



Giovanardi
per la seconda volta
campione del BTCC

Fabrizio Il

Re

di Gran

Bretagna



Il Re è ancora

Fabrizio Giovanardi è ancora il re del BTCC. Pur con tre risultati sfortunati conquistati nella tappa finale di Brands Hatch, il pilota modenese ha potuto contare sul grande vantaggio costruito durante tutto il campionato, sin dall'impressionante doppietta ottenuta nella prova d'apertura proprio sul tracciato del Kent, centrando il secondo titolo consecutivo nella categoria. Dopo un contatto in Gara 1, che l'aveva costretto ad accontentarsi della quattordicesima posizione, il motore della sua Vectra si era ammutolito prima di Gara 2, costringendolo a restare al muretto: "Ora vedo il lato diver-

tente, ma pensate se Jason avesse vinto Gara 1, e magari anche Gara 2", ha poi raccontato Fabrizio, "con la terza gara da affrontare partendo dal fondo della griglia... Ho pensato: Ommioddio. E questo riassume entrambi i giorni di gara qui a Brands Hatch". A completare l'opera, in gara 3, un undicesimo posto, condito però dal punto assegnato per il giro più veloce. Il secondo titolo riafferma la netta superiorità di "Piedone": se lo competizione era stata ridotta dal brutto incidente occorso a Jason Plato prima del gran finale, quest'anno il britannico, vincitore di ben otto man-

che, ha pagato la scarsa costanza di rendimento in quella che resterà negli annali come l'ultima stagione ufficiale per Seat nella serie. Con un Matt Neal irricognoscibile, ad emergere nel finale è invece stato Mat Jackson, andato addirittura a strappare il secondo posto in classifica a Plato sulla BMW 320 del BMW Dealers UK. Proprio le BMW saranno le principali sfidanti per il 2009: anche se non schierate in forma ufficiale, le berline bavaresi, aiutate dalla trazione posteriore, rimarranno un pericolo per lo squadrone Vauxhall. Altro nome da tenere d'occhio sarà, ovviamente, quel-

lo di Colin Turkington: il giovane pilota dell'Ulster, classe 1982, è atteso al definitivo salto di qualità grazie anche all'importante supporto a disposizione in termini di sponsor e budget. Per Giovanardi invece, l'appuntamento con la pista è più vicino: arriverà infatti a breve la sfida della 1000 chilometri di Bathurst: su uno dei più affascinanti tracciati del mondo, il neocampione si troverà a battaglia con i migliori specialisti locali contando su una delle vetture più veloci del lotto. Dopo il difficile esordio a Phillip Island, Giovanardi tenterà, in quel di Mount Panorama, di



ora lui

ribaltare il 17esimo posto conquistato al debutto nella categoria e mettere un'ulteriore firma in un palmarès tra i più completi nella storia delle gare Turismo.

Marco Cortesi

La classifica finale del BTCC 2008

1. Giovanardi 262; 2. Jackson 226; 3. Plato 223; 4. Turkington 212; 5. Neal 185; 6. Onslow-Cole; 7. Shedden; 8. Turner 133; 9. Jones 119; 10. Chilton 107.





GP3

In attesa di... conferma

A quanto pare, nel 2009 avremo una serie per monoposto in più. Si tratta della GP3 che sarà articolata su un calendario comprendente solo abbinamenti con i Gran Premi di F.1. La certezza però ancora manca, negli ultimi giorni è sorto qualche ostacolo perché non tutti i circuiti sono disposti a dare spazio a un'altra categoria nei weekend della F.1. Molto dipenderà anche dall'apporto economico richiesto. Probabilmente questa settimana si saprà qualcosa di più, ma Mauro Sipsz, ideatore della F.Master che poi diventerà GP3, è fiducioso. Avremo dunque una serie in più perché sembra quasi certo che la Formula Master proseguirà il proprio cammino, legandosi come di consueto alle gare europee del WTCC con i medesimi requisiti delle altre due stagio-



ni disputate (2007 e 2008). Ovvero: doppia gara sabato-domenica e diretta televisiva su Eurosport per entrambe. Le monoposto che correranno la GP3 e la F.Master saranno sostanzialmente le stesse, come ha ammesso Mauro Sipsz in un'intervista rilasciata ad Autosprint la scorsa settimana, differenziate solo da ritocchi "cosmetici", tanto che basterà un semplice kit di aggiornamento per tramutare una Master in GP3. Nulla cambierà nella sostanza anche perché la potenza massima sviluppata dal propulsore Honda (rivisto e corretto in cooperazione dalla LRM di Petriglieri, preparatori storicamente legati al marchio Renault ed N Technology) è di 250 cavalli, tetto entro il quale la FIA concede la possibilità di gareggiare anche ai sedicenni.

Il telaio, di produzione Tatuus, resterà invariato, così come l'elettronica di comando del cambio, la stessa della GP2 realizzata dalla Marelli. La GP3 risolverà così uno dei pochi lati deboli della F.Master: darà la possibilità agli aspiranti piloti di F.1 di domani, di correre sulle stesse piste della massima formula. Le due serie avranno costi poco dissimili: se la Master si attesterà su valori un po' più bassi di quelli attuali (dato l'ammortamento operato sulle vetture, alla loro terza stagione d'attività), ovvero 320-350 mila euro a stagione, la GP3 veleggerà un poco più in alto: attorno ai 500.000 euro. Le differenze, dato il costo chilometrico del mezzo pressochè uguale, saranno date dalle trasferte maggiormente onerose e da qualche altro dettaglio. Diverse saran-

no le squadre che parteciperanno alle due serie, anche se nulla vieterà ad un team accettato a correre in GP3 di impegnarsi anche nella Master. La GP3 avrà un massimo di 10 team (e 30 auto), selezionati in base al palmarès ed alla nazionalità. Sipsz ha dichiarato di essere stato sorpreso dalla quantità e dalla qualità delle squadre che lo hanno contattato per far parte della nuova serie. Nella Master correranno tutti gli altri team, quelli già presenti quest'anno e quelli non interessati (o che non saranno ammessi) a fare il salto verso la GP3. Sarà probabilmente diversa la gestione sul campo dei due campionati. La Master sarà nuovamente in mano alla MSC (nel cui capitale è coinvolta Eurosport) col supporto operativo della N Technology, mentre al

momento in cui scriviamo, la struttura organizzativa della GP3 sta tutt'ora prendendo forma, essendo la nuova serie un'iniziativa proposta e promossa personalmente dall'imprenditore Mauro Sipsz nei confronti di Bernie Ecclestone. A questo punto sarebbe logico aspettarsi che le ultime due gare 2008 della Master saranno prese d'assalto da giovani vogliosi di correre nella GP3 il prossimo anno e invece, nonostante le monoposto libere siano parecchie, tutto tace o quasi. Tra i pochi che coglieranno al volo l'occasione ci sarà Esteban Gutierrez, neo campione dell'Eurocup di F.BMW, scaltro nell'accogliere la proposta fattagli dal team Trident di correre a Imola lo scorso weekend.

Valerio Faccini



E ora la F.1

Andrà in F.1? Riuscirà a tornare in quel mondo che ha ampiamente meritato di frequentare? O finirà nella Indycar dove lo aspetta il team Ganassi? Giorgio Pantano, campione GP2 2008, ha ottenuto al termine di una stagione esaltante, ma non priva di errori, quel titolo che inseguiva dal 2005. Il padovano infatti, scartato con troppa fretta dalla F.1 dopo un campionato disputato con la Jordan, aveva cercato il rilancio nella neonata GP2 assieme a Gianmaria Bruni, altro ex

F.1 (Minardi) messo da parte precipitosamente. Pantano è sempre stato un leader della categoria. Ha corso con Super Nova, Coloni, Campos e Racing Engineering, e a tutti ha lasciato vittorie e soddisfazioni. Ma è stato a partire dal 2007, con Campos, che Pantano ha iniziato a martellare con continuità le prime posizioni. Già l'anno scorso poteva rimanere in corsa per il titolo se problemi meccanici non lo avessero fermato in più di un'occasione. Questa volta

invece, tutto è filato liscio. Il Racing Engineering ha permesso alla Dallara di Pantano di non rompersi mai. Un lavoro certosino ed estenuante dei ragazzi di Alfonso D'Orleans (sopra, con Pantano), ha permesso questo miracolo. Pantano ha poi fatto il resto vincendo quattro corse, realizzando quattro pole. Correndo come solo lui sa fare. Il finale di campionato è stato difficile. La vittoria mancata di Valencia, con quel serbatoio rimasto senza benzina a due curve dal-



la bandiera a scacchi, è stata una pesante mazzata per Pantano. Poteva chiudere il discorso campionato e invece si è ritrovato Bruno Senna sul collo. A Spa, Pantano ha fatto un mezzo disastro in gara 1, cercando un sorpasso inutile. Poi, i commissari sportivi hanno infierito su di lui, umiliandolo con l'esclusione dalla seconda gara. Ma Senna non ne ha approfittato. Così si è arrivati a Monza. Pole di Pantano, una gara magistrale con pista umida, ma

ecco l'errore banale che non ti aspetti da un pilota della sua esperienza. In uscita dai box, Giorgio ha pestato la linea bianca ed ha preso un immediato drive through. Addio successo, ma Senna ancora una volta si è dimostrato fragile e così Pantano si è meritatamente aggiudicato il campionato. Una carriera bella quella del padovano, anche se tortuosa. Ma comunque piena di soddisfazioni perché Pantano ha pur sempre corso nelle migliori categorie per monopo-

sto, si è sempre messo in luce, gode di altissima considerazione presso i team manager. E a 29 anni ha vinto un campionato impegnativo come quello della GP2. Altri suoi colleghi, a quell'età, sono già passati al Turismo o al GT stanchi di inseguire sogni. Lui no. Testardo ha proseguito con le ruote scoperte convinto di potercela fare. Ed ha avuto ragione: il nonno ha messo in riga i nipotini.

Massimo Costa





Non basta un “dottore” per un Mondiale in crisi

I rally gli piacciono, da sempre. E Valentino Rossi non ha mai fatto niente per nasconderselo. La sua passione per le gare su strada, del resto, ha origini lontane: a trasmettergliela era stato papà Graziano, quando lui ancora non era il “Fenomeno”. La sfogava da spettatore, scarpinando ai bordi delle strade del Sanremo per vedere in azione Colin McRae, Didier Auriol e gli altri tenori dell'epoca. Poi, inevitabilmente, il pluridecorato delle ruote è passato dall'altra parte della barricata. Ci ha provato e riprovato, ha affrontato con una Peugeot 206 Wrc le speciali infangate del Galles e successivamente, con una Subaru Impreza (nella foto), quelle più scorrevoli della Nuova Zelanda. Con scarso successo: nella “perfida Albione” è scivolato fuori dopo pochi chilometri, agli antipodi ha tenuto botta fino alla fine, ma è arrivato quando già ad Hamilton cominciava a far notte. Viaggiando a due secondi e passa al chilometro dai migliori, s'è beccato una ventina di minuti da Marcus Gronholm e, quel che è più imbarazzante, più o meno la metà da Luis Perez Companc che non ha fama di essere propriamente un fulmine. Ma si sa: la passione spesso conduce a soddisfare le proprie voglie... A prescindere dalle doti, dai risultati, da tutto. Ora è deciso a ritentare l'esperimento. Di nuovo in Galles e non solo perché... l'assassino torna quasi sempre sul luogo del delitto. Bene, benissimo. Se il terzo tentativo serio – le kermesse di fine stagione tipo Monza e Bologna sono un'altra cosa – lo effettuasse da privato. Invece, appena s'è sparsa la voce che “the Doctor” ha in mente di tornare con casco, tuta e copilota a Cardiff, è partita la corsa ad offrirgli un volante. L'ha fatto Malcolm Wilson per conto della Ford e l'ha fatto David Richards per la Subaru, entrambi ovviamente molto attratti dal prevedibile ritorno d'immagine. Che non riuscirà a mascherare lo stato di crisi di un mondiale nel quale, ormai, c'è spazio solo per pochi piloti veri e tanti, troppi piloti con la valigia. O, nel caso del pesarese, con i riflettori perennemente addosso. La serie iridata scricchiola e suonare la grancassa per coprire rumori sempre più sinistri serve a poco. No, non va tutto bene, madama la marchesa. Anzi, va (quasi) tutto molto male.

Superleague **Al Nurburgring ha debuttato** **l'Atletico Madrid con Soucek**

Finalmente è arrivato l'annuncio ufficiale dell'ingresso nella Superleague dell'Atletico Madrid. Il secondo club della capitale spagnola, che ha saltato la prima prova di Donington, ha debuttato lo scorso fine settimana al Nurburgring. La vettura è stata gestita dalla italiana Eurointernational che già si occupa della Elan del Corinthians. Pilota dell'Atletico Madrid, Andy Soucek (**sotto**).



A1 Grand Prix **Morad pilota del team Libano**

Daniel Morad, protagonista della F.Atlantic, è stato designato come primo pilota del team Libano per la A1 Grand Prix. Morad è canadese ma di origini libanesi.

Formula 2 **La Williams farà i telai** **dell'Audi il motore**

La FIA ha rivelato il nome di chi progetterà la monoposto della nuova categoria che lancerà nel 2009. Si tratta della Williams, mentre i motori saranno dei turbo da 1.8 litri ed avranno il marchio Audi. Niente Mygale quindi, come si diceva nell'ambiente, e niente propulsori BMW. La gestione delle vetture e del campionato è affidata alla società MotorSport Vision di Jonathan Palmer, già organizzatore della F.Palmer Audi (come anticipato da Italiaracing). I primi test sono previsti per il mese di novembre e il campionato partirà in maggio con otto appuntamenti, a gara doppia e non singola come inizialmente annunciato.

F.Master **A Imola hanno debuttato** **Gutierrez e Ricci**

Fresco campione della F.BMW Europe nell'ultima prova di Monza, il 17enne messicano Esteban Gutierrez si è già messo in gioco in un'altra categoria. Lo scorso fine settimana è salito sulla monoposto Tatuus di Formula Master del team Trident per partecipare alla doppia gara di Imola del campionato internazionale ottenendo un 3° e un 7° posto. Con Euronova ha invece fatto i primi passi nella Formula Master Giacomo Ricci, ma con minor fortuna di Gutierrez dal punto di vista dei risultati.

GP2 **Tre italiani nei test** **di Le Castellet**

Si vanno delineando i primi nomi dei piloti che parteciperanno ai test collettivi della GP2 che si svolgeranno a Le Castellet mercoledì 24 e giovedì 25. Il team che ha vinto il campionato, Racing Engineering, sta aspettando una risposta da Pastor Maldonado mentre il team Campos che ha vinto la classifica squadre ha già pronti quattro piloti: Sergio Perez, Vitaly Petrov, Ho Pin Tung, Jerome D'Ambrosio. La Arden dovrebbe schierare Luiz Razia (candidato a correre nella GP2 Asia), Sebastien Buemi e Mika Maki. Durango avrà Davide Valsecchi, Carlos Iaconelli e Omar Leal. Dams utilizzerà Kamui Kobayashi e forse Chris Van der Drift. Proseguendo, iSport presenterà Oliver Turvey, Marcus Ericsson, Diego Nunes e Nelson Philippe, ex Champ Car. Quest'ultimo dovrebbe guidare anche la vettura della ART che ospiterà anche Paul Di Resta, ex campione F.3 europea da due anni nel DTM. Il team Piquet avrà Fabio Onidi, Alberto Valerio e Roldan Rodriguez, FMSI per ora ha firmato con Andreas Zuber e Fabrizio Crestani. Super Nova si avvarrà di Alberto Valerio, James Jakes e forse Vladimir Arabadzhiev. Onidi guiderà anche la Dallara di BCN.

F.3 Euro Series **Tutte le novità** **viste a Barcellona**

Tante le novità viste a Barcellona sabato e domenica scorsa. Sul tracciato spagnolo ha debuttato nella F.3 Euro Series il team Epsilon Barazi di Michel Lecomte con il pilota monegasco Stephane Richelmi, in arrivo dalla F.Renault. Vettura scelta, una Dallara-Mercedes. Il team Carlin si è invece separato da Richard Philippe il quale ha guidato la terza vettura lasciata libera da Tom Dillmann nella SG Formula. Il posto di Philippe è stato preso da Brendon Hartley, protagonista della F.3 inglese, che così è tornato nella Euro Series. Alla RC Motorsport invece, è arrivato Peter Elkmann, tedesco che nel 2006 vinse una gara dell'europeo a Brands Hatch ma che negli ultimi due anni era fermo. Elkmann ha preso il posto di Martin Plowman.

F.Renault **La Winter Series** **stringe l'occhio a Imola**

Potrebbe tenersi a Imola la Winter Series della F.Renault Italia 2008. In occasione della gara del Mugello è stata presentata la richiesta all'autodromo romagnolo. Imola potrebbe poi rientrare nel calendario della stagione Renault 2009. Negli ultimi anni il trofeo invernale si era svolto a Vallelunga.



Indycar Franchitti rientra con Ganassi nella gara di Surfers Paradise

Rientro anticipato per Dario Franchitti nella Indycar, come aveva ipotizzato Italiaring lo scorso 3 settembre. Il pilota scozzese, annunciato dal team Ganassi per il 2009, salirà sulla Dallara-Honda già il 25 ottobre nella prova finale della stagione, già vinta da Scott Dixon, in programma a Surfers Paradise. Franchitti prende quindi il posto di Dan Wheldon (**sopra**), che il prossimo anno correrà per il team Panther.

Indy Lights Plowman nel 2009 con il team Panther

Sarà negli Stati Uniti il futuro agonistico di Martin Plowman. Il pilota inglese che quest'anno ha corso con la RC Motorsport come pilota Volkswagen nella F3 Euro Series, ha abbandonato la categoria cadetta prima della fine del campionato. Ed ha firmato per il team Panther per correre nella Indy Lights 2009. Un netto cambio di direzione del 20enne Plowman che lascia l'Europa alla ricerca di una carriera in USA.

LMS Yamamoto ha provato la Lola-Aston

Sakon Yamamoto e Harold Primat hanno provato a Brno il prototipo Lola-Aston Martin LMP1 del team Charozu. Il pilota giapponese, che ha corso in GP2 con la ART, ha guidato con pista bagnata. Primat ha testato la Lola mercoledì con pista asciutta.

F.1 – Test a Jerez Vettel è il più veloce con la Red Bull

I tempi del 1° giorno, martedì 18 settembre 2008

- 1 – Marko Asmer (BMW Sauber F1.08) – 1'20"189 – 79
- 2 – Dani Clos (Williams FW30-Toyota) – 1'23"224 – 75
- 3 – Mike Conway (Honda RA108) – 1'24"123 – 20

I tempi del 2° giorno, mercoledì 17 settembre 2008

- 1 - Christian Klien (BMW Sauber F1.08) - 1'19"357 - 84
- 2 - Sebastian Vettel (Red Bull RB3-Renault) - 1'19"878 - 60
- 3 - Sebastien Buemi (Toro Rosso STR3-Ferrari) - 1'20"209 - 88
- 4 - Gary Paffett (McLaren MP4/23-Mercedes) - 1'20"602 - 52
- 5 - Kamui Kobayashi (Toyota TF108) - 1'20"769 - 94
- 6 - Lucas Di Grassi (Renault R28) - 1'20"853 - 90
- 7 - Alexander Wurz (Honda RA108) - 1'21"123 - 71
- 8 - Kazuki Nakajima (Williams FW30-Toyota) - 1'23"171 - 61

I tempi del 3° giorno, giovedì 18 settembre 2008

- 1 - Sebastian Vettel (Red Bull RB3-Renault) - 1'18"001 - 37
- 2 - Nick Heidfeld (BMW Sauber F1.08) - 1'18"167 - 70
- 3 - Lucas Di Grassi (Renault R28) - 1'18"999 - 36
- 4 - Pedro De La Rosa (McLaren MP4/23-Mercedes) - 1'19"281 - 39
- 5 - Alexander Wurz (Honda RA108) - 1'19"499 - 79
- 6 - Takuma Sato (Toro Rosso STR3-Ferrari) - 1'19"574 - 49
- 7 - Kamui Kobayashi (Toyota TF108) - 1'19"863 - 47
- 8 - Kazuki Nakajima (Williams FW30-Toyota) - 1'21"892 - 60

I migliori tempi del 4° giorno, venerdì 19 settembre 2008

- 1 - Pedro De La Rosa (McLaren MP4/23-Mercedes) - 1'18"992 - 90
- 2 - Nick Heidfeld (BMW Sauber F1.08) - 1'19"250 - 98
- 3 - Lucas Di Grassi (Renault R28) - 1'19"289 - 102
- 4 - Sebastian Vettel (Toro Rosso STR3-Ferrari) - 1'19"470 - 93
- 5 - Sebastien Buemi (Red Bull RB3-Renault) - 1'20"005 - 84
- 6 - Timo Glock (Toyota TF108) - 1'20"482 - 111
- 7 - Alexander Wurz (Honda RA108) - 1'22"658 - 51
- 8 - Nico Rosberg (Williams FW30-Toyota) - 1'22"896 - 102



Sebastian Vettel

Doornbos va in rete per il Milan

Prima vittoria nella Superleague di Robert Doornbos (**sotto**), punta del Milan nel campionato. Il pilota olandese, del Playteam, è partito bene dalla pole ed ha sempre tenuto il comando di gara 1, a parte la fase dei pit-stop. Nei primi giri, Doornbos è stato impegnato da Antonio Pizzonia del Corinthians, ma il brasiliano nel cambio gomme ha spento il motore perdendo ogni possibilità di salire sul podio. Dietro a Doornbos si è così installato Craig Dolby, dell'Anderlecht, autore di un buon avvio e di una corsa grintosa. Terzo ha concluso Alessandro Pierguidi del Galatasaray, che ha completato il trionfo del Playteam, con due sue vetture sul podio. Pizzonia ha terminato al settimo posto, ma il lavoro svolto dal brasiliano e dal team



italiano Eurointernational è stato eccellente. Senza quel motore spento al cambio gomme, il secondo posto era del brasiliano. Davide Rigon del Gouan ha visto la bandiera a scacchi al quinto posto. Una corsa tutta di rimonta, col tentativo negli ultimi giri di resistere con successo agli attacchi di Borja Garcia. Gara negativa invece per Enrico Toccacelo della Roma. Ultimo in griglia dopo i problemi tecnici avuti in qualifica, Toccacelo non è riuscito ad avviarsi per il giro di ricognizione ed è stato spinto ai box. Partito dalla pit-lane, in compagnia di Adrian Valles (Liverpool), Toccacelo si è ritirato dopo due giri. Subito fuori pista Tuka Rocha (Flamengo), Nelson Philippe del Borussia Dortmund si è arreso al 4° giro per noie tecniche.

L'ordine di arrivo di gara 1, domenica 21 settembre 2008

- 1 - Robert Doornbos - Milan - 46"13"313
- 2 - Craig Dolby - Anderlecht - 6"631
- 3 - Alessandro Pierguidi - Galatasaray - 19"978
- 4 - James Walker - Rangers - 23"002
- 5 - Davide Rigon - Gouan Pechino - 28"603
- 6 - Borja Garcia - Siviglia - 30"140
- 7 - Antonio Pizzonia - Corinthians - 34"028
- 8 - Tristan Gommendy - Port - 42"546
- 9 - Max Wissel - Basilea - 43"436
- 10 - Yelmer Buurman - PSV Eindhoven - 53"033
- 11 - Andreas Zuber - Al Ain - 53"541

Ritirati

Enrico Toccacelo - Roma
Tuka Rocha - Flamengo
Nelson Philippe - Borussia Dortmund
Adrian Valles - Liverpool
Duncan Tappy - Tottenham
Kasper Andersen - Olympiakos

Non partito

Andy Soucek - Atletico Madrid





Toccacelo domina ma... a vincere è il PSV

Quattro gare e quattro diversi vincitori nella Superleague. La seconda corsa del Nurburging l'ha conquistata Yelmer Buurman (**sopra**), del PSV Eindhoven davanti a Craig Dolby dell'Anderlecht, già secondo in gara 1. Il danese ha compiuto una gran rimonta essendo partito sedicesimo per via della griglia che viene completamente ribaltata per gara 2. Davide Rigon del club Gouan Pechino è tornato sul podio conquistando il terzo posto e confermando la prima piazza nel campionato. Rigon ha ora 24 punti di vantaggio sul secondo. Ma l'eroe sfortunato della corsa del pomeriggio è stato Enrico Toccacelo (Roma). Dopo non aver percorso neanche un giro in gara 1, il pilota del team FMSI ha sempre occupato la prima posizione ma a tre giri dal termine ha dovuto rallentare per un problema al cambio scivolando al quarto posto finale. Un contatto alla prima curva dopo la partenza ha visto protagonisti Andreas Zuber (Al Ain) e Duncan Tappy (Tottenham). L'inglese ci ha rimesso il musetto mentre l'austria-

co si è dovuto fermare ai box. Sempre nel corso del primo giro, ma all'ultima curva, Kasper Andersen (Olympiakos) è entrato in contatto con Tuka Rocha (Flamengo) causando il ritiro di entrambi. Due tornate dopo, Adrian Valles (Liverpool) si è dovuto fermare per problemi di elettronica. Con cinque vetture subito sparite dalla corsa, Max Wissel (Basilea) si è trovato proiettato dall'ottavo al secondo posto ma anche lo svizzero una noia all'acceleratore lo ha portato al ritiro al 13° giro. Toccacelo aveva mantenuto la testa della gara anche dopo il pit-stop e dopo un periodo di safety-car, causato da un testacoda di James Walker (Rangers), a 10 giri dal traguardo. Toccacelo sembrava avviato alla vittoria, poi la terribile delusione con la rottura del cambio. Questo ha permesso a Buurman di prendere le redini della corsa davanti a Dolby e Rigon. Toccacelo ha chiuso quarto davanti a Tristan Gommendy (Porto) e al vincitore di gara 1 Robert Doornbos (Milan).

L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 21 settembre 2008

- 1 - Yelmer Buurman - PSV Eindhoven - 46'41"041
- 2 - Craig Dolby - Anderlecht - 0"611
- 3 - Davide Rigon - Gouan Pechino - 1"630
- 4 - Enrico Toccacelo - Roma - 6"574
- 5 - Tristan Gommendy - Porto - 7"914
- 6 - Robert Doornbos - Milan - 8"318
- 7 - Alessandro Pierguidi - Galatasaray - 8"713
- 8 - Borja Garcia - Siviglia - 9"060
- 9 - Andy Soucek - Atletico Madrid - 9"418
- 10 - Antonio Pizzonia - Corinthians - 10"075
- 11 - Andreas Zuber - Al Ain - 1 lap

Ritirati

Duncan Tappy - Tottenham
Tuka Rocha - Flamengo
Kasper Andersen - Olympiakos
Adrian Valles - Liverpool
Max Wissel - Basilea
James Walker - Rangers

Il campionato

1. Beijing Guoan 151; 2. PSV Eindhoven 127; 3. Sevilla FC 120; 4. RSC Anderlecht 107; 5. AS Roma 105; 6. FC Porto 101; 7. Liverpool FC 92; 8. Tottenham Hotspur 90; 9. Galatasaray 90; 10. AC Milan 85; 11. Rangers FC 83; 12. FC Basel 78; 13. Corinthians 74; 14. Al-Ain 69; 15. Flamengo 66; 16. Borussia Dortmund 52; 17. Olympiakos 52; 18. Atletico Madrid 20.



Matsuda chiude la stagione Finisce l'epoca della Lola

Tsugio Matsuda (sopra), non ha concesso nulla agli avversari neanche nell'ultima gara stagionale della F.Nippon, che ha dominato. Il pilota giapponese del team Impul si è infatti imposto anche a Sugo ottenendo il quinto successo nel campionato su un totale di undici corse. Matsuda si è imposto a Sugo con 6" di vantaggio su Takashi Kogure in un gara iniziata con pista bagnata. Nella classifica finale, Matsuda ha vinto con un totale di 93,5 punti, il secondo è Loic Duval che ne ha

totalizzati 62. Duval a Sugo si è piazzato al terzo posto precedendo il connazionale Benoit Treluyer. Quinto posto per Kohei Hirate, che ha pienamente recuperato dopo la disavventura di agosto a Motegi. Hirate ha vinto la classifica dei rookie. Settimo posto per Ronnie Quintarelli che si è piazzato nono nel campionato. Ora per la F.Nippon si apre una nuova era. I telai Lola vanno in pensione per lasciare spazio alla nuova Swift che sta proseguendo la fase di collaudo e sviluppo.

L'ordine di arrivo, domenica 21 settembre 2008

- 1 - Tsugio Matsuda (Lola-Toyota) - Impul - 62 laps 1.29'50"637
- 2 - Takashi Kogure (Lola-Honda) - Nakajima - 1.29'56"924
- 3 - Loic Duval (Lola-Honda) - Nakajima - 1.30'01"182
- 4 - Benoit Treluyer (Lola-Toyota) - Impul - 1.30'20"926
- 5 - Kohei Hirate (Lola-Toyota) - Impul - 1.30'22"047
- 6 - Joao Paulo De Oliveira (Lola-Toyota) - Kondo - 1.30'22"956
- 7 - Ronnie Quintarelli (Lola-Toyota) - Cerumo/Inging - 1.30'51"162
- 8 - Takuya Izawa (Lola-Honda) - Team Aguri - 1.31'02"464
- 9 - Hiroaki Ishiura (Lola-Toyota) - LeMans - 1.31'03"098
- 10 - Roberto Streit (Lola-Toyota) - Cerumo/Inging - 1.31'04"773
- 11 - Toshihiro Kaneishi (Lola-Honda) - 5Zigen - 1 lap
- 12 - Andre Lotterer (Lola-Toyota) - Tom's - 1 lap
- 13 - Kosuke Matsuura (Lola-Toyota) - Dandelion - 1 lap
- 14 - Takeshi Tsuchiya (Lola-Toyota) - Dandelion - 1 lap
- 15 - Yuji Tachikawa (Lola-Toyota) - Cerumo/Inging - 2 laps
- 16 - Seiji Ara (Lola-Toyota) - Tom's - 2 laps
- 17 - Yuji Ide (Lola-Honda) - Team Aguri - 4 laps

Giro più veloce: Loic Duval 1'22"773

Il campionato finale

1. Matsuda 93,5; 2. Duval 62; 3. Lotterer 49; 4. Hirate 42; 5. Kogure 41;
6. De Oliveira 33; 7. Tachikawa 31; 8. Treluyer 27; 9. Quintarelli 21,5;
10. Izawa 19



Il poleman Motoyama

Van Dam è davvero ingordo

Carlo Van Dam (sotto), non è soddisfatto di aver conquistato il titolo nel penultimo appuntamento di campionato al Fuji ad inizio settembre, ed è riuscito anche a conquistare ogni sessione disputata sul tracciato di Sugo per l'ottava ed ultima prova della categoria propedeutica giapponese. Partito dalla pole in entrambe le gare, ha facilmente conquistato anche le vittorie, dimostrando di aver pienamente conquistato il titolo. Per il pilota olandese di tratta del secondo titolo consecutivo in F3 dopo aver vinto, la passata stagione, la serie tedesca. Come nelle ultime gare, il podio è una questione tra i piloti del team Tom's, che alle spalle di Van Dam nelle due gare piazza, alternati, Takuto Iguchi e Keisuke Kunimoto. Nel F3 nipponico è molto interessante la lotta tra i motoristi, più che tra i team, e quest'anno non c'è stata storia con la Toyota che ha primeggiato in lungo ed in largo senza rivali, salvo l'eccezione di Hironobu Yasuda nel primo appuntamento di Suzuka, il maggior antagonista di Toyota, Honda, non è riuscita a raccogliere una vittoria, solo qualche podio grazie alle prestazioni dei piloti del team Real, Naoki Yamamoto e Yuki Nakayama, che in questa occasione hanno raccolto solo un quinto posto come miglior risultato.



L'ordine di arrivo di gara 1, sabato 20 settembre 2008

- 1 - Carlo Van Dam (Dallara 308 - Toyota) - Tom's - 18 giri in 22'57"916
- 2 - Takuto Iguchi (Dallara 308 - Toyota) - Tom's - a 1"464
- 3 - Keisuke Kunimoto (Dallara 308 - Toyota) - Tom's - a 2"258
- 4 - Hironobu Yasuda (Dallara 308 - Nissan) - Three Bond - a 7"701
- 5 - Naoki Yamamoto (Dallara 308 - Honda) - Team Real - a 16"996
- 6 - Kei Cozzolino (Dallara 308 - Toyota) - Now Motorsport - a 17"581
- 7 - Yuki Nakayama (Dallara 308 - Honda) - Team Real - a 22"417
- 8 - Daisuke Nakajima (Dallara 308 - Honda) - Toda Racing - a 24"243
- 9 - Koki Saga (Dallara 308 - Toyota) - Le Beausset - a 25"176
- 10 - Hideki Yamauchi (Dallara 306 - Toyota) - Spirit - a 33"440
- 11 - Masaki Matsushita (Dallara 305 - Toyota) - Ebbro - a 52"449
- 12 - Zahir Ali (Dallara 307 - Toyota) - PTRS - a 52"757
- 13 - Alexandre Imperatori (Dallara 307 - Toyota) - PTRS - a 56"104
- 14 - Hideto Yasuoka (Dallara 305 - Toyota) - Le Beausset - a 56"636
- 15 - Katsuaki Kubota (Dallara 306 - Toyota) - Hanashima - a 1'10"855
- 16 - Motoki Sakurai (Dallara 306 - Toyota) - Exceed - a 1 giro

Giro più veloce: Carlo Van Dam (Dallara 308 - Toyota) - Tom's - 1'15"864

L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 21 settembre 2008

- 1 - Carlo Van Dam (Dallara 308 - Toyota) - Tom's - 25 giri in 37'35"245
- 2 - Keisuke Kunimoto (Dallara 308 - Toyota) - Tom's - a 0"543
- 3 - Takuto Iguchi (Dallara 308 - Toyota) - Tom's - a 1"207
- 4 - Koki Saga (Dallara 308 - Toyota) - Le Beausset - a 26"062
- 5 - Hironobu Yasuda (Dallara 308 - Nissan) - Three Bond - a 30"512
- 6 - Yuki Nakayama (Dallara 308 - Honda) - Team Real - a 31"397
- 7 - Naoki Yamamoto (Dallara 308 - Honda) - Team Real - a 33"860
- 8 - Daisuke Nakajima (Dallara 308 - Honda) - Toda Racing - a 52"937
- 9 - Hideto Yasuoka (Dallara 305 - Toyota) - Le Beausset - a 1'22"468
- 10 - Masaki Matsushita (Dallara 305 - Toyota) - Ebbro - a 1'30"078
- 11 - Alexandre Imperatori (Dallara 307 - Toyota) - PTRS - a 1'30"963
- 12 - Zahir Ali (Dallara 307 - Toyota) - PTRS - a 1 giro
- 13 - Motoki Sakurai (Dallara 306 - Toyota) - Exceed - a 2 giri
- 14 - Hideki Yamauchi (Dallara 306 - Toyota) - Spirit - a 3 giri

Ritirati

- 21 giri - Kei Cozzolino (Dallara 308 - Toyota) - Now Motorsport
- 19 giri - Katsuaki Kubota (Dallara 306 - Toyota) - Hanashima

Giro più veloce: Koki Saga (Dallara 308 - Toyota) - Le Beausset - 1'28"835

Il Campionato

- 1. Van Dam 322 punti; 2. Kunimoto 219; 3. Iguchi 216; 4. Yasuda 152; 5. Yamamoto 138; 6. Cozzolino 133; 7. Saga 99; 8. Nakajima 97; 9. Nakajima 54.

Hulkenberg mostra il passo del campione

Sesta vittoria stagionale per Nico Hulkenberg (**sotto**), che vede avvicinarsi in maniera vertiginosa la corona di campione della F.3 Euro Series 2008 avendo un vantaggio di 24 punti su Edoardo Mortara, ancora fuori dai primi otto essendosi classificato in nona posizione. Hulkenberg, del team ART, ha battuto sul traguardo Sam Bird e Christian Vietoris. Ma per il tester della Williams la vittoria non è arrivata facilmente come si potrebbe pensare. Al via, Jules Bianchi e Richard Philippe (in seconda fila), sono scattati molto bene, ma il pilota SG ha pensato bene di urtare il pilota ART, che si è subito ritirato, il rivale della SG ha proseguito ma attardato. Hulkenberg ha dovuto girare largo e Clairay è sfilato primo. Hulkenberg non ha gradito e per ben 22 giri ha messo sotto pressione il francese della SG, finché questi non ha commesso un errore che lo ha fatto retrocedere al quarto posto. Ne hanno quindi approfittato Bird e Vietoris che hanno potuto salire gli scalini che portano al podio. Mika Maki era in lotta con Clairay per il quarto posto, ma a due giri dal traguardo si è dovuto ritirare per noie meccaniche. Primo dei piloti Prema, Dani Clos, sesto davanti al pubblico di casa. Positiva la gara di Jens Klingmann (RC Motorsport) che ha recuperato fino all'undicesimo posto finale mentre ottimo è stato il rientro in F.3 di Peter Elkmann, tredicesimo.

Photo Pellegrini

L'ordine di arrivo di gara 1, sabato 20 settembre 2008

- 1 - Nico Hulkenberg (Dallara-Mercedes) - ART - 34 laps 40'54"636
- 2 - Sam Bird (Dallara-Mercedes) - Manor - 2"263
- 3 - Christian Vietoris (Dallara-Mercedes) - Mucke - 3"159
- 4 - Yann Clairay (Dallara-Mercedes) - SG - 11"194
- 5 - James Jakes (Dallara-Mercedes) - ART - 13"379
- 6 - Dani Clos (Dallara-Mercedes) - Prema - 14"150
- 7 - Erik Janis (Dallara-Mercedes) - Mucke - 14"731
- 8 - Kazuya Oshima (Dallara-Mercedes) - Manor - 18"069
- 9 - Edoardo Mortara (Dallara-Volkswagen) - Signature - 19"215
- 10 - Jon Lancaster (Dallara-Mercedes) - ART - 20"148
- 11 - Jens Klingmann (Dallara-Volkswagen) - RC - 24"617
- 12 - Franck Mailleux (Dallara-Volkswagen) - Signature - 29"864
- 13 - Peter Elkmann (Dallara-Volkswagen) - RC - 30"544
- 14 - Brendon Hartley (Dallara-Mercedes) - Carlin - 31"072
- 15 - Stefano Coletti (Dallara-Mercedes) - Prema - 32"793
- 16 - Niall Breen (Dallara-Mercedes) - Manor - 40"354
- 17 - Jean Karl Vernay (Dallara-Volkswagen) - Signature - 49"488
- 18 - Stephane Richelmi (Dallara-Mercedes) - Epsilon Barazi - 57"694
- 19 - Richard Philippe (Dallara-Mercedes) - SG - 58"902
- 20 - Rodolfo Gonzalez (Dallara-Mercedes) - Carlin - 1'03"918
- 21 - Cong Fu Cheng (Dallara-Volkswagen) - RC - 1'04"666
- 22 - Basil Shaaban (Dallara-Mercedes) - HBR - 1 lap

Ritirati

- Lap 33 - Mika Maki
- Lap 32 - Renger Van der Zande
- Lap 9 - Henki Waldschmidt
- Lap 3 - Robert Wickens
- Lap 0 - Jules Bianchi
- Lap 0 - Kodai Tsukakoshi
- Lap 0 - Daniel Campos

Giro più veloce: Henki Waldschmidt 1'07"272





Il volo di Clos dopo essere stato centrato da Jakes

Photo Pellegrini

C'è anche Kazuya Oshima!

La seconda corsa della F.3 Euro Series sul tracciato corto del circuito di Montmelò a Barcellona ha proposto un nuovo vincitore per la categoria: Kazuya Oshima. Campione della F.3 giapponese 2007, il pilota del team Manor, del Toyota Driver Program, fino alla trasferta spagnola presentava un pesante zero nella classifica a punti. In gara 1, l'ottavo posto gli ha portato un punticino, poi grazie al regolamento (primi otto di gara 1 invertiti sulla griglia della seconda corsa) Oshima ha potuto gestire al meglio la prima posizione concessagli. Il giapponese sul traguardo ha preceduto Christian Vietoris del team Mucke e uno strepitoso

Jules Bianchi. Il francese della ART, per l'incidente di gara 1, è partito dalla ventisettesima posizione, ma al termine del primo giro è transitato quinto, abilissimo nello sfruttare una serie di contatti. Poi Bianchi ha superato James Jakes e Clairay. Non ha finito la gara Nico Hulkenberg, con l'avantreno danneggiato dopo una collisione nelle fasi iniziali della corsa. Yann Clairay, secondo, ha poi terminato quarto superato da Vietoris e Bianchi. Ritirato al primo giro Edoardo Mortara. Ottavo posto per la RC Motorsport con Jens Klingmann mentre Renger Van der Zande (Prema) non ha fatto meglio della decima posizione.

L'ordine di arrivo, domenica 21 settembre 2008

- 1 - Kazuya Oshima (Dallara-Mercedes) - Manor - 40'50"803
- 2 - Christian Vietoris (Dallara-Mercedes) - Mucke - 3"471
- 3 - Jules Bianchi (Dallara-Mercedes) - ART - 6"357
- 4 - James Jakes (Dallara-Mercedes) - ART - 14"064
- 5 - Yann Clairay (Dallara-Mercedes) - SG - 16"652
- 6 - Brendon Hartley (Dallara-Mercedes) - Carlin - 17"727
- 7 - Erik Janis (Dallara-Mercedes) - Mucke - 19"597
- 8 - Jens Klingmann (Dallara-Volkswagen) - RC - 21"361
- 9 - Richard Philippe (Dallara-Mercedes) - SG - 21"937
- 10 - Renger Van der Zande (Dallara-Mercedes) - Prema - 22"694
- 11 - Jean Karl Vernay (Dallara-Volkswagen) - Signature - 23"420
- 12 - Henki Waldschmidt (Dallara-Mercedes) - SG - 24"048
- 13 - Mika Maki (Dallara-Mercedes) - Mucke - 24"598
- 14 - Robert Wickens (Dallara-Volkswagen) - Signature - 26"195
- 15 - Niall Breen (Dallara-Mercedes) - Manor - 27"507
- 16 - Dani Clos (Dallara-Mercedes) - Prema - 33"370
- 17 - Daniel Campos (Dallara-Mercedes) - HBR - 34"907
- 18 - Sam Bird (Dallara-Mercedes) - Manor - 35"324
- 19 - Rodolfo Gonzalez (Dallara-Mercedes) - Carlin - 37"615
- 20 - Cong Fu Cheng (Dallara-Volkswagen) - RC - 41"310
- 21 - Peter Elkmann (Dallara-Volkswagen) - RC - 42"821
- 22 - Jon Lancaster (Dallara-Mercedes) - ART - 43"387
- 23 - Basil Shaaban (Dallara-Mercedes) - HBR - 47"764

Giro più veloce: Jon Lancaster 1'07"321

Ritirati

- Lap 30 - Kodai Tsukakoshi
- Lap 17 - Stephane Richelmi
- Lap 3 - Franck Mailleux
- Lap 2 - Nico Hulkenberg
- Lap 1 - Edoardo Mortara
- Lap 1 - Stefano Coletti

Il campionato

- 1. Hulkenberg 72; 2. Mortara 48; 3. Van der Zande 37; 4. Vietoris 36;
- 5. Maki 34; 6. Clairay 33; 7. Bianchi 31; 8. Mailleux 27; 9. Tsukakoshi 24;
- 10. Vernay 23,5.



Leimer vince in volata

Bella vittoria di Fabio Leimer (Jenzer) nella corsa di apertura a Imola. Lo svizzero è partito meglio di Chris Van der Drift e con autorità ha tenuto la prima posizione per tutti i 16 giri. Pressato nel finale dal neozelandese della JD, la cui macchina è sempre più performante negli ultimi giri, Leimer ha saputo non commettere vistose sbavature. Ne ha concessa una alla Rivazza, ma ha saputo tenere la linea giusta non soccombendo al leader del campionato. Ancora una volta splendido Esteban Gutierrez del team Trident. Il neo campione della F.BMW ha conquistato il terzo posto mettendo in pista una maturità impressionante, come il suo ritmo gara. Yuhi Sekiguchi ha resistito agli attacchi di Michael Ammermuller portando a casa un bel quarto posto che fa felice il team Euronova. Bravo Frankie Provenzano che ha strappato il nono posto finale risultando il primo degli italiani davanti a Marcello Puglisi e Daniel Mancinelli, protagonista di un errore alla Rivazza.

La cronaca Giro dopo giro

Leimer scatta meglio del poleman e si porta in testa. Terzo è Sandtler poi Gutierrez e

Sekiguchi. Sandtler sbaglia l'uscita della variante alta e Gutierrez lo infila alla Rivazza. Sandtler sbaglia nuovamente al Tamburlo e perde posizioni finché non manda Puglisi nella sabbia della Piratella. Mancinelli è lungo alla Rivazza e va sulla ghiaia mentre Arabadzhiev e Ricci si urtano e vanno in testacoda. Al 6° giro, Leimer precede Van der Drift di 1"5, Gutierrez è 3° a 3"2, poi Sekiguchi, Ammermuller, Schlegelmilch, Bamber, Kral, Afanasiev, Provenzano. All'11° giro, Caliendo centra il compagno di squadra Pivoda alla variante alta. Gran bagarre per il quarto posto tra Sekiguchi, Ammermuller, Bamber e Schlegelmilch. Ma il lettone supera dopo un bel duello il giovane debuttante neozelandese. Ultimi due giri emozionanti: Van der Drift raggiunge Leimer, ma lo svizzero reagisce bene. All'ultimo giro, alla Rivazza, Leimer è un pelo lungo, Van der Drift gli è incollato ma nulla può e il pilota di Jenzer si aggiudica gara 1. Terzo Gutierrez, poi Sekiguchi, Ammermuller, Schlegelmilch, Bamber, Kral e Provenzano e Puglisi. Llobell, tenta il sorpasso a Provenzano alla Rivazza, ma si gira e perde il decimo posto. Undicesimo Mancinelli, sedicesimo Ricci.

Massimo Costa

L'ordine di arrivo di gara 1, sabato 20 settembre 2008

- 1 - Fabio Leimer - Jenzer - 16 laps 26'40"026
- 2 - Chris Van der Drift - JD - 0"109
- 3 - Esteban Gutierrez - Trident - 3"300
- 4 - Yuhi Sekiguchi - Euronova - 17"501
- 5 - Michael Ammermuller - Iris/Jenzer - 17"729
- 6 - Harald Schlegelmilch - Trident - 18"111
- 7 - Earl Bamber - ADM - 18"563
- 8 - Josef Kral - JVA - 29"630
- 9 - Frankie Provenzano - Cram - 41"923
- 10 - Marcello Puglisi - Cram - 46"765
- 11 - Daniel Mancinelli - Famà - 47"759
- 12 - Matei Mihaescu - Jenzer - 52"438
- 13 - Sergey Afanasiev - JD - 56"881
- 14 - Tor Graves - JVA - 57"206
- 15 - Vladimir Arabadzhiev - JD - 1'19"025
- 16 - Giacomo Ricci - Euronova - 1'26"796
- 17 - Arturo Llobell - Cram - 1'37"256
- 18 - Marco Menotti - Iris/Jenzer - 1 lap
- 19 - Tomas Pivoda - ADM - 2 laps

Giro più veloce: Chris Van der Drift 1'38"718

Ritirati

- Lap 2 - Tim Sandtler
- Lap 9 - Michele Caliendo

Bamber è la sorpresa ma tutto è sub-judice

Si deve respirare un'aria decisamente buona in Nuova Zelanda (su questo non ci sono dubbi...) che porta i ragazzi ad essere particolarmente veloci. Brendon Hartley, Chris Van der Drift ed ora Earl Bamber (sotto), sono i piloti che stanno facendo grande la nazione più lontana dall'Europa. Bamber, al debutto nella Master internazionale dopo una prova dell'italiano, ha soltanto 18 anni ma una esperienza invidiabile. Nel 2006 ha vinto la F.BMW asiatica, nel 2007 ha corso nella F.Toyota neozelandese (con monoposto Tatuus) e nella F.Renault V6 asiatica; quest'anno ha vinto il campionato della V6 giungendo secondo nella F.Toyota. Bamber è un ragazzo decisamente veloce e che ha trovato nella ADM la squadra adatta per crescere con calma. Ben guidato dai tecnici della squadra di Renato Melchiorretto nel trovare il migliore set-up, Bamber si è subito messo in luce fin dalla qualifica, classificandosi poi settimo in gara 1, posizione che gli è valsa la prima fila per la seconda corsa. Bamber al 2° giro ha preso il comando della gara dalle mani di Josef Kral (altro baby da tenere d'occhio), poi si è involato verso il successo. Grande prova di Fabio Leimer che a suon di staccate ha recuperato dalla ottava alla terza piazza finale. Peccato per Chris Van der Drift che non è partito per la rottura del semiasse al via del giro di ricognizione. Harald Schlegelmilch ha acciappato un buon quarto posto per il team Trident mentre Michael Ammermuller ha dovuto badare più che a difendersi che ad attaccare giungendo quinto. Esteban Gutierrez ha concluso settimo dopo un bel confronto con Sergey Afanasiev. Primo degli italiani, Marcello Puglisi, ottavo.

La cronaca Giro dopo giro

Subito un colpo di scena al via del giro di ricognizione: Van der Drift rompe il semiasse e viene spinto ai box dove si ritira. Al via anche Sekiguchi rimane fermo mentre Kral, che parte dalla posizione del poleman grazie all'ottavo posto in gara 1, va in testa seguito da Bamber. Il neozelandese rompe gli indugi e al 2° giro supera Kral all'esterno dell'ingresso al Tamburello. Il neozelandese della ADM allunga con facilità. Kral rimane secondo mentre Schlegelmilch, terzo, ingaggia un furioso duello con Ammermuller. Quinto è Leimer che supera Gutierrez, poi Puglisi e Afanasiev, in lotta tra di loro. Il russo passa l'italiano al 9° giro. Bamber al 10° giro ha 3"5 su Kral. Leimer raggiunge Ammermuller, che non riesce più a tenere il ritmo di Schlegelmilch. Il vincitore di gara 1 tenta il sorpasso al compagno di squadra al Tamburello, ma per poco le due monoposto non entrano in contatto. Leimer rischia di venire superato da Gutierrez, ma è bravo a non perdere la concentrazione. Caliendo si gira e sbatte. Un weekend terribile per il pilota ADM. Al 14° giro, Afanasiev fa un bel sorpasso ai danni di Gutierrez alla Rivazza. Leimer prepara il sorpasso ad Ammermuller uscendo veloce dalla Rivazza e si porta al quarto posto. Leimer è scatenato e va a prendere Schlegelmilch passandolo al Tamburello. Ultimo giro: mentre Bamber è solitario in prima posizione con 5"6 di vantaggio, Leimer ci prova in tutte le maniere a strappare il secondo posto a Kral, ma il ceko non sbaglia nulla e tiene la posizione. Vince Bamber, al debutto nella International Formula Master.

Massimo Costa

L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 21 settembre 2008

- 1 - Earl Bamber - ADM - 21 laps
- 2 - Josef Kral - JVA - 6"089
- 3 - Fabio Leimer - Jenzer - 6"382
- 4 - Harald Schlegelmilch - Trident - 8"215
- 5 - Michael Ammermuller - Iris/Jenzer - 10"130
- 6 - Sergey Afanasiev - JD - 10"873
- 7 - Esteban Gutierrez - Trident - 11"684
- 8 - Marcello Puglisi - Cram - 15"642
- 9 - Daniel Mancinelli - Famà - 16"666
- 10 - Tim Sandtler - ISR - 16"966
- 11 - Arturo Llobell - Cram - 22"150
- 12 - Vladimir Arabadzhiev - JD - 23"415
- 13 - Giacomo Ricci - Euronova - 38"556
- 14 - Frankie Provenzano - Cram - 42"789
- 15 - Tor Graves - JVA - 46"517
- 16 - Tomas Pivoda - ADM - 1'34"711
- 17 - Marco Menotti - Jenzer - 1 lap

Giro più veloce: Fabio Leimer 1'38"960

Ritirati

- Lap 0 - Yuhi Sekiguchi
- Lap 0 - Chris Van der Drift
- Lap 1 - Matei Mihaescu
- Lap 12 - Michele Caliendo

Verifiche tecniche per la Tatuus di Bamber

Non sono bastate le verifiche tecniche in pista per decidere se la monoposto del team ADM di Earl Bamber, che ha vinto gara 2, è conforme al regolamento. Nella tarda serata di domenica è stato comunicato che la monoposto sarà sottoposta a ulteriore verifica presso la sede del costruttore Tatuus.

Nel Master Italia non cambiano i vincitori

Sono lo svizzero Fabio Leimer (Jenzer) e il neozelandese Earl Bamber (Adm) i protagonisti assoluti della quarta prova dell'Italia Formula Master disputata ad Imola insieme con la prova della Serie Internazionale con la quale ha condiviso lo schieramento di partenza pur mantenendo separate le classifiche. Anche se, vedi news precedente, la vettura di Bamber è sotto inchiesta.



Vervisch vince corsa e titolo

Il campionato tedesco di F.3 è finito nelle mani di Frederic Vervisch (sotto). La serie teutonica è ormai diventata territorio di conquista per i piloti belgi. Laurens Vanthoor e lo stesso Vervisch si sono equamente divisi i successi e le pole position dell'ottava prova stagionale disputata sul tracciato del Sachsenring. Vervisch ha conquistato gara 1 riuscendo a sopravanzare il suo connazionale Vanthoor che partiva in pole position. Una doppietta belga, che ha monopolizzato anche le prime file degli schieramenti. Sul podio di gara 1 chiude l'altro alfiere del team HS Technik Johnny Cecotto mentre Matteo Chinosi è giunto quinto dopo aver recuperato una posizione rispetto alla sesta di partenza. La zona punti è chiusa da Rafael Suzuki, Gerhard Tweraser e Max Nilsson. La vittoria nella National Class è stata conquistata da Dennis Swart, tredicesimo assoluto, accompagnato sul podio di classe da Marco Oberhauser e Bernd Herndlhofer. Gara bagnata la domenica. Vervisch, pilota belga nato il 10 agosto 1986, ha alle spalle una lunga esperienza: oltre che essersi laureato campione della categoria propedeutica

tedesca, ha vinto in questa stagione la Formula 3 Asia e si è piazzato secondo, sempre in Germania, lo scorso anno nel F.3 alle spalle del campione Carlo Van Dam. Quest'anno, sino ad ora ha ottenuto sette vittorie, di cui cinque consecutive, oltre che ben dieci podi e quattro pole position. In passato, anni 2005 e 2007, era stato tra i partecipanti alla World Series by Renault, senza però raccogliere esaltanti risultati. In gara 2 invece non riesce a raccogliere punti Matteo Chinosi, giunto al traguardo doppiato di un giro, che ad inizio stagione si era proiettato in vetta alla classifica di campionato, facendo ben sperare il prosieguo del suo campionato e del team Ombra, conquistando comunque ad ogni gara dei podi e dei punti che hanno reso giusta ricompensa alla squadra italiana di Massimo Pollini. Nella classifica delle vetture prodotte nel 2004, la vittoria è stata ottenuta da Marco Oberhauser, sedicesimo assoluto, che precede sul podio di classe Shirley van der Lof e Dennis Swart. Prossimo appuntamento per la serie tedesca il 12 ottobre sulla pista di Oschersleben, per l'ultima gara della stagione 2008.



L'ordine di arrivo di gara 1, sabato 20 settembre 2008

- 1 - Frederic Vervisch (Dallara 307-Mercedes) - Zeller - 18 giri in 26'23"912
- 2 - Laurens Vanthoor (Dallara 307-Volkswagen) - Van Amersfoort - a 0"881
- 3 - Johnny Cecotto (Dallara 307-Mercedes) - HS Technik - a 1"086
- 4 - Sebastian Saavedra (Dallara 307-Mercedes) - HS Technik - a 2"415
- 5 - Matteo Chinosi (Dallara 307-Mugen) - Ombra - a 4"370
- 6 - Rafael Suzuki (Dallara 307-OPC) - Performance - a 4"595
- 7 - Gerhard Tweraser (Dallara 307-Mercedes) - Neuhauser - a 4"743
- 8 - Max Nilsson (Dallara 307-OPC) - SRT - a 5"241
- 9 - Jens Hoing (Dallara 307-Mercedes) - Hoing - a 5"635
- 10 - Gary Hauser (Dallara 307-Mercedes) - Racing Experience - a 6"250
- 11 - David Hauser (Dallara 307-Mercedes) - Racing Experience - a 6"604
- 12 - Adderly Fong (Dallara 307-Opel) - Performance - a 7"716
- 13 - Dennis Swart (Dallara 304-OPC) - KFR - a 11"147
- 14 - Marco Oberhauser (Dallara 304-Opel) - Neuhauser - a 11"561
- 15 - Bernd Herndlhofer (Dallara 304-Opel) - Woss - a 1 giro
- 16 - Francesco Lopez (Dallara 304-Opel) - Woss - a 1 giro
- 17 - Luca Iannaccone (Dallara 304-Renault) - Leipert - a 1 giro
- 18 - Rahel Frey (Dallara 307-Volkswagen) - Van Amersfoort - a 4 giri
- 19 - Giulio Glorioso (Dallara 304-Opel) - Leipert - a 5 giri
- 20 - Karlina Stala (Dallara 307-Mercedes) - SRT - 1'16"656

Ritirati

- 6 giri - Shirley Van der Lof (Dallara 304-OPC) - HS Technik
- 10 giri - Sergey Chukanov (Dallara 307-OPC) - Leipert
- 11 giri - Kevin Mirocha (Dallara 307-OPC) - Kaufmann
- 12 giri - Federico Leo (Dallara 307-Mugen) - Ombra

Giro veloce: Frederic Vervisch 1'13"714

L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 21 settembre 2008

- 1 - Laurens Vanthoor (Dallara 307-Volkswagen) - Van Amersfoort - 16 giri in 23'46"256
- 2 - Johnny Cecotto (Dallara 307-Mercedes) - HS Technik - a 7"796
- 3 - Sebastian Saavedra (Dallara 307-Mercedes) - HS Technik - a 10"710
- 4 - Frederic Vervisch (Dallara 307-Mercedes) - Zeller - a 15"737
- 5 - Kevin Mirocha (Dallara 307-OPC) - Kaufmann - a 16"406
- 6 - Rafael Suzuki (Dallara 307-OPC) - Performance - a 25"919
- 7 - Gerhard Tweraser (Dallara 307-Mercedes) - Neuhauser - a 26"359
- 8 - David Hauser (Dallara 307-Mercedes) - Racing Experience - a 37"833
- 9 - Jens Hoing (Dallara 307-Mercedes) - Hoing - a 40"911
- 10 - Gary Hauser (Dallara 307-Mercedes) - Racing Experience - a 50"656
- 11 - Federico Leo (Dallara 307-Mugen) - Ombra - a 57"561
- 12 - Sergey Chukanov (Dallara 307-OPC) - Leipert - a 1'02"805
- 13 - Adderly Fong (Dallara 307-Opel) - Performance - a 1'03"430
- 14 - Max Nilsson (Dallara 307-OPC) - SRT - a 1'05"888
- 15 - Karlina Stala (Dallara 307-Mercedes) - SRT - 1'22"280
- 16 - Marco Oberhauser (Dallara 304-Opel) - Neuhauser - a 1'39"998
- 17 - Shirley Van der Lof (Dallara 304-OPC) - HS Technik - a 1 giro
- 18 - Dennis Swart (Dallara 304-OPC) - KFR - a 1 giro
- 19 - Bernd Herndlhofer (Dallara 304-Opel) - Woss - a 1 giro
- 20 - Matteo Chinosi (Dallara 307-Mugen) - Ombra - a 1 giro
- 21 - Francesco Lopez (Dallara 304-Opel) - Woss - a 1 giro
- 22 - Giulio Glorioso (Dallara 304-Opel) - Leipert - a 1 giro
- 23 - Rahel Frey (Dallara 307-Volkswagen) - Van Amersfoort - a 3 giri
- 24 - Luca Iannaccone (Dallara 304-Renault) - Leipert - a 3 giri

Giro più veloce: Johnny Cecotto 1'27"036

Il campionato

1. Vervisch 120; 2. Saavedra 83; 3. Cecotto 82; 4. Chinosi 73; 5. Vanthoor 72; 6. Mirocha 53; 7. Suzuki 51; 8. Tweraser 46; Leo 22; 10. Nilsson 16.



Panciatici è il leader De Marco si avvicina

La tappa francese della F.3 spagnola sul circuito di Magny-Cours ha portato bene a Nelson Panciatici (sopra). Il pilota transalpino ha infatti incrementato il proprio bottino in classifica allungando sul secondo, ora il nostro Nicola De Marco. Panciatici ha concluso le due gare al secondo e al quinto posto, ma in realtà nella prima corsa ha praticamente vinto in quanto Maximo Cortes, occasionalmente iscritto al campionato per questa prova e primo al traguardo, non prendeva punti. Che sono andati a Panciatici. Il francese non ha mai tentato di superare Cortes, non rischiando nulla neanche quando dopo la safety-car (entrata per un

incidente al debuttante Stefano Bizzarri) era in scia allo spagnolo. Terzo Adrian Campos mentre Jaime Alguersuari si è ritirato per rottura del cambio. Nella seconda corsa, German Sanchez ha beneficiato al meglio della partenza al "palo" per la griglia invertita (i primi sei di gara 1). Il pilota del team Campos ha sempre tenuto la prima posizione. Dietro di lui è emerso De Marco mentre Celso Miguez e Cortes si sono eliminati all'ultimo giro mentre lottavano per il terzo posto. Questo incidente ha permesso ad Adrian Campos di salire nuovamente sul terzo gradino del podio. Ancora la rottura del cambio ha fermato Alguersuari.

L'ordine di arrivo di gara 1, sabato 20 settembre 2008

- 1 - Maximo Cortes (Dallara 306) - De Villota - 18 laps 31'05"502
- 2 - Nelson Panciatici (Dallara 306) - Hache - 1"182
- 3 - Adrian Campos (Dallara 308) - Campos - 3"809
- 4 - Nicola De Marco (Dallara 308) - RP - 5"892
- 5 - Celso Miguez (Dallara 308) - Meycom - 8"664
- 6 - German Sanchez (Dallara 308) - Campos - 12"133
- 7 - Gustavo Yacaman (Dallara 308) - Tec Auto - 13"185
- 8 - Christian Ebbesvik (Dallara 308) - West Tec - 13"425
- 9 - Jose Alonso (Dallara 306) - Hache - 14"135
- 10 - Will Bratt (Dallara 308) - De Villota - 14"645
- 11 - Natacha Gachnang (Dallara 306) - Campos - 16"938
- 12 - David Fumanelli (Dallara 308) - RP - 19"964
- 13 - Jose Luis Abadin (Dallara 308) - Novo Team - 21"342
- 14 - Carmen Jorda (Dallara 306) - Campos - 23"275
- 15 - Ma Qinghua (Dallara 306) - West Tec - 26"720
- 16 - Sergio Canamasas (Dallara 308) - Cetea - 29"216
- 17 - Francisco Villar (Dallara 306) - West Tec - 1 lap
- 18 - Jimmy Aubry (Dallara 306) - GTA - 3 laps

Ritirati

- Lap 12 - Bruno Mendez
- Lap 11 - Jose Luis Ituarte
- Lap 7 - Stefano Bizzarri
- Lap 7 - Edgar Fernandez
- Lap 3 - Jonathan Legris
- Lap 1 - Jaime Alguersuari
- Lap 1 - Victor Garcia
- Lap 1 - Tonio Fernandez

Giro più veloce: Nelson Panciatici 1'36"566

L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 21 settembre 2008

- 1 - German Sanchez (Dallara 308) - Campos - 16 laps 26'03"021
- 2 - Nicola De Marco (Dallara 308) - RP - 12"386
- 3 - Adrian Campos (Dallara 308) - Campos - 13"766
- 4 - Gustavo Yacaman (Dallara 308) - Tec Auto - 15"087
- 5 - Nelson Panciatici (Dallara 306) - Hache - 15"468
- 6 - Christian Ebbesvik (Dallara 308) - West Tec - 17"557
- 7 - Natacha Gachnang (Dallara 306) - Campos - 18"031
- 8 - Ma Qinghua (Dallara 306) - West Tec - 21"503
- 9 - Jimmy Aubry (Dallara 306) - GTA - 21"830
- 10 - Carmen Jorda (Dallara 306) - Campos - 24"004
- 11 - Victor Garcia (Dallara 308) - RP - 24"386
- 12 - Stefano Bizzarri (Dallara 306) - RP - 25"163
- 13 - Jonathan Legris (Dallara 300) - West Tec - 26"306
- 14 - Tono Fernandez (Dallara 306) - Tec Auto - 48"667
- 15 - Francisco Villar (Dallara 306) - West Tec - 48"937
- 16 - Jose Luis Ituarte (Dallara 306) - Novo Team - 1'02"079
- 17 - David Fumanelli (Dallara 308) - RP - 1'08"944
- 18 - Will Bratt (Dallara 308) - De Villota - 1 lap

Ritirati

- Lap 1 - Bruno Mendez
- Lap 1 - Jose Alonso
- Lap 1 - Jaime Alguersuari
- Lap 3 - Jose Luis Abadin
- Lap 7 - Sergio Canamasas

Giro più veloce: German Sanchez 1'37"051

Il campionato

1. Panciatici 75; 2. De Marco 66; 3. Sanchez 58; 4. Gachnang 51;
5. Yacaman 42; 6. Alguersuari, Montserrat, Mendez 38; 9. Legris 33;
10. Bratt 26.

Paul Di Resta spera ancora

Grande successo per Paul Di Resta, nel nono appuntamento del campionato DTM sul circuito breve di Barcellona. Il pilota scozzese, partito dalla seconda fila, ha avuto la meglio sul leader di classifica Timo Scheider. Superato in partenza il poleman Bernd Schneider, i due hanno dato vita ad un esaltante duello, con Di Resta che per 18 giri ha messo pressione al pilota Audi. Un errore del tedesco ha

permesso allo scozzese di rimanere vicino alla coda dell'Audi e con una grande staccata al tornantino, condita da una ruotata intimidatrice, Di Resta ha preso il comando involandosi verso il secondo successo stagionale. Poco male per Scheider, che in classifica può vantare sette punti di vantaggio sullo scozzese a due gare dal termine. Anche se Di Resta dovesse vincere gli ultimi due appuntamen-

ti, a Scheider basterebbero un terzo e un secondo posto per portare a casa il titolo. In terza piazza ha chiuso Bernd Schneider, meno efficace che in qualifica, ma comunque in grado di controllare Martin Tomczyk, che ha chiuso quarto. Tensione, anche se in tono minore rispetto a quanto accaduto un anno fa, tra i muretti Audi e Mercedes per quanto successo negli ultimi giri di corsa.

Tra i vari contatti che hanno coinvolto vetture delle due case, clamoroso è stato lo scambio di cortesie fra Mattias Ekstrom e Jamie Green all'ultimo giro. I due lottavano per la quinta piazza quando Ekstrom, in seguito ad un evidente errore di valutazione in frenata, ha colpito Green alla prima curva spendendolo in testacoda. L'inglese, ristabilito subito il senso di marcia, ha raggiunto l'avversario



replicando con un'entrata decisa nella chicane conclusiva. Le sportellate sono proseguite fino a quando Ekstrom non ha accompagnato platealmente Green nella sabbia, condannando l'inglese al settimo posto, superato anche da Rockenfeller e Premat. Ekstrom, transitato quinto sul traguardo, è stato prima punito con 50" di penalità nel dopo gara per comportamento antisportivo poi addirittura escluso dalla gara. Penalità anche per Green che da settimo è stato retrocesso ottavo. Come detto, numerosi i contatti che hanno portato ad un insolito numero di drive through. A transitare lentamente lungo la corsia box sono stati nell'ordine Susie Stoddart (taglio di chican-

ne), Katherine Legge (contatto con Lauda), Oliver Jarvis (velocità in pit lane) e Markus Winkelhock, per aver mandato in testacoda il povero Gary Paffett. La corsa dell'inglese è sub-judice, per un'irregolarità riscontrata dai commissari nelle verifiche post qualifiche. Gara calvario anche per Tom Kristensen, che è stato retrocesso in 19esima posizione sulla griglia (partiva nono), per un contatto con lo stesso Paffett durante le qualifiche. Subito ai box dopo diverse toccate nel primo giro, ha chiuso 13° e doppiato. Gara sfortunata anche per Bruno Spengler, con la vettura dentro i box prima di metà gara.

Francesco Satta

L'ordine di arrivo, domenica 21 settembre 2008

- 1 – Paul di Resta (Mercedes C-Klasse 2008) – AMG – 58 giri in 1.07'42"884
- 2 – Timo Scheider (Audi A4 2008) – Abt – 4"531
- 3 – Bernd Schneider (Mercedes C-Klasse 2008) – AMG – 11"751
- 4 – Martin Tomczyk (Audi A4 2008) – Abt – 15"785
- 5 – Mike Rockenfeller (Audi A4 2007) – Rosberg – 35"613
- 6 – Alexandre Premat (Audi A4 2007) – Phoenix – 35"715
- 7 – Ralf Schumacher (Mercedes C-Klasse 2007) – Mucke – 1'05"969
- 8 – Jamie Green (Mercedes C-Klasse 2008) – AMG – 1'06"504
- 9 – Oliver Jarvis (Audi A4 2007) – Phoenix – 1 giro
- 10 – Christian Albers (Audi A4 2006) – TME – 1 giro
- 11 – Gary Paffett (Mercedes C-Klasse 2007) – Persson – 1 giro
- 12 – Markus Winkelhock (Audi A4 2007) – Rosberg – 1 giro
- 13 – Tom Kristensen (Audi A4 2008) – Abt – 1 giro
- 14 – Maro Engel (Mercedes C-Klasse 2007) – Mucke – 1 giro

Giro più veloce: Tom Kristensen in 1'08"422

Ritirati

Susie Stoddart
Bruno Spengler
Mathias Lauda
Katherine Legge

Squalificato

Mattias Ekstrom

Il campionato

1. Scheider 62 punti; 2. Di Resta 55; 3. Green 46; 4. Ekstrom 44; 5. Spengler, Tomczyk 31; 7. Schneider 27; 8. Kristensen 22; 9. Paffett 8; 10. Rockenfeller 6.



Biffle non si ferma più



Biffle precede il compagno Kenseth

È stato un gran finale quello di Greg Biffle al Monster Mile di Dover. Il pilota di casa Roush ha preso ancora una volta la leadership nelle battute finali, centrando la seconda vittoria consecutiva nella Chase For The Cup 2008. Il successo di Biffle è arrivato al termine di una spettacolare battaglia con i compagni di squadra Carl Edwards e Matt Kenseth che non ha risparmiato bussate e sportellate: a spuntarla è stato, per il secondo posto, Matt Kenseth, dominatore della parte centrale della corsa mentre Edwards, terzo, ha portato a +10 il vantaggio su Jimmie Johnson in classifica. Il pilota di casa Hendrick ha chiuso in quinta posizione nonostante un'azzardatissima strategia ai box, restando alle spalle di Mark Martin, già

pronto a proporsi come uno dei favoritissimi per il titolo 2009. Kevin Harvick e Jeff Gordon, partito in pole ma andato in calando a causa di un persistente sovrasterzo, hanno concluso al sesto e settimo posto, davanti a Clint Bowyer, Jeff Burton e Michael Waltrip, sempre più convincente sia come pilota che come team manager.

A soffrire della più cocente delusione è invece stato Kyle Busch, tradito dal motore della sua Toyota Camry: ultimo in gara e ultimo in Chase For The Cup, le lunghezze di distacco dal leader sono per il giovane pilota di Joe Gibbs già 210. Delusi anche Dale Earnhardt Jr, spedito a muro dall'esplosione della posteriore destra al giro 142, e Denny Hamlin, penalizzato da

guai alla trasmissione dopo un convincente inizio. Al contrario di altre edizioni, non si sono verificati maxi-contatti multipli: a rimanere penalizzati sono stati Jamie McMurray, apparso in forma smagliante ma mandato a muro da Robby Gordon, e Sam Hornish, che ha pesantemente pagato un avventato cambio di traiettoria di Vickers. Tra le buone prestazioni da segnalare, anche quelle di Dave Blaney, dodicesimo, e di AJ Allmendinger, sedicesimo e bravo a recuperare dopo un testacoda. L'ex pilota ChampCar rimane però a rischio-appiattamento, con l'imminente arrivo di Scott Speed e l'assenza di un budget tale da coprire tre vetture Red Bull in pista.

Marco Cortesi

L'ordine di arrivo, domenica 21 settembre 2008

- 1 - Greg Biffle (Ford) - Roush - 400 giri
- 2 - Matt Kenseth (Ford) - Roush - 400
- 3 - Carl Edwards (Ford) - Roush - 400
- 4 - Mark Martin (Chevy) - DEI - 400
- 5 - Jimmie Johnson (Chevy) - Hendrick - 400
- 6 - Kevin Harvick (Chevy) - Childress - 400
- 7 - Jeff Gordon (Chevy) - Hendrick - 400
- 8 - Clint Bowyer (Chevy) - Childress - 400
- 9 - Jeff Burton (Chevy) - Childress - 400
- 10 - Michael Waltrip (Toyota) - Waltrip - 400
- 11 - Tony Stewart (Toyota) - Gibbs - 400
- 12 - Dave Blaney (Toyota) - Davis - 400
- 13 - Ryan Newman (Dodge) - Penske - 400
- 14 - Bobby Labonte (Dodge) - Petty - 400
- 15 - Casey Mears (Chevy) - Hendrick - 400
- 16 - A.J. Allmendinger (Toyota) - Red Bull - 400
- 17 - David Reutimann (Toyota) - Waltrip - 399
- 18 - David Ragan (Ford) - Roush - 399
- 19 - David Gilliland (Ford) - Yates - 399
- 20 - Martin Truex Jr (Chevy) - DEI - 399
- 21 - Paul Menard (Chevy) - DEI - 398
- 22 - Robby Gordon (Dodge) - Gordon - 398
- 23 - Travis Kvapil (Ford) - Yates - 397
- 24 - Dale Earnhardt Jr (Chevy) - Hendrick - 397
- 25 - Scott Riggs (Chevy) - Haas - 397
- 26 - Kasey Kahne (Dodge) - Evernham - 397
- 27 - Elliott Sadler (Dodge) - Evernham - 397
- 28 - Tony Raines (Chevy) - Haas - 396
- 29 - Michael McDowell (Toyota) - Waltrip - 395
- 30 - Reed Sorenson (Dodge) - Ganassi - 395
- 31 - Brian Vickers (Toyota) - Red Bull - 395
- 32 - Marcos Ambrose (Ford) - Wood - 395
- 33 - Ken Schrader (Toyota) - HOF - 394
- 34 - Kurt Busch (Dodge) - Penske - 394
- 35 - Joe Nemecek (Chevy) - Furn.Row - 388
- 36 - Jamie McMurray (Ford) - Roush - 369
- 37 - Regan Smith (Chevy) - Roush - 365
- 38 - Denny Hamlin (Toyota) - Gibbs - 362
- 39 - Juan Montoya (Dodge) - Ganassi - 351
- 40 - Kyle Petty (Dodge) - Petty - 349
- 41 - Patrick Carpentier (Dodge) - Evernham - 348
- 42 - Sam Hornish Jr (Dodge) - Penske - 304
- 43 - Kyle Busch (Toyota) - Gibbs - 172

La classifica

1. Edwards 5390; 2. Johnson, Biffle 5380; 4. Burton 5380; 5. Harvick 5289; 6. Bowyer 5284; 7. Stewart 5277; 8. Gordon 5272; 9. Earnhardt 5261; 10. Kenseth 5223; 11. Hamlin 5197; 12. Kyle Busch 5180.

Pruett-Rojas i campioni 2008

Pruett-Rojas sono i campioni Grand Am 2008 (sotto). Con la coppia di piloti americana-messicana, ha vinto la Riley-Lexus del team Ganassi. Ma la 7 Ore di Tooele li ha visti tagliare il traguardo soltanto al nono posto e non senza problemi, tra cui due testacoda. Per la durata della gara, superiore alla media, Ganassi aveva chiamato un terzo pilota, Alex Lloyd, che ha svolto diligentemente il suo compito di supporto. La vittoria a Tooele è invece andata per la prima volta quest'anno alla Riley-Ford del team Shank condotta dai piloti James-Pew-Matos, quest'ultimo già campione della

F.Atlantic. Un successo prestigioso, il primo dello Shank Racing nella Grand Am 2008. La corsa di Tooele è stata avvincente, con 16 equipaggi che si sono alternati al comando. Il momento decisivo ha visto Raphael Matos salire in cattedra negli ultimi 28 giri guadagnando un vantaggio di 29" sulla Dallara di Angelelli-Valiante. Matos ha così riportato alla vittoria lo Shank Racing che già si impose nel 2006 con Negri-Patterson proprio sul circuito di Tooele. Il poleman Zonta, in coppia con Jonsson, ha visto il traguardo al quinto posto finale con la Lola-Pontiac del team Krohn.

L'ordine di arrivo, domenica 21 settembre 2008

- 1 - James/Matos/Pew (Ford Riley) - Shank - 137
- 2 - Angelelli/Valiante (Pontiac Dallara) - SunTrust - 137
- 3 - Fogarty/Gurney/Vasser (Pontiac Riley) - Stallings - 137
- 4 - Barbosa/France/Haywood (Porsche Riley) - Brumos - 137
- 5 - Jonsson/Zonta (Pontiac Lola) - Krohn - 137
- 6 - Frisselle/Wilkins/da Matta (Ford Riley) - AIM - 137
- 7 - Goossens/Hunter-Reay/Matthews (Pontiac Riley) - Stallings-Matthews - 137
- 8 - Auberlen/Hand (Porsche Riley) - Alex Job - 137
- 9 - Lloyd/Pruett/Rojas (Lexus Riley) - Ganassi - 137
- 10 - Donohue/Law/Rice (Porsche Riley) - Brumos - 137
- 11 - Gregoire/Plumb/Sigal (BMW Riley) - Sigal - 133
- 12 - Krohn/Said/van de Poele (Pontiac Lola) - Krohn - 117
- 13 - Dalziel/Negri/Patterson (Ford Riley) - Shank - 104
- 14 - Babini/Fittipaldi/Garcia (Pontiac Coyote) - Cheever - 76
- 15 - Basseng/de Quesada/Dumoulin (Porsche Riley) - Alegria - 3
- 16 - Frisselle/Gidley/Jaeger (Ford Dallara) - Doran - 0*

*Non partiti

Il campionato

1. Pruet, Rojas 408; 3. Gurney, Fogarty 378; 5. France, Barbosa 340; 7. Law, Donahue 334; 9. Frisselle, Wilkins 332.



Porte aperte per 37.000

Imola ha riaperto. Non senza emozione, il tracciato che ha fatto la storia delle corse italiane è tornato ad ospitare una manifestazione internazionale come il WTCC. Nuovi box, paddock un poco più largo del passato e soprattutto la nuova configurazione della pista nella parte finale: *“Siamo davvero soddisfatti, abbiamo lavorato moltissimo nelle scorse settimane per rendere questo appuntamento un evento di successo. Il grande afflusso di pubblico ci ha davvero sorpresi e ci rende orgogliosi e felici. Inoltre, ci fa molto piacere avere ricevuto i complimenti di Honda, BMW, Seat e Chevrolet, ovvero i team protagonisti del campionato WTCC. Ora inizieremo a lavorare sulla pianificazione dei prossimi eventi e conto che ci siano piacevoli sorprese”*, commenta Massimo Cimatti, Presidente di Formula Imola e Gruppo Norman. Ha ragione Cimatti quando dice di essere rimasto sorpreso dall'affluenza del pubblico. La stima dei due giorni, sabato e domenica, è stata di 37.000 persone. Vedere le tre tribune centrali di Imola quasi piene è stato quasi uno shock considerando che a Imola era pressoché impossibile portare appassionati, se non per le gare di F.1. Ma evidentemente, è stato dimostrato che anche in Italia, e non solo oltre confine, quando qualcuno crede in ciò che organizza e inizia a fare promozione con largo anticipo, distribuisce numerosi biglietti gratis, concede l'opportunità di entrare nel paddock, la gente si prepara all'avvenimento, lo “sente”, e vuole essere presente. Certo, il WTCC è un campionato interessante che è in grado di solleticare l'interesse dei fans, soprattutto per la presenza di nomi di rilievo come Alex Zanardi, Nicola Larini e Gabriele Tarquini, ma la gente è rimasta sulle tribune anche per la Formula Master, per la Porsche Cayman Cup e addirittura per le gare della Fiat 500. Un bel weekend di sport, forse aiutato dal cattivo meteo che ha tenuto lontano dal mare bolognesi e ravennati. Per quanto riguarda la pista, il tratto veloce che va dalla Rivazza al Tamburello non è piaciuto più di tanto. Il pubblico sulle tribune centrali non assiste a granché, se non a sfilata di vetture. L'impianto è un po' povero con quella terrazza sopra i box (dovrebbero costruire un altro piano) mentre la sala stampa al livello della pit-lane non permette di vedere nulla, se non la parte finale del muretto box, dalle finestre. Un po' come essere in uno scantinato... Per il resto, il servizio sicurezza ha funzionato bene, così come i parcheggi e quelle piccole cose che però, quando si incespanno, diventano fondamentali. Bentornata Imola.

Massimo Costa



WTCC
FIA World Touring Car Championship

COURTYARD
Marriott

COURTYARD
Marriott





Yvan Muller guida la doppietta Seat

Perentoria doppietta della Seat che, occupata la prima fila dopo la qualifica con Rickard Rydell e Yvan Muller (sopra), non ha permesso a nessun altro di inserirsi nelle prime due posizioni nel corso di gara 1. Yvan Muller però, è stato più lesto al via precedendo il compagno Rydell che poi ha sempre coperto le spalle al francese, leader del campionato. Spettacolare la prova di James Thompson con la Honda Accord della N Technology. La vettura giapponese, solitamente poco competitiva, a Imola ha tratto vantaggio dalla scivolosità dell'asfalto che ha lenito il sottosterzo cronico. Thompson è riuscito ad agguantare il terzo posto finale dopo un sorpasso contraddittorio a Menu e un bel passaggio a Huff. Quinto posto per Gabriele Tarquini, che ha difeso la sua posizione non riuscendo però ad essere incisivo. Soddisfatto Nicola Larini, sesto. Peccato per Alex Zanardi che all'attacco di Monteiro per la nona piazza ha commesso un errore alla Tosa.

La cronaca Giro dopo giro

Yvan Muller ha la meglio sul poleman Rydell in fase di partenza. Terzo è Huff poi Menu e Tarquini. Thompson viene accompagnato sull'erba da Jorg Muller ma l'inglese della Honda lo supera lo

stesso. Thompson supera anche Farfus, poi ha ragione di Larini e al 3° giro supera al Tamburello pure Tarquini. Yvan Muller ha 0"4 su Rydell, 0"9 su Huff, poi Menu, Thompson, Tarquini, Larini, Farfus, Jorg Muller e Monteiro. Zanardi è 11". Al 5° passaggio le prime cinque vetture sono racchiuse in 1"366. Rydell difende la prima posizione del compagno Yvan Muller dalla Chevrolet di Huff, terza, mentre Thompson attacca Menu, senza successo, al Tamburello. Al 6° giro, Thompson ritenta al Tamburello di sorpassare Menu, che sta all'interno. L'inglese ci prova lo stesso, lo svizzero stringe ulteriormente e Thompson colpisce la nera Chevrolet spendendola in testacoda. A 3 giri dal traguardo, Thompson inizia ad infastidire Huff per la terza piazza mentre le due Seat sono sempre al comando. Zanardi al 9° giro si butta all'interno di Monteiro alla Tosa, ma perde il posteriore e sportella la Seat del portoghese che è costretta a girare largo. La lotta è per il 9° posto. Al 10° giro, Thompson alla Rivazza si fa largo e supera Huff. Zanardi nella manovra sopra citata ha perso tre posizioni. All'ultimo giro, Yvan Muller, Rydell, Thompson, Huff, Tarquini, Larini, Farfus, Jorg Muller, Hernandez e Porteiro. Doppietta Seat quindi, con Thompson che raccoglie il primo podio del 2008.

L'ordine di arrivo di gara 1, domenica 21 settembre 2008

- 1 - Yvan Muller (Seat Leon TDI) - Oreca - 11 giri 21'24"523
- 2 - Rickard Rydell (Seat Leon TDI) - Seat - 0"411
- 3 - James Thompson (Honda Accord) - N Technology - 0"773
- 4 - Robert Huff (Chevrolet Lacetti) - RML - 1"376
- 5 - Gabriele Tarquini (Seat Leon TDI) - Seat - 2"086
- 6 - Nicola Larini (Chevrolet Lacetti) - RML - 3"047
- 7 - Augusto Farfus (BMW 320si) - Schnitzer - 3"364
- 8 - Jorg Muller (BMW 320si) - Schnitzer - 3"906
- 9 - Sergio Hernandez (BMW 320si) - Proteam - 6"255
- 10 - Felix Porteiro (BMW 320si) - Ravaglia - 7"545
- 11 - Andy Priaulx (BMW 320si) - RBM - 8"411
- 12 - Alex Zanardi (BMW 320si) - Ravaglia - 14"356
- 13 - Tiago Monteiro (Seat Leon TDI) - Oreca - 14"743
- 14 - Pierre Yves Corthals (Seat Leon) - Exagon - 14"820
- 15 - Tom Coronel (Seat Leon) - Sunred - 15"355
- 16 - Franz Engstler (BMW 320si) - Engstler - 15"804
- 17 - Jordi Gené (Seat Leon TDI) - Seat - 22"172
- 18 - Stefano D'Aste (BMW 320si) - Proteam - 22"414
- 19 - Jaap Van Lagen (Lada 110) - Russian Bears - 22"748
- 20 - Andrey Romanov (BMW 320si) - Engstler - 29"464
- 21 - George Tanev (BMW 320si) - Petrol GT - 41"517

Giro più veloce: James Thompson 1'55"388

Ritirati

- Lap 6 - Alain Menu
- Lap 4 - Viktor Shapovalov
- Lap 3 - Ibrahim Okyay
- Lap 3 - Kirill Ladygin

Thompson inarrestabile e l'Honda torna al successo

L'ha cercata, l'ha voluta e l'ha trovata. James Thompson (sotto) ha vinto la seconda gara del WTCC a Imola grazie all'ennesima prova grintosa e convincente e ad una Honda Accord che finalmente può competere ad armi pari con BMW, Chevrolet e Seat. Thompson, da sesto al via, era già terzo dopo poche curve. Dopo il periodo di safety-car per l'incidente al via, con Gabriele Tarquini fermo centrato da Felix Porteiro, Thompson ha dapprima superato Nicola Larini poi Jorg Muller. Tutti e due li ha fatti "secchi" al Tamburello, il suo punto forte. Grande balzo in avanti dunque per la Honda della N Technology. Una modifica alla sospensione posteriore e all'impianto frenante, oltre alla scivolosità dell'asfalto del tracciato che ha addolcito l'abituale sottosterzo, hanno dato velocità alla Accord. Jorg Muller, secondo con la BMW, ha salvato il bilancio della Casa di Monaco di Baviera, altrimenti disastroso sulla pista di Imola. La Seat lascia il Santerno con la consapevolezza sempre più marcata che, per il titolo piloti, chi non guida la Leon TDI ha poche chance di successo. Yvan Muller con 80 punti ha aumentato il vantaggio sul compagno Gabriele Tarquini (neanche 100 metri di gara) portando a 12 le lunghezze di vantaggio. In recupero Rickard Rydell, a meno 6 da Tarquini, poi Robert Huff, quarto a un punto di distacco da Thompson.

La cronaca Giro dopo giro

Prima fila per Jorg Muller e Larini, Tarquini è in seconda fila, ma al via si ferma dopo un paio di metri. Porteiro, in quinta fila, fa per stringere verso il muretto box ma viene chiuso da Thompson, allora sterza a sinistra, ma colpisce in pieno la Seat di Tarquini. Safety-car con Jorg Muller in testa seguito da Larini, Thompson, Huff, Farfus Yvan Muller, Hernandez, Rydell, Zanardi e Corthals. Dopo tre giri dietro la vettura staffetta, si riparte. Thompson supera subito Larini con una bella staccata al Tamburello. Al 5° giro Jorg Muller, Thompson, Larini, Huff, Farfus, Yvan Muller, Rydell, Hernandez, Zanardi, Priaulx. Farfus alla Tosa perde due posizioni, passato dalle Seat di Yvan Muller e Rydell. Al 6° giro, Thompson conquista la prima posizione al Tamburello (la sua curva) relegando al secondo posto Jorg Muller. Larini è sempre terzo con Huff alle spalle. Priaulx prende due posizioni su Hernandez e Zanardi. Al 9° giro Huff sale al terzo posto con Larini, suo compagno in Chevrolet, che non fa resistenza. Benché in fila indiana, le posizioni al penultimo giro sembrano cristallizzate con Thompson che ha 1"3 su Jorg Muller, poi la coppia Chevrolet Huff-Larini. La Honda Accord non ha rivali in gara 2 e Thompson la conduce divinamente andandosi a prendere la prima vittoria da quando è rientrata nel WTCC.

Massimo Costa

L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 21 settembre 2008

- 1 - James Thompson (Honda Accord) - N Technology - 13 giri 30'20"607
- 2 - Jorg Muller (BMW 320si) - Schnitzer - 1"120
- 3 - Robert Huff (Chevrolet Lacetti) - RML - 1"858
- 4 - Nicola Larini (Chevrolet Lacetti) - RML - 3"353
- 5 - Yvan Muller (Seat Leon TDI) - Oreca - 4"034
- 6 - Rickard Rydell (Seat Leon TDI) - Seat - 4"378
- 7 - Andy Priaulx (BMW 320si) - RBM - 5"142
- 8 - Augusto Farfus (BMW 320si) - Schnitzer - 6"029
- 9 - Alex Zanardi (BMW 320si) - Ravaglia - 6"179
- 10 - Sergio Hernandez (BMW 320si) - Proteam - 6"349
- 11 - Tiago Monteiro (Seat Leon TDI) - Oreca - 7"016
- 12 - Alain Menu (Chevrolet Lacetti) - RML - 11"521
- 13 - Pierre Yves Corthals (Seat Leon) - Exagon - 12"393
- 14 - Franz Engstler (BMW 320si) - Engstler - 13"757
- 15 - Tom Coronel (Seat Leon) - Sunred - 14"437
- 16 - Stefano D'Aste (BMW 320si) - Proteam - 14"850
- 17 - Jordi Gené 1/2 (Seat Leon TDI) - Seat - 20"103
- 18 - Jaap Van Lagen (Lada 110) - Russian Bears - 20"504
- 19 - George Tanev (BMW 320si) - Petrol GT - 31"190
- 20 - Andrey Romanov (BMW 320si) - Engstler - 33"742
- 21 - Ibrahim Okyay (BMW 320si) - Borasun - 34"731
- 22 - Kirill Ladygin (Lada 110) - Russian Bears - 40"905

Giro più veloce: Tiago Monteiro 1'55"592

Ritirati

- Lap 0 - Felix Porteiro
Lap 0 - Gabriele Tarquini

Il campionato

- 1.Y.Muller 80; 2.Tarquini 68; 3.Rydell 62; 4.Huff 61;
5.Priaulx 55; 6.Jorg Muller 52; 7.Porteiro 50; 8.Farfus 46;
9.Gené 43; 10.Menu 40; 11.Larini 38; 12.Monteiro, Zanardi 29; 14.Corthals 24; 15.Thompson 19.



Fassler-Moser sugli scudi

Nuovo successo per il Trottet Racing a Magny Cours (sotto). Approfittando della sfortunata Gara 2 a Valencia, con relativa riduzione dell'handicap, Henri Moser ha potuto concludere in tranquillità il lavoro iniziato da Marcel Fassler, andato a prendere il comando fin dal primo giro. In seconda posizione è riuscito a concludere il duo Montermini-Maceratesi, nonostante il testacoda causato al primo giro da un "lungo" di Frassinetti. In terza piazza, dopo una bella partenza, hanno terminato Damien Pasini ed Alessandro Bonetti riusciti, senza commettere errori, a portare a casa punti importanti. A seguire si sono classificati la Ferrari di Giau-Couceiro e la Porsche di Lietz-Roda. Sempre in casa Porsche, calo finale per la 997 di Zonca e Belicchi dopo l'ottimo

inizio del parmense, unico a riuscire ad impensierire Fassler. Indietro anche il team DriveX, portatosi in terza piazza grazie ai contatti iniziali ma recuperato con facilità dai principali protagonisti. Gara da dimenticare per Stefano Livio, che dopo un inizio di grande qualità ha visto il compagno di squadra Alessandro Garofano andare a contatto con un doppiato. A punti anche le due vetture Edil Cris nonostante due testacoda. In classe GTS prova di forza di Marco Cioci e Andrea Pellizzato sulla Corvette Z06 Twentytwo, prepotentemente vincitori nonostante l'alto handicap. A seguire l'Aston Marting Villois di Wiser-Piccolo, seguita dalla vettura gemella, condotta da Azzoli e Romanini.

Marco Cortesi

L'ordine di arrivo di gara 1, sabato 20 settembre 2008

- 1 - Fassler/Moser - (Ferrari 430) - Trottet - 35 laps 1:01.033
- 2 - Maceratesi/Montermini - (Ferrari 430) - Playteam - 24.297
- 3 - Pasini/Bonetti - (Ferrari 430) - Engineering - 38.968
- 4 - Giau/Couceiro - (Ferrari 430) - Playteam - 53.321
- 5 - Lietz-Roda - (Porsche 997) - Autorlando - 1:06.135
- 6 - Zonca/Belicchi - (Porsche 997) - Autorlando - 1:10.361
- 7 - Frezza/Monfardini - (Ferrari 430) - EdilCris - 1:19.332
- 8 - Cressoni/Bontempelli - (Ferrari 430) - EdilCris - 1:28.778
- 9 - Bamford/Griffin - (Ferrari 430) - Advanced - 1:43.778
- 10 - Maletic/Aguas - (Ferrari 430) - Advanced - 1 lap
- 11 - Caffi/Fratti - (Porsche 996) - Autorlando - 1 lap
- 12 - Cioci/Pellizzato - (Corvette GT3) - Twentytwo - 1 lap
- 13 - Wiser/Piccolo - (Aston Martin DBRS9) - Villois - 1 lap
- 14 - Monteiro/Monteiro - (Porsche 996) - Estoril - 1 lap
- 15 - Romanini/Azzoli - (Aston Martin DBRS9) - Villois - 1 lap



Autorlando domina con Lietz-Roda



Autorlando si conferma leader domenicale del GT Open. La squadra bergamasca, andata a conquistare una nuova vittoria con Lietz e Roda (**sopra**), ha anche centrato una perentoria doppietta, portando sul secondo gradino del podio la vettura (aggiornata) di Andrea Belicchi e Stefano Zonca ed avvicinando la testa della classifica. Il pilota parmense ha completato una splendida rimonta, girando su tempi di primissimo piano (spesso inferiori a quelli di Lietz), rischiando anche il colpaccio quando Roda, in testacoda all'ultima chicane, se l'Ã cavata con uno spavento per sÃ© e per la squadra. Terza piazza per Ferdinando Monfardini e Marco Frezza, ancora a podio per Edil Cris, mentre a ravvivare il campionato ci hanno pensato i leader Andrea Montermini e Michele Maceratesi, entrambi protagonisti di

testacoda ma riusciti comunque a concludere al quinto posto dietro ai compagni Giao e Couceiro. Proprio in partenza era arrivato il primo problema, con un'uscita in ghiaia di Maceratesi che aveva causato scompiglio a centro gruppo. A pagare dazio nel parapiglia sono state ben quattro Ferrari, quelle di Moser-Fassler, Bobbi-Frassineti, Livio-Garofano e CasÃ©-Rugolo. Ad avvantaggiarsi erano state la Ferrari di Griffin e la SunRED di Perez Aicart, poi disperse, dopo i cambi pilota, nelle mani di Fernandez e Bamford. In classe GTS successo, grazie all'assenza di handicap, per la Lamborghini di Tuchbant-Amado. In seconda posizione Max Wiser, in coppia con Alessandro Piccolo, ha approfittato della maxi-penalizzazione (95 secondi

L'ordine di arrivo, domenica 21 settembre 2008

- 1 - Lietz-Roda (Porsche 997) - Autorlando - 26 laps 51:17.041
- 2 - Zonca-Belicchi (Porsche 997) - Autorlando - 3.197
- 3 - Monfardini-Frezza (Ferrari 430) - EdilCris - 8.026
- 4 - Giao-Couceiro (Ferrari 430) - Playteam - 9.430
- 5 - Montermini Maceratesi (Ferrari 430) - Playteam - 11.711
- 6 - De Castro-Chacon (Porsche 997) - Drivex - 13.265
- 7 - Bobbi-Frassineti (Ferrari 430) - GPC - 14.139
- 8 - Bamford-Griffin (Ferrari 430) - Advanced - 49.243
- 9 - Caffi-Fratti (Porsche 996) - Autorlando - 56.416
- 10 - Aguas-Maletic (Ferrari 430) - Advanced - 1:07.650
- 11 - Cressoni-Bontempelli (Ferrari 430) - EdilCris - 1:15.002
- 12 - Tuchbant-Amado (Lamborghini Gallardo) - Tuchbant - 01:22.042
- 13 - Wiser-Piccolo (Aston Martin DBRS9) - Villois - 01:32.513
- 14 - PamplÃ©-JuliÃ© (Ferrari 430 GTS) - Roger Racing - 01:38.496
- 15 - Pasini-Bonetti (Ferrari 430) - Advanced - 1 lap

Il campionato (assoluta)

1. Montermini-Maceratesi 133;
2. Lietz-Roda 129;
3. Giao-Couceiro 122;
4. Pasini-Bonetti 99;
5. Frezza-Monfardini 98;
6. Moser 85;
7. Ricci 70;
8. Fassler 66;
9. Rugolo 65;
10. Cioci-Pellizzato 56.

Marco Cortesi

Bertolotti da campione Stupisce ancora Scionti

Due vittorie per Mario Bertolotti (sotto), nella 2000 Light a Imola che riesce a mettere una seria ipoteca per la classifica di campionato. Bertolotti si è imposto in gara 1 davanti a Sergio Ghiotto, primo con le monoposto del F.3, al termine di un'ultima tornata tiratissima. Nel giro di ricognizione Baroni rompe il semiasse e non riesce a prendere parte all'evento, mentre allo spegnersi dei semafori Bertolotti si invola solitario al comando, con Ghiotto alle prese con Scionti, scattato quarto, ma che ha superato Cinti. Nel corso della prima tornata il pilota laziale del team Tomcat subisce anche un sorpasso da parte di Borio, che partiva dalla settima posizione. Con grande grinta Cinti nel corso del 2° giro si prende la quarta posizione ai danni di Borio, mentre alla terza tornata è Scionti che deve arrendersi alla furia del suo corregionale. Rientra ai box Amici durante il 4° giro, mentre Geraci supera Cristian Mancinelli per la decima posizione. Alla tornata successiva perdono posizioni Roda e Geraci; entrambi si ritireranno al 9° giro, con Roda che finisce in sabbia. Intanto al 6° giro inizia la rimonta di Mancinelli che infila Coppi, portandosi ottavo con la monoposto del team Line Race. Al 10° passaggio Bertolotti continua a guidare il gruppo su Ghiotto, Cinti, Scionti, Borio, Suntjens, Storz, Mancinelli, Coppi e Pizzico, autorevolmente in decima posizione. All'11° giro Pizzico supera Coppi con il pilota di AP che dovrà subire il sorpasso anche da Tramontozzi, anche se dovrà ritirarsi nel corso dell'ultimo giro. Intanto Man-

cinelli supera Storz e si porta in settima piazza. All'ultimo passaggio Bertolotti arriva lungo alla Rivazza, favorendo il recupero di Ghiotto, che gli chiude infatti in scia a solo un decimo. Ottimo il terzo posto all'esordio nella categoria di Cinti, mentre Scionti, quarto, è il primo degli Under 17.

In gara 2 Bertolotti si è messo dietro il diretto inseguitore in campionato, Scionti, alle prese con l'apprendimento del tracciato e al suo primo anno in monoposto. Il giovane della AP migliora il quarto posto di gara 1, chiudendo secondo, con una gara grintosa. Completa il podio Cinti. L'alfiere della Tomcat, dopo una brutta partenza, lotta per tutta la corsa con Borio, che con il quinto posto della prima manche sale in terza posizione di campionato. Quinto sotto il traguardo e primo delle F.33 è Ghiotto (System Team) che non riesce a replicare il podio di gara 1. Alle sue spalle gli altri portacolori di CO2, Storz settimo e Suntjens, primo di un caldissimo gruppetto composto anche da Roda, autore di un testacoda all'ultimo giro, Tramontozzi e Mancinelli. Il contatto tra Roda e Mancinelli favorisce il recupero dei due piloti di Dynamic, che regalano alla compagine di De Vito un ottimo risultato, con Pizzico ottavo a precedere Baroni, nono, ma autore di un gara di rimonta dopo essere scattato dalla diciottesima posizione. A vincere la classifica riservata alle Formula 3 è Ghiotto, seguito dalla coppia Bellspeed Brozzi e Bendinelli.

Antonio Caruccio



L'ordine di arrivo di gara 1, sabato 20 settembre 2008

- 1 - Mario Bertolotti - CO2 - 15 giri 27'01"741
- 2 - Sergio Ghiotto - System - a 0"103 *
- 3 - Riccardo Cinti - Tomcat - a 9"890
- 4 - Federico Scionti - AP - a 12"579
- 5 - Andrea Borio - Dueppi - a 16"623
- 6 - Frank Suntjens - CO2 - a 20"553
- 7 - Cristian Mancinelli - Line Race - a 31"991
- 8 - Thiemo Storz - CO2 - a 32"572
- 9 - Luca Pizzico - Dynamic - a 40"785
- 10 - Paolo Coppi - AP - a 47"822
- 11 - Mauro Brozzi - Bellspeed - a 51"449 *
- 12 - Giorgio Ferri - Keks - a 55"380
- 13 - Dino Lusuardi - System - a 1'00"847 *
- 14 - Claudio Castiglioni - TJ Emme - a 1'03"080
- 15 - Laura Polidori - LP Motorsport - a 1'23"256
- 16 - Massimo Ballestri - System - a 1'24"968 *
- 17 - Salvatore Cardullo - Cherubini - a 1'26"624 *
- 18 - Domenico Dardo - Dueppi - a 1'39"403
- 19 - Andrea Amici - Dueppi - a 1'39"846
- 20 - Federico Del Rosso - Cherubini - a 1'48"722 *
- 21 - Ivan Tramontozzi - Dueppi - a 1 giro
- 22 - Carlo Bandinelli - Bellspeed - a 1 giro *
- 23 - Massimo Giondi - Line Race - a 1 giro
- 24 - Andrea Roda - Tomcat - a 7 giri
- 25 - Leonardo Geraci - Dueppi - a 7 giri

Ritirati

0 giri Francesco Baroni - Dynamic

Giro Veloce: Sergio Ghiotto - System - 1'46"305 *

L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 21 settembre 2008

- 1 - Mario Bertolotti - CO2 - 15 giri 27'02"846
- 2 - Federico Scionti - AP - a 2"481
- 3 - Riccardo Cinti - Tomcat - a 6"850
- 4 - Andrea Borio - Dueppi - a 8"218
- 5 - Sergio Ghiotto - System - a 12"309 *
- 6 - Thiemo Storz - CO2 - a 20"245
- 7 - Frank Suntjens - CO2 - a 25"567
- 8 - Luca Pizzico - Dynamic - a 35"009
- 9 - Francesco Baroni - Dynamic - a 36"816
- 10 - Leonardo Geraci - Dueppi - a 41"075
- 11 - Paolo Coppi - AP - a 48"603
- 12 - Mauro Brozzi - Bellspeed - a 48"945 *
- 13 - Cristian Mancinelli - Line Race - a 51"849
- 14 - Ivan Tramontozzi - Dueppi - a 54"459
- 15 - Giorgio Ferri - Keks - a 55"217
- 16 - Claudio Castiglioni - TJ Emme - a 55"446
- 17 - Laura Polidori - LP Motorsport - a 1'09"241
- 18 - Andrea Roda - Tomcat - a 1'13"140
- 19 - Domenico Dardo - Dueppi - a 1'18"696
- 20 - Massimo Giondi - Line Race - a 1'33"038
- 21 - Andrea Amici - Dueppi - a 1 giro
- 22 - Carlo Bandinelli - Bellspeed - a 1 giro *
- 23 - Massimo Ballestri - System - a 5 giri *

Giro più veloce: Federico Scionti - AP - 1'47"200

* Indica i piloti con le vetture del Formula 3

Il campionato

1. Bertolotti 278 punti; 2. Scionti 225; 3. Borio 126; 4. Coppi 124; 5. Castiglioni 120; 6. Barri 106; 7. Godinez 92; 8. Di Giulio 82; 9. Corsini 70; 10. Pigozzi 64.



Al Rallye di Sanremo aspettano la carica dei 107

L'elenco si apre con la Peugeot 207 di Nicolas Vouilloz e Nicolas Klinger (nella foto sopra), e si chiude con la Rover 105 di Cristiano Malgarini e Monica Galesi. Fra la coppia di francesi che nelle prime sette manches dell'Intercontinental Rally Challenge hanno rastrellato più punti di tutti e i due italiani, altri centocinque equipaggi a completare un elenco degli iscritti una volta ancora di primissimo ordine. Quantità e qualità, insomma. A ribadire che il Rallye Sanremo piace a chi corre per mestiere oltre che per passione e a chi, invece, lo fa per divertirsi, senza inseguire campionati o trofei.

Ad animare la sfida incrociata e altamente adrenalinica fra i pretendenti alla vittoria nella serie a respiro intercontinentale e quelli che da giovedì 25 settembre e sabato 27 affronteranno i dodici tratti cronometrati in programma sui colli dell'entroterra sanremese, saranno ovviamente in tanti. Dall'ex-iridato della mountain-bike, specialità down hill, a Giandomenico Basso, da Freddy Loix a Renato Travaglia, da Paolo Andreucci ad Anton Alen, da Umberto Scandola a Sandro Sottile e Didier Auriol che tornerà sulle strade dove è stato per anni protagonista e dove s'è già imposto tre volte. Una ciliegina in più sulla torta ornata da molte candeline: cinquanta, come le edizioni del Rallye Sanremo.

"Constatore che anche quest'anno è stata superata "quota cento" è la dimostrazione dell'attaccamento di piloti e copiloti alla nostra gara", osserva Sergio Maiga. Che aggiunge: "Aver ricevuto un numero così elevato di adesioni prova anche il gradimento da parte di ufficiali, semiufficiali e privati di una prova davvero speciale come la Ronde nella versione di quasi sessanta chilometri che, nella nottata fra giovedì e venerdì della prossima settimana, chiuderà la prima parte del rally".

È il sudafricano Jon Williams il primo Pirelli Star Driver

Jon Williams si è garantita la partecipazione a sei prove del Mondiale Rally FIA WRC grazie al Pirelli Star Driver, progetto che si basa sulla ricerca su scala internazionale di cinque nuovi talenti rallyistici impegnati nei Campionati Regionali FIA 2008 e 2009. Da ciascun campionato – e più precisamente, si tratta delle serie organizzate in Africa, Medio Oriente e Asia-Pacifico – sarà promosso un giovane pilota, mentre due arriveranno dall'Europa. I nuovi talenti che si affermeranno ogni anno, nella stagione successiva potranno prendere parte a sei appuntamenti del Mondiale Rally FIA WRC al volante di una vettura Gruppo N o Super2000, fornita e assistita per mezzo di un contratto stilito dalla FIA con un preparatore. L'anno venturo i cinque Pirelli Star Drivers saranno schierati nei rally di Portogallo, Italia-Sardegna, Grecia, Finlandia, Spagna e Gran Bretagna.



Debutta in Irlanda la Opel Corsa S2000

Debutto su strada per la Opel Corsa OPC S2000 al Rally di Cork, in programma per il 27-28 settembre prossimi. La vettura, schierata e sviluppata da Motor Sport Developments, verrà condotta dalla leggenda locale Austin MacHale, e correrà come apripista, dato che l'omologazione internazionale arriverà solo il primo di ottobre. In programma c'è un impegno a tempo pieno nella prossima stagione IRC.



Miss

italiaracing

