

Italiaracing MAGAZINE .net

n.6
29 settembre 2008



8 volante



La legge de



Valentino Rossi vince l'ottavo titolo della sua carriera conquistando il successo sul tracciato giapponese di Motegi. Il pilota di Tavullia ha portato a termine una stagione molto difficile, culminata però con il ritorno al titolo iridato, che mancava dal 2005. Una vittoria alla Rossi, che scatta non benissimo dalla griglia subendo il rientro di Jorge Lorenzo, ma che nel corso della gara infila il compagno di squadra al primo giro, Nicky Hayden al terzo passaggio. Al sesto giro è la volta di Dani Pedrosa che si arrende a Rossi. Poi la sfida più bella, quella con Casey Stoner, contro il campione del 2007, che lo aveva agevolmente battuto lo scorso anno. Una decina di giri per studiarlo, poi come sempre una staccata terribile, lo spiraglio che sembra impossibile da riempire ma che per Rossi è largo come una galleria. Tutto liscio, facile, veloce. Solo un cenno per assicurarsi che il suo avversario gli sia alle spalle, e poi si invola verso una fuga solitaria, che ripaga lui, ma anche il suo team, del grande lavoro fatto. Vince il suo ottavo mondiale, e torna con una delle sue scenette post gara. Una delle ultime fu a Sepang 2005, per il settimo titolo, dove fu spodestata biancaneve coi suoi sette nani. Oggi è stata sancita da un notaio la vittoria dell'ottavo titolo, oltre ad una maglietta commemorativa con la scritta "Scusate il ritardo". Certamente i suoi tifosi lo perdoneranno, ma anche gli appassionati di questo sport, che negli ultimi tre anni hanno visto tre piloti su tre moto differenti vincere il titolo. Rossi ha costruito questo successo nel 2007, quando ha ►

segue a pag 4

el più forte

deciso di passare dalle Michelin alla Bridgestone, e nell'inverno, quando ha portato avanti assiduamente lo sviluppo della moto e delle gomme. Un confronto alla pari, che però è spesso stato impari nelle prime gare della stagione. La vittoria di Stoner a Losail, mentre Rossi chiudeva quarto, poi l'ascesa di Pedrosa e Lorenzo.

Un piccolo aiuto è arrivato a Rossi dalla fortuna. È stato l'unico tra i protagonisti per la lotta del campionato a non subire infortuni. Prima Lorenzo a Shanghai, che ha poi saltato due gare per la fratture della cavaglia, mentre Pedrosa prendeva il largo, e Stoner recupera i punti persi negli appuntamenti spagnoli. E si arriva a metà campionato con Pedrosa davanti a Stoner e Rossi. Poi la gara del Sachsenring: Stoner in pole, ma Pedrosa prende subito il largo in gara, ma al quinto giro cade, e si frattura il polso. Vince Stoner la gara, ma Rossi ha capito che è il momento di affondare il colpo. A Laguna Seca lo spagnolo è fuori gioco, e Stoner cerca di scappare sin dal primo giro, ma con un lavoro di finitura e determinazione Rossi non lo molla, lo supera, lo fa innervosire, anticipa una staccata che manda in terra il pilota della Ducati, il quale si

rialza, ma termina secondo, ferito nello spirito. Il calendario prevede successivamente due gare che si rivelano fondamentali per questo campionato: Brno e Misano. Stoner è il più forte in pista, ma il riacutizzarsi di una frattura allo scafoide gli impedisce di portare a termine la gara al massimo delle sue potenzialità, ed in entrambe le occasioni si stende, regalando a Rossi il successo, oltre che 50 punti che hanno fortemente pesato sull'esito della stagione. E' partita da lontano la cavalcata di Rossi. In 125 il pilota pesarese vince il primo titolo nel 1997, mentre in 250 arriva l'iride mondiale al secondo tentativo, stagione 1999. Rossi vinse nel 2001, al suo secondo anno in 500, il primo mondiale con la Honda, replicando anche nel 2002 e nel 2003, con l'ingresso della nuova era della Moto GP. Nel 2004 il passaggio alla Yamaha fortemente voluto dopo la rottura con la HRC, e arriva subito il successo contro Sete Gibernau, replicato anche la stagione successiva, correlato anche dalla vittoria del mondiale costruttori. Con oggi Rossi raggiunge quota 70 successi nella top class, 96 in totale nella sua carriera.

Antonio Caruccio





L'ordine di arrivo, domenica 28 settembre 2008

- 1 - Valentino Rossi (Yamaha) - Yamaha - 43:09.599
- 2 - Casey Stoner (Ducati) - Ducati - 1.943
- 3 - Dani Pedrosa (Honda) - Honda - 4.866
- 4 - Jorge Lorenzo (Yamaha) - Yamaha - 6.165
- 5 - Nicky Hayden (Honda) - Honda - 24.593
- 6 - Loris Capirossi (Suzuki) - Suzuki - 25.685
- 7 - Colin Edwards (Yamaha) - Tech3 - 25.918
- 8 - Shinya Nakano (Honda) - Gresini - 26.003
- 9 - Andrea Dovizioso (Honda) - JIR - 26.219
- 10 - John Hopkins (Kawasaki) - Kawasaki - 37.131
- 11 - James Toseland (Yamaha) - Tech3 - 37.574
- 12 - Randy de Puniet (Honda) - LCR - 38.020
- 13 - Marco Melandri (Ducati) - Ducati - 39.768
- 14 - Sylvain Guintoli (Ducati) - Alice - 45.846
- 15 - Anthony West (Kawasaki) - Kawasaki - 55.748
- 16 - Toni Elias (Ducati) - Alice - 59.320
- 17 - Alex de Angelis (Honda) - Gresini - 1:12.398

Giro più veloce: Casey Stoner, 1:47.091

Ritirati

Chris Vermeulen - 16 laps
Kousuke Akiyoshi - 0 laps

Il campionato

1. Rossi 312; 2. Stoner 220; 3. Pedrosa 209; 4. Lorenzo 169; 5. Dovizioso 136; 6. Edwards 118; 7. Vermeulen 117; 8. Hayden 115; 9. Capirossi 96; 10. Nakano 95.



Valentino Rossi ed il finto notaio

Quale futuro A1 GP e Su



o per perleague?

Si chiamano A1 Grand Prix e Superleague Formula. Innovative e rivoluzionarie. Domenica 5 ottobre si guarderanno con il binocolo, a pochi chilometri l'una dall'altra. La A1 a Zandvoort (Olanda) per la tappa di apertura, la Superleague a Zolder (Belgio) per il terzo appuntamento. Una concomitanza curiosa che coinvolge due categorie che strappano quelli che sono i canoni abituali delle corse andando a coinvolgere nazioni e club di calcio. Ma il cui futuro appare piuttosto incerto. Purtroppo. La A1

Grand Prix ha alle spalle già tre stagioni; l'idea di creare un campionato per nazioni, con monoposto Lola-Zytek dipinte con i colori della bandiera del Paese di appartenenza, è stata geniale e coraggiosa. Tre campionati fra alti e bassi, la scelta intelligente di correre nel periodo invernale visitando la parte orientale del globo, tutti i continenti visitati. Ma lo sceicco Al Maktoum che aveva dato il via all'operazione, si è tolto di mezzo dopo il primo campionato lasciando oneri e onori a Toni Texeira,

che ha continuato a credere nel progetto.

Tanti i soldi persi, ma la voglia di proseguire è stata più forte di ogni prospettiva di abbandonare e quando tutto pareva bloccarsi, è arrivato il grande colpo messo a segno un anno fa da Texeira. L'accordo con la Ferrari per la fornitura di telai e motori per la stagione 2008/2009. Paradossalmente, proprio la scelta che doveva risollevare definitivamente la A1 Grand Prix, la sta affossando. I tanti soldi che sono serviti per far partire il nuovo

progetto sono finiti in fretta. Indiscrezioni ci raccontano che chi costruisce i cambi, se li è tenuti ben stretti prima di darli via senza garanzie. E non solo questi fornitori essenziali hanno idealmente incrociato le braccia. A questo si è aggiunto il problema tecnico emerso nei test privati di Magny-Cours, con l'incidente che ha mandato all'ospedale il collaudatore Patrick Friesacher e costretto a rivedere il gruppo sospensioni della nuova monoposto Ferrari progettata da John Travis. ▶

segue a pag 8



Il via dell'A1 GP
a Mexico City

Risultato: i test collettivi di Silverstone sono saltati, la prova di apertura del campionato al Mugello (pista Ferrari, la prima volta della A1 Grand Prix in Italia) è stata rinviata o cancellata, non si sa bene. Ai test collettivi di Donington si sono presentate sei monoposto (comunque bellissime e attraenti, una buona scuola per GP2 o F.1) e altrettante, una più una meno, erano a Snetterton in altre giornate di test organizzate dopo domenica 21 settembre. Cosa pensare dunque di una categoria che dovrebbe schierare almeno ventisei monoposto, ma ne ha portate in pista fino ad ora appena

sei? Si correrà a Zandvoort domenica 5 ottobre? E chi ancora non ha compiuto un giro di pista come farà? Ma, soprattutto, ci saranno le macchine in Olanda? Ci piacerebbe pensare positivo, come stanno facendo gli organizzatori della A1 Grand Prix, ma è difficile crederci. Forse a Zandvoort finirà, se nel paddock appariranno le vetture, che quella che doveva essere la prova iniziale del campionato si trasformerà in un weekend di test, con due gare che non assegneranno punti. Sarebbe la cosa più intelligente.

Ma è un dato di fatto che RAB Capital, il gruppo finanziario

inglese coinvolto nel progetto A1 GP, non presenta più nel suo board l'uomo che più di tutti aveva spinto tale marchio ad avventurarsi nel progetto a quattro ruote. E che per far stare tranquilli per qualche anno chi ha investito nella categoria, come coloro che possiedono le varie franchigie, servirebbe una iniezione di fiducia di 200 milioni di euro. Chi oggi può permettersi un simile investimento, con la crisi economica mondiale che ci attanaglia, con le banche che chiudono mettendo in difficoltà milioni di persone? Senza una Casa costruttrice alle spalle come la Renault che organizza i

weekend World Series, o una solida potenza economica quale è la CVC Capital che è proprietaria della F.1 e, di riflesso, della GP2 (e magari della GP3), organizzare campionati per monoposto è sempre più complicato. Eppure, crescono, aumentano, si riproducono. Per poi vivere male, in affanno. Mentre la A1 Grand Prix sfoglia la margherita (partiamo o non partiamo), la Superleague Formula ha mosso i primi passi.

Anche questo è un campionato "pazzo", temerario, che coinvolge i club di calcio. Un'idea che parte da lontano, almeno nove anni fa, ma che ha trovato soli-



Le monoposto della Superleague al Nurburgring

dità, tramutando le parole in fatti, con l'arrivo dell'imprenditore catalano Alex Andreu. Un uomo che ha lavorato al suo progetto per almeno quattro anni con grande intensità, rispettando i tempi previsti e promessi e i numeri delle monoposto in pista. Anche la Superleague presenta una monoposto accattivante, costruita dalla Elan Panoz con un motore Menard da oltre 700 cavalli. Ma la domanda che ci si pone davanti alla Superleague è: in un periodo di, lo ripetiamo, crisi vera, l'arrivo di un personaggio che cede le monoposto e i motori ai team praticamente in forma gratuita, fa stra-

buzzare gli occhi. Siamo forse davanti a Babbo Natale? Andreu conduce una macchina organizzativa perfetta, oliata, con almeno ottanta persone che lavorano per far crescere la Superleague. Le prime due tappe del mini campionato sono state divertenti, ma il pubblico ha clamorosamente snobbato i circuiti di Donington e Nurburgring. Non un buon inizio dal punto di vista promozionale, quindi. Al contrario, tanto per fare un paragone, la A1 GP riscosse subito enorme seguito.

Il weekend della Superleague presenta un paddock ricco di avvenimenti ma, a quanto ci

dicono, la distribuzione dei biglietti gratis non appare cosa gradita dagli organizzatori. Se così fosse, è senz'altro un grave errore far pagare il biglietto in questo torneo che ha il solo scopo di verificare che tutto funzioni al meglio per la prima vera stagione nel 2009. Andreu ha detto senza mezzi termini che per tre anni la sua società sarà in perdita. Poi le cose miglioreranno. Tutto per la Superleague ruota attorno agli sponsor dei club di calcio, quelli secondari, che non appaiono sulle magliette dei giocatori. Essi dovrebbero convincersi a sborsare altri soldi per posizionare i loro mar-

chi sulle monoposto, ma a sentire le prime reazioni, a tali investitori la Superleague Formula interessa ben poco. Come finirà? Italiaracing ha sempre seguito con grande attenzione la A1 Grand Prix e sta facendo altrettanto con la Superleague Formula perché l'innovazione e il coraggio di intraprendere nuove vie le apprezziamo, e sinceramente ci auguriamo che entrambe le categorie trovino i mezzi necessari per far fronte alle attuali e future difficoltà economiche. Ma sappiamo già che per Teixeira e Andreu la battaglia per sopravvivere sarà feroce.



Kobayashi imbattibile Valsecchi promette bene



Due giorni di test della GP2 si sono svolti a Le Castellet. Nonostante la crisi economica e i sette mesi di distanza dall'avvio del campionato, tantissimi giovani piloti hanno dimostrato grande interesse per la categoria presentandosi in massa sul tracciato francese. Sono stati ventuno i volti nuovi, piloti provenienti dalla F.3 europea, inglese e spagnola, dalla Euroseries 3000 e dal DTM, come il caso di Paul Di Resta. Si sono visti anche due volti non proprio giovanissimi, quelli di Narain Karthikeyan, ex F.1 e pilota del team India nella A1 Grand Prix, e di Nelson Philippe, ex Champ Car che sta cercando una seconda carriera in Europa tra Superleague e GP2. Poi c'erano i soliti noti, ovvero coloro che in GP2 già abbiamo visto in azione nel 2008. E proprio uno di questi,

Kamui Kobayashi (**sopra**), è stato il mattatore assoluto dei quattro turni di prove. Il giapponese, che ha già firmato per Dams per il 2009 sia per la serie asiatica sia per quella europea, ha dominato ogni sessione con una facilità disarmante. Soltanto Andreas Zuber con la vettura del Fisichella Motor Sport International gli si è avvicinato sensibilmente. Molto bravo Davide Valsecchi col team Durango, terzo assoluto. Il pilota di Erba ha lavorato con grande serenità e se questo è l'inizio, siamo certi che il binomio tutto italiano sarà da tenere in considerazione per la vittoria finale. Un buon lavoro lo ha svolto Alberto Valerio con la vettura del Piquet/GP Il brasiliano ha anche provato con Super Nova ma un guasto tecnico prima e la pioggia poi gli hanno impedito di ripeter-

si. Il miglior rookie è risultato Sam Bird con la Dallara della Dams. L'inglese è tra i protagonisti della F.3 Euro Series, ma non è un front-runner. Per questo la sua prestazione ha stupito ancora di più. Bene anche Chris Van der Drift, utilizzato dalla Trident. In pista è tornato anche Luca Filippi, che ha guidato per un giorno la monoposto del DPR. Un debutto notevole lo ha fatto Fabio Onidi con la Dallara del Piquet/GP. Prese le misure con la monoposto della BCN, il secondo giorno il milanese si è scatenato entrando tra i top ten. Il ritorno di Paul Di Resta alle ruote scoperte dopo due anni di purgatorio nel DTM è stato tutto sommato positivo. Ma cosa farà l'ex campione della F.3 europea nel 2009? Quarto pilota italiano in pista, in due mezze giornate, Fabrizio Crestani.



Tutti i tempi del test di Le Castellet

- 1 - Kamui Kobayashi - Dams - 1'12"828 - 3° turno
- 2 - Andreas Zuber - FMSI - 1'12"844 - 3
- 3 - Davide Valsecchi - Durango - 1'13"105 - 3
- 4 - Alberto Valerio - Piquet/GP - 1'13"393 - 2
- 5 - Sam Bird - Dams - 1'13"395 - 3
- 6 - Chris Van der Drift - Trident - 1'13"468 - 3
- 7 - Luca Filippi - DPR - 1'13"483 - 3
- 8 - Fabio Onidi - Piquet/GP - 1'13"491 - 3
- 9 - Jerome D'Ambrosio - Campos - 1'13"507 - 3
- 10 - Diego Nunes - iSport - 1'13"530 - 2
- 11 - Michael Herck - DPR - 1'13"532 - 3
- 12 - Diego Nunes - ART - 1'13"587 - 3
- 13 - Vitaly Petrov - Campos - 1'13"596 - 2
- 14 - Oliver Turvey - iSport - 1'13"621 - 3
- 15 - Roldan Rodriguez - Piquet/GP - 1'13"648 - 1
- 16 - Oliver Turvey - ART - 1'13"695 - 2
- 17 - Luiz Razia - Racing Engineering - 1'13"796 - 3
- 18 - Sergio Perez - Campos - 1'13"835 - 2
- 19 - Paul Di Resta - ART - 1'13"854 - 2
- 20 - Narain Karthikeyan - Trident - 1'13"862 - 3
- 21 - Kodai Tsukakoshi - Arden - 1'13"884 - 3
- 22 - Nelson Philippe - ART - 1'13"900 - 3
- 23 - Carlos Iaconelli - Durango - 1'13"940 - 3
- 24 - Renger Van der Zande - Arden - 1'13"958 - 2
- 25 - Will Bratt - DPR - 1'14"047 - 2
- 26 - Alberto Valerio - Super Nova - 1'14"063 - 3
- 27 - Nelson Philippe - iSport - 1'14"106 - 2
- 28 - Ho Pin Tung - Campos - 1'14"117 - 3
- 29 - Markus Niemela - Racing Engineering - 1'14"118 - 3
- 30 - Dani Clos - BCN - 1'14"217 - 2
- 31 - Fabrizio Crestani - FMSI - 1'14"296 - 2
- 32 - Milos Pavlovic - Piquet - 1'14"296 - 3
- 33 - Marcus Ericsson - iSport - 1'14"363 - 4
- 34 - Mika Maki - Arden - 1'14"419 - 4
- 35 - James Jakes - Super Nova - 1'14"573 - 2
- 36 - Fabio Onidi - BCN - 1'14"626 - 2
- 37 - James Jakes - Dams - 1'14"681 - 4
- 38 - Christian Ebbesvik - Racing Engineering - 1'14"692 - 2
- 39 - Vladimir Arabadzhev - Super Nova - 1'15"076 - 3
- 40 - Bertrand Baguette - BCN - 1'15"125 - 1
- 41 - Kevin Nai Chia Chen - FMSI - 1'18"580 - 1



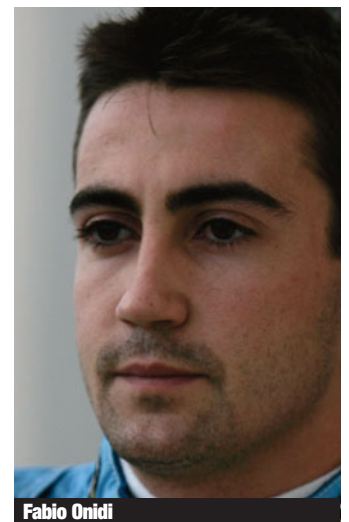
Davide Valsecchi



Luca Filippi



Fabrizio Crestani



Fabio Onidi

GP2 Davide Valsecchi prosegue con Durango nel 2009

Davide Valsecchi sarà ancora al volante di una vettura Durango per i prossimi campionati GP2 Asia Series e GP2 Main Series. L'accordo è stato siglato oggi, lunedì 22 settembre. Davide ha commentato il rinnovo del contratto dicendo: "Quest'anno mi sono trovato molto bene con la Durango, per dirla con la formula dei matrimoni, sia nella buona che nella cattiva sorte. Quindi per me è stato logico restare con lo scopo di portare a completo compimento il lavoro che, durante la passata stagione, è stato compromesso dall'incidente di Istanbul". Ivone Pinton ha aggiunto: "Avere ancora in squadra Davide sia per l'Asia sia per il Main mi riempie di soddisfazione, ma anche di orgoglio. Sono sicuro che insieme ci divertiremo molto e ci toglieremo molte soddisfazioni come quella della settimana scorsa a Monza".

GP2 Roldan Rodriguez ha firmato per Piquet/GP

Inizia a prendere forma la nuova line up di piloti con cui il team Piquet/GP affronterà i campionati di GP2 Asia Series e GP2 Main Series. Non solo: la scuderia ha anche rinnovato il nome, passando da Piquet Sports a Piquet GP. Il team di Veggiano ha siglato l'accordo con Roldán Rodríguez, che ha già disputato una stagione di GP2 Series con la scuderia veneta riprendendo dunque il programma sportivo iniziato nel 2007. Rodríguez ha già svolto i test di Le Castellet poi volerà verso Shanghai dove si disputerà una sessione di test collettivi (8 e 9 ottobre) in preparazione della nuova stagione in GP2 Asia Series. Tancredi Pagiaro ha dichiarato: "Sono davvero felice di potere riavere Roldán dopo la stagione passata insieme nel 2007. In realtà il pilota spagnolo ha corso con noi quattro gare anche nel 2008, in Euroseries 3000, vincendo a Vallelunga e a Valencia. In questa stagione il team ha dimostrato di essere competitivo in ogni gara, per cui non possiamo nascondere le nostre ambizioni di podio e vittoria, che sono le stesse di Roldán. Siamo però consapevoli che non sarà senz'altro facile, ma abbiamo già iniziato a lavorare insieme per pianificare al meglio gli impegni in GP2 Asia Series e in GP2 Main Series nel 2009."

F.Nippon Nei test rookie a Sugo emerge Van Dam

Carlo Van Dam (a destra), fresco campione della F.3 giapponese, lunedì scorso ha potuto provare per la prima volta una monoposto di F.Nippon. A Sugo si è infatti svolto un test con alcuni dei protagonisti della F.3 locale. Van Dam ha girato con la Lola-Toyota della Tom's, suo team in F.3, ottenendo il tempo di 1'08"594. Seconda prestazione per Daisuke Nakajima con la Lola-Honda del team Nakajima e terzo Hironobu Yasuda con la Lola-Honda del 5Zigen. In pista anche Takuto Iguchi (Tom's), Kei Cozzolino (Tom's), Yuki Nakajima (Nakajima) e Keisuke Kunimoto (Tom's).



A1 Grand Prix Gutierrez rookie del team Messico

Il team Messico della A1 Grand Prix ha annunciato che Esteban Gutierrez sarà il pilota che affronterà le sessioni di prove libere riservate ai rookie. Gutierrez inizierà a svolgere questo ruolo a partire da Zandvoort, prima prova della stagione.

World Series Renault Di Sabatino e Nocera campionato finito

Pasquale Di Sabatino non era presente a Estoril per la penultima prova del campionato World Series Renault. Il pilota pescarese è giunto alla separazione con il team Comtec. Di Sabatino non sarà al via anche della prossima prova di Barcellona. Assente a Estoril anche Paolo Nocera. Il pilota romano aveva partecipato con la RC Motorsport alle ultime due prove, Nurburgring e Le Mans, prendendo il posto di Duncan Tappy. Nocera ha però sorpreso tutti decidendo di non proseguire il rapporto con la squadra italiana. Il laziale a inizio anno, dopo la prima tappa, era stato appiedato in GP2 dalla BCN. RC Motorsport ha raggiunto il limite massimo di piloti da utilizzare nel corso di una stagione, ma ha potuto riutilizzare Duncan Tappy.

World Series Renault La Epsilon ha ritrovato Filipe Albuquerque



Colpo grosso del team Epsilon. La squadra basca di Joan Villadelprat ha raggiunto un accordo con Filipe Albuquerque (a sinistra) per farlo correre con una

delle sue due Dallara-Renault a Estoril (domenica scorsa) e Barcellona. Il portoghese ha rimpiazzato Mario Romancini, in crisi con il budget, ed ha affiancato Alexandre Marsoin. Albuquerque è uno dei migliori giovani apparsi sulla scena internazionale degli ultimi anni, campione europeo della F.Renault nel 2006, quarto nella World Series Renault del 2007 proprio con Epsilon, ma clamorosamente scaricato dalla Red Bull alla fine dello scorso anno. Albuquerque ha così disputato, con eccellenti risultati, qualche corsa 2007/2008 della A1 Grand Prix per il team Portogallo, ma durante questa stagione è praticamente rimasto inoperoso.

F.3 Italia Giacomo Ricci con BVM Target

Novità nel tricolore F.3. Con la seconda Dallara-Fiat del BVM Target ha corso ad Adria Giacomo Ricci. Il milanese, che domenica 21 settembre aveva debuttato nella F.Master a Imola, si è accordato con la squadra ravennate con l'intento di portare ulteriore esperienza.



FIA GT In pista la nuova Maserati Gran Turismo

È stata presentata a Monza la nuova Maserati Gran Turismo (sopra), che ha girato in pista con Andrea Bertolini. Gli interventi apportati dai designer del Centro Stile sulla Gran Turismo S, nella definizione del modello da pista, ne hanno migliorato la prestante e, soprattutto, l'efficienza aerodinamica senza snaturarne, tuttavia, la linea elegante e sinuosa. In particolare, la calandra della Gran Turismo MC Concept è caratterizzata da due grandi prese d'aria - funzionali ad aumentare il flusso di aria al motore ed ai freni - e da un profilo aerodinamico inferiore. Nuovi anche i parafranghi anteriori, maggiorati nella carreggiata, ed il cofano anteriore, dotato di una presa d'aria dinamica per l'aspirazione e di due sfoghi aria aggiuntivi. Un attento studio aerodinamico ha interessato anche il profilo della vettura, che vede l'introduzione di inediti sfoghi aria laterali raccordati alla nuova minigonna sottoporta. La parte posteriore della vettura è dotata, inoltre, di paraurti dal nuovo disegno, compatibile con sfoghi aria e terminali di scarico centrali. Lo spoiler sul cofano posteriore presenta, infine, dimensioni più generose al fine di aumentare la deportanza del profilo compensando così l'effetto aerodinamico dello splitter anteriore. Maserati Gran Turismo MC Concept è sviluppata sulla base della Gran Turismo S, presentata al Salone Internazionale di Ginevra il 6 marzo 2008. In particolare, i tecnici di Maserati Corse hanno apportato importanti migliorie volte, da un lato, ad alleggerirla e, dall'altro, a incrementarne le prestazioni. Maserati Gran Turismo MC Concept è dotata di un propulsore rivisto nella mappatura al fine di aumentare la potenza senza pregiudicare l'affidabilità: i Kw sono pari a 330,9 equivalenti a 450CV mentre la coppia è di 510 Nm a 4.750 giri/min. Rivisti, inoltre, i sistemi di aspirazione e di scarico mediante l'applicazione di un filtro aria conico ad alte prestazioni combinati ad un impianto di scarico munito di catalizzatori e silenziatori da competizione.



2000 Light È in arrivo anche la 1600

Sull'onda del successo nel suo primo anno di vita per la categoria Formula 2000 Light ideata da Eros Di Prima, nasce il Formula 1600 Light, che racchiude in una specie di Open, tutte le monoposto con cilindrata fino a 1600cc, ossia Predator's, le Gloria, le monoposto assemblate dalla Uboldi Corse, le attuali Formula Azzurra e, persino, le monoposto di Formula BMW. Per ora è in programma una sola data, 8-9 novembre sulla pista rodigina di Adria, dove è previsto un Winter Trophy per il F2000 Light, a cui verrà affiancato anche questo nuovo formato di categoria. In programma un turno di libere della durata di un'ora per ogni categoria al sabato, mentre domenica una sessione di qualifica e le due gare.

Indycar Vitor Meira passa al team Foyt

Vitor Meira ed il team Foyt hanno raggiunto un accordo per la prossima stagione IndyCar Series, con un'opzione per la stagione 2010. Il brasiliano, secondo classificato quest'anno alla Indy 500, sostituirà Darren Manning sulla vettura numero 14. Ancora da stabilire se AJ e Larry Foyt schiereranno una seconda vettura, dopo aver fatto debuttare Franck Perera a Chicagoland.



Il signore della notte

La fortuna arride nuovamente alla Renault. Così come un pit-stop ritardato consentì a Nelson Piquet di salire sul podio a Hockenheim, a Singapore il rifornimento anticipatissimo di Fernando Alonso (che gli ha permesso di essere in pista col pieno di benzina durante l'intervento della safety-car, coiciso col rifornimento di tutti gli avversari che avevano optato per due soste), ha giocato un ruolo cruciale nella sua vittoria. Il pilota spagnolo (*nella foto*) ha vissuto un tumulto di emozioni nel weekend, passando dallo sconforto più profondo alla soddisfazione più estrema. ►

segue a pag 12



Dal perdere il possibile (anzi probabile) accesso al Q3 causa problemi di peggioro benzina, al salire sul gradino più alto del podio nonostante la sua Renault non sia certo la monoposto più veloce in F.1. Certo, il risultato di Alonso non è stato solo un regalo della buona sorte, la strategia di farlo partire leggerissimo per cercare di guadagnare più posizioni possibili nella prima fase di corsa è stato scelto anche grazie allo stato di forma mostrato dallo spagnolo sulla pista di Singapore.

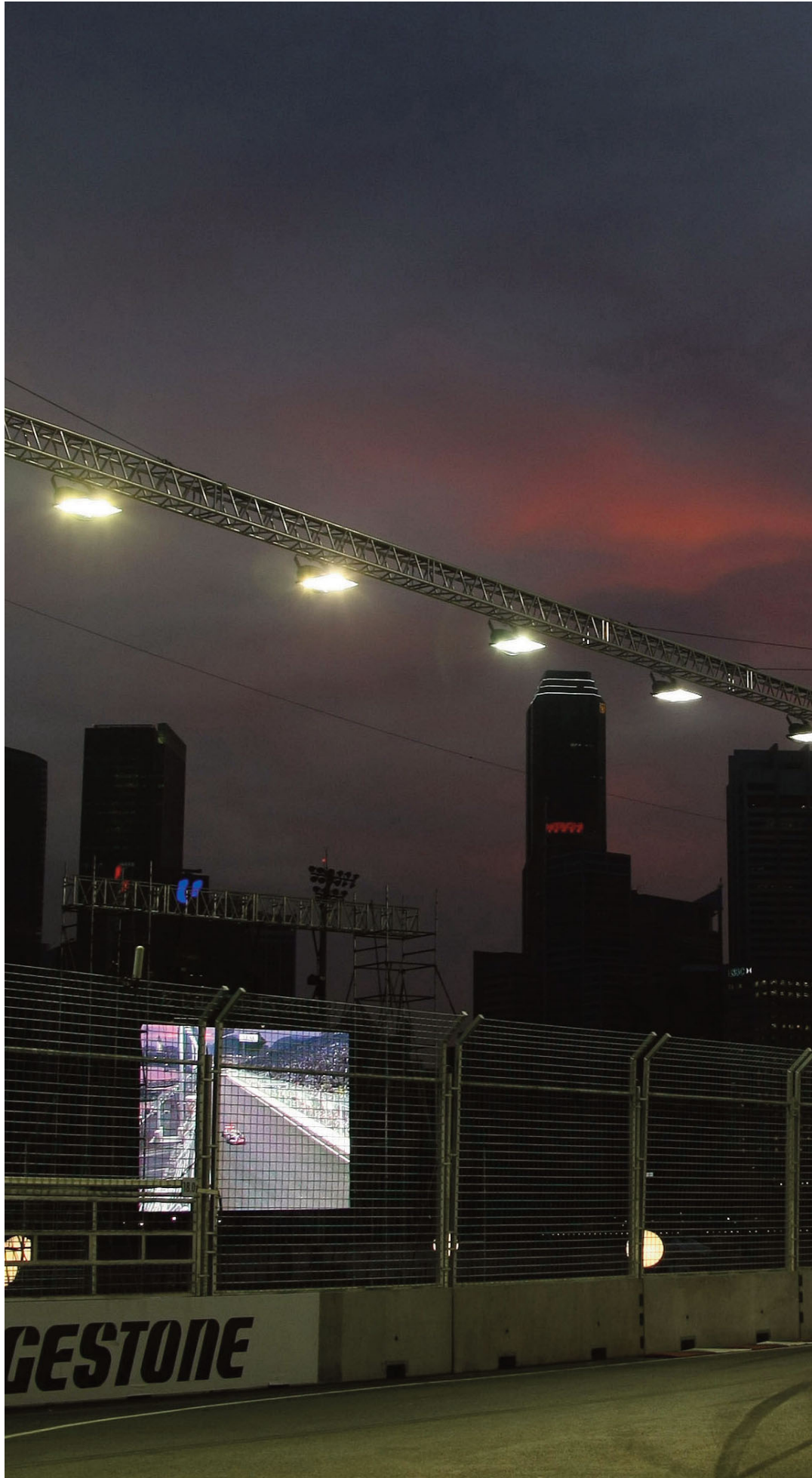
A regalare al compagno di squadra molte chance per la vittoria è stato Piquet (unica vittima dei criticatissimi sobbalzi presenti sull'asfalto), che col suo incidente ha causato l'ingresso della safety-car. Il brasiliano ha reso felici, ancora una volta, i suoi (molti) detrattori. Molto positiva la gara di Nico Rosberg con la Williams-Toyota, che ha lottato senza risparmiarsi fino a giungere sul podio, annullando con grinta lo stop and go di penalizzazione per aver rifornito con la pit lane chiusa.

Ottimo il terzo posto in chiave campionato di Lewis Hamilton (a destra), considerando le disgrazie Ferrari. A frenare la corsa dell'inglese è stato il "tappo" esercitato per parecchi giri da un insolitamente corretto e consistente David Coulthard. La McLaren aveva studiato per lui una normale strategia a due soste, resa poco efficace dalla prima safety-car. Ma se Hamilton al volante della sua Freccia d'Argento, ha faticato oltremodo per passare un Coulthard qualsiasi al volante della Red Bull-Renault, la colpa maggiore è da ascrivere alla pista, priva di veri punti di sorpasso.

D'altro canto a Singapore hanno fatto un ottimo lavoro allestendo le strutture accessorie (tra cui l'illuminazione) in modo impeccabile. Peccato che il disegno del tracciato non favorisse i sorpassi e il fondo stradale fosse alquanto sconnesso. Molto bene s'è comportato Timo Glock, quarto al traguardo, in questa pista dimostratosi più efficace di del compagno Jarno Trulli, ritirato per guai tecnici. Ottima anche la gara di Sebastian Vettel con la Toro Rosso-Ferrari.

Ma ormai il tedesco non è certo una sorpresa, cui ha fatto da contraltare l'errore nelle fasi iniziali del compagno Sebastien Bourdais, finito nelle retrovie. Dietro Coulthard, settimo, s'è piazzato Kazuki Nakajima, nuovamente a punti con la Williams-Toyota. Ma è difficile che il suo risultato ed il podio di Rosberg significhino un miglioramento della FW30. Al Fuji ne sapremo di più in proposito.

Valerio Faccini





L'ordine di arrivo, domenica 28 settembre 2008

- 1 - Fernando Alonso (Renault R28) - 61 laps 1.57'16"304
- 2 - Nico Rosberg (Williams FW30-Toyota) - 2"957
- 3 - Lewis Hamilton (McLaren MP4/23-Mercedes) - 5"917
- 4 - Timo Glock (Toyota TF108) - 8"155
- 5 - Sebastian Vettel (Toro Rosso STR3-Ferrari) - 10"268
- 6 - Nick Heidfeld (BMW Sauber F1.08) - 11"101
- 7 - David Coulthard (Red Bull RB3-Renault) - 16"387
- 8 - Kazuki Nakajima (Williams FW30-Toyota) - 18"489
- 9 - Jenson Button (Honda RA108) - 19"885
- 10 - Heikki Kovalainen (McLaren MP4/23-Mercedes) - 26"902
- 11 - Robert Kubica (BMW Sauber F1.08) - 27"975
- 12 - Sebastien Bourdais (Toro Rosso STR3-Ferrari) - 29"432
- 13 - Felipe Massa (Ferrari F2008) - 28"816
- 14 - Giancarlo Fisichella (Force India VJM01-Ferrari) - 43"571

Giro più veloce: Kimi Raikkonen 1'45"599

Ritirato

- Lap 14 - Nelson Piquet
- Lap 15 - Rubens Barrichello
- Lap 30 - Mark Webber
- Lap 50 - Adrian Sutil
- Lap 51 - Jarno Trulli
- Lap 57 - Kimi Raikkonen

Il campionato piloti

- 1.Hamilton 84; 2.Massa 77; 3.Kubica 64; 4.Raikkonen 57; 5.Heidfeld 56; 6.Kovalainen 51; 7.Alonso 38; 8.Trulli 26; 9.Vettel 27; 10.Webber 20; 11.Glock 20; 12.Piquet 13; 13.Barrichello 11; 14.Rosberg 9; 15.Nakajima 9; 16.Coulthard 8; 17.Bourdais 4; 18.Button 3.

Costruttori

- 1.McLaren-Mercedes 135; 2.Ferrari 134; 3.BMW Sauber 120; 4.Renault 51; 5.Toyota 46; 6.STR-Ferrari 31; 7.Red Bull-Renault 28; 8.Williams-Toyota 26; 9.Honda 14; 10.Force India-Ferrari 0.



ESTONE

BRILL 17

Sprofondo Rosso





La scuderia del Cavallino, oltre ad aver perso la testa della classifica costruttori, ha visto Hamilton allungare il distacco in quella piloti. Il semaforino, presuntuosamente introdotto per eliminare gli errori umani al pit-stop in luogo del classico lecca-lecca azionato manualmente da un meccanico, ha nuovamente causato un disastro (provocando il ferimento di un addetto al rifornimento) e compromettendo un più che plausibile piazzamento a podio di entrambi i piloti.

Dopo che Kimi Raikkonen a Valencia era stato tratto in inganno ripartendo col semaforino giallo, stavolta è stato il sistema ad andare in tilt, con Felipe Massa (brillantemente al comando dopo essere partito dalla pole) scattato correttamente allo scoccare del verde, quando ancora il bocchettone del rifornimento era incastrato nell'attacco sul serbatoio. Il semaforino della Ferrari (non copiato da nessuna altra scuderia), oltre alle sempre più assurde ed esilaranti comunicazioni radio, unitamente alle talvolta sconcertanti scelte di gomme in caso di pioggia, ci restituiscono l'immagine di una F.1 inutilmente sofisticata (in alcuni aspetti), quasi parodistica. Raikkonen ha nuovamente compiuto un altro grave errore, finendo a muro (**nella foto, il finlandese un attimo prima del contatto...**). Chissà se chi gli ha prolungato il contratto a tutto il 2010 avrà avuto qualche ripensamento... Nei guai anche Massa, forse agitato dalla disavventura ai box, che nel finale ha compiuto un testacoda.

v. f.



Fernando Alonso 10

Al top, driver ritrovato. E non per la vittoria, ma per come ha guidato a Singapore e negli ultimi weekend del campionato. Gagliardo, preciso, implacabile e pure un po' fortunello, il pilota della Renault ha disputato una gara perfetta. Si conferma uno dei tre migliori piloti al mondo.

Nico Rosberg 10

Veloce e grintoso. In una pista dove le carenze della sua Williams-Toyota sono state un po' mascherate, il tedesco ha fatto vedere una volta di più di possedere buoni numeri. Peccato però che sulle piste tradizionali la monoposto lo costringe all'anonimato.

Felipe Massa 9

Ha fatto il suo dovere fino in fondo il brasiliano, (in qualifica, con una pole position sonante, e nella prima parte di gara con una condotta impeccabile) e nessuna accusa può essergli mossa. Nemmeno quella del "lungo" con annesso testacoda. Dopo quello che gli è capitato ai box era impossibile non perdere la calma, ed in ogni caso era ampiamente tagliato fuori dalla zona punti.

Lewis Hamilton 8

Gli era già successo sabato, durante le prove, di seguire Coulthard senza riuscire a sorpassarlo. È accaduto anche in gara e ciò gli ha impedito di ottenere qualcosa di più del terzo posto. Comunque preziosissimo nella giornata del doppio zero Ferrari. Non ha commesso errori. Come avevamo già detto in precedenza, Hamilton unisce le qualità di attendista di Prost all'esplosività di Senna. Un mix micidiale.

Timo Glock 8

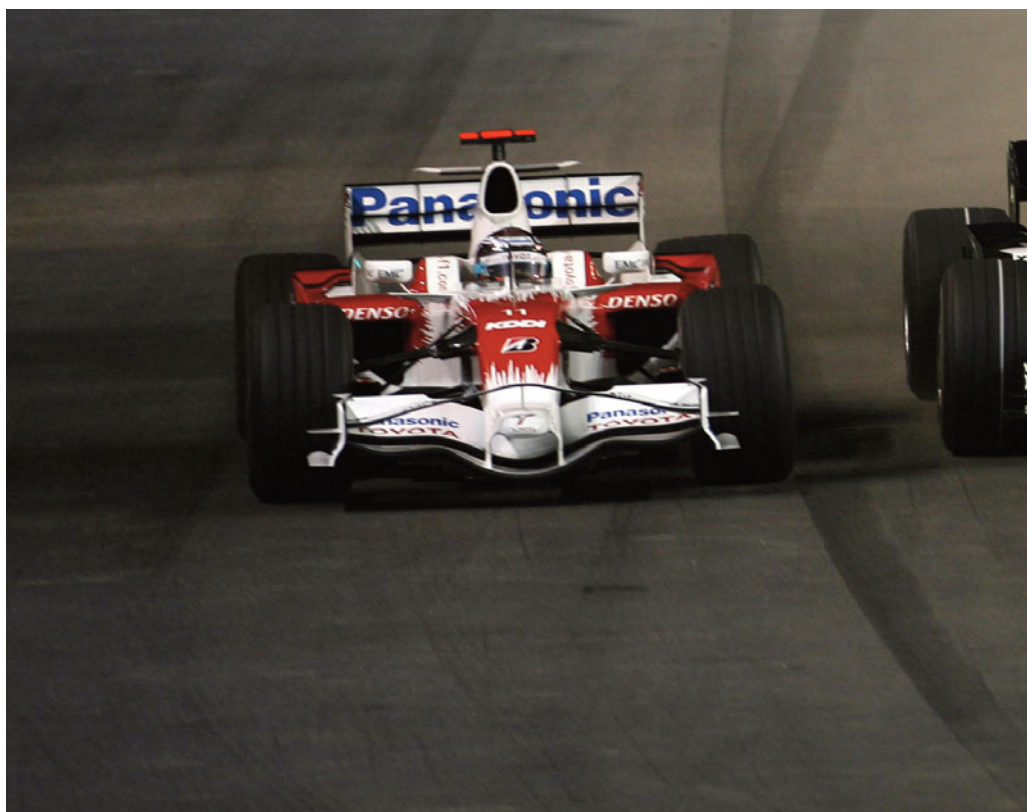
Il suo ex manager ai tempi della F3, Gianni Bianchi, giura che Timo Glock sia un ottimo pilota. Il tedesco sta facendo di tutto per confermare questa tesi anche perché il titolo vinto in GP2 non ha convinto tanti. Bravo a Singapore nel concludere una volta di più in zona punti

Giancarlo Fisichella 8

Vederlo in seconda posizione, anche se vi si è trovato nella fase precedente il suo unico rifornimento, ci ha fatto molto piacere. Il suo generoso impegno, in quei giri sotto i rifletto-



Rosberg sul podio festeggia con l'amico Lewis Hamilton



Il pagellone



Fisichella danza sui cordoli di Singapore



Rosberg ai ferri corti con Trulli

ri (in tutti i sensi), s'è visto tutto. Così come è stato impossibile non notare le lacune della Force India.

Sebastian Vettel **7**

Nelle sue mani la Toro Rosso va forte anche a Singapore. Compie un'ottima gara, macchiata però da un "lungo" (ha "perso" il riferimento di un punto di staccata) a causa del quale perde la quarta posizione a vantaggio di Glock. Pensare che nel 2009 correrà con la Red Bull e non in un top team ci amareggia.

Jenson Button **7**

Arriva davanti ad una McLaren, una Bmw ed una Toro Rosso. Ma sono quelle sbagliate e finisce fuori dalla zona punti per solo 1"5, poverino. La sua gara, col mezzo che si ritrova, è però positiva. Siamo in zona Cesarini del campionato, ho le cartucce che gli sono rimaste le spara ora o Ross Brawn lo taglierà.

Mark Webber **7**

Gara al solito molto consistente per l'austriaco, davanti al compagno Coulthard, ovviamente, ma costretto al ritiro da un problema idraulico.

Nick Heidfeld **6**

Sconcertanti le sue dichiarazioni all'arrivo: "Avrei potuto essere più veloce ma mi sono sempre trovato in mezzo al traffico." Qualcuno lo avverta che in gara, di solito, ci sono altre diciannove monoposto in giro. La sua gara è stata comunque positiva.

David Coulthard **6**

Non ha buttato fuori nessuno, stavolta. Con Hamilton ha fatto egregiamente (e senza scorrettezze) il "tappo" e, usando la sua enorme esperienza è riuscito ad entrare in zona punti. Un risveglio, quello di Coulthard, che non ti aspetti.

Kazuki Nakajima **6**

Un altro arrivo in zona punti per il figlio di Satoru. Ma il compagno Rosberg è finito ben lontano davanti a lui. La scusante di essere un rookie però ci sta tutta.

Robert Kubica **5**

Fuori dai punti per lo stop&go causato dal rifornimento in regime di corsia box chiusa. Come Rosberg, che però è salito ugualmente sul podio. La sua BMW evidentemente non era in formissima e forse nemmeno lui.

del lunedì

Jarno Trulli

5

Per tutto il weekend non è stato molto a suo agio sulla pista di Singapore. Temiamo che in parte la responsabilità sia sua. Il ritiro sopraggiunto per un problema idraulico lo priva, a suo dire, del quinto posto. Ma a noi è parso un po' troppo ottimista. Ha guidato per qualche giro la corsa grazie al gioco dei pit-stop, ma il suo ritmo in tutto il weekend era più lento di quello di Glock.

Adrian Sutil

5

Non abbiamo capito se il "dritto" con impatto nelle gomme che ne ha sancito il ritiro sia farina del suo sacco o se sia stato tratto in inganno dalla ripartenza di Massa dopo che era partito in testacoda. In ogni caso, secondo noi non merita la sufficienza.

Kimi Raikkonen

4

Povero Kimi, in quale circolo vizioso s'è infilato! Per far dimenticare i recenti e numerosi errori finisce con l'esagerare ed il commettere nuovi sbagli. Per lui urge fare tabula rasa nella mente, estraniarsi dal resto del mondo, cercare di dimenticare le pressioni e ripartire da se stesso, dalle sue ottime qualità di pilota, dalla sua classe. Solo così potrà ritrovarsi.

Sebastien Bourdais

4

La sua gara, negativa ricalca la stagione, nella quale ritroviamo punti di contatto con l'annata di Zanardi in Williams nel '99 al suo rientro in F.1 dopo i trionfi americani. Ci riferiamo alla carenza di risultati ed all'utilizzo delle gomme scanalate. Bourdais deve vedersela pure con un probabile fenomeno come il compagno Vettel. Tuttavia non crediamo che il francese sia un bluff. Ci piacerebbe vederlo il prossimo anno con le slick e l'aerodinamica calmierata, ma forse non ci riusciremo (e non per colpa nostra...)

Heikki Kovalainen

4

Gara incolore. Un contatto con Kubica al via e poi è sparito dai teleschermi. Non pervenuto.

Ferrari

4

Se due indizi fanno una prova, allora c'è la conferma che il semaforino a forma di Ufo è potenzialmente molto dannoso, mentre i vantaggi in termini di tempo guadagnato al pit-stop sono tutti da dimostrare. Nella Ferrari dal volto umano di Stefano Domenicali (che ci piace di più di quella algida e disumanamente efficiente dell'era Todt), speriamo che quel dispositivo, sicuramente progettato dall'Ufficio Complicazione Cose Semplici, sarà presto bandito.

Nelson Piquet

2

Ormai (il suo flop) è una certezza. Non solo è distante anni luce da Alonso, ma il fatto che sbatta ogni tre per due dimostra che corre sempre al limite, sempre impiccato. Briatore, a quando il debutto di Di Grassi?

Circuiti cittadini

2

Qualcuno li esalta per la cornice che offrono e per le difficoltà di guida, intrinseche, che recano. Ma ci si dimentica che correre tra due muri rende le curve cieche e perciò molto pericolose in caso di testacoda o incidenti. In più, i sorpassi tendono a scomparire. L'esperimento della gara in notturna non ha palesato difetti. Azzardiamo una provocazione. Non sarebbe meglio se, ai fini dello spettacolo, invece dell'illuminazione studiassero il modo di creare la pioggia artificiale? Saremo dei nostalgici antiquati, ma a noi la notizia che la pista di Zeltweg sarà ristrutturata ci ha aperto il cuore...

Fernando Alonso

0

Al profeta mancato. Dopo le qualifiche, con le mani sul casco dalla disperazione, aveva dichiarato: "La corsa per me è finita. Qui è come a Monaco. Non ha mai vinto nessuno partendo 15°. Anche per prendere punti bisogna partire nei primi dieci." Meno male che guida (molto) meglio di quanto riesca a prevedere il futuro...

Rubens Barrichello

n.g.

Non sparate sul pianista. La sua Honda ammutolisce presto per un problema elettrico e la sua gara diventa impossibile da valutare.



Il pagellone



Il momento tipico del GP: Piquet va rovinosamente a muro, e dietro la safety car Massa ed Hamilton sono costretti a subire l'involontario assist per Fernando Alonso

del lunedì



Photo Pellegrini

La terza di Carbone Bonanomi subito KO

Terza vittoria per Fabio Carbone (sopra) nella World Series Renault. Il brasiliano della Ultimate/Signature ha avuto il merito di tenere ancora aperto il campionato rimandando l'assegnazione del titolo a Giedo Van der Garde, solo ottavo dopo una qualifica deludente. Carbone ci crede, non molla e questa vittoria l'ha voluta a tutti i costi superando Marcos Martinez al 9° dei 27 giri in programma e involandosi verso un facile successo. E proprio Martinez è stato il protagonista in negativo di questa gara. Lo spagnolo del team Pons, in seconda fila, è scattato meglio di Marco Bona-

nomi e Bertrand Baguette che erano davanti a lui. Bonanomi non è scattato bene e si è spostato verso Baguette ma lasciandoli comunque spazio. Martinez da dietro è arrivato veloce e inspiegabilmente, pur avendo tutta la pista libera davanti a sé, si è spostato a destra andando a colpire Bonanomi. L'italiano a sua volta ha urtato Baguette. Un contatto pericolosissimo considerando che alle loro spalle vi erano altre 22 monoposto. Baguette è riuscito a tenere la macchina e proseguire, ma dopo pochi giri si è dovuto ritirare. Bonanomi si fermato subito mentre Marti-

nez ha proseguito tranquillamente al comando. Una bella corsa la sua se non avesse rovinato quella dei due rivali. Per tutti i 27 giri, Martinez non ha ricevuto nessuna comunicazione di drive through ed ha così tagliato il traguardo al secondo posto salendo pure sul podio. Ma poco dopo gli sono stati assegnati 25" di penalità ed è quindi retrocesso in decima posizione. Questo ha promosso secondo Alvaro Barba del team Prema. Lo spagnolo ha condotto una corsa d'attacco. Sesto al 1° giro, Barba ha recuperato posizione su posizione meritandosi la coppa. E' torna-

to sul podio (virtualmente), Robert Wickens, finalmente autore di una gara senza errori e contatti. Il canadese di Carlin si è classificato terzo davanti a Julien Jousse e Esteban Guerrieri. La Draco si è dovuto accontentare del sesto posto di Marco Barba dopo il ritiro di Baguette. Il fratello di Alvaro ha ingaggiato un bel duello con Miguel Molina avendo la meglio su di lui. Ottavo Van der Garde, che ha pensato a finire la gara il più avanti possibile. Al traguardo i due piloti RC Motorsport con Duncan Tappy quattordicesimo e Claudi Cantelli diciassettesimo.



La cronaca Giro dopo giro

Al via, Bonanomi dalla posizione del poleman (prime otto posizioni della Superpole invertite) si sposta verso destra dove c'è Baguette, scattato meglio. Ma a partire meglio di tutti è Martinez che ha campo libero, però decide di attraversare tutta la pista, verso destra, per andare a colpire pericolosamente Bonanomi. Il quale a sua volta prende Baguette (**fotosequenza a sinistra**). Martinez prosegue, gli altri due piloti no.

Martinez conduce al 1° giro su Carbone, Wickens, Jousse, Alvaro Barba, Guerrieri mentre Pic perde posizioni. Il francese è poi irruento sulla Mann e dopo il contatto si ritira. Al 3° giro, Duran (15°) va in testacoda, ma riesce a ripartire. Intanto si ritira Baguette per le conseguenze dell'impatto in partenza. Al 7° giro, Martinez vede avvicinarsi Carbone, poi Wickens, Alvaro Barba, Jousse, Guerrieri, Molina, Van der Garde, Marco Barba e Aleshin. Al 9° passaggio, Carbone supera agevolmente Martinez. Alla 15esima tornata, duello tra Wickens e Alvaro Barba, poco dietro Marco Barba attacca Molina e riesce nell'intento. Anche Alvaro passa il canadese mentre Marsoin finisce contro Walker, che si ritira. Carbone va a vincere davanti a Martinez e Alvaro Barba. Poi, a motori spenti, dopo il podio e la conferenza stampa, arriva la penalità per Martinez.

Massimo Costa

L'ordine di arrivo di gara 1, sabato 27 settembre 2008

- 1 - Fabio Carbone - Ultimate/Signature - 27 giri 40"17"752
- 2 - Alvaro Barba - Prema - 4"020
- 3 - Robert Wickens - Carlin - 5"149
- 4 - Julien Jousse - Tech 1 - 6"506
- 5 - Esteban Guerrieri - Ultimate/Signature - 7"852
- 6 - Marco Barba - Draco - 17"338
- 7 - Miguel Molina - Prema - 19"665
- 8 - Giedo Van der Garde - P1 - 22"660
- 9 - Mikhail Aleshin - Carlin - 23"040
- 10 - Marcos Martinez - Pons - 23"461 *
- 11 - Filipe Albuquerque - Epsilon - 23"591
- 12 - Fairuz Fauzy - Fortec - 38"391
- 13 - Pablo Sanchez - Interwetten - 40"792
- 14 - Duncan Tappy - RC - 41"166
- 15 - Aleix Alcaraz - Pons - 42"085
- 16 - Salvador Duran - Interwetten - 46"141
- 17 - Siso Cunill - KTR - 56"549
- 18 - Claudio Cantelli - RC - 59"012
- 19 - Sergey Afanasiev - KTR - 1'29"888
- 20 - Alexandre Marsoin - Epsilon - 3 laps

* Penalizzato di 25" per comportamento scorretto

Giro più veloce: Alvaro Barba 1'28"083

Ritirati

- Lap 17 - James Walker
- Lap 6 - Pippa Mann
- Lap 5 - Bertrand Baguette
- Lap 3 - Charles Pic
- Lap 1 - Marco Bonanomi

Photo
Pellegrini

Nel giorno di Van der Garde brilla la stella di Molina

Giedo Van der Garde è il campione della World Series Renault 2008. Una formalità per l'olandese che proprio a Estoril ha conosciuto uno dei suoi peggiori weekend, lottando per tutti i tre giorni, dalle prove libere a gara 2, con un set-up non ottimale. L'assenza per motivi familiari di Roly Vincini, boss del P1 Motorsport nonché ottimo ingegnere, si è fatta sentire parecchio. Van der Garde è divenuto campione dopo due metri di gara... quando cioè il suo rivale Fabio Carbone si è piantato in partenza ed è stato colpito dallo sfortunato Alvaro Barba. A quel punto, l'olandese che nel

2009 sarà in GP2 (con iSport?), ha corso in tranquillità stando bene attento a salvaguardare la vettura e terminando ottavo. Van der Garde va quindi a riempire un albo d'oro che, risalendo alla World Series, raccoglie i nomi di Ricardo Zonta, Franck Montagny, Heikki Kovalainen, Robert Kubica, Alx Danielsson e Alvaro Parente. La seconda gara di Estoril, che è la main race con tanto di pit-stop, ha avuto un solo protagonista: Miguel Molina. Lo spagnolo su questa pista è particolarmente ispirato ed ha ripetuto la vittoria ottenuta nel 2007. Assistito benissimo dalla Dallara preparata dalla Prema,

Molina non ha sbagliato nulla e giusta si è rivelata la strategia adottata dalla squadra di Angelo Rosin che ha preferito ritardare il cambio gomme nella parte finale della "finestra", al 16° passaggio. Molina è così rientrato in pista al comando, davanti a quel Charles Pic che alla prima curva aveva preso la testa della corsa. Ma il francese è stato richiamato ai box presto, al 9° giro e quando ha ripreso la corsa ha perso parecchio tempo in vari duelli. Buon terzo Julien Jousse, terzo in campionato a due punti da Carbone mentre Molina è ora quarto nella classifica generale. Bene la Draco,

quarta con Bertrand Baguette e decima con Marco Barba. Marco Bonanomi ha fatto una ottima partenza balzando da ottavo a terzo. Ma dopo il pit-stop, la classifica lo ha visto al quinto posto, che ha tenuto fino all'arrivo. Una boccata di ossigeno per il pilota lombardo, bersagliato quest'anno da eventi negativi, spesso fuori dal suo controllo. A punti hanno finito anche Esteban Guerrieri (sesto), Marcos Martinez, settimo, che si è fatto perdonare l'errore di gara 1, e il rientrante Filipe Albuquerque, nono. Terribile l'incidente di Salvador Duran, al penultimo giro.



Miguel Molina



La cronaca Giro dopo giro

Caos al via (sotto), con Alvaro Barba e Carbone che entrano in contatto in quanto il brasiliano è rimasto fermo mentre Martinez parte male. Pic ha la meglio sul poleman Molina mentre Aleshin si gira al tornante. Al 1° giro, Pic, Molina, Bonanomi che ha tratto vantaggio della situazione infilandosi tra Carbone e Martinez. Poi, Jousse, Baguette, Wickens, Martinez, Van der Garde, Guerrieri e Albuquerque. Pic al 3° giro ha un vantaggio di 0"8 su Molina. Si ritira Duran. Jousse è il primo dei leader a fermarsi per il cambio gomme al 6° giro. Pic tiene un passo elevatissimo e porta il divario su Molina a 1"7 mentre Bonanomi terzo è a 6"7. Van der Garde passa Martinez che cede anche a Guerrieri. Pic entra per il pit-stop al 9° giro. Molina si trova quindi primo con Bonanomi secondo, che si ferma il giro seguente quando Walker, nono, va in testacoda ma riparte. Molina ritarda la sosta ed è sempre al comando della corsa; al 14° giro ha 9" su Wickens e 10"8 su Van der Garde. Pic è 7°, ma in mezzo al

gruppo e perde tempo prezioso mentre Bonanomi è 10°. Molina si ferma al 16° giro assieme a Wickens.

Molina, dopo che tutti hanno effettuato il cambio pneumatici, è primo con 2"7 di vantaggio su Pic, 5"2 su Jousse, 6"7 su Baguette e 7"7 su Bonanomi. Seguono Guerrieri, Van der Garde, Martinez, Albuquerque, Marco Barba. Al 21° giro, Martinez supera alla prima curva Van der Garde che non oppone resistenza: il titolo è praticamente suo. Molina gira forte e determinato a ripetere il successo di Estoril del 2007 e Pic è ora lontano, a 4"7. Al penultimo giro Duran, in lotta con Fauzy per l'11° posto, in frenata alla prima curva arriva lungo e decolla sulla Dallara del malese. Duran atterra pesantemente sull'asfalto a testa in giù, scivolando poi sulla sabbia che fa da trampolino. La vettura del messicano compie un paio di piroette distruggendo un cartellone pubblicitario e atterrando nella strada di servizio. Per fortuna nessun commissario o fotografo si trovava in quella posizione. Vince Molina che porta a due i successi del 2008.

Massimo Costa

L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 28 settembre 2008

- 1 - Miguel Molina - Prema - 27 laps 40'41"502
- 2 - Charles Pic - Tech 1 - 3"169
- 3 - Julien Jousse - Tech 1 - 4"483
- 4 - Bertrand Baguette - Draco - 7"564
- 5 - Marco Bonanomi - Comtec - 8"813
- 6 - Esteban Guerrieri - Ultimate/Signature - 10"761
- 7 - Marcos Martinez - Pons - 11"998
- 8 - Giedo Van der Garde - P1 - 16"495
- 9 - Filipe Albuquerque - Epsilon - 18"783
- 10 - Marco Barba - Draco - 19"176
- 11 - Duncan Tappy - RC - 29"183
- 12 - Robert Wickens - Carlin - 30"560
- 13 - Aleix Alcaraz - Pons - 37"989
- 14 - James Walker - Fortec - 38"769
- 15 - Pippa Mann - P1 - 51"602
- 16 - Alexandre Marsoin - Epsilon - 53"163
- 17 - Claudio Cantelli - RC - 58"013
- 18 - Siso Cunill - KTR - 1'03"730
- 19 - Sergey Afanasiev - KTR - 1'09"210
- 20 - Fairuz Fauzy - Fortec - 1 lap
- 21 - Pablo Sanchez - Interwetten - 1 lap
- 22 - Salvador Duran - Interwetten - 1 lap

Giro più veloce: Charles Pic 1'28"016

Ritirati

Lap 0 - Alvaro Barba
Lap 1 - Fabio Carbone

Il campionato

1. Van der Garde 137; 2. Carbone 90; 3. Jousse 88;
4. Molina 73; 5. Pic 63; 6. Aleshin 62; 7. Baguette 59;
8. Duran 57; 9. Bonanomi 56; 10. A. Barba 53.

Photo Pellegrini



Piscopo resiste a Bortolotti...

Dopo essersi lanciato al comando dalla pole, Edoardo Piscopo (Team Ghinzani) si impone in piena autorità nella prima gara del settimo round del Campionato Italiano Formula 3, serie tricolore da quest'anno motorizzata Fiat Powertrain Technologies Racing. Alle spalle del 20enne romano, il 18enne trentino Mirko Bortolotti (Lucidi Motors) chiude al secondo posto e conserva la leadership in campionato pur vedendo ridotto il distacco a 12 punti. Chiude terzo il francese Tom Dillmann (Europa Corse), mentre Giacomo Ricci (BVM Target), quest'anno impegnato anche nella GP2 Series ed al debutto nella serie tricolore, conquista il quarto posto inseguito a stretto contatto dal 18enne genovese Marco Zipoli (Minardi-Corbetta). Allo start di gara 1 Piscopo difende coriacemente il primato davanti a Bortolotti alle prese anche con Dillmann, mentre nelle retrovie Ciatelli si allarga sull'erba e viene centrato da Cicognani poi costretto al ritiro. Dopo l'ingresso della Safety Car Piscopo comanda il gruppo davanti a Bortolotti, Dillmann, Ricci, Zipoli e Castellacci

alle prese con Dalle Stelle. Nelle prime tornate il ritmo è serratissimo con Piscopo che addirittura ferma i cronometri su tempi da qualifica sempre davanti a Bortolotti, Dillmann e Ricci che iniziano a perdere contatto. La lotta è così a distanza e se il romano del Team Ghinzani gestisce il vantaggio, Bortolotti si ritrova a controllare il ritmo di Dillmann insidiosissimo alle sue spalle. Al tredicesimo giro il francese è praticamente nella scia della monoposto del Lucidi Motors, ma il trentino riesce a conservare la posizione anche se di minima misura sul rivale. Piscopo intanto continua a guidare la gara con un ritmo inarrivabile per la concorrenza diretta, cogliendo il preziosissimo punto per il giro più veloce all'ultima tornata con uno strepitoso 1'12"433, un tempo pari alla quarta posizione in griglia di gara 1 e terza di gara 2. La bandiera a scacchi saluta così il successo del romano (**sotto** sul podio), che riduce di quattro punti il distacco dal leader Bortolotti chiudendo secondo davanti a Dillmann, Ricci, Zipoli, Castellacci e Dalle Stelle.

L'ordine di arrivo di gara 1, sabato 27 settembre 2008

- 1 - Edoardo Piscopo - Ghinzani - 20 giri in 24'49"894
- 2 - Mirko Bortolotti - Lucidi - a 4"352
- 3 - Tom Dillmann - Europa Corse - a 4"947
- 4 - Giacomo Ricci - BVM Target - a 15"067
- 5 - Marco Zipoli - Corbetta/Minardi - a 15"465
- 6 - Francesco Castellacci - Lucidi - a 22"860
- 7 - Michael Dalle Stelle - Corbetta/Minardi - a 23"854
- 8 - Francesco Prandi - Europa Corse - a 27"090
- 9 - Giovanni Nava - Lucidi - a 27"585
- 10 - Angelo Comi - Ghinzani - a 46"054 - TN
- 11 - Niccolò Piancastelli - Minardi/Corbetta - a 49"590
- 12 - Salvatore Ciatelli - BVM Target - a 55"013

Ritirato

Alessandro Cicognani - Ghinzani - 1'13"037

Giro più veloce: Edoardo Piscopo - Ghinzani - 1'12"433

TN - Trofeo Nazionale





...e si porta a 8 lunghezze

Si chiude ad Adria il cerchio perfetto di Edoardo Piscopo (**sopra**). Sul tracciato polesano, il pilota di casa Ghinzani ha centrato un altro successo in Gara 2, segnando anche il giro più veloce nel corso dell'ultimo passaggio e riducendo il gap dalla testa della classifica a 8 punti. In seconda posizione, Mirko Bortolotti ha tentato l'attacco nelle primissime fasi senza successo, vedendosi costretto a concentrarsi sul contenimento di Tom Dillmann. Il francese, sopravanzato in partenza per la seconda piazza, ha dato l'impressione di poter girare sugli stessi tempi dei leader, pur senza trovare il varco giusto per tentare l'attacco. In quarta posizione ha concluso Marco Zipoli, bravo a mantenere la posizione in partenza, seguito da Ciatelli, Castellacci e Dalle Stelle. In difficoltà a mantenere il contatto con il gruppo di testa, Giacomo Ricci è stato costretto al ritiro per via di una tamponata ricevuta da Nava, a sua volta penalizzato con uno stop and go. Edoardo Piscopo e Mirko Bortolotti si ritroveranno in pista per la sfida decisiva il 18 e 19 ottobre a Vallelunga. Grazie ai punti assegnati per pole position e giri più veloci, Piscopo potrebbe dare l'assalto al tricolore indipendentemente dalla posizione del rivale che, nella tana del lupo, sarà costretto a non accontentarsi del secondo posto.

Al via, Piscopo parte senza esitazioni riuscendo a difendere il primato su Bortolotti a denti stretti. Terzo è Dillmann che precede Zipoli, Ciatelli, Castellacci, Ricci e Nava. Bor-

tolotti è scatenato alle spalle di Piscopo e prova con sempre più insistenza nelle prime tornate, ma il romano riesce a chiudere ogni varco con grande determinazione. Al terzo giro il battistrada prende respiro con mezzo secondo di vantaggio su Bortolotti che a partire dal quinto passaggio deve vedersela con Dillmann, terzo e velocissimo alle sue spalle. In testa alla gara si forma così un terzetto con Piscopo, Bortolotti e Dillmann davanti a Zipoli, Ciatelli e Castellacci a distanza ravvicinata per il quarto posto. Anche per la settima posizione è lotta tra Ricci e Nava che prova in tutti i modi l'attacco sul più esperto pilota piemontese fino a tamponarlo al nono giro costringendo il rivale al ritiro per poi subire lo Stop&Go. Non si registrano sorpassi, ma il finale è una sequenza di giri veloci con Bortolotti che all'11° passaggio è il primo a scendere sotto 1'13". Alla tornata successiva Piscopo ferma i cronometri sul giro per soli 3 centesimi di ritardo sul primato del trentino per poi guadagnare il giro più veloce provvisorio al 13° passaggio. Al passaggio seguente è la volta di Dillmann, ma a mettere la parola fine alla sfida è Piscopo che con una visione di gara da campione navigato, segna il giro più veloce all'ultimo giro proprio come in gara 1. Un primato utile ad un preziosissimo punto che, insieme ai 10 della vittoria e all'altro della pole position (1), gli consente di affrontare l'ultimo round

L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 28 settembre 2008

- 1 - Edoardo Piscopo - Ghinzani - 20 giri in 24:26.227
- 2 - Mirko Bortolotti - Lucidi - 2.522
- 3 - Tom Dillmann - Europa Corse - 3.082
- 4 - Marco Zipoli - Corbetta - 14.602
- 5 - Salvatore Ciatelli - BVM Target - 16.494
- 6 - Francesco Castellacci - Lucidi - 18.906
- 7 - Michael Dalle Stelle - Corbetta - 19.830
- 8 - Francesco Prandi - Europa Corse - 37.287
- 9 - Niccolò Piancastelli - Corbetta - 51.409
- 10 - Giovanni Nava - Lucidi - 54.614
- 11 - Angelo Comi - Ghinzani - 55.603
- 12 - Alessandro Cicognani - Ghinzani - 55.761

Ritirato

Giacomo Ricci - 12 giri

Il campionato

1. Bortolotti 126; 2. Piscopo 118; 3. Ciatelli 54; 4. Castellacci 49; 5. Zipoli 48.



Photo Pellegrini

Sanchez profeta in patria

Jaime Alguersuari ha vinto la prima corsa della F.3 spagnola che si è disputata a Valencia, settima prova della stagione. Il pilota del team GTA ha preceduto Natacha Gachnang, agguerrita fin sul traguardo, e Celso Miguez. La svizzera ha superato nei primi metri di corsa German Sanchez e Miguez installandosi al secondo posto che ha tenuto fino al termine. Al 5° giro è entrata in pista la safety-car per un contatto tra David Fumanelli e Carmen Jorda. Il pilota italiano della RP Motorsport è stato portato al centro medico, ma nulla di preoccupante è stato riscontrato. La safety-car è rimasta in pista per ben otto tornate e al restart Alguersuari ha tenuto la testa della corsa. Il leader del campionato, Nelson Panciatici, ha concluso nono.

La seconda gara della F.3 spagnola a Valencia è stata vinta da German Sanchez (**sopra**), che si è imposto

sul circuito di casa. Un successo targato tutto Valencia in quanto anche il team Campos ha la propria sede in questa città. Grazie allo schieramento invertito (le prime sei posizioni di gara 1), Sanchez è scattato dalla pole ed ha sempre occupato la prima posizione. Al secondo posto si è classificato Bruno Mendez del Tec Auto. Buon terzo dopo una bella rimonta dalla sesta piazza Jaime Alguersuari, ora quinto in campionato nonostante abbia disputato la metà delle gare dei suoi avversari in quanto impegnato anche nella serie inglese. Natacha Gachnang, grande protagonista in gara 1, ha visto l'arrivo al quarto posto davanti a Gustavo Yacaman e al leader del campionato Nelson Panciatici. Solo nono Nicola De Marco che assieme alla RP non ha vissuto uno dei suoi migliori weekend dell'anno.

L'ordine di arrivo di gara 1, sabato 27 settembre 2008

- 1 - Jaime Alguersuari (Dallara 308) - GTA - 17 laps 36"08"807
- 2 - Natacha Gachnang (Dallara 306) - Campos - 0"465
- 3 - Celso Miguez (Dallara 308) - Meycom - 3"445
- 4 - Adrian Campos (Dallara 308) - Campos - 3"662
- 5 - Bruno Mendez (Dallara 308) - Tec Auto - 4"019
- 6 - German Sanchez (Dallara 308) - Campos - 5"435
- 7 - Gustavo Yacaman (Dallara 308) - Tec Auto - 8"418
- 8 - Jimmy Auby (Dallara 306) - GTA - 8"838
- 9 - Nelson Panciatici (Dallara 306) - Hache - 15"408
- 10 - Will Bratt (Dallara 308) - De Villota - 15"529
- 11 - Jonathan Legris (Dallara 300) - West Tec - 16"352
- 12 - Christian Ebbesvik (Dallara 308) - West Tec - 16"765
- 13 - Victor Garcia (Dallara308) - RP - 17"193
- 14 - Jose Alonso (Dallara 306) - Hache - 17"649
- 15 - Nicola De Marco (Dallara 308) - RP - 18"570
- 16 - Francisco Villar (Dallara 306) - West Tec - 19"844
- 17 - Stefano Bizzarri (Dallara 306) - RP - 20"551
- 18 - Tonio Fernandez (Dallara 306) - Tec Auto - 23"603
- 19 - Jose Luis Ituarte (Dallara306) - Novo Team - 24"665
- 20 - Castor Benitez (Dallara 306) - De Villota - 25"822
- 21 - Edgar Fernandez (Dallara 306) - Hache - 28"779
- 22 - Ma Qinghua (Dallara 306) - West Tec - 29"410

Giro più veloce: German Sanchez 1'31"545

Ritirati

- Lap 3 - David Fumanelli
- Lap 3 - Carmen Jorda
- Lap 7 - Sergio Canamasas

L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 28 settembre 2008

- 1 - German Sanchez (Dallara 308) - 16 laps 24"52"843
- 2 - Bruno Mendez (Dallara 308) - Tec Auto - 1"801
- 3 - Jaime Alguersuari (Dallara 308) - GTA - 4"516
- 4 - Natacha Gachnang (Dallara 306) - Campos - 7"949
- 5 - Gustavo Yacaman (Dallara 308) - Tec Auto - 10"050
- 6 - Nelson Panciatici (Dallara 306) - Hache - 11"121
- 7 - Will Bratt (Dallara 308) - De Villota - 11"496
- 8 - Jonathan Legris (Dallara 300) - West Tec - 12"652
- 9 - Nicola De Marco (Dallara 308) - RP - 14"903
- 10 - Celso Miguez (Dallara 308) - Meycom - 15"345
- 11 - Jimmy Auby (Dallara 306) - GTA - 18"428
- 12 - Stefano Bizzarri (Dallara 306) - RP - 24"101
- 13 - Christian Ebbesvik (Dallara 308) - West Tec - 25"506
- 14 - Ma Qinghua (Dallara 306) - West Tec - 25"857
- 15 - Victor Garcia (Dallara 308) - RP - 26"517
- 16 - Jose Alonso (Dallara 306) - Hache - 26"916
- 17 - Edgar Fernandez (Dallara 306) - Hache - 29"892
- 18 - Sergio Canamasas (Dallara 308) - Cetea - 36"888
- 19 - Francisco Villar (Dallara 306) - West Tec - 42"823
- 20 - Carmen Jorda (Dallara 306) - Campos - 49"060
- 21 - Tonio Fernandez (Dallara 306) - Tec Auto - 1'13"048

Giro più veloce: German Sanchez 1'31"875

Ritirati

- Lap 1 - Adrian Campos
- Lap 5 - Castor Benitez

Il campionato

- 1.Panciatici 80; 2.Sanchez 74; 3.Gachnang 68; 4.De Marco 67; 5.Alguersuari 60; 6.Mendez 53; 7.Yacaman 50; 8.Montserrat 38; 9.Legris 35; 10.Campos, Bratt 29.

Ricciardo e Merhi si dividono le vittorie

Daniel Ricciardo e Roberto Merhi (**sotto**), sono stati i protagonisti delle due corse del WEC che si sono disputate a Estoril in concomitanza con le due corse della Eurocup. Grande lavoro quindi per i team e i piloti che hanno dovuto affrontare ben quattro gare in poche ore. Vittoria facile di Daniel Ricciardo nella prima corsa del WEC. Costa dalla pole anticipa il via, poi si ferma e viene superato da metà gruppo. Ricciardo ne approfitta portandosi in testa e tirandosi dietro Vergne e Merhi. Caldarelli esce di pista al primo giro dopo un contatto, come Storey, che però urta il muro. Ricciardo aumenta il vantaggio su Vergne e al 3° passaggio ha 1"5, poi Merhi, Vautier, McKenzie, Rosenzweig, Berthon, Lariche, Monras. La direzione gara

assegna un drive through a Costa. Per le prime posizioni poco cambia, con Ricciardo che continua a tenere il medesimo vantaggio su Vergne e Merhi, poi Vautier e Rosenzweig. Dietro di loro non manca però la bagarre tra Berthon, Monras, McKenzie e Nebilitskiy per la sesta piazza. Netta affermazione di Roberto Merhi invece nella seconda corsa del WEC a Estoril. Lo spagnolo al via ha passato il poleman Daniel Ricciardo ed ha tenuto la prima posizione fin sotto la bandiera a scacchi lasciando a 3"8 l'australiano. Terza piazza, ma a 10" dal vincitore, per Tristan Vautier che ha preceduto Albert Costa. Ancora una prova "sialba" di Andrea Caldarelli, nono e deluso dal rendimento della sua monoposto.



L'ordine di arrivo di gara 1, domenica 28 settembre 2008

- 1 - Daniel Ricciardo - SG - 17 laps 27'52"642
- 2 - Jean Eric Vergne - SG - 3"253
- 3 - Roberto Merhi - Epsilon Euskadi - 5"959
- 4 - Tristan Vautier - SG - 7"193
- 5 - Jake Rosenzweig - Epsilon Euskadi - 19"741
- 6 - Miki Monras - SG - 24"398
- 7 - Daniel McKenzie - Fortec - 26"613
- 8 - Anton Nebilitskiy - SG - 27"202
- 9 - Gabriel Dias - Fortec - 29"226
- 10 - Nathanael Berthon - Boutsen - 29"983
- 11 - Ramez Azzam - SG - 30"365
- 12 - Pablo Montilla - Epsilon Euskadi - 30"712
- 13 - Miguel Otegui - Iquick - 33"766
- 14 - Benjamin Lariche - Pole Services - 33"828
- 15 - Richard Campollo - Epsilon Euskadi - 36"046
- 16 - Bastien Borget - Epsilon Sport - 44"766
- 17 - Albert Costa - Epsilon Euskadi - 52"035
- 18 - Ashley Walsh - Hitech - 1'34"143

Giro più veloce: Daniel Ricciardo 1'37"730

L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 28 settembre 2008

- 1 - Roberto Merhi - Epsilon Euskadi - 17 laps 27'55"529
- 2 - Daniel Ricciardo - SG - 3"826
- 3 - Tristan Vautier - SG - 10"011
- 4 - Albert Costa - Epsilon Euskadi - 11"871
- 5 - Jean Eric Vergne - SG - 12"528
- 6 - Jake Rosenzweig - Epsilon Euskadi - 15"893
- 7 - Ashley Walsh - Hitech - 23"577
- 8 - Benjamin Lariche - Pole Services - 27"785
- 9 - Andrea Caldarelli - SG - 28"816
- 10 - Nathanael Berthon - Boutsen - 29"350
- 11 - Julien Abelli - TCS - 29"638
- 12 - Antony Tardieu - Pole Services - 31"746
- 13 - Pablo Montilla - Epsilon Euskadi - 34"361
- 14 - Gabriel Dias - Fortec - 39"614
- 15 - Miguel Otegui - Iquick - 41"185
- 16 - Ramez Azzam - SG - 41"626
- 17 - Daniel McKenzie - Fortec - 41"766
- 18 - Pol Rosell - Rodrive - 50"506
- 19 - Miki Monras - SG - 1 lap
- 20 - Dominic Storey - Boutsen - 1 lap

Giro più veloce: Roberto Merhi 1'37"876

Ricciardo allunga Merhi fa spettacolo

Un successo importante quello di Daniel Ricciardo (**in basso**), nella prima gara della Eurocup di F.Renault. Il pilota austriaco della SG Formula è scattato al comando dalla pole, ha resistito con forza ad un attacco di Valtteri Bottas dopo la ripartenza da una situazione di safety-car entrata subito al primo giro (tra l'altro a metà gruppo...), poi ha controllato fin sul traguardo Roberto Merhi, secondo. Con questa vittoria, Ricciardo riallunga in classifica generale su Andrea Caldarelli, protagonista di una corsa difficile dopo una qualifica altrettanto complicata. Caldarelli ha concluso ottavo con problemi ai freni e non è riuscito ad uscire dal gruppetto in cui è stato confinato fin dal via. Ma è quella sessione di qualifica che non ci ha convinto: perché tenere Caldarelli fermo ai box fino ai minuti finali con il rischio, poi verificatosi, che una bandiera rossa vanifichi tutto? Un pilota che si gioca il campionato deve godere di maggiori attenzioni. Roberto Merhi ha conquistato con i denti un meritissimo secondo posto. Fin dalle prime curve si è fatto largo guadagnando il terzo posto, poi ha compiuto un sorpasso meraviglioso su Bottas, all'esterno della prima curva, conquistando la piazza d'onore. Merhi riesce sempre a fare cose incredibili ed ora, a differenza dell'inizio stagione, sbaglia anche pochissimo. Bottas ha dimostrato una

volta di più di essere tremendamente efficace nelle prove (anche se poi a Estoril ha perso la pole), ma non un marziano in gara. Non è riuscito ad avere la cattiveria necessaria per sopravanzare Ricciardo ed ha subito l'attacco di Merhi. Buon quarto Jean-Eric Vergne che sul traguardo si è difeso da un Antonio Da Costa che cresce di gara in gara ed è senza dubbio un pilota da tenere d'occhio per la prossima stagione. Di valore la corsa di Miki Monras, giovane rookie spagnolo, che ha portato a casa un settimo posto importante per il suo morale. Il cambio di team, da Hitech a SG ha giovato. Michele Faccin dopo la penalizzazione in qualifica ha terminato 14° davanti a Sergio Campana. Singolare l'atteggiamento di Daniel Zampieri che ha preferito non partire da centro gruppo per evitare incidenti, che lo avevano visto protagonista al Nurburgring e a Le Mans. E a proposito di incidenti, due curve dopo il via ha Gabriel Dias si è girato andando a cozzare contro il guardrail. Fuori anche Pablo Montilla e Luciano Bacheta. È così intervenuta la safety-car. Successivamente, contatto tra Jake Rosenzweig e Juan Pablo Garcia mentre Anton Nebilitskyi al penultimo giro è uscito fermandosi in mezzo alla pista chiamando la bandiera rossa che ha messo fine alla corsa.

Massimo Costa

L'ordine di arrivo di gara 1, sabato 27 settembre 2008

- 1 - Daniel Ricciardo - SG - 12 laps 22'17"628
- 2 - Roberto Merhi - Epsilon Euskadi - 1"025
- 3 - Valtteri Bottas - Motopark - 2"537
- 4 - Jean Eric Vergne - SG - 4"598
- 5 - Antonio Da Costa - Motopark - 5"082
- 6 - Tobias Hegewald - Motopark - 6"364
- 7 - Miki Monras - SG - 7"391
- 8 - Andrea Caldarelli - SG - 9"370
- 9 - Richard Singleton - Hitech - 10"324
- 10 - Dean Smith - Fortec - 11"324
- 11 - Alex Morgan - Fortec - 11"590
- 12 - Pal Varhaug - Jenzer - 13"787
- 13 - Kuba Giermaziak - Motopark - 14"275
- 14 - Michele Faccin - Jenzer - 14"437
- 15 - Sergio Campana - Prema - 15"595
- 16 - Adrian Quaife Hobbs - BVM Minardi - 15"858
- 17 - Johan Jokinen - Iquick - 16"116
- 18 - Cesar Ramos - BVM Minardi - 16"640
- 19 - Daniel McKenzie - Fortec - 17"501
- 20 - Patrick Reiterer - Prema - 18"260
- 21 - Ramez Azzam - SG - 18"630
- 22 - Jake Rosenzweig - Epsilon Euskadi - 21"062
- 23 - Juan Jacobo - Hitech - 22"553
- 24 - Nathanael Berthon - Boutsen - 24"634
- 25 - Adam Kout - Krenek - 25"440
- 26 - Anton Nebilitskyi - SG - 25"766
- 27 - Kazimieras Vasiliaskas - Prema - 27"811
- 28 - Luis Santos - Jenzer - 28"264
- 29 - Miguel Otegui - Iquick - 34"079
- 30 - Juan Pablo Garcia - Motopark - 40"354
- 31 - Marcelo Conchado - Galuppo - 1'03"171
- 32 - Vinicius Sammarone - Motopark - 1 lap
- 33 - Richard Campollo - Epsilon Euskadi - 1 lap
- 34 - Albert Costa - Epsilon Euskadi - 1 lap

Giro più veloce: Albert Costa 1'37"

Photo Pellegrini





Photo Pellegrini

Colpo di Bottas, nuovo leader

Un finale che non ti aspetti in Portogallo, con Valtteri Bottas (**sopra**), che trae il massimo profitto dalla scivolata di Daniel Ricciardo e Roberto Merhi, non brillanti come al solito e rimasti imbottigliati nel corso del primo giro. Bottas ha così vinto alla sua maniera risultando incontenibile quando si trova in testa e senza dovere affrontare duelli, materia quest'ultimo che spesso lo vede perdente. Con Merhi solo 7°, Ricciardo 10° e Caldarelli 12°, è stato il turno dei piloti di seconda linea a prendere le redini della corsa. Così sul podio finale sono saliti Richard Singleton, sempre secondo, e Alex Morgan, due inglesotti che si stanno facendo le ossa rispettivamente con i team Hitech e Fortec. Poi quarto quell'Antonio Da Costa che sta crescendo a vista d'occhio e che, se nel 2009 rimarrà in F.Renault, sarà senza dubbio uno dei protagonisti assoluti della categoria. Quinto ha concluso Pal Varhaug, leader della serie italiana e nono il suo compagno nel team Jenzer, Michele Faccin.

Bottas parte al comando seguito da Singleton, Vergne si insabbia subito mentre Ramos viene "sportellato" da Berthon e il brasiliano si impenna volando fuori pista. Entra la safety-car. Al

restart, Bottas comanda con sicurezza davanti a Singleton, Morgan, Da Costa, Varhaug, Smith, Merhi. Ricciardo è nono dietro ad Hegewald, da terzo che era nello schieramento di partenza mentre Caldarelli è tredicesimo. I primi cinque sono separati da qualche metro, per la sesta piazza impazza il duello tra Smith e Merhi, con Faccin, Ricciardo che osservano. Hegewald perde posizioni con un'ala anteriore storta. All'8° giro, Bottas ha 2"2 su Singleton e 3"2 su Morgan. Caldarelli è 12°, Reiterer 14°, Campana 17°. Quaife-Hobbs (24°) viene tamponato da Montilla e si insabbia. Si ritirano ai box Arzeno e poi Hegewald. Fermi sono anche Monras e Bacheta. Reiterer esce di pista e viene richiamata la safety-car proprio mentre Morgan tentava l'attacco a Singleton per la seconda posizione. Col gruppo compatto viene data la ripartenza a un giro dal termine. Bottas tiene la posizione e va a vincere meritatamente davanti all'inedito due Singleton (Hitech) e Morgan (Fortec), mai così avanti nella Eurocup. Faccin è buon 9°, Caldarelli 12°. Bottas passa così in testa al campionato con un punto di vantaggio su Ricciardo, soltanto decimo.

Massimo Costa

L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 28 settembre 2008

- 1 - Valtteri Bottas - Motopark - 15 laps 26'46"098
- 2 - Richard Singleton - Hitech - 1"057
- 3 - Alex Morgan - Fortec - 1"420
- 4 - Antonio Da Costa - Motopark - 1"774
- 5 - Pal Varhaug - Jenzer - 2"894
- 6 - Dean Smith - Fortec - 3"792
- 7 - Roberto Merhi - Epsilon Euskadi - 4"179
- 8 - Kuba Giermaziak - Motopark - 6"236
- 9 - Michele Faccin - Jenzer - 7"114
- 10 - Daniel Ricciardo - SG - 7"203
- 11 - Juan Pablo Garcia - Motopark - 8"529
- 12 - Andrea Caldarelli - SG - 9"055
- 13 - Carlos Munoz - Epsilon Euskadi - 9"278
- 14 - Sergio Campana - Prema - 9"577
- 15 - Albert Costa - Epsilon Euskadi - 10"351
- 16 - Johan Jokinen - Iquick - 10"372
- 17 - Anton Nebilitskiy - SG - 10"811
- 18 - Gabriel Dias - Fortec - 11"104
- 19 - Daniel McKenzie - Fortec - 11"670
- 20 - Kazimieras Vasiliauskas - Prema - 12"857
- 21 - Vinicius Sammarone - Motopark - 13"034
- 22 - Richard Campollo - Epsilon Euskadi - 13"611
- 23 - Adam Kout - Krenek - 13"968
- 24 - Ramez Azzam - SG - 14"326
- 25 - Miguel Otegui - Iquick - 15"192
- 26 - Pablo Montilla - Epsilon Euskadi - 15"547
- 27 - Luis Santos - Jenzer - 15"798
- 28 - Juan Jacobo - Hitech - 22"415
- 29 - Jake Rosenzweig - Epsilon Euskadi - 1 lap

Giro più veloce: Valtteri Bottas 1'37"749

Zanella campione 2008 Bene Comini e Kouzkin



Photo MorAle

Christopher Zanella (sopra), è il campione del F.Renault svizzero 2008. Il pilota di Jenzer ha conquistato il titolo solo all'ultima gara di campionato, dopo un duello durato per tutto l'arco della stagione con il compagno di squadra Simon Trummer, sempre protagonista ad ogni appuntamento, ma che si è dovuto accontentare del secondo posto categoria. La vittoria della gara è andata però nelle mani di Alessandro Kouzkin del team Cram, risultato anche unico italiano a vincere nella serie d'oltralpe di quest'anno. Al via Comini sopravanza Trummer, che partiva dalla pole position, transitando al comando alla prima curva. Alle loro spalle seguono Thuner, Kouzkin e Zanella. Non prende il via invece Scionti, con il pilota laziale che ha deciso di non schierarsi. La gara perde subito protagonisti italiani, con Barri ritirato alla Roggia e Gandolfi che finisce nella sabbia della Parabolica alla fine del primo giro. Comini nella bagarre del primo giro rovina l'ala anteriore e transita sul traguardo in undicesima posizione, completando poi la corsa in sesta posizione. Risale lentamente posizioni Zanella, approfittando anche del ritiro di Thuner e Godinez al decimo giro all'ingresso della Roggia, che lo pressavano da vicino, concedendogli di portarsi a ridosso delle prime posizioni, con Kouzkin e Trummer che si erano involati in una battaglia solitaria. La gara termina con un arrivo in volata quasi al fotofinish, con Kouzkin che precede Trummer di 55 millesimi. Conclude terzo Zanella, salendo sul podio, e i punti raccolti gli sono sufficienti per battere il compagno Trummer di sole cinque lunghezze. La gara 1 è stata rivoluzionata dalle decisioni dei commissari. Penalizzati per il taglio di

chicane Godinez (terzo) e Kouzkin, con 25 secondi e vengono così arretrati in nona e dodicesima posizione. Penalizzato anche Frank Suntjens, sempre di venticinque secondi, per la manovra scorretta ai danni di Federico Gibbin. Partenza regolare allo spegnersi dei semafori, subito però con un colpo di scena alla prima variante, che vede Scionti uscire di pista a causa di un contatto, dopo essere riuscito a conquistare nelle qualifiche della mattinata il quarto tempo. È dunque il poleman Trummer che conduce le prime fasi di gara, insidiato dal compagno nel team Jenzer Thuner, mentre l'altro compagno di squadra, e rivale per il titolo, Zanella, occupa la terza posizione. Buono lo scatto in partenza di Comini che dal nono posto, al termine del primo giro è già quarto. Al quarto passaggio escono per un contatto alla Variante della Roggia Bohlen e Gandolfi. Nel corso del quinto passaggio invece c'è l'attacco di Kouzkin su Muller. Al settimo giro Comini si porta al comando, mentre Zanella finisce nella via di fuga della seconda di Lesmo, rientrando in sesta posizione. Scende al secondo posto Trummer, che aveva sbagliato alla variante della Roggia, con Godinez che conquista il terzo posto. Rientra ai box Alberto Bassi nel corso del nono passaggio. Al decimo giro Zanella supera il compagno Thuner. Colpo di scena al tredicesimo giro: Godinez supera Comini e Trummer, ed arrivano tutti e tre appaiati alla Prima Variante con Godinez che va lungo, favorendo il rientro di Comini e Trummer. Al quindicesimo giro, Comini vince la sua prima gara in Formula Renault, precedendo Trummer e Godinez. Poi le decisioni dei commissari.

L'ordine di arrivo di gara 1, sabato 27 settembre 2008

- 1 - Stefano Comini - CO2 - 15 giri in 28'23"250
- 2 - Simon Trummer - Jenzer - a 2"072
- 3 - Christopher Zanella - Jenzer - a 3"434
- 4 - Fabien Thuner - Jenzer - a 4"256
- 5 - Nico Muller - Jenzer - a 5"733
- 6 - Genis Olive - Cram - a 10"112
- 7 - Pal Tamas Kiss - Bohlen - a 26"968
- 8 - Giacomo Barri - Cram - a 27"478
- 9 - Yair Godinez - CO2 - a 28"268
- 10 - Federico Gibbin - Dynamic - a 28"648
- 11 - Antonino Pellegrino - Tj Emme - a 29"683
- 12 - Alessandro Kouzkin - Cram - a 33"557
- 13 - Thomas Amweg - Bernoise - a 35"199
- 14 - Christian Mancinelli - Line Race - a 39"518
- 15 - Francesco Baroni - Dynamic - a 47"742
- 16 - Pascal Gering - Bernoise - a 48"438
- 17 - Frank Suntjens - Stroek - a 51"666
- 18 - Eddy Roosens - Speed - a 56"803
- 19 - Istvan Tukora - Bohlen - a 1'17"249
- 20 - Alberto Cola - AP - a 1 giro

Ritirati

- 9 giri - Alberto Bassi - CO2
- 4 giri - Pietro Gandolfi - Emmebi
- 4 giri - Kurt Bohlen - Bohlen
- 0 giri - Federico Scionti - AP

Giro più veloce: Christopher Zanella - Jenzer - 1'51"838

L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 28 settembre 2008

- 1 - Alessandro Kouzkin - Cram - 15 giri in 28'19"603
- 2 - Simon Trummer - Jenzer - a 0"055
- 3 - Christopher Zanella - Jenzer - a 2"832
- 4 - Genis Olive - Cram - a 5"424
- 5 - Alberto Cola - AP - a 11"965
- 6 - Stefano Comini - CO2 - a 15"304
- 7 - Pal Tamas Kiss - Bohlen - a 21"423
- 8 - Christian Mancinelli - Line Race - a 25"311
- 9 - Thomas Amweg - Bernoise - a 28"356
- 10 - Alberto Bassi - CO2 - a 30"383
- 11 - Kurt Bohlen - Bohlen - a 39"605
- 12 - Francesco Baroni - Dynamic - a 45"148
- 13 - Eddy Roosens - Speed - a 1'08"885
- 14 - Istvan Tukora - Bohlen - a 1'31"209

Ritirati

- 10 giri - Yair Godinez - CO2
- 10 giri - Fabien Thuner - Jenzer
- 7 giri - Nico Muller - Jenzer
- 6 giri - Frank Suntjens - CO2
- 6 giri - Pascal Gering - Bernoise
- 4 giri - Antonino Pellegrino - Tj Emme
- 1 giro - Federico Gibbin - Dynamic
- 0 giri - Giacomo Barri - Cram
- 0 giri - Pietro Gandolfi - Emmebi

Non Partito

Federico Scionti - AP

Giro più veloce: Alessandro Kouzkin - Cram - 1'52"264

Gatto campione in anticipo Visconti alza la coppa

Simone Gatto (**in basso**), taglia il traguardo in seconda posizione e può festeggiare con una gara di anticipo la conquista del titolo Over 25, in una gara condizionata dal fattore "cambio". Stefano Turchetto, partendo dalla pole position, riesce a tenere dietro Gatto, ma solo per pochi giri. Gatto alla Nuova Variante riesce a sorpassare il compagno di team, ma nel dopo gara ammette che Turchetto perdeva olio fin dalla partenza ed era in difficoltà. Nel corso del quinto giro, infatti, Turchetto è costretto al ritiro per la rottura del cambio. Paolo Giordani riesce a compiere solo poche tornate e deve arrendersi per la rottura della coppia conica del cambio. Problemi al cambio hanno condizionato fin dal via anche Manuel Dondi. Anche lui si ritira, a 8 giri dalla fine, per l'inevitabile rottura del cambio. Maurizio Giordano invece abbandona la gara nel corso del settimo giro per la rottura di una sospensione. La pista intanto è cosparsa di olio, e Gatto, che sembra ormai saldamente in testa alla gara, non riesce ad evitare una chiazza, finendo in testaco-

da. Scivolato in quinta posizione si rende poi protagonista di un'ottima rimonta che lo porta nella seconda posizione finale, dietro a Marco Visconti che, inarrivabile, va a vincere la gara. Terzo al traguardo Mirko Barletta che approfittando del ritiro di Giordani lo scavalca in vetta alla classifica Under 25, distanziandolo di 5 lunghezze e rimandando la lotta al titolo all'ultima prova, che si disputerà a Monza il prossimo 12 ottobre. Paolo Scialpi taglia il traguardo in quarta posizione mettendosi alle spalle Dario Lugli. Luca Del Missier conferma il suo periodo positivo conquistando la sesta posizione con una bella rimonta dalle retrovie in cui era piombato, per essersi girato dopo un contatto al via. Settimo, e ultimo a pieni giri, giunge Giuliano Zecchetti. La gara prevista sulla lunghezza di 21 giri finisce con due giri d'anticipo, sotto bandiera rossa, a causa dell'ennesima rottura di un cambio che costringe Michela Capella a parcheggiare la sua Barletta alla Nuova Variante.

Alessio Morgese

L'ordine di arrivo, domenica 28 settembre 2008

- 1 - Marco Visconti (Reggiani) - Stilo Corse - 19 giri in 25'17"514
- 2 - Simone Gatto (Reggiani) - TS Corse - a 10"979
- 3 - Mirko Barletta (Barletta) - Barletta - a 12"226
- 4 - Paolo Scialpi (Essepi) - Essepi Power - a 29"172
- 5 - Dario Lugli (Cavallini) - Lugli - a 33"601
- 6 - Luca Del Missier (Covir) - Team Co' - 38"191
- 7 - Giuliano Zecchetti (Reggiani) - Zemire's - 1'13"785
- 8 - Michela Capella (Barletta) - Barletta - a 1 giro
- 9 - Francesco Terra (Reggiani) - TS Corse - a 1 giro
- 10 - Alessia Locatelli (Reggiani) - ARM Competition - a 1 giro
- 11 - Andre Claude Benin (Reggiani) - ARM Competition - a 1 giro
- 12 - Fabio Turchetto (Reggiani) - TS Corse - a 3 giri
- 13 - Andrea Capella (Reggiani) - ARM Competition - a 5 giri
- 14 - Manuel Dondi (Maky Leoni) - Soli Racing - a 8 giri

Ritirati

- 0 giri - Paolo Giordani (Reggiani) - M2 Racing
4° giro - Stefano Turchetto (Cavallini) - TS Corse
6° giro - Maurizio Giordano (Silva) - Desses Corse

Classifica Piloti

1. Gatto 215 punti; 2. Lugli 150; 3. Barletta 148; 4. Giordani 143; 5. Marelli 126; 6. Giordano 104; 7. F. Gangemi 91; 8. Del Missier 90; 9. Visconti 87; 10. C. Gangemi 79; 11. A. Capella 78; 12. Scialpi 77; 13. M. Capella e Zecchetti 74; 15. Terra 58; 16. Collivadino 48; 17. Deodati 23; 18. Valentino e Locatelli 18; 20. Mazzullo, Coppi e Zordan 14; 23. Beppato 13; 24. Galli e Barlassina 10; 26. Generale, Mingotti e Benin 8; 29. F. Turchetto 6; 30. S. Turchetto 1.

Classifica Costruttori

1. Reggiani 270 punti; 2. Barletta 176; 3. Cavallini 150; 4. Silva 126; 5. Covir 120; 6. Essepi 88; 7. Fadini 41; 8. Marabotto 14; 9. Ombra 10; 10. Benvissuto e Mandelli 8.

Photo MorAle



Liberati campione a 15 anni

Con il quarto posto assoluto e secondo per la classifica riservata ai giovanissimi, il 15enne romano Edoardo Liberati conquista il Campionato Italiano Formula Azzurra, Trofeo Michele Alboreto. E' stata così sufficiente gara 1 dell'ultimo round per assegnare il prestigioso titolo tricolore che arriva nelle mani del più giovane campione italiano in automobilismo. Successo assoluto in gara, invece, per lo svizzero Patrick Cicchiello (Mac Competition) davanti ad Oscar Bana e Simone Taloni. Allo start di gara 1 Chicchiello, Gilardoni e Kamitsakis scattano nell'ordine al via di gara 1, ma alla prima curva il greco va in testacoda e viene risucchiato dal gruppo dove anche Gilardoni perde terreno. Cicchiello chiude così la prima tornata davanti a Taloni, Bana, Nappi e Barlassina, mentre Liberati li segue in sesta posizione. Se lo svizzero del Mac Competition guadagna subito metri è lotta alle sue spalle dove Bana e Nappi riescono ad avere la meglio su Taloni che tenta di resistere al napoletano poi costretto allo Stop&Go. La monoposto di Silvestri ferma nelle vie di fuga impone l'ingresso della Safety Car con Cicchiello al comando davanti a Bana, Taloni, Liberati, Barlassina, Deodati, Di Venere e Gilardoni, ottavo assoluto e quinto per la classifica di Campionato Italiano. Alla ripresa delle ostilità il gruppo è pronto a dare ancora spettacolo con Kamitsakis che supera di forza Gilardoni, mentre Nappi si scatena in rimonta. Il ritmo continua serratissimo fino alla bandiera a scacchi dove Cicchiello passa vittorioso davanti a Bana, Taloni e Liberati che con il secondo posto tra gli Under21 si aggiudica il Campionato Italiano con una gara d'anticipo. Kamitsakis conquista invece il quarto posto davanti a Deodati, poi retrocesso d'ufficio, come Gilardoni, per le scintille di gara e ad uno strepitoso Nappi che sul traguardo aveva preceduto il comasco ormai aritmeticamente fuori dalla lotta al titolo anche con il quinto posto poi annullato dalla penalizzazione. Poi, con la prima vittoria stagiona-

le di Giovanni Nappi (Minardi-Corbetta) si è conclusa la quarta edizione del Campionato Italiano Formula Azzurra, Trofeo Michele Alboreto. Se Edoardo Liberati (MG Motorsport) aveva già chiuso aritmeticamente i giochi per il titolo assoluto riservato agli Under21 e ai meno esperti, Patrick Cicchiello (Mac Competition), pur costretto al ritiro, ha iscritto oggi il suo nome nell'albo d'oro del Trofeo Nazionale CSAI, la speciale classifica riservata agli Over21 o, come nel caso di Cicchiello, Under 21 con all'attivo più di due gare su vetture Formula di cilindrata superiore a 1.800 cc. Tra gli altri grandi protagonisti dell'ultima gara stagionale, Stefanos Kamitsakis (Fuga Racing), secondo al traguardo davanti a Oscar Bana (MG Motorsport) che, nonostante il primo posto nella speciale classifica valevole del Trofeo Nazionale CSAI, non riesce a superare Cicchiello nella graduatoria generale dove è secondo ad 1 solo punto. Al quarto posto assoluto e terzo per il Campionato Italiano chiude il 20enne romano Simone Taloni (Winner Motorsport) regolando di stretta misura il neo campione italiano Liberati (a destra). Al via di gara 2 Cicchiello si lancia in testa davanti a Nappi che riesce a controllare Bana nella sua scia. Kamitsakis è quarto davanti a Taloni, il 20enne pordenonese Stefano Carlet (Nannini Racing), Liberati e il 17enne comasco Ronnie Valori (BVE Racing). Al terzo giro Kamitsakis riesce a superare Bana, ma il colpo di scena è alla tornata successiva quando Cicchiello ferma la monoposto nelle vie di fuga disperandosi per aver visto sfumare la vittoria ed il titolo. In testa è così Nappi che si esalta inanelando una sequenza di giri veloci utili a tenere a bada il duo Kamitsakis e Bana. Alle loro spalle in neo-campione Liberati è scatenato e dopo aver avuto ragione di Carlet per il sesto posto, si lancia all'attacco di Taloni per la quarta posizione assoluta e terza per la classifica di Campionato. Nelle ultime tornate il ritmo è serratissimo, ma le posizioni non mutano fino alla bandiera a scacchi.

L'ordine di arrivo di gara 1, sabato 27 settembre 2008

1) Patrick Cicchiello (1° Trofeo Nazionale), 18 giri in 25'27.905 a 114.595 km/h; 2) Bana (2° Trofeo Nazionale) a 2.340; 3) Taloni (1° Campionato Italiano) a 3.391; 4) Liberati (2° Campionato Italiano) a 4.530; 5) Kamitsakis (3° Campionato Italiano) a 5.078; 6) Nappi (4° Campionato Italiano) a 11.364; 7) Missaglia (3° Trofeo Nazionale) a 14.371; 8) Di Venere (5° Campionato Italiano) a 15.252; 9) Orlandi (6° Campionato Italiano) a 15.689; 10) Marino (7° Campionato Italiano) a 19.307.

L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 28 settembre 2008

1) Giovanni Nappi (1° Campionato Italiano), 19 giri in 25'23.306 a 121,326 km/h; 2) Kamitsakis (2° Campionato Italiano) a 8.237; 3) Oscar Bana (1° Trofeo Nazionale) a 9.427; 4) Taloni (3° Campionato Italiano) a 14.872; 5) Liberati (4° Campionato Italiano) a 15.193; 6) Valori (5° Campionato Italiano) a 15.950; 7) Carlet (6° Campionato Italiano) a 18.504; 8) Barlassina (7° Campionato Italiano) a 21.382; 9) Gilardoni (8° Campionato Italiano) a 21.512; 10) Silvestri (9° Campionato Italiano) a 26.579.

Giro più veloce: Nappi in 1'19.160.

Campionato Italiano Trofeo Michele Alboreto

1) Edoardo Liberati (MG Motorsport), 76; 2) Kamitsakis (Fuga Racing), 64; 3) Gilardoni (Corbetta Competizioni), 58; 4) Ronnie Valori (Team BVE), 51; 5) Carlet (Nannini Racing), 48; 6) Taloni (Winner Motorsport), 48; 7) Silvestri (MG Motorsport), 40; 8) Barlassina (Team BVE), 40; 9) Palmeri (Mac Competition), 20; 10) Veronesi (Arm Competition), 16.

Trofeo Nazionale CSAI

1) Patrick Cicchiello (Mac Competition), 97; 2) Bana (MG Motorsport), 96; 3) Missaglia (Team BVE), 78; 4) Deodati (Diegi Motorsport), 72; 5) Visconti (Linerace Technology), 31; 6) Garbelli (Diegi Motorsport), 10.





Papini batte le Audi ma il campione è Marbidelli

Il circuito di Adria, ultimo appuntamento della stagione del Campionato Italiano Superstars, regala a Roberto Papini (sopra), al volante della BMW M5 della Caal Racing, la prima vittoria della stagione dopo essere già salito diverse volte sul podio. Il pilota di Perugia è riuscito a precedere le due Audi RS4 ufficiali, rispettivamente di Giorgio Sanna e Gianni Morbidelli, Campione Italiano già dallo scorso round. Stefano Gabellini, quinto con la BMW 550i della Caal Racing alle spalle del musicista Agostino Penna, debuttante con una RS4, conferma il secondo posto in campionato precedendo in classifica Sanna. Allo start lanciato Papini, che prendeva il via dalla seconda fila, riesce a sopravanzare le due Audi portandosi al comando tallonato da Morbidelli e Sanna, mentre Penna approfitta del "buco" davanti a lui sullo schieramento, lasciato dalla Mercedes C63 AMG di Pigoli costretto al forfait per i problemi al cambio accusati ieri in qualifica, per portarsi in quar-

ta posizione davanti a Gabellini. Un testacoda di Ascani, sulla BMW 550i della Habitat Racing, nel corso del primo giro con una lunga scia di olio lasciata in pista costringe l'intervento della Safety Car, con la gara che riprende al sesto giro. Ghedina, con la BMW M3 della Roal Motorsport, si prodiga in un costante recupero dopo esser finito in testacoda subito dopo Ascani per una toccata, recuperando posizioni ai danni di Alcidi e Baccarelli, entrambi sulle BMW M5 della Caal Racing. Sanna, salito al secondo posto al restart favorito anche da problemi all'idroguida di Morbidelli, accorcia il gap da Papini, sapendo di essere costretto a vincere per avere la possibilità di contendere a Gabellini la seconda posizione in campionato. Gli attacchi al leader iniziano nel corso dell'undicesimo passaggio, con traiettorie differenti fra la M5 di Papini e le due Audi che lo inseguono ed il terzetto raccolto in appena 9 decimi: il pilota perugino resiste però agli attac-

chi dei rivali riuscendo a transitare al comando sotto la bandiera a scacchi con appena 3 decimi di vantaggio su Sanna e Morbidelli a chiudere il podio. Penna, Gabellini, Ghedina, Alcidi e Baccarelli chiudono le prime otto posizioni. "Sono davvero contento del risultato - ha affermato Papini sul podio - perché lo abbiamo cercato per tutta la stagione. Allo start sono riuscito ad approfittare della velocità della mia BMW per portarmi al comando, ma confesso che non è stato facile contenere gli attacchi di Sanna". "Purtroppo oggi siamo stati svantaggiati dalla Safety Car - è il commento di Sanna - perché Papini è riuscito a preservare maggiormente gli pneumatici che altrimenti sarebbero andati in crisi prima, problema che noi accusiamo meno grazie alla trazione integrale". Chiuso il Campionato Italiano la Superstars aspetta l'ultimo appuntamento della stagione, che sarà valido per la sola International Series, sul tracciato tedesco di Oschersleben il 12 ottobre.

Bottino pieno per Jimmie Johnson

Arriva al termine di un'intensa battaglia finale il successo di Carl Edwards nella terza gara di Chase For The Cup 2008. A dargli battaglia fino alla fine è stato Carl Edwards: il pilota Roush ha tentato un ultimo, disperato attacco nella tornata finale, andando a cercare un'improbabile "sponda" contro la SAFER

Barrier laterale. Con la vittoria conquistata, Johnson è anche passato al comando in classifica, scalzando Greg Biffle che, in terza posizione, ha comunque conquistato punti preziosi sopravanzando all'ultimo giro Jeff Gordon, in vettura nonostante una forte forma influenzale. Per il team Roush si è trattato di un'altra

gara al top, anche grazie al quinto posto centrato da Matt Kenseth nonostante un testacoda. A seguire si sono piazzati i compagni di casa Childress Kevin Harvick e Jeff Burton, mentre David Ragan ha preceduto AJ Allmendinger, autore di una gara convincente in quella che potrebbe essere stata la sua ultima

corsa sulla Toyota Red Bull numero 84.

A recriminare per un'altra gara disastrosa è stato il team di Joe Gibbs. Kyle Busch è stato ancora una volta colpito da un problema al motore (il terzo consecutivo dopo una regular season dominata), a mettere una definitiva parola fine alle spe-





Jimmie Johnson festeggiato dagli uomini del team Hendrick

ranze di titolo. Con Tony Stewart andato ad autoeliminarsi nel tentativo di "giustiziare" Brian Vickers (tralaltro uscito indenne dal contatto), l'undicesimo posto di Denny Hamlin è stato l'unica gratificazione possibile al termine dell'ennesima giornata-no. Giornata da dimenticare anche per Martin Truex che, in gran forma

sulla Chevy DEI, è stato costretto al ritiro da un problema di trasmissione. Buona corsa di Juan Pablo Montoya, ancora nei top-20 per il team Ganassi, mentre Sam Hornish, incolpevolmente coinvolto in un contatto, ha chiuso la corsa in trentatreesima posizione.

Marco Cortesi



L'ordine di arrivo, domenica 28 settembre 2008

- 1 - Jimmie Johnson (Chevy) - Hendrick - 267 giri
- 2 - Carl Edwards (Ford) - Roush - 267
- 3 - Greg Biffle (Ford) - Roush - 267
- 4 - Jeff Gordon (Chevy) - Hendrick - 267
- 5 - Matt Kenseth (Ford) - Roush - 267
- 6 - Kevin Harvick (Chevy) - Childress - 267
- 7 - Jeff Burton (Chevy) - Childress - 267
- 8 - David Ragan (Ford) - Roush - 267
- 9 - A.J. Allmendinger (Toyota) - Red Bull - 267
- 10 - Elliott Sadler (Dodge) - Evernham - 267
- 11 - Denny Hamlin (Toyota) - Gibbs - 267
- 12 - Clint Bowyer (Chevy) - Childress - 267
- 13 - Dale Earnhardt Jr (Chevy) - Hendrick - 267
- 14 - Casey Mears (Chevy) - Hendrick - 267
- 15 - Brian Vickers (Toyota) - Red Bull - 267
- 16 - Ryan Newman (Dodge) - Penske - 267
- 17 - Jamie McMurray (Ford) - Roush - 267
- 18 - Mark Martin (Chevy) - DEI - 266
- 19 - David Reutimann (Toyota) - Waltrip - 266
- 20 - Juan Montoya (Dodge) - Ganassi - 266
- 21 - Kasey Kahne (Dodge) - Evernham - 266
- 22 - David Gilliland (Ford) - Yates - 266
- 23 - Tony Raines (Chevy) - Haas - 266
- 24 - Bobby Labonte (Dodge) - Petty - 266
- 25 - Bill Elliott (Ford) - Wood - 266
- 26 - Reed Sorenson (Dodge) - Ganassi - 266
- 27 - Paul Menard (Chevy) - DEI - 266
- 28 - Kyle Busch (Toyota) - Gibbs - 266
- 29 - Patrick Carpentier (Dodge) - Evernham - 266
- 30 - Kurt Busch (Dodge) - Penske - 265
- 31 - Dave Blaney (Toyota) - Davis - 265
- 32 - Regan Smith (Chevy) - DEI - 265
- 33 - Sam Hornish Jr (Dodge) - Penske - 265
- 34 - Travis Kvapil (Ford) - Yates - 264
- 35 - Michael Waltrip (Toyota) - Waltrip - 264
- 36 - Marcos Ambrose (Ford) - Wood - 264
- 37 - Robby Gordon (Dodge) - Gordon - 264
- 38 - Joe Nemechek (Chevy) - Furr.Row - 263
- 39 - Joey Logano (Toyota) - HOF - 263
- 40 - Tony Stewart (Toyota) - Gibbs - 260
- 41 - Kyle Petty (Dodge) - Petty - 257
- 42 - Scott Riggs (Chevy) - Haas - 235
- 43 - Martin Truex Jr (Chevy) - DEI - 229

La classifica

1. Jimmie Johnson 5575; 2. Carl Edwards 5565; 3. Greg Biffle 5545; 4. Jeff Burton 5454; 5. Kevin Harvick 5439; 6. Jeff Gordon 5432; 7. Clint Bowyer 5411; 8. Dale Earnhardt Jr 5385; 9. Matt Kenseth 5383; 10. Denny Hamlin 5332; 11. Tony Stewart 5320; 12. Kyle Busch 5264

A Basso la gara, a Rossetti il tricolore



Fanno festa in molti sul palco finale del 50° Rallye di Sanremo, gara valida per l'Intercontinental Rally Challenge e per il Campionato Italiano Rally. La vittoria arride infatti ai veneti Giandomenico Basso e Mitia Dotta, Grande Punto Abarth, che così si rilanciano nella serie intercontinentale portando alla Casa dello scorpione un successo di prestigio internazionale. "È un risultato importante - ha detto l'AD dell'Abarth Luca De Meo al traguardo - un segnale che indica che la squadra ha degli ottimi piloti, tecnici e meccanici tutti. La determinazione fa parte del dna di Abarth e il nostro impegno nelle corse sarà importante e determinante anche per le prossime stagioni agonistiche". Ma la festa è stata intensa soprattutto in Casa Peugeot con i friulani Luca Rossetti e Matteo Chiarocossi che, con il terzo posto in gara, primo tra i piloti iscritti al tricolore, si aggiudica-

no aritmeticamente con un gara di anticipo il Campionato Italiano Rally piloti, regalando a Peugeot Italia anche il titolo Costruttori. Sempre per il tricolore un'altra categoria, quella degli Indipendenti, ha incoronato il suo vincitore. L'astigiano Luca Cantamessa, in coppia con Piercarlo Capolongo su Peugeot 207 Super 2000, ha infatti ottenuto i punti decisivi raggiungendo così il suo obiettivo stagionale. Buone le prove del piemontese Piero Longhi, Subaru Impreza N14 e di Anton Alen, Grande Punto Abarth. Del tutto eccezionale quella del piemontese Andrea Torlasco in gara con una Peugeot 207 Super 2000 messaggi a disposizione da BfGoodrich in collaborazione con il team Kronos e AciCsai. Il giovane alessandrino al debutto su una vettura di questa categoria ha concluso al decimo posto nella classifica assoluta.



Giandomenico Basso

“La macchina è andata benissimo, nessun problema: anche lei è stata messa a dura prova in questa gara. La stagione non è iniziata nel migliore dei modi, credo che c’entri anche un po’ la sfortuna. Il team ha portato avanti lo sviluppo della vettura e siamo stati in grado di tenere aperto il campionato”.



Luca Rossetti

“Sia per noi che per il team era veramente molto importante tenere sotto controllo il Campionato Italiano. Siamo ancora giovani per cui ci capiterà di scontrarci ancora con Giandomenico, e spero sia proprio nell’IRC”.



La classifica finale

1. Basso–Dotta (Grande Punto Abarth) in 2.56'25"4
2. Vouilloz-Klinger (Peugeot 207 Super 2000) a 42"6
3. Rossetti–Chiarocossi (Peugeot 207 Super 2000) a 1'09"3
4. Travaglia–Granai (Grande Punto Abarth) a 2'20"9
5. Loix–Buysmans (Peugeot 207 Super 2000) a 3'04"8
6. Perico–Carrara (Peugeot 207 Super 2000) a 4'35"4
7. Cantamessa–Capolongo (Peugeot 207 Super 2000) a 5'44"2
8. Longhi–Imerito (Subaru Impreza N14) a 5'54"6
9. Alen–Alanne (Grande Punto Abarth) a 6'01"1
10. Torlasco–Brega (Peugeot 207 Super 2000) a 6'11"1

Classifiche Intercontinental Rally Challenge Piloti

1. Nicolas Vouilloz (Peugeot) punti validi 56
2. Giandomenico Basso (Abarth) 42
3. Luca Rossetti (Peugeot) 38
- 4: Freddy Loix (Peugeot) 32
5. Renato Travaglia (Abarth) 19

Costruttori

1. Peugeot 131 (*campione*)
2. Abarth 79
3. Mitsubishi 10
4. Volkswagen 5

Classifiche Campionato Italiano Rally dopo 9 gare Piloti

1. Rossetti (Peugeot 207 Super 2000) 74 (*campione*)
2. Andreucci (Mitsubishi) 50
3. Navarra (Grande Punto Abarth) 39
4. Cantamessa 35.5
5. Longhi 2.

Costruttori

1. Peugeot 70 punti ; 2. Mitsubishi 57.5 ; 3. Abarth 49.0.

Miss

italiaracing

