

Italiaracing MAGAZINE .net

n.7

6 ottobre 2008

45ma vittoria iridata
per il campione alsaziano
che ormai combatte
solo con sè stesso

Loeb contro Loeb



La passegg



giata di Seb

Come Valentino Rossi. O Michael Schumacher. A voi la scelta. Sébastien Loeb non si ferma mai, assatanato di vittorie, di coppe, di strade sterrate o asfaltate o innevate. Comunque sia, il mondiale rally ha il francese come faro identificativo. Che venga sconfitto, che vinca, è lui a fare notizia. Anche quando ha la barba un po' lunga e i capelli troppo lunghi, tanto da essere rimproverato da uno zelante uomo FIA. Il pilota che è riuscito a rendere un marchio come la Citroen, solitamente non troppo corsaiolo, quasi un mito ha

vinto anche il Rally di Catalogna, in Spagna. Nono successo stagionale, il quarto in fila, il quarantacinquesimo della carriera. Il tutto avendo raggiunto il traguardo dei 34 anni, che per un rallyista non sono tantissimi. In Catalogna, SuperSeb ha fatto quasi una passeggiata trovando un prezioso alleato nel compagno di marca Dani Sordo. Lo spagnolo giocava davanti al proprio pubblico e di certo uno scherzetto al mangiatutto Loeb lo avrebbe anche fatto. Ma il francese, per impedirgli certi pensieri, di tanto in tanto ci dava ▶

segue a pag 4



dentro e a Sordo non rimaneva che alzare lo sguardo al cielo. Loeb si è anche concesso il lusso di tirare i remi in barca a partire dal pomeriggio del secondo giorno, lasciano un po' di gloria ai fordisti Mikko Hirvonen e François Duval, vincitori di tappa. Calcolatore, l'imbattibile pilota Citroën è comunque stato attento a non far calare troppo la concentrazione nella sua testa, ma ha ammesso che pure si annoiava un pochetto a non tenere sempre il piede destro tutto giù: "Ma non mi sarei mai perdonato di dover buttare via una vittoria per procurarmi un po' di piacere", ha poi spiegato. È finita con Loeb nettamente davanti a Sordo e con Hirvonen che con la Ford non riesce più a infastidire come voleva e come sembrava in certe fasi della stagione quella Citroën C4 imprevedibile. Da rilevare che il terzo posto di Hirvonen è stato un gentile omaggio di Duval, pressato dai responsabili Ford affinché si lasciasse superare dal compagno di team. Niente da fare per la Subaru, con il povero Peter Solberg costretto a sopportare di classificarsi quinto e con un distacco di oltre tre minuti. Nel Mondiale Junior, la classifica vede al secondo posto un Alessandro Bettiga in grande spolvero: "No, non mi è mai passata per la testa l'idea di poter vincere. Noi ci meritavamo il terzo posto,

poi è successo che Ogier, il leader, ha sbagliato e siamo diventati secondi. Tutto qui...". Bravo e realista, il pilota trentino rimane con i piedi per terra anche dopo aver raccolto un'insperato secondo posto nella graduatoria del Mondiale Junior. "Oggi, nell'ultima giornata, più che badare a Prokop che in testa perdeva terreno abbiamo dovuto guardarci dagli attacchi di Burkart che, alle nostre spalle, ce l'ha messa tutta per agguantarci. Abbiamo risposto bene e la piazza d'onore è un grande risultato". Alessandro è fatto così. Quasi non parla del suo Catalunya. Nonostante una gara a dir poco strepitosa. Lui ha soprattutto parole di elogio per la strategia impiegata dal vincitore. Per Prokop, più volte in questa stagione vittima della malasorte. E invece bisogna dire che il pilota trentino di TRT ancora una volta ha stupito gli osservatori, dimostrando una maturazione e una competitività in crescendo gara dopo gara. E i conti finali si faranno presto, subito, visto che il calendario propone già la settima e ultima prova del Fia Junior Rally Championship. La prossima settimana, infatti, in Corsica arriverà il responso finale. Un'isola e una corsa che ad Alessandro Bettiga hanno tolto molto, ma anche dato delle belle soddisfazioni sportive.





L'ordine di arrivo, domenica 5 ottobre 2008

1. Loeb-Elena (Citroen C4 Wrc) in 3.21'57"2
2. Sordo-Marti (Citroen C4 Wrc) a 24"9
3. Hirvonen-Lehtinen (Ford Focus Wrc 07) a 1'02"5
4. Duval-Pivato (Ford Focus Wrc 07) a 1'10"8
5. Solberg-Mills (Subaru Impreza Wrc 08) a 3'27"4
6. Latvala-Anttila (Ford Focus Wrc 07) a 4'03"8
7. Atkinson-Prévot (Subaru Impreza Wrc 08) a 4'04"9
8. Mikkelsen-Floene (Ford Focus Wrc) a 5'19"6

La classifica mondiale piloti dopo 12 prove

1. Loeb p. 96
2. Hirvonen 84
3. Sordo 59
4. Atkinson 42
5. Latvala 37
6. P. Solberg 36
7. H. Solberg 22
8. Galli p. 17
9. Duval 16
10. Wilson 12

La classifica mondiale Costruttori dopo 12 prove

1. Citroën Total WRT p. 159
2. BP Ford Abu Dhabi World Rally Team 132
3. Subaru World Rally Team 80
4. Stobart VK M-Sport Ford Rally Team 55
5. Munchis Ford World Rally Team 22
6. Suzuki Rally Team 20



*È perplesso Mikko Hirvonen (sopra),
nemmeno l'aiuto di François Duval (sotto)
è servito per fermare lo strapotere
di Sébastien Loeb e Daniel Elena*



Ducati, 100

La vittoria di Casey Stoner a Phillip Island è arrivata in un giorno molto speciale per la Ducati, perché cadeva nella ricorrenza del centesimo Gran Premio in Moto GP della casa di Borgo Panigale. La Ducati esordisce nel mondiale 2003, secondo anno di vita della

nuova categoria MotoGP, ma prima stagione in cui è scomparsa la classe 500 e le moto sono diventate tutte 1000cc di cilindrata. Ducati ha scelto per il suo esordio Loris Capirossi, che è rimasto la bandiera del team sino alla passata stagione, affiancandogli nella

gara di esordio Troy Bayliss, pilota di punta che ora la casa bolognese schiera in Superbike. Già dalla prima gara a Suzuka arriva il podio, sempre con Capirossi, che a Jerez in quell'anno conquista la prima pole position. Al Mugello, il pilota bolognese coglie un

fantastico secondo posto, che proietta la Ducati ufficialmente tra le più competitive del lotto. Alla gara successiva, quella che si disputa a Barcellona, Capirossi conquista il secondo posto in qualifica e arriva il primo successo per la Ducati. ▶

segue a pag 4



di questi GP





Una moto italiana torna a vincere nella classe regina, un trionfo arrivato fortunosamente, con Rossi e Biaggi tra loro in lotta che commettono un errore e lasciano via libera al connazionale. Poi si ritorna subito coi piedi per terra, perché la Rossa è sì sempre stata potente, ma Honda e Yamaha non dormivano di certo. Bayliss non ha trovato la sua giusta dimensione nella MotoGP ed al termine della seconda stagione, il 2004, decide di tornare in Superbike, dove poi conquisterà il titolo. Al suo posto, nel 2005, Ducati ingaggia Carlos Checa, ma l'unico pilota che continua a vincere è Capirossi, e al pilota spagnolo nel 2006 viene preferito il connazionale Sete Gibernau, che in un turbinio di problemi personali non riesce a tenere il passo di Capirossi. Al termine del 2006, stagione in cui Capirossi lotta per il titolo, nella gara di assegnazione del mondiale andato nel-

Double-face
la gara della Ducati in
Australia, con Stoner
sugli scudi e
Melandri
(a sinistra)
all'ultimo posto



le mani della Honda e di Nicky Hayden a Valencia, la vittoria va nelle mani di Bayliss, tornano per una sola gara a sostituire Gibernau, e vince guidando la doppietta Ducati. Nel 2007 inizia il ciclo vincente con l'arrivo di Casey Stoner, subito primo all'esordio in Qatar, dove precede Valentino Rossi. Sarà una stagione difficile per Capirossi, che per il 2008 decide di firmare con Suzuki, forse anche a causa di questo giovane australiano arrivato dal nulla e subito dominatore con una moto che lui ha sviluppato. Arrivano così 10 vittorie ed il primo titolo mondiale piloti e costruttori. Quest'anno non c'è più Capirossi, ma Marco Melandri, e forse è meglio non parlarne perché né Ducati né il ravennate meritano questo supplizio, con Stoner sempre all'altezza della situazione, che in qualche modo ha rimediato a delle scelte sbagliate durante l'inverno, ma poi una frattura riaperta allo

scafoide gli ha impedito di combattere ad armi pari con un Valentino Rossi decisamente più competitivo degli ultimi anni. Dunque in 100 Gran Premi per la Ducati sono arrivate 23 vittorie (15 a firma di Stoner, 7 di Capirossi e l'unico successo di Bayliss) e 22 pole position (13 per Stoner, 8 a Capirossi e l'unico segno di Gibernau al Mugello). Da sottolineare la gara spettacolare di Rossi, che a Phillip Island era scattato dalla dodicesima piazza dopo l'incidente in qualifica, ma all'ottavo giro della gara aveva conquistato il terzo posto, superando l'ex compagno Colin Edwards, il giapponese della Honda Shinya Nakano, il compagno di squadra Jorge Lorenzo, il forlivese Andrea Dovizioso e James Toseland, con cui ha instaurato una bagarre che è valso agli spettatori come rimborso per il biglietto pagato.

Antonio Caruccio

L'ordine di arrivo, domenica 5 ottobre 2008

- 1 - Casey Stoner (Ducati) - Ducati - 27 giri in 40'56"643
- 2 - Valentino Rossi (Yamaha) - Yamaha - a 6"504
- 3 - Nicky Hayden (Honda) - Honda - a 7"205
- 4 - Jorge Lorenzo (Yamaha) - Yamaha - a 11"500
- 5 - Shinya Nakano (Honda) - Gresini - a 11"914
- 6 - James Toseland (Yamaha) - Tech 3 - a 12"243
- 7 - Andrea Dovizioso (Honda) - JIR - a 12"780
- 8 - Colin Edwards (Yamaha) - Tech 3 - a 25"920
- 9 - Randy De Puniet (Honda) - LCR - a 26"037
- 10 - Loris Capirossi (Suzuki) - Suzuki - a 26"799
- 11 - Toni Elias (Ducati) - Alice Team - a 27"027
- 12 - Anthony West (Kawasaki) - Kawasaki - a 47"808
- 13 - John Hopkins (Kawasaki) - Kawasaki - a 48"333
- 14 - Sylvain Guintoli (Ducati) - Alice Team - a 48"899
- 15 - Chris Vermeulen (Suzuki) - Suzuki - a 48"935
- 16 - Marco Melandri (Ducati) - Ducati - a 1'11"767

Ritirati

- 0 giri - Alex De Angelis (Honda) - Gresini
0 giri - Dani Pedrosa (Honda) - Honda

Giro più veloce: Nicky Hayden (Honda) - Honda - 1'30"059

Il campionato piloti

1. Rossi 332 punti; 2. Stoner 245; 3. Pedrosa 209; 4. Lorenzo 182; 5. Dovizioso 145; 6. Hayden 131; 7. Edwards 126; 8. Vermeulen 118; 9. Nakano 106; 10. Capirossi 102.

Il campionato costruttori

1. Yamaha 361 punti; 2. Ducati 286; 3. Honda 275; 4. Suzuki 165; 5. Kawasaki 81.



Superleague Baguette fa l'arabo con il club Al Ain

Cambio di piloti nel club degli Emirati Arabi Uniti, l'Al Ain. Domenica scorsa a Zolder sulla monoposto gestita dal team Azerti di Wim Coekelbergs ha corso Bertrand Baguette che ha preso il posto di Andreas Zuber. Il belga quest'anno sta correndo nella World Series Renault con il team Draco. Zuber non dovrebbe proseguire la propria esperienza nella Superleague.

ESCLUSIVO - F.3 Euro Series La Toyota medita il rientro

Nel campionato 2009 della F.3 Euro Series potrebbe esserci un terzo costruttore: Toyota. La notizia circola da qualche giorno nell'ambiente anche se, ovviamente, non ha trovato conferme ufficiali. L'ingresso del colosso giapponese nella categoria aumenterebbe ancora di più il livello qualitativo della F.3 europea che già quest'anno ha proposto il confronto motoristico tra Mercedes e Volkswagen. Toyota però non si appoggerebbe ad un team già presente nella F.3 Euro Series, bensì ad una nuova struttura: la DAMS di Jean-Paul Driot. Tra i candidati anche il team SG Formula di Stephan Guerin che già ha due piloti del Toyota Driver Program: Henki Waldschmidt in F.3 e Andrea Caldarelli in F. Renault. Ma sembra essere la DAMS a godere di maggiori vantaggi in questo clamoroso rientro della Toyota, uscita dalla categoria alla fine del 2005 quando i suoi motori trovavano alloggio sulle monoposto del team Midland di Colin Kolles. La squadra francese è già presente in GP2 con il pilota Toyota Kamui Kobayashi ed è anche impegnata in A1 Grand Prix come supporto dei team Francia e Sud Africa. I propulsori sarebbero quelli provenienti direttamente dal Giappone e preparati dalla Tom's, che ha spadroneggiato nella F.3 nazionale con Carlo Van Dam e che lo scorso anno ha vinto la gara internazionale di Macao con Oliver Jarvis (sotto). Un successo ottenuto contro la Mercedes che forse ha contribuito a spingere i responsabili della Toyota a tentare di sfidare la Casa di Stoccarda anche in Europa.



F.3 Euro Series Con la RC Motorsport ha corso Panciatici

Nelson Panciatici (sopra), leader della F.3 spagnola, ha debuttato lo scorso weekend nella F.3 Euro Series. Il pilota francese, ha preso il via del penultimo appuntamento stagionale 2008 sul circuito di Le Mans con una delle tre Dallara-Volkswagen della RC Motorsport.

LMS Embassy solo in Superbike

A seguito della crisi finanziaria che sta attanagliando l'economia mondiale, il team Embassy ha sospeso le attività nel settore auto, portate avanti nel 2008 con le due LMP2 autocostruite, mantenendo però la porta aperta a un possibile ritorno. Sembra che invece sia destinata a continuare l'attività motociclistica. Il team è in testa al campionato britannico Superbike.

GT Open GPC non si è presentata a Monza

Alcuni cambiamenti hanno riguardato lo schieramento del GT Open in pista a Monza lo scorso fine settimana. Notizia principale l'assenza del team GPC, in crisi finanziaria: le Ferrari 430 tricolori non sono giunte sull'autodromo brianzolo. Giacomo Ricci, fresco di conferma in DPR per le fasi iniziali della GP2 Asia, e Giacomo Petrobelli, che dovevano guidare le vetture GPC, hanno trovato "alloggio" nella seconda Porsche 997 GT2 del team Konrad. Altre novità in casa Ferrari, con Livio e Sundberg con Advanced Engineering e l'aggiunta di una terza Ferrari 430 Edil Cris per Gian Maria Gabbiani ed Ettore Bonaldi. In casa Trottet, Pompidou ha diviso la vettura con Peter Dumbreck, per via del concomitante impegno di Henri Moser a Nogaro.





F.1 **BMW conferma Heidfeld e Kubica**

Nulla di nuovo in casa BMW per il 2009. Niente Fernando Alonso, una delle ipotesi del mercato estivo. Mario Theissen ha votato per la continuità e dunque la formazione del team BMW per la prossima stagione sarà la medesima con Robert Kubica e Nick Heidfeld (**sopra**).

GP2 Asia - Ultima ora **Gli italiani verso Shanghai**

Ecco definita la situazione dei team italiani che stanno per partire per Shanghai per affrontare i test collettivi della GP2 Asia in programma l'8-9 ottobre. Durango ha ovviamente Davide Valsecchi e sta trattando in queste ore per il secondo sedile. Trident ha inviato una sola vettura per Chris Van der Drift. Piquet/GP si avvarrà di Roldan Rodriguez, che ha firmato per il 2009, e la novità Diego Nunes. FMSI schiererà Andreas Zuber e Kevin Nai Chia Chen, visto nei recenti test di Le Castellet. Sul fronte piloti, Luca Filippi sarà con BCN mentre Giacomo Ricci non è più certo di correre con DPR.

GP2 Asia **Van der Garde** **sale di categoria con iSport**

Come riportato da Italiaracing lo scorso 9 settembre, Giedo Van der Garde ha definitivamente trovato l'accordo con la iSport per partecipare alla GP2 Asia e, con ogni probabilità, anche alla Main Series. Il pilota olandese è il fresco campione della World Series Renault 2008, categoria che ha vinto con una prova di anticipo, domenica scorsa a Estoril, sulla chiusura stagionale. Van der Garde salterà quindi la tappa finale della WSR prevista a Barcellona il 19 ottobre perché concomitante con la prova di apertura della GP2 Asia, a Shanghai. Questo significa che il P1 Motorsport dovrà trovare un sostituto. Van der Garde non sarà così presente alla tradizionale cerimonia di premiazione di fine campionato della WSR. Per l'olandese si tratta del debutto in una competizione della GP2. Dal 2004 al 2006 ha partecipato alla F.3 Euro Series, nel periodo 2007-2008 alla World Series Renault con una parentesi nel 2007 di tester della Spyker F.1. Nella GP2 Asia con iSport, Van der Garde affiancherà Hamad Al Fardan, pilota del Bahrain in arrivo dalla F.3 tedesca.

GP2 Asia **Villa e Jakes** **con Super Nova**

Sono Javier Villa e James Jakes i piloti Super Nova per la GP2 Asia. Lo spagnolo è reduce da tre stagioni con la Racing Engineering mentre l'inglese è uno dei piloti ART nella F.3 Euro Series ed è al debutto nella GP2. La scorsa settimana, Jakes ha partecipato ai test di Le Castellet.

F.Master **Quanti deb a Monza**

A Monza ci sono stati numerosi piloti inediti per la Formula Master. Con Euronova si sono visti Riccardo Cinti e Oliver Oakes, con ADM Federico Scionti, Iris/Jenzer ha assegnato la vettura di Michael Ammermuller, per l'occasione passato a Trident, a Simon Trummer già loro pilota in F.Renault. Mihai Marinescu ha corso con la rientrante Pro Motorsport che ha annoverato Norbert Siedler ex ADM, mentre Trident ha schierato Dominik Wasem, un ex F.BMW fermo praticamente da due stagioni. Infine, con Alan Racing è apparso il russo Sergey Mokshantev.

Indy Lights **La Mann con Panther** **In arrivo nuovi team**

Pippa Mann raggiungerà nel 2009 Martin Plowman nel team Panther per partecipare alla Indy Lights. La ragazza inglese, che partecipa alla World Series Renault con il P1 Motorsports, ha visitato nel corso dell'estate il team americano ed ha trovato l'accordo per il prossimo anno. Il team HVM che corre nella Indycar allestirà anche un team per la Indy Lights mentre il Genoa Racing, già impegnato nella F.Atlantic, farà anch'esso il salto nella categoria minore della Indycar.

F.3 Italia **Nava salta Vallelunga**

Una acuta tendinite ha costretto Giovanni Nava a rinunciare all'appuntamento conclusivo del campionato italiano F.3, in programma il prossimo 19 ottobre sul circuito di Vallelunga. Nonostante le cure specifiche, i dolori comparsi nel round di Misano e acuitizzati ad Adria non avrebbero premesso al diciassettenne napoletano di essere nelle condizioni per lottare per il terzo posto finale, da cui la decisione di non partecipare alla trasferta laziale.

Con la beneo



Non arriva. La GP3, che nell'ultimo mese era sulla bocca di tutti e già spaventava team manager della F.3 Euro Series e World Series Renault in quanto poteva andare a disturbare e a sconvolgere i delicati equilibri del mercato piloti, non partirà nel 2009. Ma la GP3 non è stata cancellata e messa nel dimenticatoio, come un'idea nata all'improvvisa, accolta, applaudita poi stracciata. La GP3 partirà nel 2010 e sarà al

fianco del mondiale F.1 e della GP2. In pratica si avrà un paddock che, se confermata anche la F.BMW, ricalcherà in tutto e per tutto quello del Motomondiale. Un pilota potrà cioè percorrere tutta la sua carriera all'interno del medesimo paddock, iniziando con la formula propedeutica della BMW, proseguendo con la GP3, poi la GP2 e infine la F.1. Proprio come con le due ruote quando vi era abbondanza di categorie



lizzazione di Mister E

e si iniziava con la 50, poi 125, 250 o 350 infine 500, l'attuale MotoGP. Ma la cosa che ha stupito nei giorni scorsi è stato ritrovare l'annuncio di tale rinvio firmato da Bernie Ecclestone e Bruno Michel mentre non si fa menzione di chi ha proposto la nascita di questa serie: Mauro Sipsz e la N Technology. La GP3 infatti, come idea iniziale, non doveva essere altro che la International Formula Master (**sotto**),

aggiornata e rivista, con un semplice kit. Ma ora le cose potrebbero cambiare enormemente. Nel comunicato rilasciato, viene infatti detto che il telaio, il motore e le gomme della GP3 verranno decisi dopo una consultazione con i costruttori che hanno mostrato interesse a supportare la categoria. Si ricorda che il motore dovrà essere un 2.0 litri di 250 cavalli mentre il progetto della vettura dovrà ricalcare quello

delle attuali monoposto più in voga. Già nell'ambiente si parla di un ingresso della Dallara in luogo della Tatuus. Il costruttore parmense realizza le macchine della GP2, ma comunque è ancora presto per tirare le somme. Ecclestone ha dichiarato: "Dopo l'eccezionale successo della GP2 Series, credo che questa GP3 Series sarà un'altra importante opportunità per i piloti, gli ingegneri, i meccanici che vogliono rag-

giungere la F.1. Auguro alla GP3 buona fortuna". Bruno Michel, numero uno indiscusso della GP2, ha poi aggiunto: "La filosofia della GP3 sarà la stessa della GP2 per quanto riguarda le prestazioni della vettura, il controllo dei costi, lo spettacolo, la sicurezza e l'allenamento per accedere alle categorie superiori. Faremo il possibile per rendere la GP3 una serie di successo".

Massimo Costa



La “rivoluzione” voluta dalla FIA



È la MotorSport Vision che si occuperà della organizzazione del nuovo campionato della Formula 2 voluto dalla FIA. Si tratta della società inglese dell'ex pilota di F1 Jonathan Palmer, che fu anche campione europeo della F.2, e che opera da tempo nel mondo delle corse ed organizza la F.Palmer Audi. Un torneo nazionale, piuttosto amatoriale, che permette ai giovani piloti di correre con delle monoposto preparate direttamente dagli organizzatori a costi contenuti. La FIA ha così deciso di appaltare a MSV la F.2 i cui telai saranno costruiti dalla Williams con Patrick Head a capo del progetto mentre i motori avranno il marchio Audi. La monoposto



sarà ovviamente in fibra di carbonio e risponderà alle norme di sicurezza imposte dalla FIA per la F.1 nel 2005. Il propulsore sarà turbo con una cavalleria che si aggirerà tra i 400 e 450 cavalli. I piloti potranno trovare quei 50 cavalli in più per favorire i sorpassi, utilizzando il boost per un periodo di sei secondi, ma non più di dieci volte. Il cambio è un Hewland a sei marce, con le leve al volante. La novità è che le monoposto non saranno gestite dai team, ma come accade nella F.Palmer, direttamente dagli organizzatori della MSV. Dopo ogni gara, le vetture faranno ritorno nella sede dell'autodromo di Bedford dove verranno preparate. MSV si accollerà il trasporto sui campi di gara met-

tendo a disposizione ingegneri di pista e meccanici, garantendo la massima trasparenza ed uguaglianza di trattamento per tutti. Il costo per una stagione si aggirerà sui 250.000 euro. Il campionato si articolerà su otto prove, con doppia gara, tutte in concomitanza con il WTCC, il Mondiale Turismo. Negli stessi weekend quindi, la F.2 incoccherà con la International Formula Master. Sono previsti anche dei test collettivi che si svolgeranno a Snetterton il 27-28 aprile e a Silverstone il 5 maggio. La stagione partirà il 31 maggio a Valencia. Altri test collettivi sono programmati nel corso dell'anno a Brands Hatch e Donington. Un fatto non positivo questa eccessiva "inglesizzazione" in quanto sarebbe

opportuno che i test si svolgessero su piste nel continente europeo. Come premio finale per il vincitore del campionato, è assicurato un test con la Williams di F.1 e prima il pilota sosterrà un training con il simulatore della stessa Williams. I piloti che possono essere interessati a ricevere informazioni sulla nascita F.2, potranno contattare Chris Dredge all'indirizzo e-mail chris.dredge@formulatwo.com. Avrà successo questa ennesima nuova categoria che cancella i team e, almeno sulla carta, offre un servizio e un prodotto decisamente atipico a livello internazionale? Si porrà veramente come antagonista di serie importanti quali la F.3 europea o la F.Master, questo

sembra per ora il target cui la F.2 andrà a togliere pezzetti di mercato? Il tempo, come sempre, darà il suo giudizio. Noi ci limitiamo ad osservare e a suggerire che, forse, di questa categoria non se ne sentiva il bisogno.

Il calendario della stagione 2009

- 31 maggio – Valencia**
- 21 giugno – Brno**
- 28 giugno – Spa**
- 19 luglio – Brands Hatch**
- 16 agosto – Donington**
- 30 agosto – Oschersleben**
- 20 settembre – Magny-Cours**
- 4 ottobre - Monza**



Campione solitario

Cinque vittorie, tre secondi posti, due pole. Un dominio mai messo in discussione. Giedo Van der Garde è stato il protagonista assoluto della World Series Renault 2008. L'olandese, classe 1985, ha vinto il titolo già nel corso dell'inverno, nei test invernali, quando si è accorto che il feeling con Roly Vincini, ingegnere di pista nonché proprietario del P1 Motorsport, era eccezionale. Un binomio di rara forza quello tra Van der Garde e Vincini. Il biondo e alto ragazzo di Rhenen ha inoltre messo in campo tutta la sua esperienza. Che è notevole. Van der Garde infatti, messi nel cassetto i propositi di F.1 accarezzati nel 2007 quando è stato tester della Spyker dopo una antipatica controversia con la Super Aguri, si è concentrato esclusivamente sulla World Series Renault e i risultati sono stati subito immediati. Se l'anno scorso, col team Victory di Trevor Carlin, aveva dimostrato di essere un buon passista conquistando diversi piazzamenti e il sesto posto finale nel campionato, questa stagione ha totalmente cambiato il proprio ritmo e la propria visione di gara. Merito anche delle tre stagioni ad alto livello vissute nella F.3 Euro Series, categoria che ha affrontato nel 2004, 2005 e 2006 rispettivamente con i team Signature (9°), Rosberg (9°), ASM (6°) ed essere stato per un certo periodo pilota seguito dal programma Junior della Mercedes. Van der Garde parla correttamente l'inglese, come tutti i ragazzi del nord Europa, e sa cavarsela egregiamente con le pubbliche relazioni. Ha appena 23 anni, ma considerata la sua vasta esperienza e come sa muoversi nel paddock e in occasione delle conferenze stampa, ne dimostra molti di più. Ha i piedi per terra Van der Garde. Il mondo della F.1 lo ha assaggiato, ma non ne è rimasto avvelenato. Sa che la strada per tornarvi è piena di difficoltà e allora per il 2009 sarà in GP2, un altro passo verso il paddock tanto ambito. Intanto però, proverà entro breve la Renault R28 di F.1, il premio messo in palio per avere vinto il titolo della World Series. Un albo d'oro che dal 2002 (quando ancora la categoria era motorizzata Nissan) raccoglie i nomi di Ricardo Zonta, Franck Montagny, Heikki Kovalainen, Robert Kubica, Alx Danielsson e Alvaro Parente.

Fauzy apre la stagione

Meritata vittoria di Fairuz Fauzy (sotto), nella prima gara stagionale del campionato A1 Grand Prix. Il pilota del team Malesia ha tenuto un ritmo elevatissimo e quando la pioggia si è fatta insistente, grazie ad un azzeccato set-up ha guadagnato decimi preziosi che gli hanno consentito di andare a tagliare il traguardo per primo. La corsa è stata fermata con bandiera rossa dopo 12 giri per la forte pioggia e quindi la classifica è stata ritenuta valida al 10° passaggio. Al via si sono schierate tutte le monoposto presenti in Olanda. Sono quindi partiti anche Brasile e Cina che non erano riusciti a schierarsi per la qualifica. Dal prossimo appuntamento dovrebbero arrivare quei quattro-cinque team assenti. Fauzy ha preceduto sul traguardo la grande sorpresa del weekend: Earl Bamber. Il team Nuova Zelanda sembra aver trovato un giovane decisamente interessante. Bamber aveva superato al 6° giro Jeroen Bleekemolen, partito dalla pole, ma poi non ha potuto resistere all'arrivo arretrante di Fauzy. Grande la rimonta di Loic

Duval del team Francia. La sua monoposto è stata tra le ultime ad essere assemblate, in qualifica ha percorso pochi giri, ma in gara ha fatto valere la sua esperienza ed ha rimontato fino al terzo posto. Ha concluso solo quarto Bleekemolen, penalizzato da un set-up più da pista umida che bagnata. L'olandese, sospinto dal pubblico, ha anche rischiato l'uscita di pista, ma in qualche modo se l'è cavata e sul traguardo ha preceduto il campione in carica Neel Jani della Svizzera. Sesto Adrian Zaugg (Sud Africa) mentre settimo ha chiuso Fabio Onidi del team Italia. Il milanese, al debutto in A1 Grand Prix, si è difeso bene badando a non commettere errori. La bandiera rossa ha portato fortuna al team Italia perché al 12° giro Onidi era nono. Da segnalare un incidente al 1° giro innescato da Adam Carroll, giratosi all'ultima curva e colpito dal sopraggiungente Clivio Piccione. Contatto anche tra John Martin e Jin Woo Hwang, con il coreano costretto al ritiro.

Massimo Costa

L'ordine di arrivo di gara 1, domenica 5 ottobre 2008

- 1 - Malesia - Fairuz Fauzy - 10 laps 19'44"533
- 2 - Nuova Zelanda - Earl Bamber - 3"474
- 3 - Francia - Loic Duval - 6"270
- 4 - Olanda - Jeroen Bleekemolen - 13"433
- 5 - Svizzera - Neel Jani - 16"896
- 6 - Sud Africa - Adrian Zaugg - 20"925
- 7 - Italia - Fabio Onidi - 22"214
- 8 - Stati Uniti - Charlie Kimball - 24"150
- 9 - Portogallo - Filipe Albuquerque - 29"427
- 10 - Libano - Daniel Morad - 38"929
- 11 - Australia - John Martin - 1'27"471
- 12 - Cina - Ho Pin Tung - 1 lap
- 13 - Brasile - Felipe Guimaraes - 1 lap

Giro più veloce: Loic Duval 1'45"939

Ritirati

- 1° giro - Monaco - Clivio Piccione -
- 2° giro - Irlanda - Adam Carroll
- 2° giro - Indonesia - Satrio Hermanto
- 3° giro - Corea - Jin Woo Hwang





La lezione di Duval e del team Francia

Nessun giro nei test collettivi pre campionato. Nessun giro nei turni di prove libere pre qualifica a Zandvoort. Qualche tornata in qualifica, appena dodici. Così il team Francia si è presentato alla prima prova stagionale della A1 Grand Prix. Una situazione difficile, quasi disperata. Ma quando si sa lavorare sulle macchine, si sa dove mettere le mani, si dispone di un pilota dotato di talento, può anche finire che si è pronti comunque per lottare per la vittoria. E così Loic Duval (**sopra**), ha concluso al terzo posto la prima gara sprint, poi si è superato vincendo la seconda e difficilissima corsa grazie ad una strategia perfetta adottata dal muretto box dai rappresentanti del team Francia: ovvero l'ex F.1 Olivier Panis e il team manager Jean-Paul Driot, della Dams. Una squadra fortissima quella francese, che a Zandvoort ha saputo fare la differenza. Era facile commettere errori sulla pista olandese, costantemente tormentata dalla pioggia battente, fatto che però non ha tenuto lontano il pubblico, intervenuto massicciamente per sostenere il team di casa. Sul traguardo sono arrivati soltanto in cinque e anche tra questi superstiti c'è comunque qualcuno che una divagazione nella terra l'ha compiuta, come Earl Bamber, autore di un weekend strabiliante considerando che era al debutto, e terzo all'arrivo. Duval, abituato a

gareggiare in condizioni limite in Giappone, dove spesso le corse della F.Nippon sono colpite da acquazzoni, è stato il perfetto interprete del fine settimana. Come Fairuz Fauzy e il team Malesia. Non solo il pilota attualmente impegnato nella World Series Renault ha vinto gara 1, ma ha guadagnato il secondo posto nella Feature Race. Al traguardo pure l'eroe locale Jeroen Bleekemolen, quinto, che ha avuto un diverbio con il proprio box per un problema al cambio. Dicevamo che era difficile rimanere in pista con così tanta pioggia e anche piloti esperti come Adam Carroll o Neel Jani sono incappati in errori. Fabio Onidi in fase di staccata è franato addosso ad Adrian Zaugg al 4° giro e il team Italia ha finito male la prima trasferta stagionale. Niente di nuovo sotto il tetto azzurro. Stava disputando un'ottima gara Filipe Albuquerque (Portogallo), ma anziché vedere la bandiera a scacchi ha impattato contro il rail mentre Charlie Kimball ha fatto intristire Michael Andretti insabbiandosi. Un grande incidente, nel finale, lo ha causato Daniel Morad (Libano) che dimenticandosi di essere sul bagnato ha cambiato traiettoria con troppa leggerezza in fase di staccata alla Tarzan, girandosi e piombando contro Ho Pin Tung (Cina).

Massimo Costa

L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 5 ottobre 2008

- 1 - Francia - Loic Duval - 36 laps 1.11'58"723
- 2 - Malesia - Fairuz Fauzy - 2"288
- 3 - Nuova Zelanda - Earl Bamber - 2"709
- 4 - Australia - John Martin - 6"329
- 5 - Olanda - Jeroen Bleekemolen - 8"273
- 6 - Monaco - Clivio Piccione - 2 laps
- 7 - Corea - Jin Woo Hwang - 3 laps

Giro più veloce: Charlie Kimball 1'47"115

Ritirati

- 4° giro - Svizzera - Neel Jani
- 4° giro - Irlanda - Adam Carroll
- 5° giro - Brasile - Felipe Guimaraes
- 5° giro - Italia - Fabio Onidi
- 5° giro - Sud Africa - Adrian Zaugg
- 12° giro - Indonesia - Satrio Hermanto
- 15° giro - Portogallo - Filipe Albuquerque
- 30° giro - Stati Uniti - Charlie Kimball
- 31° giro - Cina - Ho Pin Tung
- 32° giro - Libano - Daniel Morad

Il campionato

- 1. Malesia, Francia 22; 3. Nuova Zelanda 18; 4. Olanda 11; 5. Australia 8; 6. Monaco 5; 7. Svizzera, Corea 4; 9. Sud Africa, Stati Uniti, Libano 3; 12. Italia, Cina 2.



Valles in gol per il Liverpool

Adrian Valles (sopra, con Dolby), un po' paffutello rispetto a quando lo avevamo visto qualche settimana fa, ha conquistato la prima corsa di Zolder della Superleague per il club del Liverpool. Una vittoria difficile, maturata in condizioni meteo quasi impossibili per via della pioggia, in certi momenti anche molto violenta, che non ha mai abbandonato la prima gara. Valles ha guidato bene, senza sbavature benché fosse molto facile commettere errori. Lo spagnolo è emerso alla distanza prendendo il primo posto quando Paul Meijer, poleman, nella ripartenza dal pit-stop (obbligatorio) non riusciva ad inserire la marcia perdendo almeno 10". L'olandese aveva imboccato la pitlane al comando e quando ne è uscito si è trovato terzo. Valles ha condotto al primo posto gli ultimi cinque giri guardandosi da Craig Dolby, portacolori della squadra di casa dell'An-

derlecht di Bruxelles, i cui calciatori erano presenti, e infreddoliti, nel loro box. Meijer ha acchiappato il terzo posto, non senza amarezza mentre quarto ha concluso il giovane Max Wissel, del Basilea, abile nel finale a sfruttare la ripartenza da una situazione di safety-car superando Andy Soucek dell'Atletico Madrid. I colori italiani sono stati salvati dal team Eurointernational che ha piazzato Soucek quinto, ma per tutti gli altri la prima corsa di Zolder è stato un vero naufragio, in ogni senso. Il Milan di Robert Doornbos si è insabbiato alla prima curva dopo la partenza lanciata e nell'uscita il pilota olandese è andato a colpire anche l'incolpevole Davide Rigon, anch'egli subito KO. Enrico Toccacelo della Roma era buon quinto quando al 18° giro si è insabbiato, imitato nella stessa tornata da Alessandro Pierguidi (Galatasaray), mai in gara questo weekend.

L'ordine di arrivo di gara 1, domenica 5 ottobre 2008

- 1 - Liverpool - Adrian Valles - 24 laps 45'51"628
- 2 - Anderlecht - Craig Dolby - 2'257
- 3 - Borussia Dortmund - Paul Meijer - 4'045
- 4 - Basilea - Max Wissel - 5'928
- 5 - Atletico Madrid - Andy Soucek - 8'201
- 6 - Porto - Tristan Gommendy - 9"111
- 7 - PSV Eindhoven - Yelmer Buurman - 11"435
- 8 - Rangers Glasgow - Ryan Dalziel - 11"601
- 9 - Flamengo - Tuka Rocha - 12"784
- 10 - Corinthians - Antonio Pizzonia - 13"650
- 11 - Al Ain - Bertrand Baguette - 14"482
- 12 - Tottenham - Duncan Tappy - 1 lap

Ritirati

- 0 giri - Milan - Robert Doornbos
- 1° giro - Gouan Pechino - Davide Rigon
- 3° giro - Siviglia - Borja Garcia
- 17° giro - Olympiakos - Kasper Andersen
- 18° giro - Galatasaray - Alessandro Pierguidi
- 18° giro - Roma - Enrico Toccacelo

Rigon incanta sotto la pioggia

Un sorpasso mozzafiato alla prima curva dopo la partenza. Con questa manovra compiuta all'esterno di Robert Doornbos, Davide Rigon (**sotto**), ha guadagnato subito la prima posizione al momento del via, poi ha spinto fortissimo nonostante le impervie condizioni atmosferiche che questo weekend hanno flagellato i circuiti del nord Europa, da Le Mans a Zandvoort passando per Zolder. Rigon ha così vinto la seconda corsa della Superleague mantenendo al comando nella classifica generale il Gouan Pechino. Rigon ha sfruttato al meglio il regolamento del campionato che in base all'ordine di arrivo di gara 1, rovescia completamente le posizioni per stilare la griglia di partenza di gara 2. E' quindi partito dalla prima fila per via del contatto alla prima curva con Doornbos, poi si è involato verso il successo guidando con grande abilità su una pista insidiosissima. Doornbos del club Milan (Playteam) ha raccolto solo il quarto posto finale, a ben 26"176 da Rigon venendo sopravanzato

dall'ispirato Duncan Tappy, secondo per i colori del Tottenham, e da Yelmer Buurman, regolare con la vettura del PSV Eindhoven, ora secondo in campionato. Ancora una buona corsa per Max Wissel (Basilea) quinto davanti ad Adrian Valles. Lo spagnolo del Liverpool, vincitore di gara 1, ha compiuto una grande rimonta dall'ultima fila. A lungo secondo, Enrico Toccacelo della Roma (FMSI) ha dovuto alzare il piede negli ultimi due giri. Le gomme erano talmente consumate da rendere inguidabile la sua vettura ed il romano si è trovato in un attimo settimo. Un testacoda nelle prime fasi ha fatto precipitare nelle retrovie Alessandro Pierguidi (Galatasaray). Subito out per un'uscita Antonio Pizzonia del Corinthians. La squadra di Antonio Ferrari (Eurointernational) in gara 2 non ha raccolto granché neanche con Andy Soucek, che difende i colori dell'Atletico Madrid, tredicesimo. L'atteso Craig Dolby (Anderlecht), secondo in gara 1, si è dovuto arrendere per problemi alla trasmissione.

L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 5 ottobre 2008

- 1 - Gouan Pechino - Davide Rigon - 47'23"624
- 2 - Tottenham - Duncan Tappy - 23"436
- 3 - PSV Eindhoven - Yelmer Buurman - 24"504
- 4 - Milan - Robert Doornbos - 26"176
- 5 - Basilea - Max Wissel - 29"097
- 6 - Liverpool - Adrian Valles - 31"260
- 7 - Roma - Enrico Toccacelo - 34"194
- 8 - Siviglia - Borja Garcia - 34"270
- 9 - Olympiakos - Kasper Andersen - 34"742
- 10 - Al Ain - Bertrand Baguette - 50"926
- 11 - Borussia Dortmund - Paul Meijer - 50"948
- 12 - Galatasaray - Alessandro Pierguidi - 51"286
- 13 - Atletico Madrid - Andy Soucek - 55"993
- 14 - Flamengo - Tuka Rocha - 1'13"191
- 15 - Porto - Tristan Gommendy - 1'21"368

Ritirati

- 0 giri - Corinthians - Antonio Pizzonia
1° giro - Rangers Glasgow - Ryan Dalziel
17° giro - Anderlecht - Craig Dolby

Il campionato

- 1.Gouan Pechino 207; 2.PSV Eindhoven 193; 3.Liverpool 171; 4.Anderlecht 159; 5.Siviglia 150; 6.Tottenham 149; 7.Basilea 146; 8.Roma 143; 9.Porto 138; 10.Milan 126.





Sapore



Doveva vincere e ci è riuscito. Nico Hulkenberg ha conquistato quel titolo che inseguiva fin dallo scorso anno, quando aveva debuttato nella F.3 Euro Series, ma era ancora lontano dal mantenere il passo dei primissimi, ovvero Romain Grosjean e Sebastien Buemi. Ci vogliono due stagioni per diventare dei leader nella F.3 europea, una legge alla quale nessuno sfugge: neppure Lewis Hamilton e Sebastian Vettel, quando sono transitati da queste parti, sono stati in grado di fare i fenomeni la prima stagione. Hulkenberg, legato al team ART fin dal 2007, ha quindi atteso il suo turno e quest'anno ha messo a segno il colpo. Seguito da Willy Weber (già manager dei fratelli Michael e Ralf Schumacher), il tedesco di Emmerich, nato il 19 agosto del 1987, ha avuto un inizio di stagione difficile. Alcune rotture meccaniche e un Edoardo Mortara in forma smagliante nonostante una Dallara spinta dal motore Volkswagen, inferiore al Mercedes, avevano fatto traballare Hulkenberg. Che però si è ripreso e a partire da questa estate, mentre Mortara crollava, il tedesco iniziava a dare martellate tremende. E la vittoria nel campionato è arrivata con tre gare di anticipo sulla chiusura stagionale. Messosi il cuore in pace, ora Hulkenberg guarda con serenità al futuro. Un piede in F.1 lo ha già messo questa stagione divenendo tester della Williams-Toyota e percorrendo parecchi chilometri. Un impegno questo per il quale è già stato confermato per il 2009. Anno in cui sarà alla guida della GP2, sempre con la ART. Un percorso già seguito da Hamilton e Grosjean. Tra le perle presenti nel curriculum di Nico, un'annata straordinaria nella A1 Grand Prix, affrontata nel campionato 2006/2007. Era appena uscito dalla F.3 tedesca, che aveva concluso al quinto posto dopo un anno da star nella F.BMW vinta nel 2004, quando Weber decise di assegnargli il ruolo di pilota di punta del team Germania. Una scelta azzeccata perché Hulkenberg ha disputato gare strepitose in qualsiasi condizione atmosferica. Una rivelazione, quasi si adattava meglio alle potenze maggiori della Lola-Zytek e alla sua guida scorbutica piuttosto che ad una monoposto di F.3. La sua carriera non è stata rapida quanto quella di Vettel, ma di sicuro Hulkenberg è un altro pilota tedesco che lascerà il segno.

Massimo Costa

di Vettel

L'opera d'ART di Bianchi

Nico Hulkenberg del team ART è il nuovo campione della F3 Euro Series. Il tedesco però non aveva troppa voglia di festeggiare dopo il traguardo. La sua corsa infatti è stata decisamente frustrante per un errore al via che, di fatto, non gli ha permesso di avviarsi. Hulkenberg è partito con un giro di ritardo classificandosi 24°. Ma Edoardo Mortara non è riuscito ad approfittare della disavventura del collega e così il nome di Hulkenberg finisce nel prestigioso albo d'oro con tre corse di anticipo sulla chiusura della stagione. La vittoria della corsa è andata al poleman Jules Bianchi (ART) che ha nettamente dominato il plotone fin dal via. Una prova di grande maturità da parte del francese (**sotto**).

Secondo si è classificato Sam Bird del team Manor poi sul terzo gradino del podio è salito Mika Maki, tornato protagonista e autore di una buona prestazione dopo una qualifica non soddisfacente. Grande delusione in casa Prema: Stefano Coletti, che partiva dalla prima fila col secondo tempo, era alle spalle di Bianchi quando al terzo giro è finito in testacoda. Il team italiano si è allora consolato con l'aggressivo Dani Clos che ha strappato un bel sesto posto preceduto da Koudai Tsukakoshi, quarto, e Jean-Karl Vernay, brillante quinto e primo dei piloti con motori Volkswagen. La RC ha visto Nelson Panciatici concludere sedicesimo davanti al compagno Cong Fu Cheng.

L'ordine di arrivo di gara 1, sabato 4 ottobre 2008

- 1 - Jules Bianchi (Dallara-Mercedes) - ART - 27 laps 41"22"149
- 2 - Sam Bird (Dallara-Mercedes) - Manor - 17"964
- 3 - Mika Maki (Dallara-Mercedes) - Mucke - 20"392
- 4 - Koudai Tsukakoshi (Dallara-Mercedes) - Manor - 20"976
- 5 - Jean Karl Vernay (Dallara-Volkswagen) - Signature - 28"681
- 6 - Dani Clos (Dallara-Mercedes) - Prema - 29"554
- 7 - Franck Mailleux (Dallara-Volkswagen) - Signature - 42"219
- 8 - Robert Wickens (Dallara-Volkswagen) - Signature - 42"737
- 9 - Brendon Hartley (Dallara-Mercedes) - Carlin - 43"131
- 10 - Edoardo Mortara (Dallara-Volkswagen) - Signature - 44"687
- 11 - Daniel Campos (Dallara-Mercedes) - HBR - 48"704
- 12 - Richard Philippe (Dallara-Mercedes) - SG - 49"417
- 13 - Jon Lancaster (Dallara-Mercedes) - ART - 49"836
- 14 - James Jakes (Dallara-Mercedes) - ART - 51"840
- 15 - Erik Janis (Dallara-Mercedes) - Mucke - 52"753
- 16 - Nelson Panciatici (Dallara-Volkswagen) - RC - 59"118
- 17 - Cong Fu Cheng (Dallara-Volkswagen) - RC - 1'00"537
- 18 - Rodolfo Gonzalez (Dallara-Mercedes) - Carlin - 1'01"088
- 19 - Renger Van der Zande (Dallara-Mercedes) - Prema - 1'06"078
- 20 - Stefano Coletti (Dallara-Mercedes) - Prema - 1'06"388
- 21 - Henki Waldschmidt (Dallara-Mercedes) - SG - 1'06"760
- 22 - Kazuya Oshima (Dallara-Mercedes) - Manor - 1'07"830
- 23 - Yann Clairay (Dallara-Mercedes) - SG - 1'08"317
- 24 - Nico Hulkenberg (Dallara-Mercedes) - ART - 1 lap
- 25 - Stephane Richelmi (Dallara-Mercedes) - Epsilon/Barazi - 1 lap
- 26 - Basil Shaaban (Dallara-Mercedes) - HBR - 1 lap
- 27 - Jens Klingmann (Dallara-Volkswagen) - RC - 1 lap

Giro più veloce: Nico Hulkenberg 1'30"946

Ritirato

20° giro - Christian Vietoris





Corsa accorciata e **Wickens** riporta in alto i Volkswagen

Prima vittoria di Robert Wickens nella F.3 Euro Series, un successo che riporta il motore Volkswagen sul gradino più alto del podio. Ma la corsa è stata ampiamente disturbata dalla pioggia. Dopo i primi 6 giri infatti, i piloti sono stati fermati con bandiera rossa per via dell'incidente a Jon Lancaster e fatti ripartire dietro la safety-car dopo pochi minuti. Wickens ha tenuto la testa dopo aver bruciato Brendon Hartley in partenza. Il neozelandese, superato da Dani Clos, ha rischiato di tamponare

lo spagnolo ed è finito in testa. Gara accorciata a 11 giri e quindi verrà assegnato metà punteggio. Numerosi i testacoda, tra i piloti che hanno commesso errori anche il vincitore di gara 1 Jules Bianchi. Grande rimonta di Nico Hulkenberg, ottavo al traguardo dopo essere partito dalle ultime file. Soddisfazione in casa Prema per il secondo posto di Clos che così cancella un periodo negativo. Ad Hartley sono poi stati assegnati 30" di penalità per una irregolarità commessa.

L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 5 ottobre 2008

- 1 - Robert Wickens (Dallara-Volkswagen) - Signature - 11 laps 40'23"064
- 2 - Dani Clos (Dallara-Mercedes) - Prema - 0"791
- 3 - Jean Karl Vernay (Dallara-Volkswagen) - Signature - 2"111
- 4 - Koudai Tsukakoshi (Dallara-Mercedes) - Manor - 2"778
- 5 - James Jakes (Dallara-Mercedes) - ART - 3"705
- 6 - Rodolfo Gonzalez (Dallara-Mercedes) - Carlin - 6"537
- 7 - Daniel Campos (Dallara-Mercedes) - HBR - 7"635
- 8 - Nico Hulkenberg (Dallara-Mercedes) - ART - 8"021
- 9 - Stefano Coletti (Dallara-Mercedes) - Prema - 9"061
- 10 - Christian Vietoris (Dallara-Mercedes) - Mucke - 9"448
- 11 - Sam Bird (Dallara-Mercedes) - Manor - 9"764
- 12 - Kazuya Oshima (Dallara-Mercedes) - Manor - 10"096
- 13 - Erik Janis (Dallara-Mercedes) - Mucke - 11"175
- 14 - Edoardo Mortara (Dallara-Volkswagen) - Signature - 11"769
- 15 - Jens Klingmann (Dallara-Volkswagen) - RC - 12"273
- 16 - Yann Clairay (Dallara-Mercedes) - SG - 14"572
- 17 - Jules Bianchi (Dallara-Mercedes) - ART - 15"936
- 18 - Nelson Panciatici (Dallara-Volkswagen) - RC - 17"516
- 19 - Basil Shaaban (Dallara-Mercedes) - HBR - 19"749
- 20 - Mika Maki (Dallara-Mercedes) - Mucke - 20"300
- 21 - Franck Mailleux (Dallara-Volkswagen) - Signature - 42"597
- 22 - Brendon Hartley (Dallara-Mercedes) - Carlin - 43"223
- 23 - Stephane Richelmi (Dallara-Mercedes) - Epsilon/Barazi - 44"291
- 24 - Cong Fu Cheng (Dallara-Volkswagen) - RC - 1 lap
- 25 - Renger Van der Zande (Dallara-Mercedes) - Prema - 1 lap

Giro più veloce: Yann Clairay 1'39"399

Ritirati

- 1° giro - Richard Philippe
- 4° giro - Jon Lancaster

GP2 eccomi

Per cominciare, la GP2 Asia. Con il team Trident, che ha sempre creduto in lui facendogli assaggiare la Dallara-Renault già lo scorso anno. Poi, il test con la Honda F.1 che, chissà, potrebbe aprire porte che fino ad ora non aveva osato neanche avvicinare. La nuova vita di Chris Van der Drift si annuncia piena di sorprese e di possibilità. Pur non essendo un giovanissimo avendo 22 anni, compiuti il 18 marzo, questo ragazzo che arriva dalla Nuova Zelanda ma da anni abita in Europa ha centrato l'obiettivo più importante della sua carriera: vincere il campionato della International Formula Master. Un titolo che gli era sfuggito nel 2007, quando fu battuto da Jerome D'Ambrosio, un'annata nella quale commise anche troppi errori. Capita la musica, Van der Drift, sempre con il JD Motorsport che già lo aveva seguito nella Eurocup F.Renault, non ha praticamente più sbagliato. Sei vitto-

rie su 16 gare, sette pole su un totale di otto qualifiche. Un ritmo travolgente cui si devono aggiungere due soli ritiri. Era scritto nelle stelle che il campione 2008 della F.Master fosse lui. Nel pre campionato non si vedevano piloti in grado di essere alla sua altezza, se non Michael Ammermuller, poi rivelatosi troppo inconsistente. E' finita che l'avversario più tosto per Van der Drift è risultato Fabio Leimer, un rookie svizzero proveniente dalla F.Renault che in più di una occasione gli ha dato filo da torcere. Van der Drift ha iniziato la carriera nel 2004 partecipando alla F.BMW tedesca e subito è arrivato quarto, piazzamento ripetuto nel 2005. Passato alla Eurocup di F.Renault, il neozelandese ha conquistato la seconda piazza battuto da Filipe Albuquerque, il portoghese che lo ha preceduto anche nel campionato NEC di F.Renault. Nel 2007 l'ingresso nella Master dopo il fallito tentativo per

motivi di budget di cimentarsi nella World Series Renault con RC Motorsport e ancora il secondo posto. Sembrava che non ci fosse nulla da fare per conquistare un titolo di campione, ma Van der Drift ha saputo aspettare, non bruciando le tappe. Al fianco del neozelandese, c'è fin dai primi passi con le monoposto Gianni Bianchi, svizzero, ex proprietario del team di F.3 che permise a Jarno Trulli prima e a Giorgio Pantano poi, il KMS, di vincere il campionato tedesco della categoria. Altri tempi. Bianchi è uno che se ne intende di piloti e lavorando sodo per trovare gli sponsor necessari ha permesso a Van der Drift di arrivare fino a questo punto. Ora inizia la seconda parte della storia, quella più difficile. Ma già l'aver raggiunto tali traguardi è comunque un grande risultato.

Massimo Costa



FORMULA
1

YOKOHAMA

F



Leimer

batte il neo campione

Chris Van der Drift, 22 anni, è il campione 2008 della International Formula Master. Il pilota del JD Motorsport (che ha vinto il titolo squadre) si è classificato secondo nella prima gara di Monza, ultimo atto stagionale, e tanto gli è bastato per iscriverne il proprio nome nell'albo d'oro. Van der Drift voleva vincere la gara e il duello con Fabio Leimer nel corso dell'ultimo giro ha dimostrato la sete di successo del neozelandese, che però ha saputo ragionare non osando oltre il limite. Una stagione trionfale quella di Van der Drift, al secondo anno nella Master, che ha ampiamente meritato la prima posizione in classifica al pari del team italiano. Leimer (sopra), si è imposto con autorità dimostrando una volta di più di essere un pilota estremamente combattivo, veloce e determinato. Peccato però per una scorrettezza commessa nel momento della ripartenza da una safety-car, quando ha frenato in accelerazione. Un giochino che non si deve fare, speriamo che qualcuno glielo dica... La corsa è stata terribile. I piloti della F.Master hanno dato fondo al peggio mettendo in pista una serie incredibili di scorrettezze inaudite. Quella più scioccante, la "sportellata" in pieno rettilineo, tra l'Ascari e la Parabolica, che Vladimir Arabadzhev ha rifilato a Marcello Puglisi. Una manovra che meriterebbe come minimo l'esclusione da gara 2. Poi, Norbert Siedler che al Curvone chiude Sergey Afanasiev innescando un incidente che ha poi coinvolto lo stesso Arabadzhev e Yuhi Sekiguchi. E ancora, nel corso del primo giro,

Filip Salaquarda che spinto senza complimenti sull'erba verso la staccata della Roggia piomba privo di controllo del mezzo su altre due monoposto compiendo un volo pauroso e ripiombando a terra a testa in giù. Solo grazie alla robustezza delle Tatuus i piloti sono potuti tornare ai box senza graffi, ma il rischio è stato molto molto elevato questa mattina a Monza. Tornando a chi è sopravvissuto... la F.Master registra per la seconda volta che un debuttante assoluto nella categoria sale sul podio. Se a Imola era toccato a Esteban Gutierrez, a Monza è stato Mihai Marinescu a conquistare il terzo posto con la rientrante Pro Motorsport. Ottimo il sesto posto finale di Frankie Provenzano, bravo a evitare guai e a tenere un passo decisamente elevato. E Michael Ammermuller? Il rivale di Van der Drift nel campionato è risalito fino al nono posto, ma nella classifica generale è sceso al terzo posto.

Massimo Costa

L'ordine di arrivo di gara 1, sabato 4 ottobre 2008

- 1 - Fabio Leimer - Jenzer - 13 laps
- 2 - Chris Van der Drift - JD - 0"387
- 3 - Mihai Marinescu - Pro Motorsport - 1"030
- 4 - Arturo Llobell - Cram - 2"281
- 5 - Harald Schlegelmilch - Trident - 2"768
- 6 - Frankie Provenzano - Cram - 3"530
- 7 - Josef Kral - JVA - 5"106
- 8 - Tim Sandtler - ISR - 5"210
- 9 - Michael Ammermuller - Trident - 5"298
- 10 - Simon Trummer - Iris/Jenzer - 5"861
- 11 - Michele Caliendo - ADM - 6"477
- 12 - Riccardo Cinti - Euronova - 6"814
- 13 - Tomas Pivoda - ADM - 7"429
- 14 - Tor Graves - JVA - 8"037
- 15 - Norbert Siedler - Pro Motorsport - 8"859
- 16 - Matei Mihaescu - Jenzer - 9"265
- 17 - Dominik Wasem - Trident - 9"454
- 18 - Sergey Mokshantev - Alan - 13"197

Giro più veloce: Chris Van der Drift 1'45"747

Ritirati

- Lap 8 - Sergey Afanasiev
- Lap 8 - Vladimir Arabadzhev
- Lap 8 - Yuhi Sekiguchi
- Lap 5 - Marcello Puglisi
- Lap 0 - Luca Persiani
- Lap 0 - Daniel Mancinelli
- Lap 0 - Filip Salaquarda
- Lap 0 - Federico Scionti

Il Fatto - Quelle scorrettezze non punite

Scorrettezze, tagli di chicane, manovre comportamentali fuori da ogni logica. Era dunque doveroso che la direzione corsa prendesse seri provvedimenti contro i piloti della F.Master che in gara 1 ne hanno combinate di tutti i colori rischiando parecchio anche dal punto di vista dell'incolumità fisica. Ma l'ineffabile direttore di gara (anche del WTCC), il portoghese Freitas che nessuno sopporta nel paddock per il suo dilettantismo (si è messo in luce anche la scorsa settimana a Estoril per la WSR), ma che sta sempre lì, ha deciso di non concedere penalizzazioni. Un comportamento allucinante, sul quale la FIA dovrebbe intervenire al più presto. In F.Master è lecito di tutto.

Van der Drift chiude Llobell fà il killer

Mandatelo a casa, non lo vogliamo più vedere in una direzione gara. Almeno in Italia se proprio non se ne può fare a meno. Il direttore di gara Freitas, della F.Master, ha proseguito nel suo comportamento inqualificabile anche domenica. Una tiratina di orecchi prima del via di gara 2, la minaccia di esporre bandiere bianconere di avvertimento (immaginiamo i brividi che hanno attraversato la schiena dei piloti) se qualcuno avesse osato commettere manovre scorrette come in gara 1. Quelle stesse manovre pericolosissime viste in pista sabato, ma che il direttore di gara Freitas ha bollato come normali incidenti di corsa. Allora perché la minaccia ai piloti prima del via di gara 2 se per lui tutto era stata normale amministrazione? Un particolare, riguardante il signor Freitas: a Estoril, per la World Series Renault, presente in quanto commissario locale, aveva minacciato sanzioni durissime per chi avesse tagliato i cordoli. A Monza, per la Master, evidentemente ha adottato parametri diversi. Qualcuno non ha recepito il messaggio e visto l'andazzo di gara 1 ha pensato che poteva comportarsi come gli pareva. E così in gara 2 si è visto Arturo Llobell, pilota Cram, tamponare in piena

velocità al Curvone il compagno di squadra Frankie Provenzano. Il romano ha sbattuto ad alta velocità contro il rail rimbalzando in pista. Proprio come accaduto sabato a Marcello Puglisi nel rettilo tra l'Ascari e la Lesmo. Potevano essere due incidenti devastanti, solo il fato ha voluto che così non fosse. A Llobell la bandiera nera minacciata prima del via non è stata presentata. Evidentemente per venire bloccati occorre commettere qualcosa che assomigli a una carneficina. Per fortuna la Formula Master si è conclusa. Gli organizzatori del campionato avranno il tempo per pensare e magari portare sui campi di gara un direttore dedicato al campionato. Sarebbe l'ideale. La corsa è stata vinta da Chris Van der Drift che ha voluto chiudere nel migliore dei modi il campionato da lui conquistato. Secondo Fabio Leimer che conquista la piazza d'onore nel campionato. Il terzo posto l'ha ottenuto il ceko Josef Kral, primo nelle fasi iniziali della corsa. Un buon risultato l'ha spuntato Yuhi Sekiguchi, quarto, che ha ripagato il team Euronova dei tanti sforzi compiuti questa stagione. Il giapponese ha avuto la meglio su Michael Ammermuller.

Massimo Costa

L'ordine di arrivo, domenica 5 ottobre 2008

- 1 - Chris Van der Drift - JD - 18 laps 34'21"896
- 2 - Fabio Leimer - Jenzer - 2"319
- 3 - Josef Kral - JVA - 2"741
- 4 - Yuhi Sekiguchi - Euronova - 11"384
- 5 - Michael Ammermuller - Trident - 13"381
- 6 - Sergey Afanasiev - JD - 14"329
- 7 - Tim Sandtler - ISR - 16"168
- 8 - Dominik Wasem - Trident - 20"021
- 9 - Michele Caliendo - ADM - 20"407
- 10 - Simon Trummer - Iris/Jenzer - 22"780
- 11 - Riccardo Cinti - Euronova - 22"918
- 12 - Tomas Pivoda - ADM - 25"696
- 13 - Arturo Llobell - Cram - 39"443
- 14 - Harald Schlegelmilch - Trident - 1 lap
- 15 - Federico Scionti - ADM - 1 lap
- 16 - Daniel Mancinelli - Famà - 1 lap

Giro più veloce: Chris Van der Drift 1'45"133

Ritirati

- 1° giro - Sergey Mokshantev
- 1° giro - Vladimir Arabadzhiev
- 4° giro - Norbert Siedler
- 7° giro - Frankie Provenzano
- 9° giro - Tor Graves
- 10° giro - Marcello Puglisi
- 10° giro - Oliver Oakes
- 13° giro - Matei Mihaescu
- 13° giro - Mihai Marinescu

Il campionato finale

1. Van der Drift 101; 2. Leimer 79; 3. Ammermuller 74;
4. Schlegelmilch 46; 5. Llobell 29,5; 6. Kral, Arabadzhiev 29;
8. Afanasiev 28; 9. Andersen 27; 10. Siedler 22;
11. Puglisi 19; 12. Sanchez 14,5; 13. Mancinelli, Sandtler 13;
15. Bamber, Sekiguchi 12.



Ricciardo-Merhi duello continuo

Roberto Merhi si è imposto nella prima gara del F.Renault WEC a Spa. Lo spagnolo ha preceduto il leader del campionato Daniel Ricciardo e Andrea Caldarelli, che fino all'ultimo ha insidiato il secondo posto al compagno di squadra australiano. Ricciardo nel corso del 1° giro aveva preso la testa della corsa superando il poleman Merhi, ma il giovane pilota della Epsilon Euskadi ha subito risposto riprendendosi la prima posizione. Giro dopo giro, non senza prendere rischi, Merhi ha allungato su Ricciardo vincendo con 4"630 di vantaggio. Bella la corsa di Caldarelli che non si voleva accontentare del terzo posto ed ha tentato a più riprese di sorpassare Ricciardo.

Daniel Ricciardo (sotto), ristabilisce le

distanze nel campionato da Roberto Merhi al termine della seconda gara del F.Renault WEC a Spa. Partiti dietro la safety-car per la forte pioggia, la corsa non ha avuto storia, con l'australiano della SG sempre al primo posto dopo avere conquistato la pole nella seconda qualifica. Merhi ha tentato un attacco nel primo giro di gara, ma poi si è messo alle spalle di Ricciardo, attendendo un errore che non è arrivato. Ancora buon terzo Andrea Caldarelli che rimedia due podi nel weekend belga. Ricciardo guadagna quindi qualche punto su Merhi ed ora il vantaggio è di 13 punti. Ma al termine mancano ancora quattro gare da disputarsi tra Magny-Cours e Barcellona nelle prossime due settimane.



L'ordine di arrivo di gara 2, sabato 4 ottobre 2008

- 1 - Roberto Merhi - Epsilon Euskadi - 12 laps 28'14"574
- 2 - Daniel Ricciardo - SG - 4"630
- 3 - Andrea Caldarelli - SG - 4"953
- 4 - Jean Eric Vergne - SG - 8"683
- 5 - Miki Monras - SG - 17"918
- 6 - Henry Surtees - Manor - 19"975
- 7 - Nathanael Berthon - Boutsen - 20"602
- 8 - Dean Smith - Fortec - 20"916
- 9 - Alexander Sims - Manor - 21"615
- 10 - Tristan Vautier - SG - 24"991
- 11 - Albert Costa - Epsilon Euskadi - 31"076
- 12 - Frederik Blomsted - Fortec - 32"870
- 13 - Jake Rosenzweig - Epsilon Euskadi - 33"374
- 14 - Richard Singleton - Hitech - 36"152
- 15 - Benjamin Lariche - Pole Services - 36"558
- 16 - Daniel McKenzie - Fortec - 39"528
- 17 - Ashley Walsh - Hitech - 41"893
- 18 - Gabriel Dias - Fortec - 45"177
- 19 - Pablo Montilla - Epsilon Euskadi - 45"617
- 20 - Ramez Azzam - SG - 47"059
- 21 - Richard Campollo - Epsilon Euskadi - 48"219
- 22 - Daniel De Jong - MP - 48"391
- 23 - Antony Tardieu - Pole Services - 48"866
- 24 - Anton Nebilitskiy - SG - 49"320
- 25 - Thomas Hylkema - Fortec - 51"873
- 26 - Miguel Otegui - Iquick - 56"928
- 27 - Max Lefevre - Palmyr - 1'20"371
- 28 - Jean Marc Menahem - Palmyr - 1'21"257
- 29 - Jean Michel Ogier - Palmyr - 1'35"049
- 30 - Didier Colombat - Palmyr - 1'35"224
- 31 - Luciano Bacheta - Hitech - 2'10"802

Giro più veloce: Roberto Merhi 2'20"376

L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 5 ottobre 2008

- 1 - Daniel Ricciardo - SG - 6 giri 20'37"472
- 2 - Roberto Merhi - Epsilon Euskadi - 1"719
- 3 - Andrea Caldarelli - SG - 8"503
- 4 - Jean Eric Vergne - SG - 11"851
- 5 - Tristan Vautier - SG - 13"397
- 6 - Dean Smith - Fortec - 22"403
- 7 - Daniel De Jong - MP - 29"125
- 8 - Albert Costa - Epsilon Euskadi - 29"849
- 9 - Miki Monras - SG - 30"237
- 10 - Jake Rosenzweig - Epsilon Euskadi - 32"029
- 11 - Antony Tardieu - Pole Services - 35"450
- 12 - Henry Surtees - Manor - 37"919
- 13 - Frederik Blomsted - Fortec - 40"184
- 14 - Maxime Jousse - Pole Services - 42"726
- 15 - Richard Campollo - Epsilon Euskadi - 47"273
- 16 - Julien Abelli - TCS - 47"371
- 17 - Richard Singleton - Hitech - 48"010
- 18 - Anton Nebilitskiy - SG - 49"342
- 19 - Benjamin Lariche - Pole Services - 50"945
- 20 - Daniel McKenzie - Fortec - 53"087
- 21 - Bastien Borget - Epsilon Sport - 57"359
- 22 - Ashley Walsh - Hitech - 1'00"821
- 23 - Ramez Azzam - SG - 1'03"106
- 24 - Luciano Bacheta - Hitech - 1'04"197
- 25 - Thomas Hylkema - Fortec - 1'05"989
- 26 - Pedro Bianchini - Epsilon Euskadi - 1'06"320
- 27 - Nathanael Berthon - Boutsen - 1'07"213
- 28 - Alexander Sims - Manor - 1'21"749
- 29 - Max Lefevre - Palmyr - 1'22"721
- 30 - Didier Colombat - Palmyr - 1'29"893
- 31 - Jean Marc Menahem - Palmyr - 1'31"484
- 32 - Miguel Otegui - Iquick - 1'36"251
- 33 - Jean Michel Ogier - Palmyr - 1'45"644

Giro più veloce: Roberto Merhi 2'43"680

Il campionato

1. Ricciardo 148; 2. Merhi 135; 3. Caldarelli 79; 4. Vergne 68; 5. Vautier 55.



Bottas, 12 su 14

Valtteri Bottas (sopra), non si fa mancare nulla nel campionato di F.Renault NEC vincendo anche le ultime due gare del campionato. In totale Bottas si è imposto dodici volte su quattordici corse alle quali ha partecipato. Persa la pole nella prima qualifica, il pilota finlandese si è rifatto con gli interessi vincendo la prima gara sul circuito di Spa. Ma il poleman Tobias Hegewald lo ha impegnato fino all'ultimo concludendo secondo a 0"913. E' stata una tripletta per il team Motopark che ha piazzato al terzo posto Antonio Da Costa. Nicky Catsburg della MP Motorsport ha conquistato la quarta piazza davanti al pilota Fortec Olivier Webb. Anche la seconda gara del F.Renault NEC a Spa, che ha chiuso il campionato 2008, ha visto Bottas vincere con un notevole margine di vantaggio su Alex Morgan, buon secondo con la monoposto del team Fortec. Tobias Hegewald, per un'uscita di pista nella seconda qualifica, è partito dal fondo ed ha recuperato fino al 16° posto. Kuba Giermaziak si è girato dietro la safety-car, che nei primi giri ha tracciato la via ai piloti, poi il polacco si è insabbiato a gara in corso. Terzo ha così concluso Nicky Catsburg. Nel campionato, da sottolineare il secondo posto nella classifica generale del giovane portoghese Antonio Da Costa.

L'ordine di arrivo di gara 1, sabato 4 ottobre 2008

- 1 - Valtteri Bottas - Motopark - 8 laps 25'02"928
- 2 - Tobias Hegewald - Motopark - 0"913
- 3 - Antonio Da Costa - Motopark - 5"306
- 4 - Nicky Catsburg - MP - 6"025
- 5 - Olivier Webb - Fortec - 6"465
- 6 - Kuba Giermaziak - Motopark - 6"838
- 7 - Alex Morgan - Fortec - 7"409
- 8 - Daniel Aho - Koiranen - 8"789
- 9 - Mateusz Adamski - MP - 10"338
- 10 - Philip Forsman - AR - 10"651
- 11 - Nigel Melker - Van Amersfoort - 11"560
- 12 - Vinicius Sammarone - Motopark - 12"510
- 13 - Kelvin Snoeks - AR - 13"059
- 14 - Stef Dusseldorp - Van Amersfoort - 13"530
- 15 - Johan Jokinen - Motopark - 13"652
- 16 - Juan Pablo Garcia - Motopark - 14"360
- 17 - Arnold Neveling - AR - 16"385
- 18 - Thomas Knopper - AR - 16"570
- 19 - Thomas Heikkinen - Koiranen - 17"359
- 20 - Martin Tlustý - TL - 24"264
- 21 - Daniel Ivarson - Trackstar - 24"872
- 22 - Adam Kout - Krenek - 31"615
- 23 - Jakub Knoll - Krenek - 32"230
- 24 - Bianca Steiner - Steiner - 32"513
- 25 - Marlene Dietrich - SL - 33"892

Giro più veloce: Valtteri Bottas 2'20"639

L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 5 ottobre 2008

- 1 - Valtteri Bottas - Motopark - 8 giri 26'03"002
- 2 - Alex Morgan - Fortec - 7"510
- 3 - Nicky Catsburg - MP - 9"660
- 4 - Olivier Webb - Fortec - 12"685
- 5 - James Calado - Fortec - 13"915
- 6 - Antonio Da Costa - Motopark - 20"252
- 7 - Arnold Neveling - AR - 24"734
- 8 - Daniel Aho - Koiranen - 28"230
- 9 - Johan Jokinen - Motopark - 35"213
- 10 - Mateusz Adamski - MP - 37"113
- 11 - Stef Dusseldorp - Van Amersfoort - 39"392
- 12 - Thomas Knopper - AR - 42"770
- 13 - Juan Pablo Garcia - Motopark - 48"462
- 14 - Kelvin Snoeks - AR - 48"732
- 15 - Nigel Melker - Van Amersfoort - 50"163
- 16 - Tobias Hegewald - Motopark - 50"564
- 17 - Daniel Ivarson - Trackstar - 1'02"859
- 18 - Philipp Forsman - AR - 1'04"374
- 19 - Thomas Heikkinen - Koiranen - 1'04"723
- 20 - Daniel De Jong - MP - 1'09"993
- 21 - Bart Hylkema - Koiranen - 1'11"767
- 22 - Vinicius Sammarone - Motopark - 1'12"971
- 23 - Martin Tlustý - TL - 1'19"482
- 24 - Bianca Steiner - Steiner - 1'28"048
- 25 - Marlene Dietrich - SL - 1'36"577
- 26 - Jakub Knoll - Krenek - 2'07"414

Giro più veloce: Valtteri Bottas 2'49"849

Il campionato finale

1. Bottas 365; 2. Da Costa 279; 3. Hegewald 260; 4. Dusseldorp, Jokinen 224; 6. Giermaziak 206; 7. Aho 173; 8. Catsburg 163; 9. Snoeks, Knopper 140.

Ekstrom fugge via



Mattias Ekstrom (**sopra**), coglie il terzo successo stagionale in una corsa in cui è successo veramente di tutto. La pioggia ha condizionato la gara per tutta la sua durata, sconvolgendo in continuazione la lotta per la vittoria e quella per il campionato. Grande la prova del pilota svedese, che ha imposto un ritmo impossibile sull'umido, guidando pulito, senza incappare in errori o uscite come molti dei suoi colleghi. La Mercedes ha rischiato di buttare al vento ogni speranza di titolo, scegliendo di partire con le gomme rain con la pista che andava asciugandosi. Alla fine il tanto atteso scroscio di pioggia è arrivato, ribaltando una situazione che dopo tre quarti di gara vedeva Timo Scheider comodamente campione. Un po' di fortuna ha aiutato la Mercedes, ma è stato Paul Di Resta a fare davvero la differenza. Lo scozzese non si è mai perso d'animo, spingendo come un forsennato dal primo

all'ultimo giro. Una guida funambolica e aggressiva, dalla battaglia epica con Alexandre Premat (grande prestazione) ai numeri sul bagnato con le slick ormai a brandelli. Di Resta ha dimostrato di meritare una chance per il titolo e con due soli punti di svantaggio su Timo Scheider, la battaglia ad Hockenheim si preannuncia rovente. Il tedesco ha corso bene, ma è stato meno incisivo del compagno Ekstrom nell'ultima decisiva fase di bagnato. Il punto perso nel duello finale con Scheider potrebbe risultare determinante nell'ultima gara, dove Audi e Mercedes si presenteranno in perfetto equilibrio tecnico.

La cronaca Giro dopo giro

Si parte su un asfalto umido, ma con le traiettorie quasi asciutte. Le Mercedes, eccetto Schneider, optano per le gomme da bagnato, ma ben presto la scelta si

rivela completamente sbagliata. Fin dalla partenza le Audi dominano con Scheider, partito quinto, autore di uno spunto eccezionale che va a condurre davanti ad Ekstrom. Male il poleman Kristensen, disastroso Di Resta che nelle prime curve è addirittura decimo. La confusione nel primo passaggio è totale. Poco dopo il ponte Dunlop Tomczyk, Rockenfeller ed Engel vengono a contatto, con il pilota del team Abt ben presto costretto al ritiro. Poco dopo Ralf Schumacher perde il controllo insabbiandosi. Per il tedesco è il ritiro. Al primo giro Scheider conduce su Ekstrom, l'eccellente Premat, Di Resta che recupera molte posizioni, Spengler e Kristensen. Di Resta e Premat ingaggiano il primo di una serie di duri scontri che li vedranno protagonisti. Il francese, su gomme slick, ha la meglio. Con la pista che continua ad asciugarsi, le Mercedes retrocedono. Green si ferma al secondo giro, imitato poco dopo da Di

Resta e Spengler. Grande è la corsa di Schneider, (unica Mercedes con gomme slick) che recupera velocemente sulle Audi di testa. Dopo la sosta per Di Resta, 11° e lontanissimo da Scheider, le speranze di titolo sembrano evaporate. All'ottavo giro il distacco dello scozzese da Scheider è di 33". Il tedesco guida su Ekstrom, Premat, Schneider, Kristensen, Winkelhock, Jarvis e Paffett. Al 10° giro iniziano le soste obbligatorie. Si fermano Premat e Winkelhock, seguiti alla tornata seguente dal leader Scheider. Nuovo scontro tra Di Resta e Premat, col francese che eccede un po' tra contatti e tagli di chicane. In testa Ekstrom precede Schneider, Kristensen, Scheider, Di Resta e Premat. Al 16° giro Ekstrom effettua la sua prima sosta montando le slick, mentre sul traguardo inizia a piovere con una certa intensità. Bernd Schneider conduce su Ekstrom, Scheider, Kristensen, Di Resta e Premat. Di Resta



effettua la sua prima sosta obbligatoria al 22° giro, rimanendo su gomme d'asciutto. Premat effettua la sua seconda sosta, mentre Schneider si ferma e cede la leadership a Ekstrom. Al 23° giro lo svedese conduce con 9" di vantaggio su Scheider, 10" su Schneider, e 13" su Kristensen. Seguono Green, Paffett e Di Resta, a 36" dalla vetta. Tra il 25° e il 28° giro tutti i leader effettuano la seconda sosta obbligatoria montando ancora gomme slick. Riprende a piovere forte. Paul Di Resta, ultimo ad effettuare la sosta, si ferma al 29° passaggio montando gomme da bagnato. Ekstrom conduce con margine su Scheider, Schneider, Kristensen, Premat, Winkelhock, Green, Paffett e Di Resta, che recupera velocemente. Green è il primo a fermarsi per montare gomme rain, seguono Premat, Scheider, Schneider, Ekstrom e Kristensen. Premat prende il comando ma lascia subito strada ad Ekstrom. Di

Resta, scatenato, passa in sequenza Scheider, Paffett e l'irriducibile Premat, avvicinando Ekstrom. Al 36° giro lo svedese conduce con 3"9 di vantaggio su Di Resta, Premat, Paffett e Scheider, in lotta con Schneider. I due tedeschi danno vita ad un esaltante duello fatto di sbandate sull'acqua e qualche sportellata. Dopo numerosi tentativi Schneider passa rubando un punto prezioso all'avversario dell'Audi. Poco più avanti un'altra emozionante battaglia coinvolge Premat e Gary Paffett, che si scambiano diverse volte la posizione. In testa Ekstrom mantiene 4" di vantaggio su Di Resta, che precede Premat, Paffett, Schneider, Scheider, Bruno Spengler e Tom Kristensen. Le posizioni rimangono inalterate nei due giri finali con la corsa leggermente decurtata per il superamento del tempo massimo.

Francesco Satta

L'ordine di arrivo, domenica 5 ottobre 2008

- 1 - Mattias Ekstrom (Audi A4 2008) - Abt - 41 giri in 1.10'11"103
- 2 - Paul di Resta (Mercedes C-Klasse 2008) - AMG - 4"250
- 3 - Alexandre Premat (Audi A4 2007) - Phoenix - 10"946
- 4 - Gary Paffett (Mercedes C-Klasse 2007) - Persson - 11"393
- 5 - Bernd Schneider (Mercedes C-Klasse 2008) - AMG - 17"200
- 6 - Timo Scheider (Audi A4 2008) - Abt - 18"806
- 7 - Bruno Spengler (Mercedes C-Klasse 2008) - AMG - 19"318
- 8 - Tom Kristensen (Audi A4 2008) - Abt - 20"074
- 9 - Mike Rockenfeller (Audi A4 2007) - Rosberg - 26"024
- 10 - Jamie Green (Mercedes C-Klasse 2008) - AMG - 29"940
- 11 - Markus Winkelhock (Audi A4 2007) - Rosberg - 31"645
- 12 - Susie Stoddart (Mercedes C-Klasse 2007) - Persson - 1'28"642
- 13 - Christijan Albers (Audi A4 2006) - TME - 1'39"120
- 14 - Maro Engel (Mercedes C-Klasse 2007) - Mucke - 1 giro
- 15 - Mathias Lauda (Mercedes C-Klasse 2007) - Persson - 1 giro
- 16 - Katherine Legge (Audi A4 2006) - TME - 2 giri

Giro più veloce: Paul Di Resta 1'32"727

Ritirati

Ralf Schumacher
Martin Tomczyk
Oliver Jarvis

Il campionato

1. Scheider 65 punti; 2. Di Resta 63; 3. Ekstrom 54; 4. Green 46; 5. Spengler 33; 6. Schneider 31; 7. Tomczyk 31; 8. Kristensen 23; 9. Paffett 13; 10. Premat 10.



La Maserati torna leader Bruni-Vilander campioni GT2

Arriva, quasi a sorpresa, la prima vittoria di Xandi Negrao nel campionato FIA GT (sopra). Il pilota brasiliano, al primo anno con le ruote coperte dopo una triennale esperienza in GP2, era riuscito a conquistare un importante podio già in occasione della 24 Ore di Spa dove giunse secondo alle spalle dei compagni Andrea Bertolini e Michael Bartels. Ottimo lavoro anche per Miguel Ramos, che con Negrao divide l'abitacolo. Nella parte centrale di gara, il portoghese ha mantenuto un buon ritmo, per permettere al compagno di restare in lotta per il successo. Allo spegnersi dei semafori Marcel Fassler tiene agevolmente il comando, seguito da Greg Franchi con un'ottima Saleen. Mantengono la posizione in terza e quarta piazza rispetto alla griglia Christophe Bouchut e Allan Simonsen. Recupera invece Anthony Kumpen una posizione su Negrao, la quinta, con Karl Wendlinger in grande difficoltà con la sua Aston Martin DB9, fortemente penalizzata dalla zavorra ottenuta in occasione della vittoria di Brno.

Al termine del primo giro, Fabrizio Gollin occupa la nona posizione, mentre Andrea Bertolini, leader di campionato, è bloccato in dodicesima piazza, alle spalle anche della Porsche 997 di Richard Westbrook, scattato dalla pole di classe ed agilmente leader. Sempre in GT2, alle spalle della Porsche c'è lo squadrone Ferrari, con Christian Montanari secondo, davanti al compagno Gimmi Bruni ed il duo CR Scuderia Tim Mullen e Andrew Kirkaldy. Al secondo giro è proprio Kirkaldy che supera il compagno, portandosi al quinto posto di classe GT2, sedicesima assoluta. Al quinto giro Bruni riesce a liberarsi di Montanari portandosi al secondo posto. Alla tornata successiva rientra ai box Fabio Babini per il primo cambio gomme, mentre Tom Bell attacca Montanari, ma il sammarinese riesce a reimpostare la traiettoria dopo un contatto ricevuto al posteriore.

Al dodicesimo giro Bouchut attacca Franchi per la seconda posizione, superandolo in staccata durante il doppiaggio di una Fer-

rari. Al diciannovesimo passaggio, Kirkaldy tampona Montanari, entrambi vanno larghi favorendo il rientro di Bell. Alla ventesima tornata in testa alla corsa rimane il terzetto Fassler, Bouchut e Franchi in meno di due secondi, con nessuno dei tre in grado di avere lo spunto necessario per andarsene. Segue più staccata la prima Aston Martin di Simonsen, davanti a Negrao, Wendlinger, mai della partita questo fine settimana, Gollin, anch'egli appesantito dalle zavorre delle ultime gare e Bertolini. In GT2 Westbrook continua a dominare, davanti a Bruni e Mullen. Alla ventitreesima tornata Bertolini supera Gollin durante il doppiaggio della Porsche di Markus Palmtala, che rientrerà il giro successivo ai box per una perdita d'acqua al radiatore, danneggiato in un contatto di gara. Fassler è in crisi di gomme con la sua Corvette che le usura troppo e al ventottesimo giro viene superato da Bouchut. Al giro successivo, il pilota svizzero è superato anche da Franchi, che ha evidenti difficoltà a controllare la sua Z06. Al trentesimo giro

cambio al vertice anche per la GT2, con Mullen che supera in accelerazione Westbrook, anch'egli in crisi con le sue Michelin, ed in decima piazza assoluta. Al giro trentadue Fassler cede il volante al compagno Mike Hezemans nel pi stop, dopo aver subito il sorpasso anche da parte di Philip Peter. Alla tornata successiva i due leader di campionato Bruni e Bertolini, cedono al cambio gomme la vettura ai rispettivi compagni, Toni Vilander e Michael Bartels. Al trentaquattresimo giro è la volta di Bouchut di lasciare il volante a Xavier Maassen, mentre la Saleen di Julien Canal finisce in testacoda. Alla trentottesima tornata Franchi, divenuto leader della corsa, lascia il volante al compagno Vincent Vosse, che si rivelerà però decisamente più lento. Incredibile la gara di rimonta di Bartels, che dopo aver superato Sharp e Peter in un solo giro, occupa la quinta posizione alle spalle di Deletraz, tornato al comando, Ramos, succeduto a Negrao, Hezemans e Maassen. Proprio il pilota olandese subirà il



L'ordine di arrivo, domenica 5 ottobre 2008

- 1 - Ramos-Negrao (Maserati MC12) - Vitaphone - 81 giri in 1'59'45"063
- 2 - Hezemans-Gollin (Corvette Z06) - Phoenix - a 5"003
- 3 - Fassler-Deletraz (Corvette Z06) - Phoenix - a 14"036
- 4 - Simonsen-Peter (Aston Martin DB9) - Gigawave - a 21"216
- 5 - Wendlinger-Sharp (Aston Martin DB9) - Jetalliance - a 43"491
- 6 - Bertolini-Bartels (Maserati MC12) - Vitaphone - a 43"705
- 7 - Franchi-Vosse (Saleen S7) - Larbre - a 43"839
- 8 - Bouchut-Maassen (Corvette Z06) - SRT - a 1'04"768
- 9 - Davison-Westbrook (Porsche 997) - Prospeed - a 2 giri
- 10 - Piccini-Mullen (Ferrari 430) - CR - a 2 giri
- 11 - Vilander-Bruni (Ferrari 430) - AF - a 2 giri
- 12 - Moser-Mediani (Ferrari 430) - Kessel - a 2 giri
- 13 - Tuero-Mazzacane (Ferrari 550) - ACA - a 2 giri
- 14 - Biagi-Montanari (Ferrari 430) - AF - a 2 giri *
- 15 - Babini-Davies (Ferrari 430) - Ecosse - a 3 giri
- 16 - Malucelli-Ruberti (Ferrari 430) - Scuderia Italia - a 3 giri
- 17 - Kirkaldy-Bell (Ferrari 430) - CR - a 3 giri
- 18 - Russo-Compagnon (Ferrari 430) - Advanced - a 3 giri
- 19 - Camathias-Balbani (Ferrari 430) - Scuderia Italia - a 4 giri
- 20 - Enge-Mucke (Aston Martin Vantage V8) - Aston Martin - a 4 giri
- 21 - Williams-Ashburn (Porsche 997) - Trackspeed - a 6 giri

Ritirati

- 23 giri - Forsten-Palittala (Porsche 997) - Prospeed
 36 giri - Dayraut-Canal (Corvette Z06) - DKR
 48 giri - Kumpen-Longin (Saleen S7) - Peka

* Indica la penalizzazione di 30 secondi

Il Campionato

GT1: 1. Bertolini-Bartels 56 punti; 2. Gollin-Hezemans 50; 3. Negrao-Ramos 49,5; 4. Deletraz-Fassler 41,5; 5. Wendlinger-Sharp 38.

GT2: 1. Vilander-Bruni 75; 2. Ruberti-Malucelli 49,5; 3. Westbrook 46; 4. Biagi-Montanari 39; 5. Collard 36.



sorpasso dalla Maserati campione per il quarto posto al giro quarantasette. Alla cinquantesima tornata in GT2 continua la fuga della Porsche, davanti al duo AF Corse, Vilander-Biagi. Sosta ai box per Deletraz al cinquantesimo giro che lascia il volante a Hezemans, imitato alla tornata successiva dalla Aston di Jetalliance, orfana della seconda vettura, che facendo scendere Sharp decide di non cambiare gli pneumatici, scelta che peserà sull'esito della gara. Stessa mossa anche Peter, che lascia l'abitacolo a Simonsen. Al sessantottesimo giro interessante notare che al comando della GT2 si trova la Ferrari del team Kessel con Henry Moser alla guida, incalzato da Bruni, mentre Westbrook è alle prese con il duo CR Scuderia e Montanari. La corsa si decide al giro sessantanove, con Fassler che va largo, favorendo l'ingresso di Negrao, che conquista così il primo posto, mentre ormai nelle retrovie per il settimo posto, Franchi sorpassa Bouchut. Negrao al settantesimo giro guida il gruppo davanti a Fassler, Bertolini, Gollin, Simonsen, Wendlinger, Franchi e Bouchut. Al settantatreesimo giro Kirkaldy supera Montanari, frenato da Piccini e Westbrook. Bertolini è costretto a rientrare ai box al settantaseiesimo giro per la foratura del pneumatico posteriore sinistro, perdendo la terza posizione a favore della Corvette di Fassler, venendo passato anche da Simonsen e Wendlinger. Al settantottesimo giro Moser rientra ai box lasciando il volante al compagno Maurizio Mediani, che cede la prima posizione a Bruni, decisamente più lento della Porsche di Westbrook alle sue spalle. Bell finisce in testacoda all'ottantesimo giro, mentre Bruni si fa superare da Westbrook, che coglie sotto la bandiera a scacchi la seconda vittoria in GT2 davanti a Mullen e Montanari, retrocesso però insieme a Biagi al quinto posto da un drive through convertito in una penalità di 30". Per Gianmaria Bruni non cambia nulla: il romano centra il primo titolo mondiale, mentre Toni Vilander bisca il successo del 2007. In GT1 Negrao taglia primo il traguardo davanti alla due Chevrolet di Gollin e Fassler, che meritano pienamente il podio.

Antonio Caruccio

Bamford-Griffin che sorpresa



Risultato a sorpresa a Monza, al termine di gara 1 del penultimo round 2008 del GT Open. A primeggiare, al termine dei 50 minuti in programma, è stata la coppia Bamford/Griffin, con l'Irlandese uscito vincitore da un serrato duello, condito da attacchi e sportellate, con la SunRED di Manuel Perez Aicart. In partenza, tutto era sembrato filare liscio per Montermini ed il Playteam, in testa nelle prime fasi con un margine tranquillizzante. Di lì a poco, il cedimento della posteriore sinistra della 430 di testa aveva però riaperto i giochi a favore di Pompidou, per l'occasione in coppia con Peter Dumbreck. Poco dopo era arrivata la situazione di Safety-car per un contatto tra Petrobelli e Piccolo a ricompattare il gruppo. Un altro colpo di scena aveva colpito quando, in piena finestra per il cambio pilota, era stato proprio Pompidou a finire fuori pista in Parabolica. Con Aguas costretto a cedere il volante al più lento Boris Maletic, a trovarsi davanti era

stato Perez Aicart, anche grazie all'ottimo timing nel rientro ai box mentre una vera e propria battaglia si scatenava tra le vetture di Autorlando ed EdilCris. Ad avere la peggio, in Ascari, Richard Lietz, colpito da Monfardini in piena bagarre e costretto a rinunciare, insieme a Roda, ad una seria possibilità di allungo in classifica. In terza posizione hanno concluso Zonca e Belicchi, vedendosi però arretrare al sesto posto per un'irregolarità al cambio pilota. Il podio è così andato al duo brasiliano Longo-Serra, seguiti da Bontempelli-Cressoni e Chacon-De Castro. Ritiro per Montermini e Maceratesi, a causa di ulteriori problemi di gomme, mentre Giao e Couceiro hanno chiuso al settimo posto. In GTS, Cioci e Pellizzato hanno centrato una nuova vittoria, soffrendo però nelle fasi iniziali la pressione di Piccini e della Lamborghini Gallardo.

Marco Cortesi

L'ordine di arrivo di gara 1, sabato 4 ottobre 2008

- 1 - Bamford/Griffin - (Ferrari 430) - Advanced - 50'04"99
- 2 - Fernandez/M. Aicart - (SR 21) - SunRED - 1'52
- 3 - Longo/Serra - (Ferrari 430) - Osona - 10"38
- 4 - Bontempelli/Cressoni - (Ferrari 430) - EdilCris - 11"03
- 5 - Chacon/De Castro - (Porsche 997) - DriveX - 11"21
- 6 - Zonca/Belicchi - (Porsche 997) - Advanced - 23"27
- 7 - Couceiro/Giao - (Ferrari 430) - Playteam - 23"28
- 8 - Roda/Lietz - (Porsche 997) - Autorlando - 23"96
- 9 - Rugolo/Case - (Ferrari 430) - Advanced - 25"32
- 10 - Carol/Mayola - (Ferrari 430) - Mayola - 46"71
- 11 - Aguas/Maletic - (Ferrari 430) - Advanced - 53"16
- 12 - Bonaldi/Gabbiani - (Ferrari 430) - EdilCris - 1'06"75
- 13 - Pellizzato/Cioci - (Corvette GT3) - Twentytwo - 1'15"14
- 14 - Edwards/Moro - (Porsche 997) - HisaQ - 1'18"74
- 15 - Azzoli/Romanini - (Aston Martin DBRS9) - Villois - 1'32"48

Giro più veloce: Antonio Chacon, 1'50"382

Lietz-Roda allungano Belicchi nel polverone

Si porta in dote uno strascico polemico l'allungo in campionato di Lietz e Roda (sotto), nella seconda corsa di Monza. Il duo italo-austriaco ha messo a segno una prestazione superba, conducendo dall'inizio alla fine e precedendo, con un margine tranquillizzante, la coppia Giau-Couceiro. A sollevare le ire del Playteam quanto accaduto alla vettura di punta di Michele Maceratesi, spedito in testacoda da una toccata di Andrea Belicchi in prima variante e andata a concludere fuori dai punti in tredicesima piazza. Per il duo Ferrari, la vetta del campionato si allontana a 22 lunghezze di distanza, con una sola doppia gara al termine, quella di Barcellona. In terza posizione, ha concluso Xavier Pompidou, in coppia con Peter Dumbreck, mentre Stefano Livio, deluso dal risultato di gara 1, ha completato una bella rimonta

installandosi al quarto posto davanti a Monfardini e Frezza. A seguire l'equipaggio Advanced di Casè e Rugolo e la coppia Porsche DriveX, penalizzata da una sportellata di troppo in prima variante durante il duello con Frezza. Indietro i vincitori di Gara 1 Bamford e Griffin, a causa del passo più lento del primo e dell'handicap portato dal successo. La stessa sorte è capitata a Daniel Serra che, dopo un inizio al top ed una battaglia alle spalle di Lietz, ha visto Longo perdere rapidamente terreno. In classe GTS, non sono bastati 30 secondi di handicap a fermare la Corvette GT3 di Cioci e Pellizzato, che hanno chiuso quindicesimi assoluti davanti a Pamplo/Julià e alla coppia Villos Racing composta da Wisner e Piccolo.

Marco Cortesi

L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 5 ottobre 2008

- 1 - Roda/Lietz (Porsche 997) - Autorlando - 27 giri 51'17"655
- 2 - Giau/Couceiro (Ferrari 430) - Playteam - 4"466
- 3 - Dumbreck/Pompidou (Ferrari 430) - Trotter - 20"324
- 4 - Sundberg/Livio (Ferrari 430) - Advanced - 20"608
- 5 - Monfardini/Frezza (Ferrari 430) - EdilCris - 24"212
- 6 - Casè/Rugolo (Ferrari 430) - Advanced - 27"315
- 7 - De Castro/Chacon (Porsche 997) - DriveX - 30"275
- 8 - Serra/Longo (Ferrari 430) - Osona - 52"990
- 9 - Bonetti/Pasini (Ferrari 430) - Advanced - 54"724
- 10 - Cressoni/Bontempelli (Ferrari 430) - EdilCris - 1'07"465
- 11 - Griffin/Bamford (Ferrari 430) - Advanced - 1'15"326
- 12 - Maletic/Aguas (Ferrari 430) - Advanced - 1'15"509
- 13 - MacEratesi/Montermini (Ferrari 430) - Playteam - 1'33"319
- 14 - Mayola/Carol (Ferrari 430) - Mayola - 1'37"446
- 15 - Cioci/Pellizzato (Corvette GT3) - Twentytwo - 1 lap

Giro più veloce: Richard Lietz, 1'49"749

Il campionato

1. Roda-Lietz, 155 p.; 2. Giau-Couceiro, 146; 3. Montermini-Maceratesi, 133; 4. Frezza-Monfardini, 108; 5. Pasini-Bonetti, 100.



La rivincita di Accary-Mena

Dopo il successo perso con la penalità patita in gara 1 a Brno, il duo Accary-Mena (**sotto**) conquista un meritato successo nella prima corsa del weekend di Nogaro, grazie ad una stupenda metà gara del primo. Nel finale poi, Mena ha controllato il ritorno di Luca Pirri nel finale, con il pilota di casa Matech che, ereditato il volante da un opaco Jürgen Von Garzen, nulla ha potuto per agguantare il successo. A facilitare la vita ai vincitori sono anche stati due degli equipaggi protagonisti per la corsa al titolo. A lasciare punti preziosi sul campo sia Ian Khan, finito in ghiaia per un contatto, che James Ruffier, tradito dal cambio

dopo avere inondato la pista d'olio. In casa Callaway è però da rilevare l'ottima prova di Arnaud Peyroles che, veloce e costante, potrebbe fare la differenza nei confronti del duo capitanato da Thomas Mutsch. Sul terzo gradino del podio sono così saliti Emmanuel Petit e Dino Lunardi, alla prima gara in Ferrari dopo la separazione con Gilles Vannelet. A seguire il duo britannico Ellis-Mortimer, su Ford GT, e la competitiva Morgan Aero 8 di Scheier e Lesoudier. Nella top-10 ha chiuso anche la prima delle Aston Martin Brixia Racing di Zani e Cirò.

Marco Cortesi

L'ordine di arrivo, domenica 5 ottobre 2008

- 1 - Accary/Mena (Aston Martin DBRS9) - Hexis - 38 laps
1:00:01.639
- 2 - Pirri/Vongartzen (Ford GT) - Matech - 6.65
- 3 - Petit/Lunardi (Ferrari F430 GT3) - JMB - 21.28
- 4 - Ellis/Mortimer (Ford GT) - Matech - 22.1
- 5 - Lesoudier/Scheier (Morgan Aero 8 GT3) - AutoGT - 27.32
- 6 - Vannelet/Sourd (Corvette Z06R GT3) - Sourd - 34.41
- 7 - Rodrigues/Rodrigues (Aston Martin DBRS9) - Hexis - 40.64
- 8 - Loix/Lemeret (Porsche 997 GT3 Cup S) - Prospeed - 40.92
- 9 - Cirò/Zani (Aston Martin DBRS9) - Brixia - 42.38
- 10 - Matzke/Skula (Corvette Z06R GT3) - MM - 53.27
- 11 - Lagniez/Makowiecki (Aston Martin DBRS9) - Hexis - 53.47
- 12 - Jirik/Vosse (Porsche 997 GT3 Cup S) - Muehlner - 54.03
- 13 - Depresle/Cazenave (Corvette Z06R GT3) - Sourd - 57.27
- 14 - Thomas/Hemroulle (Porsche 997 GT3 Cup S) - Muehlner - 01:02.76
- 15 - Meir/Bert (Corvette Z06R GT3) - Callaway - 01:16.66



La Morgan di Lesoudier/Schier





Successo casalingo per Ruffier-Peyroles

Arriva in casa il primo successo del 2008 per James Ruffier e Arnaud Peyroles (sopra). Il duo transalpino di casa Callaway ha centrato vittoria e leadership in campionato grazie ad un nuovo stop, stavolta causato da un guaio meccanico, di Ian Khan e Tomas Mutsch. L'austriaco, in testa con grande autorità per tutta la prima parte di gara, aveva contenuto gli attacchi di Ruffier con il rivale che, tra un'azione di disturbo e l'altra, tentava di conservare la vettura in piena efficienza per il compagno di squadra. Una volta entrato in pista, Peyroles ha passato Kahn con facilità, allungando il passo con una serie di giri veloci. Grazie ai problemi degli equipaggi di testa, è arrivato anche il primo podio per la Morgan Aero 8 di Lesoudier e Scheier. In terza piazza, Brad Ellis ha riguadagnato il podio

per il team Matech dopo uno stint non particolarmente brillante di Alex Mortimer, chiudendo davanti a Mena e Accary. Gara sfortunata invece per Luca Pirri e Jurgen Von Gartzten: dopo un drive-through assegnato per un'infrazione di tempo al cambio pilota, l'italiano è stato penalizzato in seguito ad un contatto, nelle fasi conclusive, con la Porsche di Jaromir Jirik che tentava disperatamente, nonostante il passo più lento, di mantenere un potenziale podio. Problemi derivanti dai rispettivi compagni hanno bloccato, come sempre, Frederic Makowiecki e Sascha Bert, protagonisti delle battute iniziali. In campionato, 8 punti separano i vincitori da Khan e Mutsch, con Accary e Mena, insieme a Bradley Ellis, a -9.

Marco Cortesi

L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 5 ottobre 2008

- 1 - Ruffier/Peyroles (Corvette Z06R) - Callaway - 38 giri 1:00:50.114
- 2 - Scheier/Lesoudier (Morgan Aero 8) - AutoGT - 27.318
- 3 - Mortimer/Ellis (Ford GT) - Matech - 31.450
- 4 - Mena/Accary (Aston Martin DBRS9) - Hexis - 32.424
- 5 - Vongartzen/Pirri (Ford GT) - Matech - 33.928
- 6 - Vosse/Jirik (Porsche 997) - Muehlner - 34.826
- 7 - Balbiani/Ricci (Ferrari F430) - Kessel - 36.525
- 8 - Makowiecki/Lagniez (Aston Martin DBRS9) - Hexis - 40.762
- 9 - Williams/Ashburn (Porsche 997) - Trackspeed - 54.135
- 10 - Lacko/Vojtech (Corvette Z06R) - MM - 56.3795
- 11 - Skula/Matzke (Corvette Z06R) - MM - 1:01.474
- 12 - Rodrigues/Rodrigues (Aston Martin DBRS9) - Hexis - 1:09.416
- 13 - Lemeret/Loix (Porsche 997) - Prospeed - 1:10.514
- 14 - Cazenave/Depresle (Corvette Z06R) - Sourd - 1:10.514
- 15 - Rambeaud/Rambeaud (Ferrari F430) - JMB - 1 giro

Nuovi pesi,



nuove regole Ma che farà la BMW?

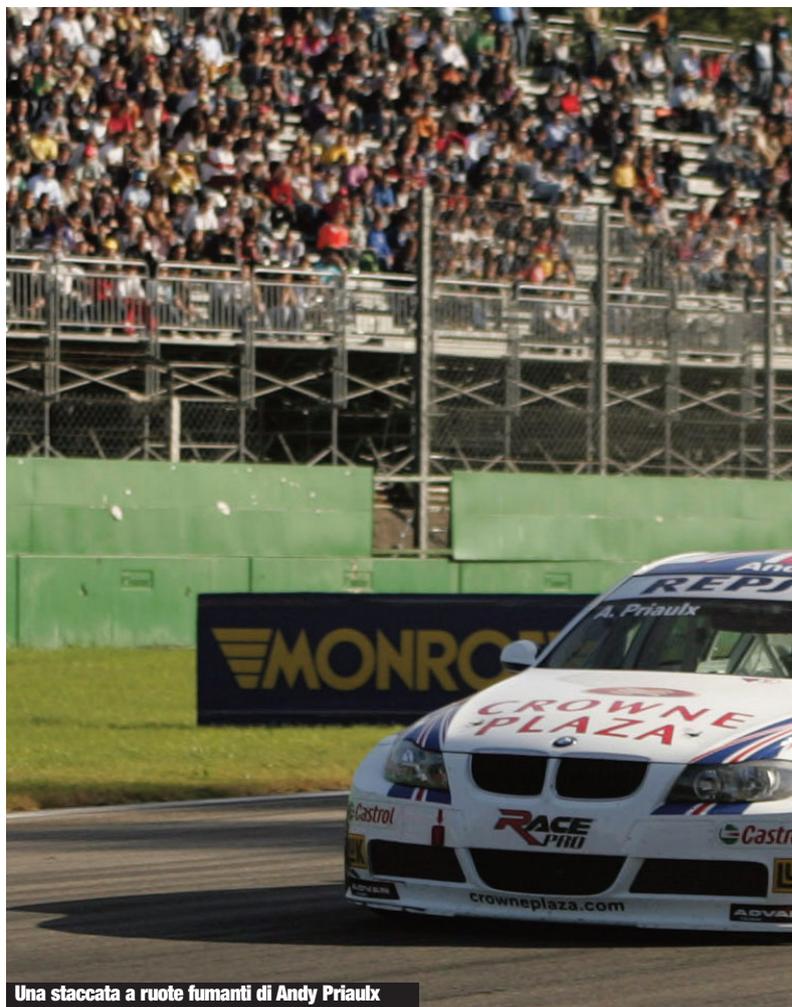
Domenica 5 ottobre, il circuito di Monza ospiterà la seconda gara italiana del WTCC nonché l'ultima prova europea del campionato. Dopodiché il Mondiale Turismo si trasferirà in Giappone e a Macao dove finalmente verrà incoronato il nuovo campione iridato. Sono momenti intrisi di tensione quelli che scandiscono il finale di stagione, come è giusto che sia. Una tensione positiva, palpabile in ogni angolo del paddock, che aspetta con ansia di sapere se la Seat riuscirà finalmente a vincere il campionato o se sarà sgambettata ancora dalla BMW o addirittura dalla Chevrolet. Ma il WTCC si sta interrogando anche sul futuro. Il 2008 dal punto di vista delle polemiche è stato ▶

segue a pag 4





Mario Theissen



Una staccata a ruote fumanti di Andy Priaulx

molto fertile. Alle Case non sono piaciuti gli interventi del Bureau della FIA, che di volta in volta ha adottato correttivi in termini di peso minimo delle vetture che non hanno mai accontentato nessuno e che cambiavano di gara in gara confessando quelli precedenti. Decisioni che spesso sono state messe alla gogna dalle Case e dai team che hanno sempre visto favoritismi verso la concorrenza. Dando per scontato che ogni team manager sa piangere come un attore consumato, va detto che effettivamente quest'anno una certa confusione su come bilanciare le prestazioni c'è stata. Inoltre, ci si è messa anche la BMW che non ha mai accettato l'idea di dover combattere contro una vettura dotata di motore turbo come la Seat. Il discorso dei tedeschi è stato molto semplice. In parole povere, a Monaco di Baviera dicono di non avercela con l'alimenta-

zione a gasolio, ma non si dicono d'accordo quando sul campo si devono scontrare motori aspirati e propulsori sovralimentati visto che questi hanno molti più vantaggi. E' dall'inizio dell'anno che la BMW fa questo genere di pressione sul WTCC e in maniera neppure molto velata lascia intendere che potrebbe anche non essere più della partita la prossima stagione se non cambieranno le cose. Gli organizzatori del WTCC in accordo con le Case si sono ritrovati ed hanno stilato delle proposte per il nuovo regolamento che hanno già portato alla commissione Turismo. L'obiettivo è quello di limitare al minimo gli interventi del Bureau, che resterà come organo per le omologazioni. Dal 2009, a tutte le vetture verranno tolte le deroghe di peso avute quest'anno. Alla prima e alla seconda gara del prossimo campionato (Curitiba e Puebla) le macchine correranno esatta-



mente conformi a quanto prescrive il regolamento. Dalla terza gara, a tutte le vetture verranno applicati sessanta chili e verrà stilata una classifica in base alle prestazioni mostrate. Se una vettura avrà un distacco superiore di tre decimi rispetto a quella che sarà decretata come la migliore,

allora le verrà tolto peso per far sì che non resti troppo staccata. Non appena la macchina migliorerà le sue prestazioni, le verrà ridato peso in base a quanto guadagnato. Spariranno le zavorre di risultato quindi i piloti avranno sempre lo stesso peso. Per il motore turbo è prevista una riduzione della

flangia mentre la pressione del turbo sarà lasciata libera. Se la Seat dimostrerà che le sue prestazioni sono calate, le sarà concesso di rimettere il fondo piatto come lo scorso anno. E' un sistema complicato a prima vista, ma in realtà molto semplice e che sembra aver accontentato tutti. Sono in corso del-

le negoziazioni per affinare dei particolari per stabilire con quale criterio giudicare quale sarà la macchina migliore, ma sembra davvero che che i rappresentanti delle Case abbiano dato il loro consenso, BMW compresa. La palla ora passa in mano al costruttore tedesco. Chevrolet ha annunciato la Cruze, la Lada la nuova macchina, Honda nicchia ma qualcosa si muove, Seat inizierà con la Leon Tdi per poi passare alla Exeo con motore a benzina. Che farà allora la BMW? Mario Theissen si sarà deciso a mantenere nel WTCC le proprie macchine in veste ufficiale o dirizzerà i suoi programmi nel FIA GT con la nuova M3? Tutti dicono che resterà nel Turismo visto anche il ritorno economico delle macchine vendute. Il WTCC aspetta un suo segnale. Chissà che Monza non chiarisca definitivamente anche questi dubbi.

Dario Sala

Seat travolgente...



Voleva la tripletta la Seat e tripletta è stata. Yvan Muller, Gabriele Tarquini e Rickard Rydell hanno riempito il podio di gara 1 a Monza, ma lo svedese è stato poi penalizzato per il taglio di chicane dopo il contatto con Nicola Larini. Incontrastati dominatori per tutti i 9 giri, Muller e Tarquini hanno dato vita ad una bella battaglia, estremamente corretta, che alla fine ha visto prevalere il francese. Muller infatti ha superato l'abruzzese all'ultimissimo giro, alla staccata della prima variante dopo che Tarquini era passato in testa al 5° giro nel medesimo punto della pista. A coprire le spalle al duo franco-italiano ci ha pensato lo svedese Rickard Rydell, perennemente attaccato da un Nicola Larini in splendida forma. Il toscano della Chevrolet ha cercato di rovinare la festa Seat, ma non vi è riuscito. Anzi, all'ultimo giro, mentre Muller passava Tarquini, Larini ha attaccato seriamente Rydell. Lo svedese si è spostato dalla traiettoria interna tenuta sul retti-

filo di arrivo a quella esterna urtando leggermente la vettura di Larini. Attacco non riuscito quindi. Poi, in prossimità della Parabolica, l'italiano ha dovuto rallentare improvvisamente, forse a seguito del contatto, perdendo il quarto posto e classificandosi sesto. Dietro alle tre Seat ha quindi terminato un buon Andy Priaulx con la prima BMW il quale ha tenuto a bada Tiago Monteiro. Augusto Farfus, che oscillava tra il quarto e il quinto posto, si è dovuto ritirare per un problema agli scarichi della sua BMW, danno provocato da un urto poco gentile rimediato forse da Monteiro. Brivido al via quando James Thompson, in fase di staccata alla prima curva e in mezzo al gruppone, forse toccato ha improvvisamente tagliato la pista rientrandovi poi senza controllo e andando a sbattere contro Pierre Yves Corthals, che ha proseguito. Coinvolto nel mucchio anche Alain Menu e Felix Porteiro oltre a Stefano D'Aste, giunto ai box con una ruota a terra.

L'ordine di arrivo di gara 1, domenica 5 ottobre 2008

- 1 - Yvan Muller (Seat Leon TDI) - Orega - 9 laps
- 2 - Gabriele Tarquini (Seat Leon TDI) - Seat - 0"277
- 3 - Rickard Rydell (Seat Leon TDI) - Seat - 0"972
- 4 - Andy Priaulx (BMW 320si) - RBM - 1"710
- 5 - Tiago Monteiro (Seat Leon TDI) - Orega - 3"699
- 6 - Nicola Larini (Chevrolet Lacetti) - RML - 8"111
- 7 - Robert Huff (Chevrolet Lacetti) - RML - 8"206
- 8 - Jordi Genè (Seat Leon TDI) - Seat - 8"434
- 9 - Alex Zanardi (BMW 320si) - Schnitzer - 11"056
- 10 - Jorg Muller (BMW 320si) - Schnitzer - 11"547
- 11 - Tom Coronel (Seat Leon) - Sunred - 14"396
- 12 - Alain Menu (Chevrolet Lacetti) - RML - 19"722
- 13 - Pierre Yves Corthals (Seat Leon) - Exagon - 21"114
- 14 - Franz Engstler (BMW 320si) - Engstler - 21"722
- 15 - Sergio Hernandez (BMW 320si) - Proteam - 24"884
- 16 - Manabu Orido (Chevrolet Lacetti) - RML - 28"993
- 17 - Takayuki Aoki (BMW 320si) - Wiechers - 31"499
- 18 - Andrey Romanov (BMW 320si) - Engstler - 36"751
- 19 - Ibrahim Okyay (BMW 320si) - Borusan - 37"459
- 20 - George Tanev (BMW 320si) - Petrol GT - 45"927
- 21 - Yukinori Taniguchi (Honda Accord) - N Technology - 47"715
- 22 - Kirill Ladygin (Lada 110) - Russian Bears - 58"278
- 23 - Kristian Poulsen (BMW 320si) - Poulsen - 1 lap

...e Tarquini lancia la sfida

Dalla doppietta di gara 1 (Rickard Rydell è stato penalizzato di 30") alla... doppietta di gara 2, la Seat a Monza ha fatto il pieno di coppe e punti nell'ultima prova europea del WTCC. Il primo posto è andato a Gabriele Tarquini che tiene viva la lotta con il compagno Yvan Muller per la vittoria finale nel campionato. Ormai soltanto loro due possono giocarsi il titolo. Tarquini ha disputato una gran gara, risalendo dalla settima posizione in griglia fino al primo posto finale. In pole c'era Alex Zanardi, ottavo in gara 1. Il bolognese al primo giro è stato subito superato da Jordi Gené, il quale ha tenuto la testa fino a due giri dal termine, quando Tarquini lo ha scavalcato. Sul terzo gradino del podio è salito Nicola Larini, unico vero contendente delle Seat a Monza. Il toscano della Chevrolet Lacetti è risultato il migliore del suo

team, peccato per lo sfortunato finale di gara 1. Yvan Muller si è accontentato del quarto posto. E' andata male agli inglesi Robert Huff e Andy Priaulx, fermati ai box in seguito a contatti. Zanardi ha concluso settimo davanti ad Augusto Farfus.

L'ITALIANO DELLA SEAT PENALIZZATO PER OKAYAMA

Al termine della seconda corsa di Monza, il vincitore Gabriele Tarquini ha ricevuto una penalizzazione che sconterà nella prossima prova in Giappone. I commissari hanno deciso di dargli cinque posizioni di penalità sullo schieramento di partenza di Okayama per taglio di chicane dopo il via, manovra che gli avrebbe permesso di trarre vantaggio

L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 5 ottobre 2008

- 1 - Gabriele Tarquini (Seat Leon TDI) - Seat - 9 laps 18'18"397
- 2 - Jordi Gené (Seat Leon TDI) - Seat - 0"316
- 3 - Nicola Larini (Chevrolet Lacetti) - RML - 0"646
- 4 - Yvan Muller (Seat Leon TDI) - Oreca - 2"780
- 5 - Alain Menu (Chevrolet Lacetti) - RML - 3"056
- 6 - Tiago Monteiro (Seat Leon TDI) - Oreca - 8"231
- 7 - Alex Zanardi (BMW 320si) - Ravaglia - 9"522
- 8 - Augusto Farfus (BMW 320si) - Schnitzer - 11"901
- 9 - Rickard Rydell (Seat Leon TDI) - Seat - 12"639
- 10 - Jorg Muller (BMW 320si) - Schnitzer - 13"456
- 11 - James Thompson (Honda Accord) - N Technology - 14"662
- 12 - Felix Porteiro (BMW 320si) - Ravaglia - 14"779
- 13 - Sergio Hernandez (BMW 320si) - Proteam - 15"621
- 14 - Stefano D'Aste (BMW 320si) - Proteam - 16"121
- 15 - Kristian Poulsen (BMW 320si) - Poulsen - 24"517
- 16 - Franz Engstler (BMW 320si) - Engstler - 24"949
- 17 - Manabu Orido (Chevrolet Lacetti) - RML - 31"444
- 18 - George Tanev (BMW 320si) - Petrol GT - 35"754
- 19 - Jaap Van Lagen (Lada 110) - Russian Bears - 35"953
- 20 - Duarte Felix Da Costa (Seat Leon) - Sunred - 43"753
- 21 - Ibrahim Okyay (BMW 320si) - Borusan - 44"083
- 22 - Viktor Shapovalov (Lada 110) - Russian Bears - 45"160
- 23 - Kirill Ladygin (Lada 110) - Russian Bears - 47"874
- 24 - Tom Coronel (Seat Leon) - Sunred - 1 lap
- 25 - Andy Priaulx (BMW 320si) - RBM - 2 laps
- 26 - Robert Huff (Chevrolet Lacetti) - RML - 2 laps

Giro più veloce: Alain Menu 2'00"390

Ritirati

- 0 giri - Pierre Yves Corthals
- 2° giro - Takayuki Aoki
- 2° giro - Andrey Romanov
- 5° giro - Yukinori Taniguchi

Il campionato

- 1. Y.Muller 95; 2. Tarquini 86; 3. Huff 64; 4. Rydell 62; 5. Priaulx 61; 6. Gené 53; 7. J.Muller 52; 8. Porteiro 50; 9. Larini 48; 10. Farfus 47.



Audi batte Peugeot anche nella Petit Le Mans

E' ai limiti dell'impossibile l'impresa di McNish, Capello e Pirro nella Petit Le Mans 2008. Il trio italo-scozzese ha centrato il nono successo in undici edizioni della maratona di Road Atlanta dopo un disastroso inizio. Nel giro di ricognizione, Allan McNish aveva infatti perso il controllo della propria R10, urtando le protezioni e rischiando di coinvolgere la Peugeot 908 di Minassian, Sarrazin e Klien. Riuscito a prendere il via con oltre due giri di distacco grazie ad un vero miracolo dei tecnici del Champion Racing, McNish ha recuperato la coda del gruppo in meno di tre ore, grazie ad una strategia aggressiva e ad una guida perfetta. Superati anche i problemi di surriscaldamento emersi successivamente, la R10 numero 2 ha completato la rimonta proprio nelle mani del suo quasi-carnefice che, piegata la resistenza di Klien a 35 giri dal termine, si è involato verso il terzo successo in tre anni in coppia con Capello. Dietro alla vettura schierata da Peugeot (completato un incredibile poker di sconfitte tra Sebring, Le Mans, LMS e Petit Le Mans), si sono classificati Lucas Luhr e Marco Werner sulla seconda Audi, mentre in classe LMP2, Ryan Briscoe ed Helio Castroneves hanno capitanato un quartetto tutto di marca Porsche. In seconda piazza, Timo Bernhard e Romain Dumas hanno conquistato il titolo di categoria per il secondo anno di fila.

Se per Peugeot si tratta di sconfitta, per Acura la batosta ha proporzioni catastrofiche, con tutte le ARX-01b coinvolte in uscite o contatti. I primi ad alzare bandiera bianca sono stati gli uomini Highcroft, con Sharp che, andato violentemente a muro nel corso del 17esimo giro, ha demolito la seconda vettura in 3 giorni, precludendo

la partecipazione di David Brabham e Dario Franchitti. In casa Andretti, Montagny si è visto coinvolto suo malgrado in un violentissimo incidente tra la Lola Intersport di Forgeois e la Porsche 997 di Pilet mentre, per mano di Luis Diaz, si è conclusa violentemente anche l'avventura del team Fernandez. Unica vettura superstite motorizzata Honda è stata quella di Gil De Ferran dopo che un'uscita in ghiaia aveva fatto perdere al brasiliano diversi giri. In classe GT1, il successo è andato ai campioni O'Connell e Magnussen, accompagnati dall'eterno Ron Fellows, grazie anche ai problemi incontrati dal trio Beretta/Gavin/Papis. Ancora una volta le vetture sviluppate dalla Pratt&Miller si sono trovate senza concorrenza, in attesa del nuovo progetto nella classe inferiore. Proprio in GT2 la vittoria di Jaime Melo e Mika Salo non ha impedito a Lieb e Bergmeister di conquistare il titolo di categoria, concludendo al secondo posto con l'aiuto di Marc Lieb.

Marco Cortesi

L'ordine di arrivo, domenica 5 ottobre 2008

- 1 - Capello/McNish/Pirro (Audi R10 TDI) - Audi - 394
- 2 - Minassian/Sarrazin/Klien (Peugeot 908 HDi FAP) - Peugeot - 394
- 3 - Luhr/Werner (Audi R10 TDI) - Audi - 394
- 4 - Briscoe/Castroneves (Porsche RS Spyder) - Penske - 394
- 5 - Bernhard/Dumas (Porsche RS Spyder) - Penske - 394
- 6 - Long/Maassen/Collard (Porsche RS Spyder) - Penske - 392
- 7 - Franchitti/Leitzinger/Lally (Porsche RS Spyder) - Dyson - 391
- 8 - De Ferran/Pagenaud/Dixon (Acura ARX-01B) - De Ferran - 388
- 9 - Dyson/Smith (Porsche RS Spyder) - Dyson - 384
- 10 - O'Connell/Magnussen/Fellows (Corvette C6R) - Corvette - 365
- 11 - Beretta/Gavin/Papis (Corvette C6R) - Corvette - 359
- 12 - Salo/Melo (Ferrari 430) - Risi - 358
- 13 - Bergmeister/Henzler/Lieb (Porsche 997) - Flying Liz - 358
- 14 - Pla/Watts (Ginetta-Zytek 07S) - LNT - 355
- 15 - Farnbacher/Muller (Ferrari 430) - Tafel - 355
- 16 - Montagny/Andretti/Kanaan (Acura ARX-01B) - AGR - 347
- 17 - Jonsson/Krohn/van de Poele (Ferrari 430) - Risi - 346
- 18 - Aucott/Kaffer/Daoudi (Ferrari 430) - JMB - 344
- 19 - Neiman/Pechnik/Law (Porsche 997) - Flying Liz - 339
- 20 - Tafel/Figge/Ehret (Ferrari 430) - Tafel - 331
- 21 - Van Overbeek/Pilet (Porsche 997) - Flying Liz - 311
- 22 - Cocker/Drayson/Turner (Aston Martin Vantage) - Barwell - 294
- 23 - Basseng/Pastorelli/Pastorelli (Porsche 997) - Vici - 291
- 24 - Pappas/Lazaro/Pilgrim (Doran Ford GT-R) - Black Swan - 291
- 25 - Milner/Hand (Panoz Esperante) - Panoz - 282
- 26 - Fernandez/Diaz/Jourdain (Acura ARX-01B) - Fernandez - 281
- 27 - Feinberg/Hall (Dodge Viper) - Primetime - 280
- 28 - Werner/Miller/Hardt (Porsche 997) - Farnbacher - 277
- 29 - Robertson/Murry/Robertson (Doran Ford GT-R) - Robertson - 263
- 30 - Lewis/Hines/Forgeois (Lola B07/17 Judd) - Intersport - 237
- 31 - Field/Field/Berry (Lola B06/10 AER) - Intersport - 160
- 32 - Campbell-Walter/Primat/Simpson (Creation CA07 Aim) - Creation - 138
- 33 - Burgess/McMurry/Willman (Lola B06 10 AER) - Autocon - 122
- 34 - Hall/Halliday/Stirling (Creation CA07 Aim) - Creation - 113
- 35 - Jeannette/Mowlem/Johansson (Zytek 07S Zytek) - Corsa - 73
- 36 - Gigliotti/Drissi/Goossens (Riley Corvette C6) - Riley - 37
- 37 - Brabham/Sharp/Franchitti (Acura)





Tony Stewart approfitta del Big One

È perfino più folle del solito l'edizione autunnale di Talladega che ha regalato a Tony Stewart il primo successo sul superspeedway dell'Alabama. A rendere imprevedibile l'esito della gara ci hanno pensato ben due Big One, il secondo dei quali andato a coinvolgere molti contendenti a titolo, ed un finale particolarmente controverso tra Stewart e Regan Smith. Il pilota DEI ha infatti tagliato per primo il traguardo passando sotto la linea gialla che delimita il banking. Nonostante fosse stato effettivamente costretto da Stewart a scendere al di sotto del limite, Smith è stato penalizzato per il vantaggio tratto dall'operazione, e spedito all'ultimo posto tra i piloti a pieni giri.

Il punto svolta della corsa, e forse del campionato, è stato però il disastro accaduto al giro 174 quando, a causa di un'errata valutazione, Carl Edwards ha spedito in testacoda Greg Biffle, finendo a sua volta contro Matt Kenseth tra lo shock del team Roush. Nell'incidente sono state coinvolte più di dieci vetture, tra cui quelle di Dale Earnhardt Jr, Kyle Busch e Kevin Harvick. Coinvolti anche il pole sitter

Travis Kvapil e Juan Pablo Montoya, entrambi apparsi molto convincenti e costantemente nel gruppone di testa. Tra i pochi a saper evitare il disastro, Jimmie Johnson ha ancora una volta contato sul proprio superiore istinto, terminando in nona posizione e portandosi a +72 in classifica.

Con la penalità a Smith, in seconda posizione ha chiuso Paul Menard, davanti a David Ragan, Jeff Burton e Clint Bowyer, mentre hanno centrato ottimi piazzamenti in top-10 Bobby Labonte, Scott Riggs e Robby Gordon. Da segnalare, ovviamente, anche l'altro maxi-incidente che aveva colpito ad inizio corsa, coinvolgendo Brian Vickers, David Gilliland, Martin Truex Jr, Kasey Kahne, Mike Skinner, Jamie McMurray, Terry Labonte, Tony Raines e Eric Almirola. A causare la catena di contatti, l'esplosione di una gomma sulla Toyota Red Bull. Gli incidenti causati dagli pneumatici non sono mancati: danneggiati, tra gli altri, Denny Hamlin, finito in ospedale, e Jeff Gordon, in testacoda nell'evitare la vettura di Reutimann.

Marco Cortesi

L'ordine di arrivo, domenica 5 ottobre 2008

- 1 - Tony Stewart (Toyota) - Gibbs - 190
- 2 - Paul Menard (Chevy) - DEI - 190
- 3 - David Ragan (Ford) - DEI - 190
- 4 - Jeff Burton (Chevy) - Childress - 190
- 5 - Clint Bowyer (Chevy) - Childress - 190
- 6 - Bobby Labonte (Dodge) - Petty - 190
- 7 - Scott Riggs (Chevy) - Haas - 190
- 8 - Robby Gordon (Dodge) - Gordon - 190
- 9 - Jimmie Johnson (Chevy) - Hendrick - 190
- 10 - Elliott Sadler (Dodge) - Evernham - 190
- 11 - Joe Nemechek (Chevy) - Furn.Row - 190
- 12 - Kenny Wallace (Toyota) - Waltrip - 190
- 13 - Aric Almirola (Chevy) - DEI - 190
- 14 - Casey Mears (Chevy) - Hendrick - 190
- 15 - Kyle Busch (Toyota) - Gibbs - 190
- 16 - Ken Schrader (Toyota) - HOF - 190
- 17 - Terry Labonte (Dodge) - Petty - 190
- 18 - Regan Smith (Chevy) - DEI - 190
- 19 - Michael Waltrip (Toyota) - Waltrip - 187
- 20 - Kevin Harvick (Chevy) - Childress - 179
- 21 - Kurt Busch (Dodge) - Penske - 177
- 22 - Dave Blaney (Toyota) - Davis - 176
- 23 - Reed Sorenson (Dodge) - Ganassi - 176
- 24 - Greg Biffle (Ford) - Ganassi - 174
- 25 - Juan Montoya (Dodge) - Roush - 173
- 26 - Matt Kenseth (Ford) - Roush - 173
- 27 - Travis Kvapil (Ford) - Yates - 173
- 28 - Dale Earnhardt Jr (Chevy) - Hendrick - 173
- 29 - Carl Edwards (Ford) - Roush - 173
- 30 - Mike Wallace (Chevy) - Childress - 169
- 31 - Mike Skinner (Toyota) - Red Bull - 160
- 32 - Jamie McMurray (Ford) - Roush - 159
- 33 - Jon Wood (Ford) - Wood - 154
- 34 - Tony Raines (Chevy) - Haas - 148
- 35 - Brian Vickers (Toyota) - Red Bull - 134
- 36 - Kasey Kahne (Dodge) - Evernham - 112
- 37 - David Reutimann (Toyota) - Waltrip - 110
- 38 - Jeff Gordon (Chevy) - Hendrick - 104
- 39 - Denny Hamlin (Toyota) - Gibbs - 98
- 40 - David Gilliland (Ford) - Yates - 68
- 41 - Martin Truex Jr (Chevy) - DEI - 68
- 42 - Sterling Marlin (Chevy) - Phoenix - 68
- 43 - Ryan Newman (Dodge) - Penske - 48

La classifica

1. Jimmie Johnson 5718
2. Carl Edwards 5646;
3. Greg Biffle 5641;
4. Jeff Burton 5619;
5. Clint Bowyer 5566;
6. Kevin Harvick 5547;
7. Tony Stewart 5515;
8. Jeff Gordon 5486;
9. Matt Kenseth 5473;
10. Dale Earnhardt Jr 5469;
11. Kyle Busch 5387;
12. Denny Hamlin 538

Castro-neves rischia il carcere

Che sia totalmente innocente, evasore fiscale, delinquente, o vittima di un tentativo di "dare l'esempio", Helio Castro-neves si trova decisamente in una pessima posizione. L'accusa? Aver utilizzato due società offshore, nei paesi bassi e a Panama, per "diluire" i propri redditi dal 1999 al 2004. Il primo passo, nell'azione legale contro il brasiliano da parte dell'IRS, è stata l'udienza del grand Jury, con la formalizzazione dei pesantissimi capi d'accusa per frode e cospirazione. Oltre al totale dei possibili anni di carcere, hanno impressionato l'arrivo in udienza di Castro-neves in manette e catene, e l'enorme cauzione richiesta (legata non alla pericolosità del soggetto ma alla tutela dell'asserito danno all'erario).

Cosa potrà accadere ora a Castro-neves? Il momento è probabilmente tra i peggiori possibili per affrontare accuse del genere. Istituzioni e cittadini USA hanno appena avuto una prova pratica di quanto fare i "furbetti", a livello finanziario, possano essere pericoloso per la collettività e, al pilota di Salvador De Bahia, potrebbe essere riservato un trattamento da "colpiscine uno per colpircine centomila". Parlando di conseguenze sportive, il ritiro del passaporto non dovrebbe essere un problema per la partecipazione al round di Surfers Paradis. L'Australia prevede l'extradizione ed il giudice competente non dovrebbe avere problemi a concedere l'espatrio per motivi di lavoro. Sarà però da vedere la reazione del team Penske e di tutto

l'ambiente IndyCar. Mentre il team manager non ha ancora espresso il suo parere a riguardo, vedendo peraltro Castro-neves vincere alla Petit Le Mans, l'IndyCar ha messo le mani più avanti: il portavoce della serie John Griffin ha parlato di una "clausola morale" del regolamento, e non ha escluso un possibile allontanamento forzato. Secondo alcuni, la carriera da top-driver di Castro-neves potrebbe essere già finita e se, come appare probabile, Sam Hornish non riuscirà ad entrare nei top-35 NASCAR e garantirsi un posto in griglia nelle prime 5 gare del 2009, una sostituzione potrebbe diventare non solo possibile, ma probabile. Dal punto di vista personale, sembra impossibile che, in caso di condanna, si arrivi ai numeri paventati dalla

stampa (35 anni!). Indipendentemente dalla sanzione penale, un colpo importante per Castro-neves potrebbe essere la perdita della green card, e l'allontanamento dagli USA. Basti pensare a quanto accaduto a Jonathan Cochet, espulso e allontanato senza aver commesso reati per irregolarità con il visto di lavoro. Un posto potrebbe liberarsi nel belpaese, dove gli sportivi evasori (anche per cifre 10 volte superiori) sono condonati, perdonati, glorificati e portati a modello di comportamento. L'augurio numero uno è però, naturalmente, che tutto si riveli una bolla di sapone e Castro-neves riesca a provare la sua estraneità... anche se questo non è, attualmente, lo scenario più probabile.
Marco Cortesi



INDY
SERIES
DIRECTOR

SIMPSON

TEAM
PENS

Ruote nel

Quando il mondo conobbe Gilles



8 ottobre 1978, una data storica per la Formula Uno, in particolare per la carriera di Gilles Villeneuve. E' passato un anno dal suo debutto al volante della rossa, avvenuto il 9 ottobre '77 in Canada, quando fu chiamato a sostituire il partente Niki Lauda. Malgrado la classifica sia un po' parca, il giovane Gilles ha già conquistato i tifosi del Cavallino: lotta all'arma bianca per qualsiasi posizione e i botti non si contano. Lui però non mostra alcun timore, interpretando al meglio il ruolo di cavaliere del rischio. Il mondiale è all'ultimo round stagionale, il Gran Premio del Canada, che si disputa per la prima volta a Montreal. Il vecchio tracciato di Mosport, viene infatti sostituito dalla nuova pista sorta sull'isola di Notre Dame. Proprio in Quebec dove si parla francese e dove la F.1 è ormai divenuta popolare grazie all'alfiere della

tempo

a cura di Carlo Baffi



Ferrari. La pole position viene siglata da Jean-Pierre Jarier al volante della Lotus Ford. Il francese ha preso il posto del compianto Ronnie Peterson, perito un mese prima in seguito all'incidente in partenza a Monza. Sotto un cielo dove il sole fa capolino tra uno stuolo di nuvoloni carichi d'acqua, Jarier riesce ad avere la meglio anche sul compagno di squadra Mario Andretti, forse pago del titolo iridato appena conquistato. Al via il transalpino scatta subito al comando e comincia a fare il vuoto. Tutto sembra deciso, quando a venti giri dalla fine la sua Lotus si ferma a causa di una perdita dell'olio all'impianto frenante. La leadership passa così nelle mani di Villeneuve, che la manterrà sino alla fine, scatenando l'entusiasmo del pubblico e dei telecronisti locali. Sul podio, persino il primo ministro canadese Pierre-

Elliot Trudeau, sventolerà una bandiera rossa col Cavallino Rampante. Alle spalle di Gilles, si piazzano Jody Scheckter su Wolf e Carlos Reutmann sull'altra Ferrari. Quarto è il nostro Riccardo Patrese su Arrows. Per Maranello è il modo migliore per chiudere una stagione, caratterizzata dal dominio delle monoposto di Colin Chapman, che sfruttano in pieno l'arma dell'effetto suolo. Grazie a questo risultato, Villeneuve rompe il ghiaccio, anche se il suo curriculum non andrà oltre i sei trionfi. Nonostante ciò, le imprese del canadese volante sulla Ferrari infiammeranno i gran premi, fino al sabato pomeriggio del 8 maggio 1982. Durante le qualifiche del Gran Premio del Belgio a Zolder, a causa di un malinteso con Jochen Mass, Gilles Villeneuve perde la vita in un tragico schianto.

a cura di Carlo Baffi



Miss

italiaracing

