 punti complessivi in palio, potendo quindi facilmente amministrare il margine raccolto fino ad oggi. Sebastiani inoltre dovrà anche guardarsi le spalle da Adrian Quaife-Hobbs: l'inglese del BVM Minardi ha infatti messo a segno una vittoria (dopo la

squalifica di Mancinelli) sabato e un quarto posto domenica portandosi ad appena quattro lunghezze dal pilota ternano. La forte pioggia che ha caratterizzato l'avvio ha costretto la Direzione a far partire la gara in regime di Safety Car, con le monoposto che alzano imponenti muri d'acqua. Proprio questi problemi di visibilità causano già qualche primo ritiro al termine del primo giro, quando alcuni piloti azzardano una partenza non rendendosi conto della presenza in pista della Safety Car. Lo start effettivo avviene al quarto passaggio, con Mancinelli che mantiene la prima posizione seguito da Kronenberger, Zampieri e dall'inglese Quaife-Hobbs. Dopo appena un giro però, la gara torna in regime di neutralizzazione: alla San Donato infatti escono di scena Cesar Ramos, Jesse Krohn e Simon Trummer. Si riprende al settimo passaggio, quando mancano nove minuti al termine. Mancinelli prova a mantenere la leadership ma Kronenberger mostra un passo maggiore e nel decimo passaggio riesce a portarsi al comando (**sopra**), concludendo così la gara. Quaife-Hobbs chiude al quarto posto precedendo il leader del campionato Pal Varhaug. I due piloti della Van Amersfoort, Stef Dusseldorp e Nigel Melker, chiudono al sesto e settimo posto precedendo il rientrante Kazimieras Vasiliauskas mentre Stefano Comini chiude le prime dieci posizioni alle spalle di Sebastiani.

L'ordine di arrivo, domenica 14 settembre 2008

- 1 - Patrick Kronenberger - Facondini
11 giri 31'43"517
- 2 - Daniel Mancinelli - Dueppi - 1"667
- 3 - Daniel Zampieri - BVM Minardi - 13"233
- 4 - Adrian Quaife Hobbs - BVM Minardi - 14"420
- 5 - Pal Varhaug - Jenzer - 16"101
- 6 - Stef Dusseldorp - Van Amersfoort - 18"420
- 7 - Nigel Melker - Van Amersfoort - 23"566
- 8 - Kazimieras Vasiliauskas - Prema - 27"007
- 9 - Niky Sebastiani - It Loox - 27"267
- 10 - Stefano Comini - CO2 - 27"662
- 11 - Michele Faccin - Jenzer - 28"459
- 12 - Genis Olive - Cram - 29"273
- 13 - Marco Betti - It Loox - 29"663
- 14 - Patrick Reiterer - Prema - 31"298
- 15 - Tyler Dueck - Cram - 32"538
- 16 - Andrea Borio - Dueppi - 33"237
- 17 - Riccardo Cinti - Tomcat - 38"518
- 18 - Paolo Meloni - W&D - 58"317
- 19 - Carlos Munoz - Prema - 2'02"340
- 20 - David Fumanelli - RP - 1 giro

Giro più veloce: Patrick Kronenberger 2'06"489

Ritirati

- 1° giro - Alessandro Kouzkin
- 1° giro - Andrea Roda
- 3° giro - Simon Trummer
- 3° giro - Jesse Krohn
- 3° giro - Cesar Ramos
- 4° giro - Sergio Campana

Il campionato

1. Varhaug 286; 2. Sebastiani 246; 3. Quaife Hobbs 242;
4. Faccin 229; 5. Ramos 188; 6. Campana 174; 7. Kronenberger 172; 8. Zampieri 140; 9. Olive 118; 10. Reiterer 109.



Gutierrez è il campione 2008

Tiago Geronimi vince la sua seconda gara della stagione partendo dalla terza posizione in occasione della penultima gara stagionale. Il pilota brasiliano del team Eifel-land aveva raccolto il primo successo nel Formula BMW Europa nella gara di Valencia, ottenendo anche una pole position nello scorso appuntamento di Spa-Francorchamps. Allo spegnersi dei semafori Geronimi conquista la prima posizione mentre alla sue spalle impazza la battaglia, con Daniel Juncadella che era scattato quarto ha recuperato due posizioni portandosi alle spalle del brasiliano. Terzo alla prima variante Pedro Bianchini precede il poleman Carlos Huertas. Solo quinto Esteban Gutierrez che incrementa ai danni di Facundo Regalia la sua posizione di partenza. Sono molto vicine le Mygale che compongono questa categoria, e Huertas ne approfitta alla Seconda di Lesmo per infilare Bianchini, mentre anche Gutierrez infila il pilota del team FMSI al Serraglio. La corsa perde subito un protagonista, con Kevin Breyse che esce di pista alla Parabolica, sempre nel corso del primo giro. Al secondo passaggio Gutierrez supera anche Huertas alla prima staccata e conquista la terza posizione, mentre al giro successivo è molto bello il sorpasso di Adrien Tambay ai danni di Bianchini alla Seconda di Lesmo, con Ramon Pineiro che compie un testacoda in ingresso Ascari. Al giro numero quattro Juncadella attacca sul rettilineo principale Geronimi, ma alla prima staccata arriva lungo e salta la chicane, perdendo anche la seconda piazza a favore di Gutierrez. Il messicano tenta in rettilineo l'attacco la tornata successiva, ma il brasiliano allunga la staccata e mantiene la leadership. Al sesto passaggio è buona la rimonta di Tambay che

occupa già la quarta piazza alle spalle di Geronimi, Gutierrez e Juncadella. Lo spagnolo supera Gutierrez nel rettilineo opposto a quello dei box, mentre Tambay subisce l'attacco di Huertas che gli prende la scia. Replica Gutierrez sul traguardo, ma Juncadella non si arrende e reinfila il messicano alla Roggia. Pauroso contatto dopo il Serraglio con Juncadella che viene stretto a sandwich tra Gutierrez e Huertas, con le gomme anteriori che finiscono per rovinare la carrozzeria di Gutierrez, mentre Tambay urta il posteriore di Juncadella rovinando l'ala anteriore, favorendo l'ingresso di Wittmann all'Ascari. Huertas si ritrova così catapultato in seconda posizione, mentre all'ottava tornata Gutierrez viene infilato alla Parabolica sia da Juncadella che da Wittmann. Gutierrez supera Wittmann per il quarto posto al nono passaggio, mentre alla Roggia Juncadella attacca Huertas, con il pilota del team Raikkonen che taglia la chicane. Si ritira Juncadella all'uscita dell'Ascari finendo in testacoda nella sabbia. Alla parabolica attacco di Rupert Svendsen-Cook su Micheal Christensen. All'undicesimo e penultimo giro, Svendsen-Cook taglia la chicane, mentre nelle posizioni di testa Wittmann supera Gutierrez portandosi in terza piazza alla Roggia, con Tambay che occupa un'onorevole tredicesima posizione considerando l'ala anteriore piegata nel contatto precedente. All'ultimo giro il pilota francese è letteralmente centrato da Ollie Millroy che finisce poi nella via di fuga della Prima di Lesmo, mentre Geronimi taglia indisturbato il traguardo dell'ultimo giro davanti a Huertas, Wittmann e Gutierrez, che si aggiudica così il titolo della prima edizione della serie continentale del F.BMW

Antonio Caruccio

L'ordine di arrivo di gara 1, sabato 13 settembre 2008

- 1 - Tiago Geronimi - Eifel-land - 12 laps 24'28"862
- 2 - Carlos Huertas - Raikkonen - 5"894
- 3 - Marco Wittmann - Kaufmann - 5"986
- 4 - Esteban Gutierrez - Kaufmann - 6"504
- 5 - Rupert Svendsen Cook - Raikkonen - 6"542
- 6 - Michael Christensen - Raikkonen - 10"331
- 7 - Mihai Marinescu - FMSI - 10"597
- 8 - Facundo Regalia - Eurointernational - 10"891
- 9 - Pedro Bianchini - FMSI - 13"186
- 10 - Jim Pla - Dams - 14"749
- 11 - William Buller - Fortec - 16"074
- 12 - Giancarlo Vilarinho - Eurointernational - 16"615
- 13 - David Mengesdorf - Mucke - 26"860
- 14 - Mathijs Harkema - Motaworld - 28"519
- 15 - Jazeem Jaafar - Holzer - 36"076
- 16 - Doru Sechelariu - Fortec - 47"820
- 17 - Henrique Martins - Eifel-land - 48"864
- 18 - Adrien Tambay - Eifel-land - 1'04"321
- 19 - Ashad Rahman - Motaworld - 1'31"115

Giro più veloce: Giancarlo Vilarinho 2'00"242

Ritirati

- Lap 11 - Ollie Millroy
- Lap 8 - Daniel Juncadella
- Lap 8 - Kazeem Manzur
- Lap 2 - Thomas Hillsdon
- Lap 1 - Ramon Pineiro
- Lap 0 - Kevin Breyse
- Lap 0 - Joel Volluz

Geronimi chiude l'anno

Tiago Geronimi (**in basso**), vince la sua seconda gara sul tracciato brianzolo di Monza in occasione dell'appuntamento di chiusura del Campionato Europeo di Formula BMW. Il pilota brasiliano, di passaporto tedesco però, ha preceduto, al termine di una gara giocata sul filo dei millesimi, Marco Wittmann ed Esteban Gutierrez, che festeggia con un podio la meritata vittoria ottenuta in questa stagione 2008. Al termine del giro di ricognizione William Buller si ferma ai box, mentre sulla pista di Monza non piove, ma l'asfalto è bagnato dalla pioggia caduta nella notte. Scattano bene dalle prime file Tiago Geronimi, poleman, che mantiene la leadership sin dai primi metri su Gutierrez, m che scattava dalla terza piazza, mentre Carlo Huertas spingeva all'esterno Marco Wittmann, che però alla staccata della Prima Variante infila il compagno Gutierrez ed ottiene la seconda posizione. Subito fuori gioco Adrien Tambay incolpevole protagonista di un contatto a tre tra Jazeman Jafar, autore di un Jump Start, e Daniel Juncadella, che alla fine del giro dovrà rientrare ai box per sistemare la monoposto. Sul traguardo del secondo giro Geronimi controlla Wittmann, mentre Gutierrez in terza posizione è già staccato di alcuni secondi. Ai piedi del podio Huertas e Rupert Svendsen-Cook. Al terzo passaggio Michael Christensen supera Jim Pla alla Prima Variante e alla Roggia il pilota tedesco infila anche Pedro Bianchini e ottiene la sesta posizione. Per il quarto posto intanto Sven-

dsen-Cook sorpassa Huertas. Alla quinta tornata Pla supera Christensen alla Roggia, con Geronimi che continua a rintuzzare gli attacchi di Wittmann che gli è in scia, mentre Gutierrez si è visibilmente riavvicinato. Al settimo passaggio in uscita dalla chicane della Roggia, Pla si riprende la posizione su Christensen in accelerazione. Anche Huertas recupera la posizione su Svendsen-Cook, che all'esterno della Parabolica deve cedere la posizione anche Pla, che sale così in un solo giro dal settimo al quinto posto. Nel corso dell'ottavo giro Pla corona la sua rimonta e superando Huertas alla Prima Variante conquista il quarto posto. Esce alla Roggia Kevin Breyse, che era risalito sino all'ottavo posto, a causa di un contatto con Svendsen-Cook che mette fuori gioco la sospensione anteriore sinistra della monoposto del team DAMS. Al decimo giro da segnalare un contatto tra Svendsen-Cook e Mihai Marniescu, con il pilota rumeno che si gira nell'ingresso della Grande Curva perdendo alcune posizioni. La gara termina sul limite cronometrico dei 25 minuti e non chilometrico a causa degli alti tempi di percorrenza dovuti alla pioggia. Geronimi vince agevolmente suo duo Kaufmann, che conquista anche il titolo squadre con Wittmann e Gutierrez, che festeggia sul podio il suo titolo ottenuto nella prima gara. Pla chiude ai piedi del podio seguito da Huertas, Christensen e Kazem Manzur.

Antonio Caruccio

L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 14 settembre 2008

- 1 - Tiago Geronimi - Eifelland - 11 laps 25'21"391
- 2 - Marco Wittmann - Kaufmann - 0"103
- 3 - Esteban Gutierrez - Kaufmann - 0"331
- 4 - Jim Pla - Dams - 12"214
- 5 - Carlos Huertas - Raikkonen - 14"777
- 6 - Michael Christensen - Raikkonen - 17"319
- 7 - Doru Sechelariu - Fortec - 20"895
- 8 - Kazeem Manzur - Kaufmann - 21"015
- 9 - Rupert Svendsen Cook - Raikkonen - 21"358
- 10 - William Buller - Fortec - 23"476
- 11 - Joel Volluz - Dams - 23"584
- 12 - Thomas Hillsdon - Motaworld - 41"429
- 13 - Giancarlo Vilarinho - Eurointernational - 42"994
- 14 - Ramon Pineiro - Fortec - 1'01"063
- 15 - Facundo Regalia - Eurointernational - 1'01"951
- 16 - Mihai Marinescu - FMSI - 1'28"744
- 17 - Daniel Juncadella - Eurointernational - 1'57"416

Giro più veloce: William Buller 2'15"582

Il campionato finale

1.Gutierrez 353; 2.Wittmann 327; 3.Tambay 260; 4.Juncadella 237; 5.Geronimi 187; 6.Christensen 158; 7.Bianchini 145; 8.Breyse, Huertas 136; 10.Mengesdorf 124.



Liberati e Carlet brindano al Santamonica

Con le vittorie del 15enne romano Edoardo Liberati (MG Motorsport) ed del 20enne pordenonese Stefano Carlet (Nannini Racing) si è concluso a Misano il sesto e penultimo round del Campionato Italiano Formula Azzurra, Trofeo Michele Alboreto. Il primo colpo di scena di gara 1 è nell'artramento nelle ultime posizioni in griglia per i tre alfiere del Mac Competition. Nella tarda serata di sabato, infatti, al termine di verifiche tecniche d'ufficio, le monoposto di Cicchiello, Pellitteri e Palmeri sono state ritrovate con peso inferiore al limite regolamentare. Allo start di gara 1 Kamitsakis non si lascia sorprendere e conserva il primato davanti a Silvestri, Carlet e Deodati. Questi supera Carlet per il quarto posto, mentre Nappi si lancia all'attacco di Liberati per l'ottavo posto e Cicchiello risale fino alla decima posizione. Al terzo giro Silvestri è in scia di Kamitsakis, ma l'attacco è alla tornata successiva con il greco che non riesce a difendersi dall'incursione del romagnolo. Il duo di testa è sempre a stretto contatto, ma lo spettacolo entusiasma anche alle loro spalle con Deodati costretto a difendere il terzo posto da uno scatenato Gilardoni. Silvestri e Kamitsakis sono sempre ai ferri corti per la prima posizione, ma anche alle loro spalle Gilardoni e Nappi entrano in lotta per il terzo posto dopo il ritiro di Deodati. Al settimo giro arriva il sorpasso di forza del napoletano con Gilardoni costretto ad accodarsi in scia precedendo Carlet ed il rimontante Cicchiello alle prese con Liberati, Bana, Valori e Pellitteri. Intanto in testa alla gara Kamitsakis riguadagna il primato su Silvestri, ma il nuovo colpo di scena è alla tornata seguente con Nappi costretto a fermare la sua monoposto disperandosi per l'ennesimo risultato sfumato. Le ultime tornate sono a ritmo serratissimo con Silvestri sempre più determinato alle spalle di Kamitsakis. Il romagnolo prova l'attacco alla prima variante, ma finisce per impattare contro la monoposto del greco costretto così a perdere posizioni prima di ritirarsi definitivamente. Con un baffo alzato Silvestri continua così al comando davanti a Gilardoni, Liberati e Carlet pressato da Cicchiello, mentre Valori prova ad insidiare la sesta posizione di Bana. L'ultimo colpo di scena è però nel dopo gara con la penalizzazione d'ufficio di 25" ai danni di Silvestri, che retrocede ottavo per la manovra ai danni di Kamitsakis e di Cicchiello. Sotto la pioggia battente e su una pista inondata di acqua, gara 2 si avvia

dopo tre giri percorsi seguendo la Safety Car. Alla partenza Kamitsakis si lancia in testa davanti a Carlet, Liberati, Deodati e Silvestri. Al quarto giro Carlet si porta al comando guadagnando subito metri sul greco che ora precede Deodati dopo il suo sorpasso su Liberati. Il romano poco dopo deve cedere anche a Silvestri e a Barlassina che salgono così al quarto e quinto posto. Proprio Barlassina, però, poco dopo perde aderenza e si ferma dopo un testacoda riconsegnando così la posizione a Liberati. Anche con le condizioni estreme della pista, il gruppo degli inseguitori non rinuncia alla bagarre soprattutto per il quinto posto con Liberati alle prese con Taloni, Barletta, Cicchiello e Valori che abbandona però le scintille per un testacoda all'ottavo giro. Taloni è scatenato e si porta al quarto posto ai danni di Silvestri e Liberati che passano alle sue spalle e guidano il gruppo composto anche da Cicchiello, Barlassina e Bana. Il mucchio si apre a vantaggio ad ogni staccata, ma l'epilogo della lotta per il quinto posto è solo sul traguardo con Liberati (**sotto**), che riesce a spuntarla su Silvestri, Cicchiello e Barletta. Carlet, costantemente il più veloce in pista, vince così a mani basse davanti Kamitsakis, Deodati e Taloni.

Classifica gara 1

1. Edoardo Liberati (1° Campionato Italiano), 15 giri in 26'14.395; 2. Gilardoni (2° Campionato Italiano) a 1.422; 3. Carlet (3° Campionato Italiano) a 5.580; 4. Bana (1° Trofeo Nazionale) a 7.600; 5. Valori (4° Campionato Italiano) a 8.361; 6. Pellitteri (5° Campionato Italiano) a 16.335; 7. Barletta (6° Campionato Italiano) a 20.021; 8. Silvestri (7° Campionato Italiano) a 22.447; 9. Barlassina (8° Campionato Italiano) a 27.124; 10. Mancinelli (9° Campionato Italiano) a 27.510.
Giro più veloce: Kamitsakis in 1'42.962 a 147,759 km/h.

Classifica gara 1

1. Stefano Carlet (1° Campionato Italiano), 11 giri in 25'18.915; 2. Kamitsakis (2° Campionato Italiano) a 19.387; 3. Deodati (1° Trofeo Nazionale) a 24.367; 4. Taloni (3° Campionato Italiano) a 36.666; 5. Liberati (4° Campionato Italiano) a 46.847; 6. Silvestri (5° Campionato Italiano) a 46.889; 7. Cicchiello (2° Trofeo Nazionale) a 47.214; 8. Barletta (6° Campionato Italiano) a 50.471; 9. Bana (3° Trofeo Nazionale) a 52.242; 10. Barlassina (7° Campionato Italiano) a 52.672.
Giro più veloce: Carlet in 2'06.894 a 120,081 km/h.

Il campionato

1. Liberati 65; 2. Gilardoni 57; 3. Kamitsakis 50; 4. Valori 47; 5. Carlet 45.





**L'ordine di arrivo,
domenica 14 settembre 2008**

- 1 - Greg Biffle (Ford) - Roush - 300 laps/giri
- 2 - Jimmie Johnson (Chevy) - Hendrick - 300
- 3 - Carl Edwards (Ford) - Roush - 300
- 4 - Jeff Burton (Chevy) - Childress - 300
- 5 - Dale Earnhardt Jr. (Chevy) - Hendrick - 300
- 6 - Kurt Busch (Dodge) - Penske - 300
- 7 - Martin Truex Jr. (Chevy) - DEI - 300
- 8 - Tony Stewart (Toyota) - Gibbs - 300
- 9 - Denny Hamlin (Toyota) - Gibbs - 300
- 10 - Kevin Harvick (Chevy) - Childress - 300
- 11 - Kasey Kahne (Dodge) - Evernham - 300
- 12 - Clint Bowyer (Chevy) - Childress - 300
- 13 - Bobby Labonte (Dodge) - Petty - 300
- 14 - Jeff Gordon (Chevy) - Hendrick - 300
- 15 - David Reutimann (Toyota) - Waltrip - 300
- 16 - Travis Kvapil (Ford) - Yates - 300
- 17 - Juan Montoya (Dodge) - Ganassi - 300
- 18 - Aric Almirola (Chevy) - DEI - 300
- 19 - Scott Riggs (Chevy) - Haas - 300
- 20 - Johnny Sauter (Chevy) - Haas - 300
- 21 - Paul Menard (Chevy) - DEI - 300
- 22 - Reed Sorenson (Dodge) - Ganassi - 298
- 23 - Regan Smith (Chevy) - DEI - 298
- 24 - Elliott Sadler (Dodge) - Evernham - 298
- 25 - Michael Waltrip (Toyota) - Waltrip - 298
- 26 - Robby Gordon (Dodge) - Gordon - 298
- 27 - Michael McDowell (Toyota) - Waltrip - 298
- 28 - David Ragan (Ford) - Roush - 297
- 29 - Bill Elliott (Ford) - Wood - 297
- 30 - Sam Hornish Jr. (Dodge) - Penske - 297
- 31 - Patrick Carpentier (Dodge) - Evernham - 297
- 32 - Joey Logano (Toyota) - HOF - 296
- 33 - Dave Blaney (Toyota) - Davis - 296
- 34 - Kyle Busch (Toyota) - Gibbs - 287
- 35 - Brian Vickers (Toyota) - Red Bull - 286
- 36 - Ryan Newman (Dodge) - Penske - 285
- 37 - Casey Mears (Chevy) - Hendrick - 268
- 38 - A.J. Allmendinger (Toyota) - Red Bull - 264
- 39 - Jamie McMurray (Ford) - Roush - 229
- 40 - Matt Kenseth (Ford) - Roush - 228
- 41 - David Gilliland (Ford) - Yates - 228
- 42 - Chad McCumbee (Dodge) - Petty - 228
- 43 - Joe Nemecheck (Chevy) - Furn.Row - 219

Biffle attacca nel finale e centra il successo

La Chase For The Cup inizia nel segno di Greg Biffle (sopra). Forse tra i piloti meno attesi della fase finale 2008, Biffle ha sopravanzato un Jimmie Johnson particolarmente in palla al 289esimo giro, sorprendendo il campione in carica con un'azione perentoria e centrando il primo successo in carriera al New Hampshire Speedway. In seconda piazza, Johnson ha retto al ritorno di Carl Edwards, raggiungendo, al pari del vincitore, la vetta della classifica, mentre Jeff Burton ha concluso in quarta posizione. Dale Earnhardt Jr, coinvolto in una spettacolare battaglia con Biffle a metà gara, ha sofferto per un calo di prestazioni nel finale, chiudendo quinto davanti a Kurt Busch, Martin Truex Jr e Tony Stewart. Devastante l'inizio-chase di Kyle Busch. Partito dalla pole position, l'ex leader ha incontrato da subito problemi con la barra antirollio e, precipitato sotto di due giri, è finito in testacoda all'83esimo passaggio, coinvolgendo anche David Ragan e Jamie McMurray. Il "big one"

della serata è però accaduto alla tornata 229, costringendo la direzione gara ad esporre la bandiera rossa. Ad innescare il botto un'errata valutazione di Sam Hornish, andato a toccare Chad McCumbee, e a seminare il panico tra chi arrivava. A subire il danno maggiore Matt Kenseth, centrato in pieno da David Gilliland sulla fiancata sinistra. Altri contatti minori hanno coinvolto Allmendinger e McDowell, punendo l'inesperienza di entrambi, oltre che Joe Nemecheck, colpito da Regan Smith.

Incolore il debutto di Joey Logano: al via con il team Hall Of Fame, il campioncino di casa Gibbs ha patito la scarsa competitività della vettura, approfittando però per prendere confidenza, senza dare nell'occhio, con le Car Of Tomorrow, e calmando la tempesta mediatica scatenatasi in seguito al suo arrivo. Da segnalare una buona prova di Montoya, entrato nella top-20 malgrado la vera e propria deriva di casa Ganassi.

Marco Cortesi

Il Campionato

1. Edwards, Johnson 5220; 3. Biffle 5190; 4. Earnhardt, Burton 5170; 6 Hamlin 5148; 7. Stewart 5147; 8. Kyle Busch 5146; 9. Bowyer 5137; 10. Harvick 5134; 11 Gordon 5121; 12. Kenseth 5043.

Audi campione, débâcle Peugeot

Succede di tutto a Silverstone nell'ultimo e decisivo round Le Mans Series 2008: a conquistare il titolo, contro ogni aspettativa di inizio anno è l'Audi R10 di Premat e Rockenfeller, giunta quarta al traguardo al termine di una serie interminabile di colpi di scena. Sin dalla partenza, le emozioni non sono mancate: alla prima curva McNish e Minassian entrano in contatto, con la 908 leader di classifica costretta a recuperare. Poco dopo, quando la rimonta su Premat (leader) si era ormai concretizzata, si consuma il disastro Peugeot: Minassian tenta di passare una Epsilon Euskadi quando all'interno ha ancora la

997 di Richard Lietz. Risultato, un decollo (fortunatamente piuttosto breve) ed il ritiro contro le barriere dell'Hangar Straight. Poco dopo, è Sarrazin ad alzare bandiera bianca: il francese, andato a tentare un impossibile attacco esterno alla Copse su McNish, finisce contro le protezioni, perdendo ogni velleità di successo in una lunga sosta per le riparazioni. A questo punto per Premat e Rockenfeller, saldi al top, la strada è spianata. In teoria. Con un ritmo estremamente tranquillo, il duo si tiene saldamente al top, permettendo a Jan Charouz una breve leadership grazie ad una fortunata scelta di tempo al pit. Men-

tre Capello e McNish recuperano, in terza posizione si alternano Courage-Oreca e Pescarolo. Il finale però porta altre emozioni forti e, con meno di un'ora al termine, Premat si deve fermare per una rottura al circuito idraulico delle sospensioni posteriori. Con cinque tornate da poter "spendere" per mantenere il titolo virtuale, la Safety Car (incidente della Zytek Barazi) da una mano, permettendo al duo franco-tedesco di rientrare al quarto posto, e di riagganciare in breve Boullion. Non è però ancora finita quando uno stop&go viene imposto alla R10 numero 2 per un sorpasso sotto bandiera gialla. Un

secondo di penalità, il podio sfumato, ma il titolo è salvo, e il team Audi "primavera" si gode i festeggiamenti, mentre Capello e McNish centrano un successo insperato davanti a Charouz-Mucke e Bouillon-Dumas. In classe LMP2 è il solito monologo Van Merksteijn. Il ritmo elevatissimo di Verstappen permette al titolare di tenere il passo, portando la squadra olandese ad una nuova vittoria condita dal quinto successo assoluto. Sfortuna per la Lola Coupé dello Speedy Racing, con l'incidente di Pompidou: il francese è finito violentemente a muro dopo una rottura causata da Roman Rusinov, vera mina



vagante della giornata. Titolo conquistato in tranquillità anche per la Corvette di Luc Alphand, il cui terzo posto basta e avanza a neutralizzare la vittoria di Enge e Garcia. In GT2, facile vittoria (apparentemente) per Rob Bell e Jaime Melo, la quarta della stagione per la Ferrari 430 Virgo. Si conclude nel peggiore dei modi l'avventura 2008 di Peugeot: un potenziale tecnico elevatissimo ha fallito l'appuntamento sia con la 24 Ore di Le Mans, per la defaillance patita sotto la pioggia della Sarthe, che con il titolo LMS, nonostante i quattro successi conquistati. Da premiare e sottolineare la continuità di Premat e Rockenfeller: il tedesco, vero motore trainante del successo, ha finalmente cancellato l'incubo del botto di Le Mans 2007, mentre il francese, partito in sordina, ha mostrato un netto miglioramento ed una grande maturità, dote rivelatasi fondamentale allo scontro decisivo.

Marco Cortesi



foto MorAle

L'ordine di arrivo, domenica 14 settembre 2008

- 1 - Capello/McNish - (Audi R10 TDI) - Joest - 195 laps 5:40:24.86
- 2 - Mucke/Charouz - (Lola Aston Martin) - Charouz - 2 laps
- 3 - Dumas/Boullion - (Pescarolo Judd) - Pescarolo - 4 laps
- 4 - Premat/Rockenfeller - (Audi R10 TDI) - Joest - 4 laps
- 5 - Van Merksteijn/Verstappen - (Porsche RS Spyder) - VM - 4 laps
- 6 - Campbell-Walter/Hall - (Creation Aim) - Creation - 4 laps
- 7 - Primat/Tinseau - (Pescarolo Judd) - Pescarolo - 5 laps
- 8 - Ortelli/Ayari - (Courage-Oreca Jud) - Oreca - 6 laps
- 9 - Lienhard/Theys/Lammers - (Porsche RS Spyder) - Horag - 8 laps
- 10 - Amaral/Pla - (Lola AER) - ASM - 10 laps
- 11 - Erdos/Newton - (Lola MG) - RML - 11 laps
- 12 - Elgaard/Nielsen - (Porsche RS Spyder) - Essex - 11 laps
- 13 - Hughes/Kane - (WF01 Zytek) - Embassy - 11 laps
- 14 - Barbosa/Ickx/Hollings - (Pescarolo Judd) - Rollcentre - 12 laps
- 15 - Ojjeih/Gosselin/Sharpe - (Zytek 07S) - Trading Perf. - 12 laps
- 16 - Nicolet/Hein - (Pescarolo Judd) - Saulnier - 12 laps
- 17 - Panis/Lapierre - (Courage-Oreca Jud) - Oreca - 12 laps
- 18 - De Pourtales/Noda - (Lola Mazda) - Kruse - 13 laps
- 19 - Lamy/Sarrazin - (Peugeot 908 Hdi-F) - Peugeot - 13 laps
- 20 - Garcia/Enge - (Aston Martin DBR9) - Modena - 17 laps
- 21 - Rusinov/Kox - (Lamborghini) - IPB Spartak - 18 laps
- 22 - Goueslard/Moreau - (Corvette C6.R) - Alphand - 21 laps
- 23 - Ragues/Lahaye - (Pescarolo Judd) - Saulnier - 21 laps
- 24 - Hardman/Leventis/Turner - (Aston Martin DBR9) - Strakka - 22 laps
- 25 - Nakano/Valles - (Epsilon Euskadi Judd) - Epsilon E - 23 laps
- 26 - Bell/Melo - (Ferrari F430 GT) - Virgo - 23 laps
- 27 - Lieb/Davison - (Porsche 997 GT3 R) - Felbermayr - 24 laps
- 28 - Ehret/Kaffer/Beltoise - (Ferrari F430 GT) - Farnbacher - 26 laps
- 29 - Coronel/Kelleners/Vasiliev - (Spyker C8 Laviolette) - Spyker - 27 laps
- 30 - Ried/Felbermayr/Felbermayr - (Porsche 997 GT3 R) - Felbermayr - 33 laps
- 31 - Kutemann/Basso /Gilbert - (Ferrari F430 GT) - JMB - 35 laps
- 32 - Rostan/Petersen/Lueders - (Radical AER) - Radical - 35 laps
- 33 - Van Der Merwe/Sugden/Outze - (Aston Martin Vantage) - JWA - 36 laps
- 34 - Chiesa/Leuenberger - (Spyker C8 Laviolette) - Speedy - 37 laps
- 35 - Manning/Foster - (WF01 Zytek) - Embassy - 39 laps
- 36 - Aucott/Daoudi - (Ferrari F430 GT) - JMB - 50 laps



Stephane Sarrazin



Alexandre Premat

Pronti i nuovi regolamenti ACO 2009

Si delineano i regolamenti ACO 2009, che presenteranno delle evoluzioni in vista delle evoluzioni-rivoluzioni in programma per il 2011. Punto a sorpresa della normativa la chiusura, per il primo anno, alle vetture ibride o con recupero di energia, che potranno correre solo fuori classifica. A seguito dell'annuncio sfondamento del muro dei 3:30 in qualifica, le vetture diesel pagheranno un restrittore più penalizzante del 10%, oltre ad una riduzione della pressione del turbo. L'ACO ha annunciato inoltre un'ulteriore revisione in caso di altre disparità emerse prima della 24 Ore di Le Mans 2009. Le vetture LMP con motori derivati dalla serie saranno penalizzate, in termini di restrittori, del 3%, e le LMP2 del 10%. Tutte le LMP verranno poi penalizzate da una superficie alare inferiore, mentre riduzioni sia di aerodinamica che tecniche riguarderanno anche le vetture GT. Come già annunciato in precedenza, i pit-stop verranno rallentati con l'uso di due soli meccanici per il cambio gomme, e di un solo avvitatore, mentre le temperature all'interno delle vetture chiuse non potranno superare i 32°, condizionatore o meno. Per il 2011, la principale innovazione, dopo l'abbandono del progetto "EVO", sarà l'utilizzo, da parte delle vetture LMP1, di motori con specifiche delle attuali LMP2 con un peso minimo di 900kg. Le barchette di classe inferiore conterranno su motori simil-GT2, favorendo forse un ritorno (in forma privata) di Ferrari nel mondo delle competizioni di durata. I dettagli delle nuove norme verranno annunciati alla fine dell'anno: obiettivo sarà quello di mantenere i tempi più veloci sopra quota 3:40 a Le Mans.

Tris per Wendlinger-Sharp



Vittoria per Karl Wendlinger e Ryan Sharp (sopra), sul tracciato di ceko di Brno in occasione del settimo appuntamento del FIA GT 2008. Si tratta della terza vittoria stagionale della Aston Martin DBR9, dopo il successo nella gara inaugurale di Silverstone e nella tappa tedesca di Oschersleben. Un risultato che poteva proiettare i piloti del team Jet Alliance in vetta al campionato, se non pagassero il ritiro di Spa-Francorchamps, nella 24 Ore, a causa di un incidente, e la mancata partenza di Bucarest per i contrasti con la Prodrive di David Richards che fornisce le Aston. La gara è segnata sin dal via, quando alla prima curva, mentre Wendlinger prende il largo, alle sue spalle un contatto multiplo mette fuori gara dei certi protagonisti della corsa. L'Aston Martin del Team Gigawave si intraversa andando a colpire la Saleen di Andrea Piccini, che colpisce a sua volta la Maserati di Xandi Negrao. Nella confusione la Ferrari pole-sitter del team CR Scuderia di Dirk Muller viene messa KO, la vettura 77 di Scuderia Italia che finisce nella via di fuga, rientrando in coda al gruppo. Al termine del primo passaggio Wendlinger guida tranquillamente la gara sul compagno di squadra Alex Muller, che si è porta-

to al secondo posto, precedendo la Corvette di Hezemans e la vettura gemella di Maassen. Ottima prestazione per la Ferrari 550 di Esteban Tuero che si è avvantaggiato del mucchio del primo giro. Sfila indenne, ma perde secondi, Andrea Bertolini, sesto, che è in piena lotta con Hezemans, mentre Gimmi Bruni guida in solitaria la classifica GT2.

Nel corso della settimana tornata un problema alla gomma anteriore destra, con la carrozzeria rovinata a causa di un contatto precedente, costringe Hezemans ai box il giro successivo per la riparazione, e cede il volante a Fabrizio Gollin. Proprio il pilota veneto sarà autore di un ritmo indavolato che permetterà al team Phoenix di recuperare secondi preziosissimi, che varranno poi il podio finale. Al decimo giro rientra ai box la Maserati di Negrao, che lascia il volante a Miguel Ramos, arretrati dal contatto a inizio gara. La gara prosegue senza particolari colpi di scena, con Sharp che prende il volante della vettura leader al ventiduesimo passaggio, imitato da Fassler la tornata successiva, con Muller che si ritrova proiettato al comando. In GT2 invece continua la fuga solitaria di Toni Vilander, che ha preso il volante da Bruni al cambio

gomme. Mentre risale il gruppo la vettura di Paolo Ruberti, si deve ritirare la Porsche 997 di Emmanuel Collard. Per la classifica assoluta, Bouchut si porta al comando dopo aver ereditato il volante da Maassen, approfittando del pit stop di Muller. La gara si definisce solo negli ultimi minuti, con Sharp che prende il comando nelle fasi finali dopo che Bouchut ha ricevuto il volante da Maassen, e Hezemans che è in terza posizione in pieno recupero. Spettacolare ultimo giro, con la Corvette del team Phoenix che infila alla penultima curva l'altra vettura americana dello Swiss Racing Team, conquistando così un meritato secondo posto. Sono ben tre le Corvette che chiudono alle spalle di Wendlinger, con Fassler che segue Hezemans e Maassen. Solo quarta la vettura di Muller, persi un poco dopo il pit stop. Vittoria per Vilander in GT2, che precede la Porsche 997 di Jiri Janak e Tim Bergmeister, a precedere la coppia Malucelli-Ruberti che ha recuperato fino al podio. Ottima rimonta per Christian Montanari e Thomas Biagi, che partiti dal fondo dello schieramento, sono risaliti fino al quarto posto di classe, la dodicesima assoluta.

Antonio Caruccio



Xandi Negrao rimasto senza portiera dopo un contatto

L'ordine di arrivo, domenica 14 settembre 2008

- 1 - Wendlinger-Sharp (Aston Martin DB9) - Jetalliance – 62 giri in 2'00"19"212
- 2 - Hezemans-Gollin (Corvette Z06) - Phoenix – a 8"207
- 3 - Bouchut-Maassen (Corvette Z06) - SRT – a 8"590
- 4 - Fassler-Deletraz (Corvette Z06) - Phoenix – a 8"856
- 5 - Hoyer- A. Muller (Aston Martin DB9) - Jetalliance – a 50"485
- 6 - Bertolini-Bartels (Maserati MC12) - Vitaphone – a 1'01"559
- 7 - Ramos-Negrao (Maserati MC12) - Vitaphone – a 1'36"948
- 8 - Tuero-Basso (Ferrari 550) – ACA – a 1 giro
- 9 - Vilander-Bruni (Ferrari 430) - AF – a 2 giri
- 10 - Janak-Bergemister (Porsche 997) – K Plus – a 2 giri
- 11 - Malucelli-Ruberti (Ferrari 430) - Scuderia Italia – a 3 giri
- 12 - Biagi-Montanari (Ferrari 430) - AF – a 3 giri
- 13 - Forsten-Palttala (Porsche 997) - Prospeed – a 3 giri
- 14 - Russo-Companc (Ferrari 430) - Advanced – a 3 giri
- 15 - Moser-Del Monte (Ferrari 430) - Kessel – a 3 giri
- 16 - Babini-Davies (Ferrari 430) - Ecosse – a 3 giri
- 17 - Niarchos-Mullen (Ferrari 430) – CR – a 3 giri
- 18 - Camathias-Rigon (Ferrari 430) - Scuderia Italia – a 3 giri
- 19 - Kaufmann-Talkanitsa (Corvette C5R) – AT – a 3 giri
- 20 - Leinders-Kuppens (Gillet Vertigo) - Belgian – a 4 giri
- 21 - Williams-Ashburn (Porsche 997) – Trackspeed – a 4 giri
- 22 - Reindler-Konopka (Porsche 997) – ARC – a 5 giri

Ritirati

- 34 giri - Collard-Westbrook (Porsche 997) - Prospeed
 1 giro - Kirkaldy-D. Muller (Ferrari 430) - CR
 1 giro - Kumpen-Longin (Saleen S7) - Peka
 1 giro - Peter-Simonsen (Aston Martin DB9) - Gigawave
 0 giri - Piccini-Auinger (Saleen S7) – B-Racing

Il campionato

GT1: 1. Bertolini-Bartels 53 punti; 2. Gollin-Hezemans 42; 3. Negrao-Ramos 39,5; 4. Deletraz-Fassler 35,5; 5. Wendlinger-Sharp 34.

GT2: 1. Vilander-Bruni 69; 2. Ruberti-Malucelli 47,5; 3. Westbrook-Collard 36; 4. Biagi-Montanari 35; 5. Rigon-Chamathias 33,5.

La Aston Martin dei vincitori Sharp-Wendlinger





Festa tutta italiana per Alessi-Zani

Le due gare FIA GT3 di Brno hanno visto le vittorie di Alessi-Zani e Mutsch-Khan. Il duo italiano ha vinto la battaglia nella gara 1 con l'altra vettura inglese di Makowiecki, impossibilitato a colmare il distacco rimediato dal compagno Lagniez. Nella prima parte di gara, a conquistare la leadership era stata un'altra DBRS9, quella di Accary, che in coppia con Mena è però incappato in una doppia penalità: la prima in griglia, con la retrocessione al quarto posto, la seconda a metà gara, con uno stop and go di 1". Al terzo posto hanno concluso i giovani idoli di casa Martin Matzke e Jiri Skula, mentre alle loro spalle una vera battaglia è infuriata tra le vetture di Peyroles/Ruffier, Vojtech/Lacko e Meir/Bert. Nella seconda corsa, tornano sul gradino più alto del podio Tomas Mutsch e Ian Kahn: grazie al ritmo imposto dal pilota austriaco, partito in pole position, la Ford GT Matech, dominatrice del

round di Silverstone torna alla vittoria incurante dei 140 KG di zavorra imposti. A conquistare la seconda posizione ci sono Mena e Accary con l'Aston Martin DBRS9 Hexis. Accary, si è trovato a recuperare nel finale sui più lenti Meir (in coppia con Bert) e Lagniez (Makowiecki), senza riuscire a colmare il gap per la leadership. In quinta posizione si è piazzata la Morgan Aero 8 di Scheier e Lesoudier, davanti a Vojtech e Lacko. Con il successo, Kahn e Mutsch, complice il ritiro in un contatto iniziale di James Ruffier, riconquistano la vetta del campionato con due punti di vantaggio. Ritiro e conseguente battuta d'arresto anche per il duo di casa Skula-Matzke, in fumo nella fase finale della corsa. Primo italiano al traguardo Luca Pirri, in coppia con Jurgen Von Gartzten, dopo la mancata partenza in gara 1 per la rottura del motore.

Marco Cortesi

L'ordine di arrivo di gara 1, sabato 13 settembre 2008

- 1 - Alessi/Zani (Aston Martin DBRS9) - Brixia - 28 laps 1:01:55.387
- 2 - Lagniez/Makowiecki (Aston Martin DBRS9) - Hexis - 12.312
- 3 - Matzke/Skula (Corvette Z06R GT3) - MM - 17.715
- 4 - Peyroles/Ruffier (Corvette Z06R GT3) - Callaway - 30.683
- 5 - Vojtech/Lacko (Corvette Z06R GT3) - MM - 31.935
- 6 - Meir/Bert (Corvette Z06R GT3) - Callaway - 35.451
- 7 - Rodrigues/Rodrigues (Aston Martin DBRS9) - Hexis - 37.951
- 8 - Ashburn/Williams (Porsche 997 GT3 Cup S) - Prospeed - 39.353
- 9 - Accary/Mena (Aston Martin DBRS9) - Hexis - 39.473
- 10 - Khan/Mutsch (Ford GT) - Matech - 39.695
- 11 - Lesoudier/Scheier (Morgan Aero 8 GT3) - Auto GT - 51.081
- 12 - Greenhalgh/Lang (Ascari KZ1R GT3) - Berlanga - 52.037
- 13 - Ricci/Balbani (Ferrari F430 GT3) - Kessel - 1:02.962
- 14 - Charpilienne/Sourd (Corvette Z06R GT3) - Sourd - 1:07.134
- 15 - Polato/Kraihamer (Lamborghini Gallardo GT3) - Sberg - 1:08.237

L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 14 settembre 2008

- 1 - Mutsch/Khan (Ford GT) - 28 laps 01:00:18.19
- 2 - Mena/Accary (Aston Martin DBRS9) - 3.82
- 3 - Bert/Meir (Corvette Z06R) - 12.2
- 4 - Makowiecki/Lagniez (Aston Martin DBRS9) - 15.04
- 5 - Scheier/Lesoudier (Morgan Aero 8) - 19.36
- 6 - Lacko/Vojtech (Corvette Z06R) - 23.9
- 7 - Ellis/Mortimer (Ford GT) - 24.69
- 8 - Balbani/Ricci (Ferrari F430) - 24.89
- 9 - Von Gartzten/Pirri (Ford GT) - 27.88
- 10 - Sourd/Charpilienne (Corvette Z06R) - 29.11
- 11 - Lunardi/Vannelet (Dodge Viper) - 50.2
- 12 - Lang/Greenhalgh (Ascari KZ1R) - 50.6
- 13 - Gabbiani/Bonaldi (Ascari KZ1R) - 1:04.52
- 14 - Williams/Ashburn (Porsche 997) - 1:11.09
- 15 - Thomas/Jirik (Porsche 997) - 1:11.98

Quintarelli esalta la Nissan

E' tutto perfetto al Twin Ring Motegi per Ronnie Quintarelli. Il ventinovenne veronese, dopo aver conquistato la pole position nella fase decisiva delle qualifiche, ha condotto la Nissan del team Hasemi alla prima vittoria dal 1995. Al volante nella prima fase della corsa, Quintarelli non ha mai smesso di accumulare vantaggio, segnando un giro veloce dopo l'altro e permettendo al compagno Naoki Yokomizo di concludere con relativa tranquillità, pur con qualche spavento regalato nel finale al box della gialla GT-R. In seconda piazza hanno concluso Ralph Firman e Takuya Izawa, sulla Honda NSX di Aguri Suzuki, beneficiando, come i vincitori, dell'assenza di zavorra ed aprendo un imponente gap sul resto del gruppo. Terza piazza conquistata all'ultimo giro per Juichi Wakisaka e

Andre Lotterer, su Lexus SC430: il giapponese ha approfittato del ritmo blando di Akira Iida, compagno di Bjorn Wirdheim sull'omologa vettura schierata dal team Le Mans. Gravati da 90Kg supplementari, Ryo Michigami e Takashi Kogure si sono visti raggiungere in classifica a seguito dell'ottavo posto conquistato in gara: la leadership è ora condivisa proprio con Lotterer e Wakisaka. In classe GT300, a conquistare il successo è stata a sorpresa la Lexus IS di Manabu Orido e Tsubasa Abe, partita dal fondo per guai tecnici e solamente al quarto start in SuperGT. Le elevate temperature, ed i conseguenti problemi con il consumo irregolare delle gomme, hanno coinvolto diversi equipaggi, costretti ad effettuare una sosta supplementare.

Marco Cortesi

L'ordine di arrivo, domenica 14 settembre 2008

- 1 - Quintarelli/Yokomizo (Nissan GT-R) - Hasemi
44 giri in 1.55'19"682
- 2 - Firman/Izawa (Honda NSX) - ARTA - 1.117
- 3 - Wakisaka/Lotterer (Lexus SC430) - Tom's - 1:02.688
- 4 - Iida/Whirdheim (Lexus SC430) - LeMans - 1:05.148
- 5 - Duval/Hiranka (Honda NSX) - Nakajima - 1:08.124
- 6 - Dumbreck/Kataoka (Lexus SC430) - Kraft - 1:12.739
- 7 - Krumm/Yanagida (Nissan GT-R) - Nismo - 1:13.053
- 8 - Michigami/Kogure (Honda NSX) - Dome - 1:15.915
- 9 - Tachikawa/Lyons (Lexus SC430) - Cerumo - 1:15.991
- 10 - Tsuchiya/Ishiura (Lexus SC430) - Tsuchiya - 1:16.174
- 11 - Matsuda/Philippe (Nissan GT-R) - Impul - 1:16.574
- 12 - Motoyama/Treluyer (Nissan GT-R) - Nismo - 2:06.428
- 13 - Takagi/Couto (Lexus SC430) - Sard - 1 lap
- 14 - De Oliveira/Ara (Nissan GT-R) - Kondo - 1 lap
- 15 - Kaneishi/Kaneishi (Honda NSX) - Real - 1 lap
- 16 - Ide/Hosokawa (Honda NSX) - Kunimitsu - 3 laps

Giro più veloce: Ronnie Quintarelli 1:46.643





Ferrari-Porsche finisce 1 a 1

Doppietta Porsche a Misano nella prima gara del sesto appuntamento del Campionato Italiano Gran Turismo. Sul gradino più alto del podio sono saliti gli equipaggi Cruz Martins-Henzler davanti ai compagni di squadra Roda-Pilet, entrambi su Porsche 997-Autorlando, mentre in terza posizione hanno concluso Tavano-Aguas (Ferrari F 430-Advanced Engineering). Nella GT3 la vittoria è andata a Piccini-Grassotto (Lamborghini Gallardo-Mik Corse) che hanno preceduto gli equipaggi Coldani-R.Kessel e L.Kessel-Earle, entrambi su Ferrari F 430-Kessel Racing. Cirò-Necchi (Ferrari F 430-Advanced Engineering), infine sono saliti sul gradino più alto del podio nella classe GT Cup davanti alle due Porsche 997 di Cappelletti-Della Volta (Promospeed) e Greco-Morini (Ciesse Motorsport). Riscatto Ferrari. Le prime undici posi-

zioni dell'ordine d'arrivo, infatti, sono state occupate da equipaggi al volante della F 430, con Lancieri-Busnelli (Playteam Sarafree) sul gradino più alto del podio davanti a Perazzini-Cioci (Advanced Engineering) e Moncini-Caffi (Villorba Corse). Con la vittoria odierna Lancieri e Busnelli (**sopra**), balzano al comando della classifica GT2 con 4 punti di vantaggio su Moncini e Caffi e 10 su Cruz Martins. Nella GT3 Piccini-Grassotto (Lamborghini Gallardo-Mik Corse) hanno bissato il successo di gara 1, confermandosi al vertice della classifica di classe, mentre Orsero-Campanello (Porsche 997-Happy Racer) hanno conquistato il primo successo stagionale nella GT Cup, la cui classifica registra la leadership di Sala e Sada (Porsche 997-Autorlando) per un solo punto su De Nora e Bellini (Porsche 997-Bonaldi Tech).

Classifica gara 1

1. Cruz Martins-Henzler (Porsche 997) 51'18.221; 2. Pilet-Roda (Porsche 997) a 15.200; 3. Aguas-Tavano (Ferrari F 430) a 32.733; 4. Postiglione-Pavoni (Ferrari F 430) a 37.294; 5. "Linos"-Mediani (Ferrari F 430) a 40.340; 6. Cerrai-Palma (Ferrari F 430) a 54.975; 7. Balzan-Mugelli (Ferrari F 430) a 58.715; 8. Tenchini-Plati (Ferrari F 430) a 1'07.270; 9. Tedoldi-Kemenater (Ferrari F 430) a 1'21.946; 10. Livio-Gattuso (Ferrari F 430) a 1'26.551

Classifica gara 2

1. Lancieri-Busnelli (Ferrari F 430) 50'17.840; 2. Perazzini-Cioci (Ferrari F 430) a 1.347; 3. Moncini-Caffi (Ferrari F 430) a 4.279; 4. Aguas-Tavano (Ferrari F 430) a 10.108; 5. "Linos"-Mediani (Ferrari F 430) a 12.407; 6. Cerrai-Palma (Ferrari F 430) a 26.579; 7. Livio-Gattuso (Ferrari F 430) a 27.245; 8. Balzan-Mugelli (Ferrari F 430) a 32.443; 9. Postiglione-Pavoni (Ferrari F 430) a 34.475; 10. La Mazza-Monfardini (Ferrari F 430) a 50.293

Campionato GT2

1. Lancieri e Busnelli 92; 3. Moncini e Caffi 88; 5. Cruz Martins 82; 6. Mediani e "Linos" 79; 8. Tavano e Aguas 77

Campionato GT3

1. Piccini e Grassotto 102; 3. Kessel e Earle 88; 5. Sbirrazzuoli 81; 6. Ardigò 77

Campionato GT Cup

1. Sada e Sala 105; 3. De Nora e Bellini 104; 5. Necchi 87; 6. Cappelletti 85

La famiglia Valle non ha rivali

Molto bella la prima gara del campionato EGTS al Mugello, con i quattro equipaggi di testa a giocarsi la vittoria fin sotto la bandiera a stacchi dove giungono raggruppati in pochi secondi con il podio compreso in meno di 8 decimi. A spuntarla è il duo Fabio Valle/Baso (Audi TT) davanti alla 997 GT2 dei Fratelli Coggiola, e alla seconda Audi TT di Alain Valle/Maddalena. Al pronti via il migliore spunto è di Tibaldo che allunga progressivamente sul gruppo comandato da Maddalena abile ad infilare Baso all'ingresso della San Donato al secondo passaggio comunque davanti a Giovanni Coggiola. La sosta obbligatoria e le diverse penalità in tempo rimescolano le carte e azzerando i distacchi. E' "Spidey" il primo a cedere venendo sfilato prima da Alain Valle e poi da Victor Coggiola capace a sua volta di portarsi rapidamente in seconda posizione alle spalle di Fabio Valle rientrato primo dopo la sosta ai box.

Nuova sfida a quattro in Gara 2 dell'Endurance Gt Serie fra le due Audi TT del Teamform e le due Porsche 997 Gt2 della Gdl e del Victor Racing. A salire sul gradino più alto del podio è nuovamente la Audi TT questa volta con A.Valle-Maddalena (sotto), bissando così il successo dei compagni di squadra F.Valle-Baso di Gara 1. Alle spalle dei vincitori le due Porsche 997 con i Fratelli Coggiola secondi e Tibaldo-"Spidey" terzi. Alla partenza sono proprio i vincitori a sfruttare al meglio la pole e a mantenere le testa della corsa difendendola dagli attacchi di Tibaldo a sua volta incalzato dalla seconda Audi nei primi due giri, e da Giovanni Coggiola dalla terza tornata in poi. Le posizioni però non cambiano fino alla sosta obbligatoria dove i primi a fermarsi sono proprio gli equipaggi sulle Audi. Complice il minor handicap in secondi per la quarta piazza in Gara 1, in testa passa "Spidey" incapace però di tenere il passo del com-

pagno di squadra e quello di Alain Valle che riesce a passare a poco più di dieci minuti dalla conclusione. Negli ultimi minuti vibrante duello fra Porsche con Victor Coggiola capace di sfilare "Spidey" a tre giri dalla conclusione.

Interessante duello anche nel Raggruppamento Gt Cup dove le due Ferrari della La.Na Corse si sono confrontate con le due Maserati Gran Sport della Seven Eleven. Ad avere la meglio è, come in Gara 1, la F430 di Nattoni-Amaduzzi che precede la Ferrari 360 Modena di Bassetto-Trentin e le due Maserati di Romani e Manuzzi. In ottica campionato, con la sola prova di Monza di metà ottobre rimasta, il distacco fra il leader "Spidey" e i fratelli Coggiola scende a 15 lunghezze lasciando dunque aperta la sfida per la vittoria finale. Nel Gt Cup vittoria ormai certa già dalla prova di Misano per l'equipaggio Bassetto-Trentin.



Cappellari-Calderari al terzo successo stagionale

Terza affermazione 2008 per Enzo Calderari e Luca Cappellari (Bmw M3 E92, **foto sotto**) del Duller Motorsport che tornano così sul gradino più alto del podio alla 4 ore ETCS del Mugello completando i 111 giri in 4h01'43"554. Alle loro spalle, a 32", la Bmw M3 E46 della Arsenio Corse (Cremonesi/Apicella/Wiser) e la Bmw 330 della Zerocinque Motorsport affidata a "Jolly"/Valli/Canali staccata di 5 tornate. Alla partenza è l'autore della pole, Federico Bellini, a fare l'andatura sulla seconda vettura della Duller Motorsport incalzato da Cappellari e da Apicella che però già sul finire del primo giro all'uscita dell'Arrabbiata 2 perde il controllo della vettura sull'asfalto viscido, toccando leggermente le barriere e sfilando dietro nel gruppo. Soli venti minuti e il terzo di testa era già ricomposto. In prossimità della prima sosta, intorno all'ottantesimo minuto, il secondo colpo di scena con il

battistrada Bellini costretto al ritiro per la rottura del differenziale. Davanti così i due equipaggi di testa facevano il vuoto guadagnando secondi preziosi sugli inseguitori fra i quali si mettevano in mostra "Jolly"/Canali/Valli e le vetture classe due litri della Promotor-sport (2 Bmw 320), della Oerre Racing (Alfa Romeo Gt) e della Zerocinque (Bmw 320i). Gli ultimi brividi erano offerti dalla pioggia che a sessanta minuti dalla conclusione induceva molti team a passare alle gomme scanalate. Gli unici a non effettuare il cambio erano proprio i primi quattro equipaggi che si studiavano a vicenda con Apicella capace di guadagnare oltre un minuto riportandosi a meno di venti secondi dal battistrada. Negli ultimi cinque minuti un incremento dell'intensità della pioggia convinceva i due davanti ad effettuare il cambio gomme con Cremonesi, non in perfette condizioni fisiche a causa della compressione del

plesso radiale eredità della vittoria alla 6h di Misano, che non forzava preoccupandosi di mantenere la seconda posizione. Al trio Orlandi/Belotti/Milani, quarti assoluti, la vittoria in classe due litri. I sessanta minuti finali di gara si decideva anche la vittoria nel Raggruppamento Diesel con le due Bmw 330d del Millenium team appaiate con lo stesso numero di giri. Un problema alla turbina rallentava però Peroni (in equipaggio con Bonvicini) costretto ad una sosta extra e alla perdita di tutto il vantaggio accumulato rientrando in pista con un minuto di svantaggio. La vittoria andava dunque ai leader in classifica di Raggruppamento Viglione/Sorghini che avevano incominciato la gara dalla corsia box avendo ritardato troppo l'ingresso in pista. Gara da dimenticare per le due Bmw 330d del Team Motor afflitte da problemi di alimentazione e scivolate nelle retrovie.



foto Forchini



Morbidelli campione nel giorno di Gabellini

Una gara entusiasmante regala la vittoria di Misano a Stefano Gabellini (sopra), sulla BMW 550i della Caal Racing. Con lui sul podio le due Audi RS4 del team Audi Sport Italia rispettivamente di Giorgio Sanna e Gianni Morbidelli. Classifica alla mano, il terzo gradino del podio vale all'ex pilota di Formula 1 il titolo di Campione Italiano Superstars 2008, bissando così, con una gara di anticipo, il successo ottenuto nella passata stagione. Gabellini, che prendeva il via dalla prima fila, deve lottare duramente nel corso dei primi giri con il poleman Sanna. Il pilota di Cattolica cerca il sorpasso ad ogni staccata con il romano ufficiale Audi costretto a difendere la posizione. Il colpo riesce nel corso della terza tornata con un sorpasso spettacolare al Carro e le due potenti berline V8 affiancate in controsterzo. Gabellini prende così la testa della gara, con Sanna a seguire da vicino e Morbidelli veloce ma non quanto il duo di testa. Lotta accesa per tutta la prima metà di gara tra Papini e Ghedina: il campione di sci al debutto sulla nuova BMW M3 tenta più volte di sopravanzare la BMW M5 di Papini per strappare la quarta posizione. Ottima la partenza di Max Pigoli, con l'esperto pilota comasco della Mercedes C63 AMG che nello start lanciato sorpassa tre vetture e si trova in

sesta posizione. Alle prese con qualche difficoltà tecnica, però, Pigoli è costretto prima a difendere la posizione dagli attacchi di Baccarelli, BMW M5 CAAL Racing, poi a subire il sorpasso da parte dello stesso Baccarelli e di Simone Campedelli, Audi RS4. Il giovanissimo pilota della RS4 passa sotto la bandiera a scacchi in sesta posizione, dietro a Ghedina sopravanzando anche Francesco Ascani (BMW 550i della compagine Habitat Racing), settimo. Chiude ottavo Baccarelli, davanti a Pigoli e ad Ermanno Dioniso al volante della Jaguar S-Type R. Qualche problema tecnico per la BMW 550i ha impedito a Maurizio Lusuardi di essere competitivo già al debutto. Chiude infatti con due giri di ritardo insieme a Roberto Benedetti, costretto ad un rientro ai box per alcune noie alla giovanissima Cadillac CTS-V del team Santucci Motorsport. Con il sesto e penultimo appuntamento per il Campionato Italiano Superstars 2008, Morbidelli conquista il titolo con 128 punti. Gabellini si porta a 102 punti e sarà ad Adria il 28 settembre per difendere la seconda posizione da Giorgio Sanna, a quota 83. Rimangono infatti in palio 23 punti (20 per la vittoria e 3 per la Superpole) e quindi qualche chance per il pilota romano di conquistare il secondo gradino del podio del tricolore.

L'ordine di arrivo, domenica 14 settembre 2008

- 1 - Stefano Gabellini (Bmw 550) - Caal
14 giri in 24'45"447
- 2 - Giorgio Sanna (Audi RS4) - Audi - a 1"844
- 3 - Gianni Morbidelli (Audi RS4) - Audi - a 3"632
- 4 - Roberto Papini (Bmw M5) - Caal - a 9"393
- 5 - Kristian Ghedina (Bmw M3) - Roal - a 16"958
- 6 - Simone Campedelli (Audi RS4) - Rubicone - a 41"639
- 7 - Francesco Ascani (Bmw 550) - Habitat - a 48"081
- 8 - Leonardo Baccarelli (Bmw M5) - Caal - a 49"104
- 9 - Massimo Picoli (Mercedes C63) - Speedstar - a 55"894
- 10 - Ermanno Dionisio (Jaguar S-Type R) - Ferlito - a 1'00"541
- 11 - Maurizio Lusuardi (Bmw 550) - Millennium - a 2 giri
- 12 - Roberto Benedetti (Cadillac CTS-V) - Santucci - a 2 giri

Giro veloce: Stefano Gabellini (Bmw 550) - Caal - 1'45"002

Il campionato

1. Morbidelli 128 punti; 2. Gabellini 102; 3. Sanna 83; 4. Papini 52; 5. Ghedina 50; 6. Rigon 32; 7. Ascani 26; 8. Rangoni 23; 9. Pigoli 22; 10. Baccarelli 18.

Ferrara e Rangoni la sfida è lanciata

Re della notte e sempre più leader della Carrera Cup Italia. Luigi Ferrara si è imposto nella prima gara, serale, di Misano. Il giovane barese della Ebimotors Porsche Haus ha vinto la sua terza gara della stagione. Massimo Monti, partendo dalla pole aveva una buona occasione, ma la bruciava con un avvio non troppo felice. Il bolognese della BM Autosport rimaneva invischiato nella bagarre delle prime curve, intraversandosi sul cordolo di una curva e terminando lì la sua corsa. Ottimo al via era Rino Mastronardi (Centro Porsche Torino) che dalla seconda fila riusciva a difendere la posizione dall'attacco di Luca Rangoni proponendosi al secondo posto, dietro a Ferrara. Il ritmo imposto dal pugliese era alto e, ben presto, Mastronardi perdeva contatto dal primo venendo anche superato da Andrea Boldrini (Centro Porsche Padova) che una partenza da manuale gli permetteva di saltare quattro piloti avanti a lui. Era Rangoni a dare show. Ritrovatosi sull'erba causa un contatto nelle prime curve, con una guida aggressiva ed efficace il bolognese superava in sequenza chi lo precedeva sino ad arrivare ad insidiare la seconda piazza di Boldrini che superava alla "Quercia" nel settimo passaggio. Gara finita per le prime posizioni invariate sino alla bandiera a scacchi, con Ferrara primo, Rangoni secondo e più veloce, suo il miglior crono fissato al penultimo giro, terzo Boldrini, quarto Mastronardi e quinto Christian Passuti, sempre nel gruppo di vertice con la 911 GT3 Cup (Antonelli Motorsport) e primo della '07. Sesto Paolo Montin (Centro Porsche Bergamo), settimo Stefano Comandini (Centro Porsche Roma) che si segnalava tra i più rapidi in pista ed in lotta per la prima fila della griglia di gara 2, dove la prima piazza era assicurava Mauro Massironi (Ebimotors Porsche Haus) con l'ottava posizione finale in gara.

La seconda gara a Misano della Carrera Cup è vinta da un Luca Rangoni ben convinto a giocarsi al meglio le ultime chance per il titolo con un finale in crescendo. Parte deciso dalla quarta fila il bolognese e con la 911 GT3 Cup del Centro Porsche Brescia è subito quinto, poi terzo quindi secondo al termine del primo giro. E' il più veloce in pista, compie un'altra tornata d'attesa e di studio

attaccato agli scarichi di Mauro Massironi che, partito dalla Pole, è primo. Il lombardo della Ebimotors Porsche Haus non regge la pressione, si scompone ed al terzo giro è superato da Rangoni che si invola verso la terza affermata stagionale a suon di tempi record, suo il miglior crono in 1'41"168. Massironi poi perde la seconda piazza subendo il sorpasso di Rino Mastronardi (Centro Porsche Torino) che conclude secondo e con un buon ritmo di gara. Anche e soprattutto Andrea Boldrini (Centro Porsche Padova) e Luigi Ferrara (Ebimotors Porsche Haus) a dare grande spettacolo battagliando prima assieme a Christian Passuti (AB Motorsport) e Andrea Sonvico (GDL Racing) per la terza piazza, quindi da soli in un accessissimo duello fatto di staccate mozzafiato, ruote fumanti e intraversate, al termine del quale a spuntarla è il coriaceo perugino che chiude terzo, ed il giovane barese quarto.

Classifica gara 1

1. Ferrara (Ebimotors Porsche Haus) 18 giri; 2. Rangoni (Centro Porsche Brescia) a 1"434; 3. Boldrini (Centro Porsche Padova) a 12"985; 4. Mastronardi (Centro Porsche Torino) a 13"550; 5. Passuti (Antonelli Motorsport) a 19"248; 6. Montin (Centro Porsche Bergamo) a 24"304; 7. Comandini (Centro Porsche Roma) a 25"616; 8. Massironi (Ebimotors Porsche Haus) a 26"464; 9. Sonvico (GDL Racing) a 30"5430; 10. Villa (GDL Racing) a 30"674.

Classifica gara 2

1. Rangoni (Centro Porsche Brescia) 18 giri in 30'41"784, alla media 148,685; 2. Mastronardi (Centro Porsche Torino) a 11"014; 3. Boldrini (Centro Porsche Padova) a 14"154; 4. Ferrara (Ebimotors Porsche Haus) a 14"394; 5. Fantini (Ebimotors Porsche Haus) a 15"150; 6. Monti (BM Motorsport) a 16"788; 7. Monforte (Rangoni Motorsport by CPB) a 17"971; 8. Passuti (AB Motorsport) a 27"592; 9. Baccani (Rangoni Motorsport by CPB) a 28"563; 10. Paletto (GDL Racing) a 29"105.

Classifica Carrera Cup Italia, assoluta: 1. Ferrara 149; 2. Rangoni 138; 3. Monti 112; 4. Boldrini 91; 5. Mastronardi 88; 6. Montin e Monforte 59; 8. Comandini 47; 9. Fantini 44; 10. Bonacini 41.



Test F.3 italiana ad Adria Debutto di Zampieri

Continua il lavoro per i team del campionato italiano formula 3 che hanno svolto sul tracciato di Adria una sessione di test in previsione della gara che si disputerà sul tracciato rodigino il 28 settembre. In pista il più veloce è risultato Mirko Bortolotti attuale leader di campionato, al volante della monoposto del team Lucidi. Presenti anche delle importanti new entry: Ton Dillmann, pilota francese protagonista nella F3 Euro Series, è sceso in pista con la Dallara 308 del team Europa Corse, segnando la seconda miglior prestazione in 1'23"24. In pista anche Daniel Zampieri, che con BVM corre nell'Eurocup di Formula Renault 2000. Reduce da una buona prestazione sul tracciato francese di Le Mans domenica, ha affrontato i suoi primi chilometri a bordo di una monoposto di Formula 3. Continua il buon periodo di forma di Salvatore Ciatelli, che a Varano ha conquistato un doppio podio, oggi terzo, ha preceduto di due decimi Francesco Castellacci, altro pilota di Gabriele Lucidi. Alle prese con lo studio e l'apprendimento della pista i due alfieri di Corbetta, Michael Dalle Stelle e Niccolò Piancastelli, oltre che Francesco Prandi, piloti di punta del team Europa Corse.

I tempi dei test, lunedì 8 settembre 2008

- 1 - Mirko Bortolotti - Lucidi - 1'12"51
- 2 - Tom Dillmann - Europa Corse - 1'13"24
- 3 - Salvatore Ciatelli - BVM Target - 1'13"41
- 4 - Francesco Castellacci - Lucidi - 1'13"68
- 5 - Daniel Zampieri - BVM Target - 1'13"86
- 6 - Michael Dalle Stelle - Minardi/Corbetta - 1'13"90
- 7 - Francesco Prandi - Europa Corse - 1'14"43
- 8 - Niccolò Piancastelli - Minardi/Corbetta - 1'15"10

ALMS La Corvette si veste da GT2

La Corvette ha annunciato i piani per il futuro agonistico nel Gran Turismo. La priorità nel 2009 sarà data alla 24 Ore di Le Mans. Per prepararsi al meglio per l'evento francese, Corvette disputerà la 12 Ore di Sebring e la gara di Long Beach del campionato ALMS classe GT1. Dopo la 24 Ore di Le Mans, la Casa americana si concentrerà sulla classe GT2 dell'ALMS per un programma completo in questa categoria nel 2010 con l'intenzione di estendere le proprie vetture a team clienti. Corvette intende quindi adeguarsi ai nuovi regolamenti FIA-ACO: il motore della GT2 sarà basato ancora sul motore della Z06, il LS7R, però portato a 6 litri, mentre una nuova versione 5.5 litri verrà prodotta per andare incontro alle nuove norme.

Superleague Walker con i Rangers Glasgow

James Walker, pilota World Series Renault col team Fortec, parteciperà alla seconda prova Superleague del 21 settembre al Nurburgring. Walker guiderà la Elan del club Rangers sostituendo Ryan Dalziel, impegnato nella Grand Am. Walker aveva portato al debutto la monoposto del Liverpool nei test di Donington.

A1 Grand Prix Test a Donington per pochi intimi

Solo sei monoposto, più la vettura laboratorio, hanno partecipato ai test collettivi di Donington della A1 Grand Prix. Il maltempo ha condizionato parecchio il lavoro programmato dei presenti. L'Italia ha fatto girare sia Edoardo Piscopo sia Fabio Onidi. Per il Sud Africa ha percorso chilometri Adrian Zaugg. L'Olanda ha iniziato lo sviluppo della vettura con Jeroen Bleekemolen mentre l'Australia era presente con John Martin, nominato pilota per tutta la stagione. La Malesia ha utilizzato Fairuz Fauzy. Chris Van der Drift ha tenuto alti i colori della Nuova Zelanda. Nessuna traccia delle altre squadre, neanche del team Gran Bretagna, che ha visto svolgersi i test a pochi chilometri di distanza.

2000 Light Gli iscritti di Imola

È stato diramato l'elenco iscritti dei partecipanti alla gara del Formula 2000 Light a Imola il 21 settembre, in concomitanza con il Mondiale Turismo. Sono ben trentadue le monoposto che saranno presenti sul rinnovato tracciato romagnolo, a rinfoltire i soliti partenti della serie ideata da Eros Di Prima. Presenti anche, sempre in linea con la filosofia della serie, le monoposto di Formula 3, come anno di costruzione precedenti al 2002.

Gli iscritti

Davide Pigozzi - Tomcat
Andrea Roda - Tomcat
Riccardo Cinti - Tomcat
Mario Bertolotti - CO2
Tiemo Storz - CO2
Cristian Corsini - CO2
Frank Surtjens - CO2
Claudio Castiglioni - TJ Emme
Cristian Mancinelli - Line Race
Marco Visconti - Line Race
Massimo Giondi - Line Race
Federico Scionti - AP
Paolo Coppi - AP
Laura Polidori - LP
Federico Porri - Keks
Francesco Baroni - Dynamic

Luca Pizzico - Dynamic
Domenico Dardo - Dueppi
Andrea Borio - Dueppi
Leonardo Geraci - Dueppi
Andrea Amici - Dueppi
Ivan Tramontozzi - Dueppi

Piero Negrotti - System
Massimo Ballestri - System
Sergio Ghiotto - System
Dino Lusuardi - System
Salvatore Cardullo - Cherubini
Federico Del Rosso - Cherubini
Mauro Brozzi - Bellspeed
Carlo Bendinelli - Bellspeed

In corsivo le vetture Formula 3

Nascar Papis con Germain?

Secondo le ultime voci di mercato, Max Papis potrebbe approdare alla Sprint Cup il prossimo anno, prendendo parte a 15-18 gare in calendario con il Germain Racing. Già campione Truck Series, la squadra dei tre fratelli Germain sta da tempo cercando di effettuare il grande salto, e avrebbe trovato uno sponsor per il pilota comasco.

Nascar Scott Speed avviato verso la Sprint Cup

È arrivata la conferma del team Red Bull, alle voci circolate di recente. Scott Speed ha già effettuato lunghi test a Nashville ed in Kentucky a bordo di una vettura Sprint Cup, e verrà valutato dagli ufficiali di gara per il debutto in una delle prossime gare a Charlotte, il 23 e 24 settembre. Per lui ci sarà una vettura addizionale, affiancata a quelle di Allmendinger e Vickers.

WS Renault Le date dei test

Sono cinque le giornate dei test collettivi che la World Series Renault ha programmato per la fine del 2008. Dal 5 al 7 novembre a Le Castellet, 26-27 novembre a Valencia.

Basso vince la sfida con Vouilloz

Giandomenico Basso e Mitia Dotta (**sotto**), hanno vinto con la loro Grande Punto Abarth S2000 il rally Principe de Asturias, settima prova dell'Intercontinental Rally Challenge, precedendo le Peugeot 207 del francese Nicolas Vouilloz e del belga Freddy Loix.

Basso aveva concluso al comando la prima tappa, accreditato dello spesso tempo di Vouilloz (ai fini della classifica Basso era primo per aver vinto la prima prova speciale, considerata discriminante) e nella seconda giornata ha sferrato un attacco deciso al francese, imponendosi nelle prime tre prove speciali.

"Ci voleva, ci voleva proprio" - ha affermato il campione italiano in carica all'arrivo -

Questa è stata una vera battaglia e averla vinta senza che Nicolas Vouilloz, il nostro principale avversario, avesse qualche problema è stato bellissimo. È un premio a tutti gli uomini che hanno continuato a lavorare intensamente per rendere sempre più competitiva la Grande Punto Abarth, ma anche uno stimolo a continuare a farlo".

Appaiato al francese della Peugeot al via dell'ultima tappa, Basso ha sfruttato il primo tratto cronometrato della giornata per scrollarsi di dosso il rivale. Per fargli capire che era deciso a tutto pur di spuntarla. Solo quando s'è trovato ad avere un margine di poco inferiore ai venti secondi ha rallentato un po' il ritmo. *"Non è stato facile, gestire un vantaggio del genere non lo*

è mai: quando succede, non ci si può permettere di attaccare a fondo, ma non è neppure il caso di rilassarsi. E inevitabilmente non si riesce a non pensare che basterebbe poco per perdere tutto".

Buon risultato (6°) anche per il giovane finlandese Anton Alen, con Timo Alanne, autore di una prestazione molto positiva su un fondo, l'asfalto, con il quale ancora non ha confidenza. Una Grande Punto Abarth S2000 privata ha concluso nelle prime posizioni: il campione spagnolo in carica, Miguel Fuster è arrivato quinto, mentre il suo connazionale Daniel Solà, molto positivo nella prima giornata, è stato costretto al ritiro per un'uscita di strada a tre prove dal termine mentre era 4°.



La classifica finale

1. Basso-Dotta (Grande Punto Abarth S2000) in 2.34'39"0
2. Vouilloz-Klinger (Peugeot 207) a 12"2
3. Loix-Buysman (Peugeot 207) a 1'54"5
4. Garcia Ojeda-Barrabes (Peugeot 207) a 2'34"3
5. Fuster-Medina (Grande Punto Abarth S2000) a 4'05"7
6. Alen-Alanne (Grande Punto Abarth S2000) a 4'16"7
7. Vallejo-Vallejo (Peugeot 207) a 5'12"1
8. Hevia-Iglesias (Mitsubishi Lancer) a 6'40"6

Classifica Piloti IRC

1. Nicolas Vouilloz FRA (Peugeot) punti 52
2. Freddy Loix BEL (Peugeot) 35
3. Giandomenico Basso ITA (Abarth) e Luca Rossetti ITA (Peugeot) 32
5. Anton Alen FIN (Abarth) 17







Andreucci tiene vivo il tricolore

Paolo Andreucci e Anna Andreussi (**a sinistra**), si sono aggiudicati il 27° Rally della Costa Smeralda gara valida per il Campionato Italiano Rally e per il Trofeo Rally Terra. Al secondo posto hanno chiuso a 40"6 i friulani Luca Rossetti e Matteo Chiarcossi, Peugeot 207 Super 2000, che con questo risultato si confermano al comando del tricolore. Il Campionato Italiano Rally rimane ancora aperto proprio fra i primi due della gara sarda, con il pilota della Mitsubishi e quello della Peugeot, attualmente al comando, che se lo giocheranno nelle rimanenti due gare della serie; il Rallye di Sanremo ed il Rally di Como.

Tutto deciso invece nel Trofeo Rally Terra con i veneti Mauro Trentin e Flavio Zanella, Peugeot 207 Super 2000, che si sono aggiudicati ormai aritmeticamente la serie nazionale quando al termine manca ancora un appuntamento. In questo caso ad essere decisivo è stato il capottamento, nella prima prova odierna, di Andrea Aghini, Subaru Impreza N14, l'unico a poterlo ancora infastidire. Trentin ha concluso terzo tra i partecipanti al Trt dietro a Ceccoli su Mitsubishi Lancer EVO IX e l'altro sammarinese Federico Martelli su Peugeot 207 S2000.

La classifica finale

1. Andreucci-Andreussi (Mitsubishi Lancer Evo IX) in 1.49'34"6
2. Rossetti-Chiarcossi (Peugeot 207 S2000) a 40"6
3. Ceccoli-Biondi (Mitsubishi Lancer Evo IX) a 2'32"1
4. Navarra-D'Amore (Abarth Grande Punto S2000) a 2'33"1
5. Martelli-Pisano (Peugeot 207 S2000) a 4'07"4
6. Trentin-Zanella (Peugeot 207 S2000) a 5'19"0
7. Pesavento-De Col Perego-Pizzuti (Mitsubishi Lancer Evo IX) a 5'53"9
8. Perego-Pizzuti (Mitsubishi Lancer Evo IX) a 6'49"3
9. Cenedese-Simioni (Mitsubishi Lancer Evo IX) a 7'02"1
10. Cantamessa-Capolongo (Mitsubishi Lancer Evo IX) a 8'14"4

Classifiche Campionato Italiano Rally dopo 8 gare delle 10 gare

Piloti

1. Rossetti (Peugeot 207 Super 2000) 64
2. Andreucci (Mitsubishi) 53
3. Navarra (Grande Punto Abarth) 39

Costruttori

1. Peugeot 62 punti
2. Mitsubishi 57.5
3. Abarth 48
4. Subaru 29

Miss

italiaracing

