

Italiaracing MAGAZINE .net

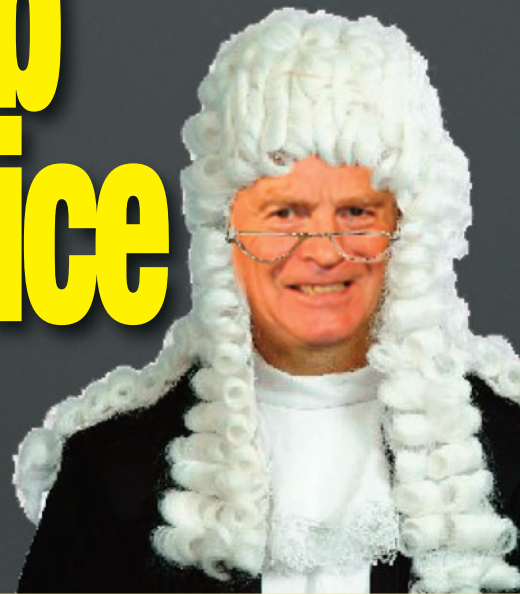
n.8

13 ottobre 2008

Ancora una volta la sfida Hamilton-Massa è stata decisa dai commissari della FIA. Ma siamo in pista o in tribunale?



Un mondiale sub judice



I "politically correct" ha già devastato abbastanza le nostre vite, speriamo che non sia ora il turno del "racingly correct". Guai a frenare dove non è previsto, a voler fare i piloti, a sorpassare d'istinto invece di aspettare che la turbolenza passi, che l'avversario sbagli, che la safety-car risolva i problemi. Guai soprattutto a sorpassare il pilota "sbagliato". Se non ve ne siete accorti, questo è un mondiale che rischia di essere deciso a tavolino. Tutti a parlare di quanto sono sbadati Hamilton e Massa – anzi, di quanto è sfortunato è Massa e di quanto incosciente è Hamilton – ma i protagonisti veri degli ultimi Gp sono stati soprattutto gli steward. I rappresentanti della congregazione per la dottrina della fede motoristica che, come gesuiti in tonaca blu osservano, eccepiscono, redarguiscono, sanzionano.

Soprattutto Hamilton, va detto. In Belgio gli hanno scippato una vittoria per un cavillo – retroattivo, peraltro – sotto il Fuji lo hanno condannato per una partenza certo arrebbante, scomposta, velleitaria – ma diamine: una partenza. Se a un pilota non è più concesso provarci, finendo a ruote bloccate ma senza finire addosso a nessuno, cosa ci resta del brivido delle corse? Vogliamo provare a fare della F.1 un economy run su binari, con tempi e manovre scandite dagli ordini di qualche maestro di cerimonia, come un minuetto, una quadriglia in tuta ignifuga anziché in parrucca e merletti? Per anni ci siamo lamentati che in F.1 non si vedevano più sorpassi, e ora che abbiamo trovato uno che dell'overtaking rapinoso, irriverente, geniale ha fatto una ragione di vita, vogliamo mettergli la museuola al piede.

"Le corse sono fatte così", ha detto Martin Whitmarsh. "Si tratta di guidare sempre al massimo. Kimi è partito bene, Lewis si è trovato lì e ha provato a fare qualcosa. Ha frenato tardi, ma quella è l'essenza di una gara automobilistica. Gli è semplicemente andata male". Facile, chiaro, condivisibile. Ditelo agli steward, ai gesuiti delle corse. Nessuno dei tre episodi della gara giapponese è stato un clamoroso esempio di scorrettezza – ma se uno andava punito, be', quello era il maldestro (o invece coscientissimo) tentativo di sorpasso di Massa che ha provocato il testacoda di Hamilton. È c'è solo una cosa peggiore di un Mondiale deciso a tavolino per insipienza: un mondiale deciso a tavolino con dolo. Per assecondare un disegno ben preciso. A noi le decisioni degli steward per ora continuano a sembrare più sbagliate che "indirizzate", più colpose che dolose, ma i giornali inglesi dopo il Fuji strillano al complotto. "Come è possibile", si è chiesto il Guardian, "che ad un candidato al titolo si permetta di sbattere contro due macchine in una sola gara, e che il miglior talento del Circus sia punito perché sta semplicemente correndo?". Partigiani, faziosi, gli inglesi, certamente. Ma mica hanno tutti i torti.

Stefano Semeraro



CORSE O...



ricorsi?



Il gioco si





fa duro

Sono obbligati a fornire un'immagine di bravi ragazzi: puliti, gentili, sorridenti, rilassati. Con i papà ai box a disposizione delle telecamere a completare il quadretto, gli addetti stampa che li controllano a vista ad ogni passo. Questo vuole la F.1 degli sponsor, delle pierre, del-

le Case automobilistiche. Ma la realtà è ben diversa. Per fortuna. Lewis Hamilton e Felipe Massa non sono poi tanto diversi da Nigel Mansell ed Ayrton Senna (che se le davano in pista e ai box fregandosene di tutto ciò che li circondava) quando sono al volante delle

loro monoposto. E al Fuji se ne è avuta una dimostrazione. Hamilton era arrivato in Giappone sospinto dalla forza di chi guida il mondiale. Deciso nelle dichiarazioni, anche un poco sprezzante, sembrava avesse già il titolo in tasca. Dalle parole era poi passato ai fatti otte-

nendo una bella pole. Ma quando la corsa è partita, Hamilton non ha sopportato di ritrovarsi dietro a Kimi Raikkonen dopo pochi metri. E ha tentato di riappropriarsi immediatamente della prima posizione. Ha visto il varco e ci si è buttato dentro, senza troppo ragionare. Come

fa un cavallo di razza. Ma è arrivato lungo ed ha trascinato nell'ampia via di fuga esterna Raikkonen. Un gesto istintivo quello di Hamilton, da pilota. In fase di partenza è difficile effettuare quei calcoli che negli ultimi Gran Premi ha pur dimostrato di saper fare. La corsa è quindi proseguita, con l'inglese ritrovatosi dietro a Massa, rispettivamente in quinta e sesta posizione. Hamilton non ha perso tempo e ha attaccato il brasiliano passandolo. Ma subito è arrivato il tentativo di replica del ferrarista. Alla chicane, nella prima curva a destra, Massa si è trovato all'esterno, ha tentato di resistere, ma Hamilton gli è schizzato via. Il pilota della McLaren ha impostato allora la sua traiettoria per la piega a sinistra, anche in maniera trop-

po ottimista, quasi dimenticandosi del rivale. Massa ha comunque tenuto giù, ha messo due ruote sull'erba montando letteralmente sul cordolo col risultato di speronare Hamilton.

Guerra vera quella tra i due contendenti per il titolo mondiale. Altro che sorrisi e parole al miele. Non restava quindi che attendere le decisioni dei commissari FIA. L'esito è arrivato dopo pochi minuti: drive through per Hamilton e per Massa. Penalità simile per entrambi benché il danno causato dal brasiliano sia stato ben maggiore in quanto Hamilton ha ripreso la pista in ultima posizione. Il britannico della McLaren ha sbagliato la staccata della prima curva, d'accordo, ma quante volte abbiamo visto

un pilota che in partenza ha trascinato qualche suo collega all'esterno della virata iniziale? Tante volte, ma non ricordiamo sia mai stata assegnata una penalità. Hamilton ha fatto buon viso a cattivo gioco. Ha ammesso di avere esagerato alla prima curva, ha detto che se potesse rivivere quel momento si comporterebbe diversamente. Ma ha sottolineato che non condivide di aver subito la medesima penalità di Massa che lo ha spinto fuori. Disparità di trattamento. Ultimo, Hamilton è rimasto estromesso da ogni possibilità di entrare in zona punti. Massa invece si è lanciato in un inseguimento pazzesco. La sua Ferrari era rapidissima e lui l'ha sfruttata al meglio. Realizzando il giro più veloce. Ma Massa ha

vissuto un altro momento critico quando nelle ultime battute del GP ha trovato sulla sua strada Sébastien Bourdais. Il francese era appena uscito dai box, ha fatto di tutto per non intralciare il sopraggiungente Felipe, ma il contatto c'è stato lo stesso. Dove doveva mettersi Bourdais? Massa ha stretto troppo la traiettoria? Implacabili i commissari hanno assegnato 25" di penalità al francese della Toro Rosso, il quale l'ha presa proprio male. Difficile dargli torto. Inutile aggiungere che così agendo la FIA ha permesso a Massa di guadagnare una posizione e di conseguenza un punto in più. Il gioco si fa duro. E sporco. A Shanghai la prossima puntata.

Massimo Costa

Massa in testacoda dopo il contatto con Bourdais. Il francese sarà poi penalizzato a fine gara





L'ordine di arrivo, domenica 12 ottobre 2008

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

Giro più veloce: Kimi Raikkonen 1'45"599

Ritirato

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

Il campionato piloti

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

Costruttori

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



Giro dopo Giro

Trulli fa felice la Toyota



Trulli precede Raikkonen

Al via Raikkonen ha un ottimo spunto, **Hamilton** dalla pole si muove lentamente, ma ha un guizzo e si butta all'interno del finlandese. Il pilota McLaren però esagera, arriva lungo alla prima frenata e porta largo **Raikkonen**. Ne approfittano Kubica e Alonso che saltano in prima e seconda posizione approfittando anche di un dritto di Kovalainen. Dietro c'è confusione, **Nakajima** perde l'ala e **Coulthard** ha un improvviso scarto verso sinistra, come se avesse ceduto una sospensione o una gomma e slitta verso le protezioni. La situazione vede Kubica, Alonso, Kovalainen, Trulli, Massa, Hamilton e Raikkonen. L'inglese della McLaren alla variante supera **Massa**, ma il ferrarista tiene

duro all'interno salendo sul cordolo e mettendo anche due ruote sull'erba, andando a colpire la fiancata della McLaren. Hamilton si gira e riparte ultimo. Si ferma ai box per cambiare gomme e rifornire.

Al **5° giro**, Glock ha un problema tecnico ed entra ai box. Raikkonen supera Trulli e sale al 4° posto.

All'**8° giro**, Kubica guida il GP con sicurezza ed ha 1"7 su Alonso, 3"3 su Kovalainen, 5"1 su Raikkonen, poi Trulli, Bourdais, Massa, Piquet, Vettel, Sutil incredibilmente 10°. Ma il tedesco si deve fermare sul rettilineo di arrivo con la ruota posteriore divelta, forse per un cedimento meccanico. Grande inizio per Fisichella, 12°, che si trova davanti a Barrichello e Rosberg. Hamilton è 16°.

Al **14° giro**, Kubica ha sempre 1"7 di vantaggio su Alonso. Poi Kovalainen a 3", Raikkonen a 4"3, Trulli a 9"7, poi Bourdais, Massa, Piquet, Vettel, Webber, Heidfeld, Barrichello, Fisichella, Rosberg, Button, Hamilton, Nakajima. Ritirati Coulthard, Glock, Sutil. Al 16° giro Kovalainen si ritira col motore fumante. Alla 17. tornata pit-stop per Kubica e Raikkonen mentre Alonso realizza il giro più veloce della corsa in 1'19"169.

La direzione gara decide di comminare un drive through a Hamilton per il dritto alla prima curva dopo il via e a Massa per il contatto che ha causato il testacoda all'inglese. L'inglese sconta la penalità al **18° giro** mentre Massa effettua il

pit-stop. In testa al GP si trova Trulli con la Toyota, fatto che porta all'entusiasmo il pubblico giapponese. Massa rientra in corsia box per il drive through. Alonso dopo il pit-stop rientra in pista davanti a Kubica.

Al **20° giro** Trulli va ai box e lascia il primo posto a Bourdais seguito da Piquet, Vettel, Alonso, Kubica, Raikkonen. Fisichella (13°) si ritrova senza settima marcia e viene spinto all'interno del proprio garage dove si ritira. Nelle retrovie, Barrichello e Rosberg mettono in scena un bel duello col brasiliano che vuole dimostrare alla Honda di non meritare il "licenziamento". Si parla infatti di un possibile arrivo di Bruno Senna grazie ad una dote di



Coulthard a muro dopo il contatto con Nakajima



Hamilton in testacoda dopo lo speronamento di Massa

16 milioni di dollari. Con Piquet (1°) che va a rifornire, la classifica diventa chiara.

Al **29° giro**, Alonso guida il gruppo con un vantaggio su Kubica di 7"2, Raikkonen è a 11"9. Massa è 12°, Hamilton 14°. Al 36° giro, Alonso porta a 10"6 il divario da Kubica, Raikkonen è sempre 3° a 14"9, Trulli a 21"9, Piquet a 24"1 e autore di un'ottima corsa. Sesto è Bourdais, poi Vettel, Heidfeld, Rosberg, Webber, Barrichello, Massa, Hamilton, Button, Nakajima. Non hanno ancora fatto il primo pit-stop Heidfeld, Rosberg, Barrichello e Button. Alonso spinge fortissimo e segna un altro giro veloce in 1'19"101. Massa supera Webber e va 9°, Hamilton si ferma per il rifornimento. Lo

spagnolo della Renault al **43° giro** prende la corsia box per imbarcare benzina e cambiare gomme.

Il giro più veloce passa nelle mani di Raikkonen, 1'19"076, che sta attaccando Kubica, in difficoltà con un eccessivo sottosterzo. Il polacco è pronto per il secondo pit-stop al **46° giro** e rientra dietro ad Alonso. Raikkonen è al comando della corsa e sta inanellando giri velocissimi finché al **48° passaggio** fa il pit-stop e quanto torna in pista è appena dietro a Kubica. Il giro più veloce passa nelle mani di Massa: 1'19"014. Massa si migliora con 1'18"893 quando al **51° giro** va in testacoda per un contatto con Bourdais, appena uscito dai box. Raikkonen

intanto raggiunge Kubica. Il duello per il 2° posto si infiamma al **53° giro** quando Raikkonen e Kubica affrontano le prime due curve appaiati e il pilota Ferrari va largo, oltre il cordolo. Ma non molla Raikkonen e si rituffa sul polacco. Intanto, alle loro spalle, si avvicina minaccioso Piquet. Massa, 10°, continua a viaggiare forte e abbassa ulteriormente il limite a 1'18"426. Raikkonen perde terreno da Kubica, la sua Ferrari non è più incisiva come prima. A 4 giri dal traguardo, Alonso veleggia verso il secondo successo consecutivo forte di un vantaggio di 10"4 su Kubica. Raikkonen è a 12"5, Piquet ha perso il contatto col finlandese e si trova buon quarto ma a 22"2. Quinto è

Trulli, poi le Toro Rosso di Bourdais e Vettel, ottava la Red Bull di Webber che però viene superato da Massa. Il brasiliano entra così in zona punti dopo un difficile sorpasso sull'australiano che in pieno rettilineo, ritrovatosi la Ferrari al suo fianco, lo spinge pericolosamente verso destra e le ruote delle due monoposto si sfiorano. Hamilton è invece 12°. Ultimo giro, Alonso rallenta l'andatura, si lascia superare dal doppiato Hamilton e va a prendere il 21° successo in carriera. Notevole il secondo posto di Kubica, terzo Raikkonen poi il bravissimo Piquet seguito da Bourdais, Vettel e Massa. Il francese della Toro Rosso verrà poi penalizzato di 25" per il contatto con Massa.



Alonso splende Renault sorprende

Una vittoria vera quella di Fernando Alonso al Fuji. Non è arrivata grazie ad un mix di coincidenze, rifornimento e safety-car, come a Singapore dove era partito dal centro schieramento, ma grazie ad una condotta di gara perfetta da parte sua. D'accordo, chi era in prima fila si è autoeliminato alla prima curva, ma Alonso non era tanto distante avendo segnato il quarto tempo in qualifica. E quando è stato il momento di spingere forte per avere la meglio su Robert Kubica, lo spagnolo della Renault ha svolto in maniera perfetta il suo compito. La R28 sta crescendo in questa parte finale della stagione. Meglio tardi che mai, e Alonso sapendo di avere finalmente un mez-

zo che risponde alle sue esigenze non commette più quegli errori che ne avevano caratterizzato la parte iniziale del campionato, quando non riusciva a cogliere le occasioni che gli si presentavano davanti. Ora le opportunità non se le lascia proprio sfuggire. Appare sereno, forse nella sua testa ha già deciso di rimanere in Renault e per questo si è tranquillizzato, oppure medita un colpo grosso che ci sorprenderà tutti. Ma l'Alonso attuale è un pilota che sa già affronta gli impegni concentrato al centodieci per cento. La bontà della Renault è confermata dalla prestazione di Nelson Piquet. Il quarto posto del brasiliano ha

un valore sicuramente maggiore del podio che ha conquistato a Hockenheim per una serie di colpi di fortuna. Piquet al Fuji ha convinto disputando una corsa grintosa, determinata, attenta. Sono le ultime carte che il brasiliano si sta giocando per meritare la riconferma per il 2009. La sua stagione non è stata positiva, le ombre sono parecchie, gli errori tanti. Ma il risultato strappato al Fuji potrebbe far cambiare idea alla Renault, a Flavio Briatore. Meglio dare fiducia a Piquet o ricominciare da zero con un altro debuttante come Lucas Di Grassi o Romain Grosjean?

Massimo Costa

Kubica, il terzo incomodo

Perché non crederci? Perché non provarci fino in fondo? Robert Kubica non avrà una monoposto all'altezza della Ferrari e della McLaren, ma il suo talento può fare la differenza. Due gare al termine del campionato 2008, Shanghai e San Paolo, 12 punti da recuperare su Lewis Hamilton, 6 di distacco da Felipe Massa. Pochi, pochissimi, se pensiamo a come si conclude il campionato dello scorso anno. Kubica, forse anche più del suo team BMW, non molla. Se a Shanghai al pilota McLaren e al pilota Ferrari andrà storta ancora una volta, lui sarà lì, pronto a dare la sua zampata. Come domenica scorsa al Fuji. Gli altri vanno dritti alla prima curva e lui li infila con un sorriso portandosi in testa. Un eccessivo consumo delle gomme non ha poi permesso a Kubica di difendersi e di reagire a dovere da Fernando Alonso. Il primo posto non era utopia. Poi il polacco ha compiuto il suo capolavoro difendendosi da Kimi Raikkonen negli ultimi giri e facendo suo il secondo posto. In totale, Kubica ha conquistato sette podi, tra questi quello della vittoria a Montreal. A inizio anno c'era stata la prima fila di Melbourne, la pole di Al Sakhir, di nuovo la prima fila in Canada. Ma nel corso dell'estate, la BMW sembra aver perso il treno giusto, forse perché a Monaco di Baviera si sono accontentati e hanno abbassato la guardia, forse perché hanno preso scelte errate. Di sicuro, nel corso della stagione Kubica non sempre è stato adeguatamente supportato. Sono stati commessi errori, anche pacchiani, nella strategia in alcuni GP e oggi l'ex campione della World Series Renault rimpiange i punti persi. Non è una esagerazione dire che Kubica potrebbe ritrovarsi nella classifica iridata tra Hamilton e Massa.

Massimo Costa



Fernando Alonso **10**
Impeccabile. Lui e la sua Renault. Lui e il suo box. L'Alonso di quest'ultimo mese è quello di sempre. Se a Singapore il caso lo aveva aiutato a tornare al successo, al Fuji la vittoria l'ha costruita fin dal primo giro quando si è trovato alle spalle di Robert Kubica. Alonso ora dice che farà di tutto per aiutare Massa e la Ferrari. Una dichiarazione questa che non gli rende onore, che potrebbe far nascere sospetti, che dimostra comunque che il personaggio è sempre quello...

Robert Kubica **10**
Una gara quasi perfetta. Il quasi non indica un suo possibile errore. Kubica poteva anche vincerlo il GP del Giappone, ma il graining delle gomme non gli ha permesso di fare meglio del secondo posto. Notevole la sua difesa su Raikkonen nei giri finali. Per sua fortuna non si chiama Hamilton, altrimenti quell'accompagnamento oltre il cordolo fatto al finlandese gli sarebbe costato 25" di penalizzazione.

Nelson Piquet **8**
La sua miglior corsa del 2008. Veloce, attento a non commettere errori, ha portato la sua Renault al quarto posto. Ammirabile per come non si arrende, per come stia cercando disperatamente la conferma nel team di Flavio Briatore.

Kimi Raikkonen **8**
Si è trovato a dover rimontare per colpa di Hamilton che alla prima curva lo ha costretto nella via di fuga. Non si è rassegnato, ha artigliato chi gli stava davanti recuperando fino al terzo posto. Ha provato a guadagnare una posizione in vista del traguardo, ma quando Kubica gli ha fatto capire che non era un granché disposto e che poteva fare la fine di Spa, si è accontentato.

Jarno Trulli **7**
La solita corsa alla Trulli, solida, tenace. In casa della Toyota il pilota italiano ha portato a casa un bel quinto posto.

Sébastien Bourdais **7**
Una delle sue migliori prestazioni del 2008, il pilota Toro Rosso non meritava



Il pagellone



Kimi Raikkonen



Kubica, Alonso e Raikkonen festeggiano sul podio

di essere punito e di vedersi scaraventare fuori dalla classifica a punti per colpa di Massa. Bourdais ha definito il brasiliano un pellegrino del volante. Il francese stava difendendo la sua posizione, è uscito dalla corsia box tenendosi tutto all'interno, ma evidentemente non basta quando arriva una Ferrari... Ricordiamo che un certo Michael Schumacher a Montreal uscì dai box e sparò nell'erba Heinz-Harald Frentzen. Nessuno, ovviamente, mosse un dito.

Sebastian Vettel **7**
Nuovamente in zona punti, ancora una corsa di alto livello con la Toro Rosso. Non lo si è visto molto nelle inquadrature televisive, ma la sua presenza si è fatta comunque sentire parecchio.

Giancarlo Fisichella **7**
Un avvio spettacolare. Passando chissà dove, Fisichella si è trovato 12° al 1° giro. E teneva pure la posizione con ardore, ma la macchina lo ha tradito.

Timo Glock **6,5**
Un bel weekend... fino alla prima curva del GP, quello del tedesco, protagonista nelle

prove libere, veloce in qualifica, ma alla prima curva è rimasto coinvolto nel caos, poi si è urtato con Coulthard e infine si è ritirato dopo una passeggiata nella ghiaia. Peccato perché poteva arrivare in zona punti.

Heikki Kovalainen **6,5**
Ha sbagliato come Hamilton la prima curva, forse tradito dal punto di frenata dell'inglese. Ma ha tenuto il terzo posto finché il motore non lo ha mollato. In qualifica era stato all'altezza del compito ottenendo il terzo tempo e mettendosi dietro Massa.

Nico Rosberg **6**
Sui circuiti tradizionali la Williams si inabissa. Rosberg dunque fa quel che può, certo che deve essere dura passare dal podio di Singapore alla lotta per il 10° posto, che poi non ha conquistato... Spera nella macchina nuova per il 2009.

Kazuki Nakajima **6**
Ritrovatosi senza ala anteriore alla prima curva, il giapponese si è subito fermato ai box. Poi ha fatto il suo GP personale senza infamia e senza lode.

del lunedì

Jenson Button

Siamo buoni, non ci sentiamo di dare l'insufficienza ai piloti Honda. In fondo, se stanno laggiù la colpa è della RA108.

6

caso, una prestazione di basso profilo arrivata proprio quando ha ricevuto la conferma da BMW per il 2009.

Rubens Barrichello

Idem per Button. Ci è inoltre piaciuto lo scatto d'ira nei confronti della Honda quando ha saputo che lo potrebbero scaricare per ingaggiare i 16 milioni di dollari che porterebbe Bruno Senna.

6

Felipe Massa

Inguardabile. Una qualifica disastrosa, Massa al 1° giro ha letteralmente speronato Hamilton. Una manovra incomprensibile, errata oltre che scorretta. Come la sua giustificazione: "Il pilota McLaren mi ha spinto sull'erba". Assolutamente non è vero. Massa ha voluto resistere a Hamilton, ma ha pasticciato provocando il testacoda dell'inglese che è dovuto partire ultimo. Poi, Massa ha inanellato giri veloci, ha recuperato (e ci mancherebbe con la Ferrari che si ritrova), ma ha commesso un'altra leggerezza girandosi dopo aver stretto Bourdais, che non era doppiato ma difendeva la sua posizione.

2

Mark Webber

La sua manovra nei confronti di Massa sul rettilineo di arrivo è stata da codice penale. L'australiano della Red Bull per difendere l'ottava posizione ha spinto il brasiliano contro il muro box poi oltre la linea bianca che delimita l'uscita dalla pit-lane. Buon per loro che nessuno usciva da lì in quel momento... Webber è sempre stato dietro alle due Toro Rosso, finale di stagione in calo.

5

David Coulthard

Se c'è un crash al primo giro, al novanta per cento il pilota coinvolto è lo scozzese. Questa volta la sua Red Bull alla seconda curva ha puntato pericolosamente a sinistra andando a cozzare contro le gomme di protezione. Probabile la rottura della sospensione per avere preso un cordolo in maniera troppo violenta o per un contatto in fase di partenza con un'altra vettura.

2

Lewis Hamilton

Ha sbagliato completamente l'approccio alla prima curva. Era quindi finito sesto, ha superato Massa, ma questi lo ha centrato come si fa nelle gare Turismo ed è ripartito ultimo. Da quel momento è sparito. Quando in partenza ha visto che Raikkonen era partito meglio doveva stare più calmo, ma questi sono piloti, queste sono le corse. Hamilton ha ammesso che se potesse tornare indietro non tenterebbe il sorpasso a Kimi, ma penalizzarlo per quella manovra è veramente troppo. Se lo vogliono rendere nervoso, ci stanno riuscendo.

5

Box Ferrari

Massa sperona Hamilton. Una manovra brutta e inutile. Tutto il mondo ha visto un personaggio in divisa rossa esultare in maniera scomposta, come fanno allo stadio quei gentiluomini degli ultras quando gridano "devi morire" all'attaccante avversario, notoriamente più bravo, azzoppato dal rude difensore incapace di marcarlo. Lo stile Ferrari è emerso in tutta la sua prepotenza. Se si esaltano perché un loro pilota elimina l'avversario, beh, siamo a posto.

0

Nick Heidfeld

Non ha superato il Q1 il sabato ed ha dato la colpa alle gomme montate, non dure, ma le aveva pure Kubica. In gara non si è mosso dal centro classifica finendo fuori dai punti. Heidfeld alterna gare belle a gare anonime. Come questa del Fuji. Guarda

4

Adrian Sutil

ng



Il pagellone



Sébastien Bourdais "corpo a corpo" con Felipe Massa

del lunedì

L'imbattibile

Annientati. Ancora una volta – la decima in questa stagione – gli avversari di Sébastien Loeb hanno raccolto solo polvere. Vincitore di quattordici delle sedici prove speciali disputate, Seb ha dominato il suo quarto Tour de Corse consecutivo con una facilità quasi disarmante e che nella giornata finale ha assunto toni quasi imbarazzanti. Per gli altri, ovviamente.

Un errore di Mikko Hirvonen nel primo impegno domenica ha relegato il finlandese in quarta posizione, a quasi tre minuti dal leader, e soltanto la decisione di Malcolm Wilson di fermare sia François Duval sia Jari-Matti Latvala ha riportato la classifica alle posizioni del sabato sera.

▶ segue a pag 16



Sébastien Loeb
primo per la quarta volta
consecutiva al Tour de Corse:
mai nessuno prima di lui
era riuscito nell'impresa.
Prossimo traguardo
del campione francese
i sei successi totali
che vantano i connazionali
Bernard Darniche
e Didier Auriol

Una scelta forse poco elegante quella del team manager fordista, ma quasi obbligata per dare un po' d'ossigeno alle boccheggianti speranze di due titoli iridati ormai decisamente compromessi. Una decisione, fra l'altro, a cui si è ribellato lo stesso Hirvonen (**sotto**): *"Non voglio aiuti dal team, spero che la classifica non venga cambiata. Ho perso il campionato per tre forature, una in Nuova Zelanda, una in Germania e una oggi. Quella di questa mattina avrei potuto evitarla, ho visto il buco ma ci sono passato lo stesso. Ed ora non merito nessun aiuto"*.



Loeb, dal canto suo, gongola: *"Un altro weekend perfetto. Sono riuscito subito ad attaccare forte ma senza prendere troppi rischi. Certo io preferirei vincere dopo aver lottato duramente ma che cosa posso farci? E nemmeno posso rispondere a chi mi chiede come sia possibile battermi. A livello di campionato tutto è comunque ancora in gioco. In Giappone le speciali saranno tutte nuove e questo sarà difficile per tutti. Bisognerà essere concentrati al cento per cento..."*.

Se il "cannibale" d'Alsazia, non vuole sentire parlare di titolo ormai masticato, i freddi numeri sono ormai totalmente dalla sua parte. Arrivato al decimo successo in stagione (record del 2005 eggiagliato...), Loeb può guardare dall'alto dei suoi 106 punti il rivale Hirvonen fermo a quota 92. Quattordici punti di distacco sono una bella dote, e in Giappone il leader del mondiale può sfruttare già il matchball che avrà a disposizione. Per farlo dovrà arrivare per lo meno al terzo posto il che non sembra impossibile. Anzi, se vogliamo dirla tutta, sembra decisamente più complicato trovare due equipaggi che riescano a stargli davanti.

L'ordine di arrivo, domenica 12 ottobre 2008

1. Loeb-Elena (Citroën C4 Wrc) in 3.42'58"0
4. Hirvonen-Lehtinen (Ford Focus Wrc) a 3'24"7
3. Duval-Pivato (Ford Focus WRrc) a 3'31"6
4. Latvala-Anttila (Ford Focus Wrc) a 3'37"5
5. Solberg-Mills (Subaru Impreza Wrc) a 5'35"4
6. Atkinson-Prévot (Subaru Impreza Wrc) a 6'10"4
7. Aava-Sikk (Citroën C4 Wrc) a 7'25"2
8. Tirabassi-Gordon (Ford Focus Wrc) a 9'02"2

La classifica mondiale piloti dopo 13 prove

1. Loeb p. 106
2. Hirvonen 92
3. Sordo 59
4. Atkinson 45
5. Latvala 42
6. P. Solberg 40
7. H. Solberg 22
8. Duval 22
9. Galli p. 17
10. Wilson 13

La classifica mondiale Costruttori dopo 13 prove

1. Citroën Total WRT p. 169
2. BP Ford Abu Dhabi World Rally Team 146
3. Subaru World Rally Team 87
4. Stobart VK M-Sport Ford Rally Team 62
5. Munchis Ford World Rally Team 22
6. Suzuki Rally Team 21





Loeb contro Loeb...

Questi i numeri record del campione alsaziano:

- 2002:** 1 vittoria su 9 gare
- 2003:** 3 vittorie su 14 gare
- 2004:** 6 vittorie su 15 gare (Campione del Mondo)
- 2005:** 10 vittorie su 16 gare (Campione del Mondo)
- 2006:** 8 vittorie su 12 gare (Campione del Mondo)
- 2007:** 8 vittorie su 16 gare (Campione del Mondo)
- 2008:** 10 vittorie su 13 gare (serie aperta...)

Totale: 46 vittorie su 111 partecipazioni iridate

... e gli altri invincibili della storia della sport

Atletica: Edwin Moses imbattuto sui 400 ostacoli per 10 anni (1977-1987) e 122 gare

Football Americano: Miami Dolphins 1972, 17 vittorie su 17 in campionato

Tennis: Suzanne Lenglen: un solo match perso in carriera e John McEnroe, 82 partite vinte su 85 nel 1984.

Boxe: Rocky Marciano, 49 vittorie e 0 sconfitte da peso massimo (1947-'55)
Nuoto: Michael Phelps, 8

medaglie d'oro alle Olimpiadi di Pechino

Automobilismo: le 27 gare consecutive vinte da Richard Petty nella serie Nascar

Sci: Stenmark imbattuto in slalom gigante nella Coppa del Mondo 1977/78 (7 su 7) e 1978/79 (10 su 10)

Baseball: Cal Ripken, sempre in campo per 2632 partite consecutive

Calcio: il Milan di Arrigo Sacchi, imbattuto per 80 partite di fila



Kobayashi prenota il titolo

Questo fine settimana parte da Shanghai la GP2 Asia. Tra dubbi e incertezze per la difficoltà nel reperire piloti in una fase della stagione particolarmente difficile e per l'anticipo dell'avvio della mini stagione asiatica. Non più in gennaio come accaduto a inizio anno con il primo campionato, ma a metà ottobre, quando campionati importanti come World Series Renault e F.3 Euro Series sono in piena attività. A Shanghai intanto, la scorsa settimana si sono svolte due giornate di test. Kamui Kobayashi (**nella foto**) del team Dams è stato l'incontrastato dominatore dei quattro turni di prove mentre bene è andato Sakon Yamamoto con la vettura del team ART e Roldan Rodriguez del Piquet/GP Davide Valsecchi ha chiuso al quarto posto assoluto con la vettura della Durango mentre Luca Filippi ha girato con la Dallara della BCN. Miglior rookie il fresco campione della World Series Renault Giedo Van der Garde che correrà per iSport, squadra che lancia il pilota del Bahrain Hamad Al Fardan, che si è ben comportato. Una buona impressione l'hanno lasciato anche Luiz Razia e Mika Maki, compagni nel team Arden. Giacomo Ricci doveva girare con la DPR, ma alla fine il team inglese ha messo in macchina il giapponese Yuhi Sekiguchi e il cinese Ma Qinghua. Ricci ha allora trovato un sedile libero alla Trident percorrendo qualche tornata nei due giorni di prova, ma non si sa ancora se parteciperà alle due gare di Shanghai. Una notizia dell'ultima ora riguarda il team Campos: il titolare, Adrian Campos, ha deciso di lasciare il cento per cento del team al suo socio Alejandro Agag e di dedicarsi esclusivamente alla sua squadra di F.3 spagnola. Ricordiamo che le macchine che corrono nella GP2 asiatica sono le Dallara del triennio 2005/2007.

I tempi del 1° giorno, mercoledì 8 ottobre 2008

- 1 - Kamui Kobayashi - Dams - 1'45"963 - 34 giri
- 2 - Sakon Yamamoto - ART - 1'46"255 - 38
- 3 - Roldan Rodriguez - Piquet/GP - 1'46"491 - 35
- 4 - Jerome D'Ambrosio - Dams - 1'46"540 - 43
- 5 - Giedo Van der Garde - iSport - 1'46"599 - 35
- 6 - Andreas Zuber - FMSI - 1'46"721 - 46
- 7 - Davide Valsecchi - Durango - 1'46"785 - 33
- 8 - James Jakes - Super Nova - 1'47"083 - 36
- 9 - Vitaly Petrov - Campos - 1'47"090 - 34
- 10 - Mika Maki - Arden - 1'47"126 - 39
- 11 - Nelson Philippe - ART - 1'47"161 - 51
- 12 - Sergio Perez - Campos - 1'47"169 - 48
- 13 - Hamad Al Fardan - iSport - 1'47"187 - 42
- 14 - Michael Herck - DPR - 1'47"430 - 62
- 15 - Yuhi Sekiguchi - DPR - 1'47"591 - 35
- 16 - Alex Yoong - Meritus - 1'47"979 - 36
- 17 - Luca Filippi - BCN - 1'48"032 - 18
- 18 - Earl Bamber - Meritus - 1'48"065 - 18
- 19 - Javier Villa - Super Nova - 31 - 1'48"084
- 20 - Giacomo Ricci - Trident - 1'48"664 - 17
- 21 - Chris Van der Drift - Trident - 1'49"174 - 12
- 22 - Kevin Nai Chia Chen - FMSI - 1'51"518 - 40

I tempi del 2° giorno, giovedì 9 ottobre 2008

- 1 - Kamui Kobayashi - Dams - 1'45"203 - 34
- 2 - Roldan Rodriguez - Piquet/GP - 1'45"814 - 45
- 3 - Sakon Yamamoto - ART - 1'46"071 - 42
- 4 - Davide Valsecchi - Durango - 1'46"081 - 32
- 5 - Jerome D'Ambrosio - Dams - 1'46"242 - 38
- 6 - Giedo Van der Garde - iSport - 1'46"373 - 39
- 7 - Javier Villa - Super Nova - 1'46"541 - 28
- 8 - Vitaly Petrov - Campos - 1'46"603 - 33
- 9 - Luiz Razia - Arden - 1'46"660 - 64
- 10 - Andreas Zuber - FMSI - 1'46"669 - 37
- 11 - Sergio Perez - Campos - 1'46"715 - 43
- 12 - Mika Maki - Arden - 1'46"725 - 50
- 13 - James Jakes - Super Nova - 1'46"851 - 34
- 14 - Hamad Al Fardan - iSport - 1'46"958 - 49
- 15 - Earl Bamber - Meritus - 1'47"031 - 30
- 16 - Diego Nunes - Piquet/GP - 1'47"111 - 56
- 17 - Luca Filippi - BCN - 1'47"131 - 14
- 18 - Nelson Philippe - ART - 1'47"202 - 22
- 19 - Michael Herck - DPR - 1'47"226 - 26
- 20 - Chris Van der Drift - Trident - 1'47"438 - 43
- 21 - Giacomo Ricci - Trident - 1'47"640 - 29
- 22 - Alex Yoong - Meritus - 1'47"718 - 48
- 23 - Ma Qinghua - DPR - 1'48"044 - 43
- 24 - Hiroki Yoshimoto - BCN - 1'48"858 - 17
- 25 - Kevin Nai Chia Chen - 1'50"637 - 15

Gli iscritti di Macao F.3 De Marco con la RC

- Carlo Van Dam (Dallara-Toyota) - Tom's
Kaisuke Kunimoto (Dallara-Toyota) - Tom's
Oliver Turvey (Dallara-Mercedes) - Carlin
Jaime Alguersuari (Dallara-Mercedes) - Carlin
Brendon Hartley (Dallara-Mercedes) - Carlin
Marcus Ericsson (Dallara-Mercedes) - Carlin
Edoardo Mortara (Dallara-Volkswagen) - Signature
Cong Fu Cheng (Dallara-Volkswagen) - Signature
Mika Maki (Dallara-Volkswagen) - Signature
Jules Bianchi (Dallara-Mercedes) - ART
James Jakes (Dallara-Mercedes) - ART
Nick Tandy (Mygale-Mercedes) - JTR
Renger Van der Zande (Dallara-Mercedes) - Prema
Stefano Coletti (Dallara-Mercedes) - Prema
Atte Mustonen (Dallara-Mercedes) - Raikkonen
Roberto Streit (Dallara-Mercedes) - Raikkonen
Michael Ho (Dallara-Mercedes) - Raikkonen
Max Chilton (Dallara-Mercedes) - Hitech
Walter Grubmuller (Dallara-Mercedes) - Hitech
Roberto Merhi (Dallara-Mercedes) - Hitech
Kei Cozzolino (Dallara-Toyota) - Tom's
Koki Saga (Dallara-Toyota) - Le Beausset
Masaki Matsushita (Dallara-Mugen) - Ombra
James Winslow (Dallara-Mugen) - Ombra
Sam Bird (Dallara-Mercedes) - Manor
Kazuya Oshima (Dallara-Mercedes) - Manor
Jon Lancaster (Dallara-Mercedes) - Manor
Daniel Campos (Dallara-Mercedes) - HBR
Basil Shaaban (Dallara-Mercedes) - HBR
Laurens Vanthoor (Dallara-Volkswagen) - RC
Nicola De Marco (Dallara-Volkswagen) - RC

Master Italia ciao ora il rilancio della F.3

Abbiamo lasciato trascorrere i mesi. Nel mentre, osservavamo la situazione da lontano, ma con attenzione. Abbiamo poi voluto attendere la fine della stagione per decretare un vincitore. E puntuale, ecco il risultato. La partita l'ha vinta la F.3 Italia. A uscire dal ring sconfitto è la F.Master Italia. E, secondo quanto Italiaracing ha appreso, con ogni probabilità l'avventura della Master azzurra è già finita dopo aver vissuto un anno anonimo. Un campionato osremmo dire di poca utilità, di cui non se ne sentiva la necessità. Non è mai decollato, è nato nel momento sbagliato, ha avuto gare rinviate, spostate, poi

camuffate assieme all'europeo. Doveva essere, la Master Italia, che il 12 ottobre vivrà il suo atto finale a Monza, la serie che andava a colpire duramente la F.3 italiana. Sulla carta, il gancio da KO poteva anche arrivare. Ma non è andata così. Le formule sono una bestia difficile da domare, da capire, da lanciare e promuovere. Il Gruppo Peroni lo sa, avendo già avuto a che fare anni addietro con la F.3. Anche questa volta è andata male. A loro e a N Technology. A finire al tappeto è quindi la Master. E' stato comunque un "combattimento" tra due categorie in difficoltà. Entrambe motivate dalla voglia di rilanciarsi, di trovare

spazio. Un'impresa difficile perché in Italia, ma probabilmente in nessun altro Paese, due categorie del genere non possono convivere. La F.3 tricolore ha ora ricevuto una sorta di via libera per il 2009. Quest'anno ha comunque offerto un campionato vero, con monoposto Dallara 308 nuove di zecca, motori Fiat che al primo impatto con le competizioni hanno retto bene la prova del debutto. L'inizio è stato un po' stentato, con un rinvio del calendario, ma poi tutto si è infilato per il sentiero corretto. Si è inoltre registrato un duello di buon livello tra Mirko Bortolotti, leader del campionato, ed Edoardo Piscopo. Che si sono divisi

le vittorie e anche le polemiche. Che in questo contesto, ancora per intimi, riescono ad essere sempre ben presenti. Stessi personaggi, antiche antipatie, il piacere masochista di gettare sempre fango sulla regolarità delle gare e di conseguenza sul campionato al quale partecipano. E magari neanche se ne accorgono. E' sì, perché paventare irregolarità dell'uno o dell'altro ogni qualvolta i bravi Bortolotti e Piscopo vincevano gare, non fa che portare discredito su una serie che tenta il rilancio, che prova a farsi conoscere all'estero. Ma queste beghe da cortile di quartiere dei poveri sono uscite dai confini nazionali e quando



si tenta di parlare del tricolore F.3 con qualche pilota straniero, la risposta non è positiva. Ora: c'è la Fiat, c'è la diretta TV, ci sono le monoposto nuove, piloti italiani interessati al campionato, una volontà di crescere, di cambiare il modo di pensare. Meglio allora iniziare a lavorare seriamente su quest'ultimo punto...

Siamo stanchi di vedere una F.3 italiana che ansima, ma forse è iniziato il cambio di rotta. E' necessario che il campione della categoria venga supportato a dovere, inserito in una serie superiore. E che non svanisca nel nulla come accaduto ai precedenti vincitori della classifica

generale. Non pare una operazione tanto complicata. Basterebbe che la CSAI e l'ACI Sport individuassero un team nella F.3 Euro Series o nella World Series Renault, nel quale inserire il campione tricolore. Con un aiuto, un appoggio economico. Un sogno impossibile? Ora la CSAI non è sola, c'è la Fiat e se per questi l'ingresso in F.3 non è circoscritto esclusivamente ad una mera operazione commerciale, dovrebbero intervenire in questo senso. Ecco allora, ancora di più dell'idea di un test con la Ferrari F.1 (di cui già se ne parlava a inizio stagione ma non vi è stato un seguito), che con la consapevolezza di godere di un

salto di categoria, finendo in una serie internazionale di prestigio, l'afflusso dei piloti potrebbe aumentare. Nella Eurocup di F.Renault del 2009, la Casa francese donerà al campione un botino di ben 500mila euro per accedere alla World Series Renault del 2010. Questa si chiama operazione commerciale, questa è la maniera di dare credito al campionato che si organizza. La F.3 italiana deve cogliere il momento favorevole. Dotarsi di validi direttori di gara, di commissari tecnici competenti e soprattutto attenti, di regalarsi un minimo di rispetto per se stessi smettendola, come accennato sopra, con le beghe

da cortile. In Italia c'è un bacino di giovani piloti incredibile dal quale accedere a piene mani: la F.Renault e la F.Azzurra. Occorre quindi attirare la loro attenzione e per farlo è decisivo offrire un prodotto serio, professionale. Se verrà persa l'occasione che si presenta in questa fase, quanto meno per tentare di raggiungere il livello di organizzazione perfetta e di qualità che presentano la F.3 tedesca, spagnola e inglese (dai quali siamo lontani anni luce), allora vorrà dire che ci sarà poco da recriminare contro questo o quello. Ma non resterà che guardarsi allo specchio e puntare il dito contro se stessi.

Massimo Costa



E Ghinzani annuncia verifiche per tutti

Piercarlo Ghinzani si è fatto promotore di una singolare iniziativa per quella che sarà l'ultima e decisiva prova del campionato che si terrà a Vallelunga il 18-19 ottobre: il suo team, i suoi sponsor, finanzieranno le verifiche per i primi tre delle qualifiche e delle gare. Una buona idea, ma che sottolinea ancora di

**Piscopo
punti 118**



Bortolotti punti 126



più che non ci si fida dei propri avversari. Una buona idea che arriva proprio da colui che nel 2005 a Monza si oppose con tutte le forze alla verifica del motore della propria monoposto, guidata da Alex Muller. Dice Ghinzani: "So per esperienza che correre tra sospetti e dubbi non fa bene a nessuno e

inoltre abbiamo assoluto bisogno di garantire ai concorrenti serenità e al Campionato Italiano trasparenza e autorevolezza. Per questo motivo ho consultato i miei sponsor e assieme abbiamo deciso di stanziare un supplemento di budget per finanziare la verifica accurata e totale delle prime tre

monoposto dopo le qualifiche, dopo gara 1 e dopo gara 2. Ovviamente anche le nostre monoposto saranno a disposizione per una verifica che vogliamo sia accuratissima e completa: parti meccaniche, aerodinamica, benzine e tutto quanto sia necessario fare. Pagheremo noi per ogni operazione. E se per

attivare questa azione sarà necessario produrre reclami lo faremo in tutta tranquillità, perché non si tratta di andare contro qualcuno (è un'iniziativa al "buio" se così si può dire), ma che vuole solo andare a favore della serenità, della correttezza e della trasparenza del finale di Campionato"





Gollin vs Bertolini


Corsa movimentata quella di Nogaro, teatro dell'ottava tappa del campionato FIA GT 2008. Dopo che durante la gara si sono registrati numerosi sorpassi e contatti, a motori spenti i commissari hanno convocato in direzione gara Andrea Bertolini (sopra) e Fabrizio Gollin, per il contatto avvenuto al settantatreesimo giro tra i due piloti italiani, in lotta per il podio. Il team Vitaphone ha accusato di comportamento antisportivo il pilota veneto. Un accanimento decisamente inusuale e anche piuttosto arrogante. Gollin (a destra) ha allora voluto spiegarci la sua versione dei fatti, che ha poi collimato con quella dei giudici di gara. "Si è trattato di un comunissimo incidente di gara, avvenuto in un momento della corsa in cui la nostra macchina era superiore. Dopo essere scattati dall'ottava posizione, abbiamo disputato gran parte della prima ora quasi dispersi a metà grup-

po, consapevoli di aver fatto una scelta di assetto ottimale sulla distanza di gara. Non eravamo infatti dei missili, ma avevamo un passo sul giro costante, che ci portava a consumare meno le gomme rispetto agli altri, ed infatti dopo il primo pit-stop, che siamo riusciti a ritardare di 10 minuti rispetto agli altri, abbiamo recuperato posizioni importanti. Anche i miei compagni di squadra che erano davanti a noi ad inizio gara accusavano un consumo eccessivo".

"Nel finale di corsa ero invece nettamente il più veloce e mi sono trovato all'inseguimento della Maserati di Bertolini, in evidente crisi di gomme, perché già da tre giri sbagliava la traiettoria nella curva dopo il rettilineo. Dopo alcuni passaggi ho avuto la possibilità di tentare il sorpasso e l'ho fatto. Sono entrato all'interno del tornante, ma Bertolini mi ha chiu-

so urtando con la sua fiancata contro il mio muso continuando a stringere la traiettoria come se la mia Corvette non ci fosse. Probabilmente preso dalla foga di rimontare su Fassler, che gli era davanti, non avrà guardato gli specchietti ed ha impostato la curva come se io non esistessi. Dopo il contatto, la sua vettura si è poi allargata verso l'esterno riportando la foratura della posteriore sinistra. Una volta sopravanzata la Maserati sono riuscito a portarmi a ridosso della prima posizione, concludendo al secondo posto, distanziato di soli cinque secondi da Xandi Negrao. La cosa che però mi ha più urtato, sono state le dichiarazioni fatte nel post gara e a me direttamente nel parco chiuso, dai piloti della Maserati, in cui sono stato accusato di comportamento antisportivo. Come poi dimostrano i commis-

sari che non hanno preso alcuna decisione al riguardo, non c'è stato niente di scorretto nel mio comportamento perché, certamente mi spiace che Andrea abbia forato, quando si è in lotta per il campionato bisogna cercare di sfruttare al meglio i propri mezzi, ed io negli ultimi giri della corsa ero il più veloce, grazie alla scelta di assetto che abbiamo optato con il mio team, considerando anche la zavorra che mi portavo da Brno. Bartels ha persino insinuato che i miei compagni di team, in crisi con le gomme, avessero volontariamente rallentato Bertolini per favorire il mio recupero. Semplicemente inaudito! Il team Phoenix ha sempre lasciato libere le sue macchine, come dimostra la corsa di Bucarest, dove in piena lotta per titolo e vittoria, entrambe le macchine si sono date battaglia con il coltello tra i denti, tanto è vero che in un

A close-up, profile view of a man's face, looking upwards and to the left. The background is a soft, out-of-focus yellow. The man has light-colored eyes and a serious expression.

contatto io ho dovuto abbandonare la corsa, quindi, mai verrebbe in mente alla nostra squadra di fermare un equipaggio a favore di un'altro".

- Adesso con due gare alla fine hai un ritardo di solo sei punti dalla vetta...

Avremo la prossima gara a Zolder, in cui però per noi sarà molto difficile essere tra i primi, in quanto pagheremo lo scotto della zavorra che abbiamo conquistato a Nogaro, mentre i nostri avversari, la Maserati di Bertolini e Bartels, avranno minor peso. Ci batteremo comunque al massimo delle nostre possibilità per raccogliere il maggior punteggio. La gara in Argentina, invece, che chiuderà la stagione, è un'incognita per tutti, quindi non ci resta che aspettare".

Antonio Caruccio

Per la prima volta, un pilota spagnolo ha conquistato la F.3 britannica. A ottenere questo importante risultato è Jaime Alguersuari, nato il 22 marzo del 1990 a Barcellona, da sempre nel mondo delle corse. Il padre infatti, prima di divenire un ottimo promotore di campionati, è stato un validissimo pilota di motociclismo. In seguito, ha creato in Spagna, dopo la metà degli anni Novanta, la F.Nissan 2.0 e poi la World Series by Nissan, ora acquisita dalla Renault. Alguersuari senior è tuttora presente nel board della categoria con la propria società RPM, che è anche una importante Casa editoriale di Barcellona. Davanti all'esuberanza del padre, Jaimino, come tutti lo chiamano, non poteva non distinguersi. E' stato uno dei migliori kartisti iberici, ha debuttato nelle monoposto a 15 anni correndo nella F.Renault 1600 italiana ottenendo il terzo posto finale in campionato con il team Tomcat. Ha debuttato nella F.Renault 2.0, sempre con un team del nostro Paese (Cram) vestendo i colori Red Bull dopo essere stato selezionato da Helmut Marko in un test a Estoril. Ha quindi maturato esperienza e buoni risultati nella serie italiana ed europea per poi ripetere la categoria, ma con il team spagnolo Epsilon Euskadi, nel 2007. Anno in cui si è piazzato secondo in Italia e quinto nella Eurocup. Infine, il debutto nella difficile F.3 inglese. Alguersuari si è adattato bene ai tracciati che non conosceva, si è inserito con facilità nel team Carlin, e fin dalla prima prova stagionale è stato uno dei protagonisti assoluti. Ragazzo calmo, riflessivo, intelligente, studente modello, amante della house music tanto che si cimenta tra i piatti nelle varie discoteche di Barcellona, Alguersuari si è giocato il titolo all'ultima tappa di un lungo 2008. Suoi rivali, i compagni di team Oliver Turvey e Brendon Hartley. Chi pensava che lo spagnolo fosse il più debole, dal punto di vista caratteriale, dei tre si è sbagliato. A crollare sono stati gli altri due, Alguersuari a Donington ha portato a casa una pole e due vittorie (oltre ai giri più veloci) che sono stati il modo migliore per suggellare il prestigioso titolo conquistato. La Red Bull avrà apprezzato, ora Alguersuari potrebbe debuttare nella World Series Renault rimanendo legato a Carlin. Ma si parla anche di F.3 Euro Series.

Massimo Costa

Il principe catalano



JOVESPILOTS
CIRCUIT DE CATALUNYA

REPSOL

Sotiveri
DIETETICA Y SALUD



Red Bull

La marcia di Alguersuari

Il pilota di Barcellona Jaime Alguersuari (**sotto**), ha vinto la prima gara di Donington, decisiva per l'assegnazione del titolo, in maniera netta, perentoria. Con quel successo, lo spagnolo del team Carlin si è ritrovato a meno tre punti dal leader della classifica generale, il compagno di squadra Oliver Turvey. L'inglese si è piazzato terzo, ma a 7" da Alguersuari e considerando che in gara 2 scatterà dalla settima fila, le possibilità di mantenere la testa della classifica erano decisamente complicate. Alguersuari, che invece nella seconda qualifica ha colto il secondo tempo dietro ad Oliver Oakes, in gara 2 è poi scattato dalla prima fila. Lo spagnolo nella prima corsa ha ottenuto una bella affermazione, occupando sempre la prima posizione, controllando bene Brendon Hartley che gli ha messo pressione per tutti i 29 giri. Dietro a Turvey, terzo, si è piazzato il debuttante Dean Smith, che ha impressionato tutto il paddock alla sua prima uscita in F.3. L'inglese del team Fortec, che nel 2008 ha partecipato alla Eurocup di F.Renault, ha tenuto a bada Sam Abay e Nick Tandy, con l'unica Mygale in pista considerando il forfait della Ultimate che ha preferito concentrarsi su una serie di test con le Dallara in vista di Macao.

tato dalla prima fila. Lo spagnolo nella prima corsa ha ottenuto una bella affermazione, occupando sempre la prima posizione, controllando bene Brendon Hartley che gli ha messo pressione per tutti i 29 giri. Dietro a Turvey, terzo, si è piazzato il debuttante Dean Smith, che ha impressionato tutto il paddock alla sua prima uscita in F.3. L'inglese del team Fortec, che nel 2008 ha partecipato alla Eurocup di F.Renault, ha tenuto a bada Sam Abay e Nick Tandy, con l'unica Mygale in pista considerando il forfait della Ultimate che ha preferito concentrarsi su una serie di test con le Dallara in vista di Macao.

L'ordine di arrivo di gara 1, domenica 12 ottobre 2008

- 1 - Jaime Alguersuari (Dallara 308-Mercedes) - Carlin - 29 laps 30'03"648
- 2 - Brendon Hartley (Dallara 308-Mercedes) - Carlin - 0"813
- 3 - Oliver Turvey (Dallara 308-Mercedes) - Carlin - 7"544
- 4 - Dean Smith (Dallara 308-Mercedes) - Fortec - 9"439
- 5 - Sam Abay (Dallara 308-Mercedes) - Carlin - 9"859
- 6 - Nick Tandy (Mygale M08-Mercedes) - JTR - 10"610
- 7 - Atte Mustonen (Dallara 308-Mercedes) - Raikkonen - 20"509
- 8 - Marcus Ericsson (Dallara 308-Mercedes) - Fortec - 21"147
- 9 - Henry Surtees (Dallara 305-Mugen) - Carlin - 33"340
- 10 - Jay Bridger (Dallara 307-Mugen) - Fluid - 33"495
- 11 - Henry Arundel (Dallara 308-Mercedes) - Raikkonen - 34"524
- 12 - John Martin (Dallara 308-Mercedes) - Raikkonen - 36"083
- 13 - Oliver Oakes (Dallara 308-Mercedes) - Eurotek - 36"499
- 14 - Adriano Buzaid (Dallara 305-Mugen) - Carlin - 37"353
- 15 - Stefan Wilson (Dallara 306-Mugen) - Fluid - 50"254
- 16 - Clemente Faria (Dallara 308-Mugen) - Cesario - 1 lap
- 17 - Steven Guerrero (Dallara 307-Mugen) - T Sport - 1 lap
- 18 - Hywel Lloyd (Dallara 306-Mugen) - CF - 1 lap
- 19 - Callum MacLeod (Dallara 307-Mugen) - T Sport - 1 lap
- 20 - Philip Major (Dallara 308-Mercedes) - Fortec - 1 lap
- 21 - Max Chilton (Dallara 308-Mercedes) - Hitech - 2 laps

Giro più veloce: Jaime Alguersuari 1'01"375

Ritirati

- 1° giro - Walter Grubmuller
- 20° giro - Sergio Perez
- 23° giro - Jonathan Legris





Trionfo finale di Jaime

Jaime Alguersuari conquista il successo nell'ultimo appuntamento del campionato inglese sulla pista di Donington, ottenendo anche il titolo di campione della categoria. La serie d'oltre manica è da anni la migliore sulla scena europea, sia come partecipanti, che come livello tecnico di piloti e team, e questo rende ancora maggior merito al pilota spagnolo ed al team Carlin (**sopra**), che lo ha appoggiato in questo 2008, cogliendo un titolo decisamente meritato. Una stagione che ha vissuto di grandi duelli e di grandi alternanze, da segnalare il momento d'oro di Sergio Perez nella prima parte di stagione, che ha vinto a Monza e aveva agguantato la leadership, chiudendo poi la stagione in quarta posizione.

Avversari di Alguersuari in questo finale di stagione sono stati Oliver Turvey e Brendon Hartley, suoi compagni di squadra, che però non sono riusciti a contrastarlo. Nella seconda gara quindi arriva il quinto successo stagionale di Jaime, dodicesimo podio in ventidue gare, precedendo Nick Tandy, al volante della Mygale che ha tagliato la bandiera a scacchi con 4"171 di ritardo dal vincitore. Sul podio chiude Perez, con la prima monoposto motorizzata Mugen. Jay Bridger, con la vettura del 2007, ha conquistato la vittoria per la National Class, riservata alle vetture più datate. Da segnalare il ritiro di Brendon Hartley al ventiduesimo giro, dopo aver fatto segnare il giro più veloce in gara.

L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 12 ottobre 2008

- 1 - Jaime Alguersuari (Dallara 308-Mercedes) - Carlin - 29 giri 30'21"986
- 2 - Nick Tandy (Mygale M08-Mercedes) - JTR - 4"171
- 3 - Sergio Perez (Dallara 308-Mugen) - T Sport - 12"032
- 4 - Dean Smith (Dallara 308-Mercedes) - Fortec - 12"968
- 5 - Sam Abay (Dallara 308-Mercedes) - Carlin - 13"300
- 6 - Oliver Oakes (Dallara 308-Mercedes) - Eurotek - 14"879
- 7 - Marcus Ericsson (Dallara 308-Mercedes) - Fortec - 19"973
- 8 - Jay Bridger (Dallara 307-Mugen) - Fluid - 22"909
- 9 - Henry Surtees (Dallara 305-Mugen) - Carlin - 24"984
- 10 - Henry Arundel (Dallara 308-Mercedes) - Raikkonen - 25"567
- 11 - Max Chilton (Dallara 308-Mercedes) - Hitech - 25"933
- 12 - John Martin (Dallara 308-Mercedes) - Raikkonen - 39"627
- 13 - Steven Guerrero (Dallara 307-Mugen) - T Sport - 40"341
- 14 - Adriano Buzaid (Dallara 305-Mugen) - Carlin - 40"593
- 15 - Stefan Wilson (Dallara 308-Mugen) - Fluid - 41"420
- 16 - Hywel Lloyd (Dallara 306-Mugen) - CF - 45"615
- 17 - Philip Major (Dallara 308-Mercedes) - Fortec - 46"246
- 18 - Atte Mustonen (Dallara 308-Mercedes) - Raikkonen - 53"369
- 19 - Clemente Faria (Dallara 308-Mugen) - Cesario - 1 giro
- 20 - Walter Grubmuller (Dallara 308-Mercedes) - Hitech - 3 giri
- 21 - Jonathan Legris (SLC-Mugen) - Litespeed - 6 giri

Ritirati

- 26° giro - Oliver Turvey
- 22° giro - Brendon Hartley
- 15° giro - Callum MacLeod

Giro più veloce: Brendon Hartley 1'01"721

Il campionato finale

1. Alguersuari 251 punti; 2. Turvey 234; 3. Hartley 208; 4. Perez 195;
5. Ericsson 141; 6. Mustonen 138; 7. Hohenthal 105; 8. Devaney 91;
9. Tandy 86; 10. Chilton 72; 11. Abay 71; 12. Guerrieri 63; 13. Martin 45;
14. Grubmuller 44; 15. Arundel 21; 16. Smith 20; 17. Jackson 9;
18. Major 8; 19. Oakes & Jensen



Saavedra e Cecotto per il bis HS Technik

Doppietta per il team HS Technik sul tracciato di Oschersleben che vede il ritorno alla vittoria di Sebastian Saavedra (**sopra**), il cui ultimo trionfo risale alla seconda gara di Assen, ed ha preceduto sulla bandiera a scacchi il compagno Johnny Cecotto, entrambi in lotta per il titolo di vice campione, dopo che Frederich Vervisch non partecipa a questo evento. A dir poco strepitoso il terzo posto di Philipp Eng, al debutto con la Dallara Mugen del team Ombra, che dopo aver preso il posto di Matteo Chinosi, ha concluso una gara oculata, che lo ha proiettato sul podio. Sfiorano lo champagne Gherard Tweraser e Max Nilsson, che chiude al quinto

posto. Altro esordiente a punti è Tomi Limmonen, che ha ottenuto l'ottava posizione in occasione di questa prima manche alle spalle di Kevin Mirocha e Niall Quinn. Nella National Class, riservata alle vetture del 2004, il successo è stato conquistato da Marco Oberhauser, tredicesimo assoluto, alle spalle di Federico Glorioso. Completano il podio del Trofeo Bernd Herndlhofer e Shirley van der Lof. Quarto di classe, Giulio Glorioso. Ritiro invece per un esordiente di lusso, il campione del Formula BMW Europa, Esteban Gutierrez. Problemi anche per Laurens Vanthoor, autore della pole e del giro veloce, che si è fermato nel corso dell'ultimo giro.

L'ordine di arrivo di gara 1, sabato 11 ottobre 2008

- 1 - Sebastian Saavedra (Dallara 307-Mercedes) - HS Technik - 18 giri 25'09"512
- 2 - Johnny Cecotto (Dallara 307-Mercedes) - HS Technik - 3"718
- 3 - Philipp Eng (Dallara 307-Mugen) - Ombra - 15"648
- 4 - Gerhard Tweraser (Dallara 307-Mercedes) - Neuhauser - 16"621
- 5 - Max Nilsson (Dallara 307-OPC) - SRT - 32"986
- 6 - Kevin Mirocha (Dallara 307-OPC) - Zeller - 35"273
- 7 - Niall Quinn (Dallara 307-Volkswagen) - Van Amersfoort - 41"846
- 8 - Tomi Limmonen (Dallara 307-OPC) - SRT - 47"793
- 9 - Gary Hauser (Dallara 307-Mercedes) - Racing Experience - 49"613
- 10 - David Hauser (Dallara 307-Mercedes) - Racing Experience - 50"221
- 11 - Sergey Chukanov (Dallara 307-OPC) - Leipert - 53"852
- 12 - Federico Glorioso (Dallara 307-OPC) - Leipert - 1'03"910
- 13 - Marco Oberhauser (Dallara 304-Opel) - Neuhauser - 1'06"193
- 14 - Bernd Herndlhofer (Dallara 304-Opel) - Woss - 1'06"930
- 15 - Karlina Stala (Dallara 307-Mercedes) - SRT - 1'08"875
- 16 - Shirley Van der Lof (Dallara 304-OPC) - HS Technik - 1'09"623
- 17 - Giulio Glorioso (Dallara 304-Opel) - Leipert - 1'25"118
- 18 - Laurens Vanthoor (Dallara 307-Volkswagen) - Van Amersfoort - 1 giro
- 19 - Francesco Lopez (Dallara 304-Opel) - Woss - 1 giro
- 20 - Federico Leo (Dallara 307-Mugen) - Ombra - 2 giri
- 21 - Adderly Fong (Dallara 307-OPC) - Performance - 2 giri
- 22 - Luca Iannaccone (Dallara 304-Renault) - Leipert - 2 giri
- 23 - Dennis Swart (Dallara 304-OPC) - KFR - 3 giri

Giro più veloce: Laurens Vanthoor 1'22"386

Ritirati

- 12° giro - Rafael Suzuki
- 6° giro - Esteban Gutierrez
- 2° giro - Jens Hoing

Vanthoor rookie doc

Laurens Vanthoor (sotto), continua a ben impressionare nel Formula 3 tedesco, dove dopo aver perso all'ultimo giro il successo della prima gara, si è rifatto con gli interessi nella seconda manche, conquistando anche il giro veloce. Pur risultato il secondo pilota più competitivo del campionato, dopo il campione Frederich Vervisch, assente nel round di Oschersleben, non è riuscito a chiudere secondo in campionato. Il titolo di vice-campione è stato conquistato infatti da Sebastian Saavedra, a pari punti con il compagno di squadra Johnny Cecotto con 99 lunghezze, ma in virtù del maggior numero di successi, tre contro i due del venezuelano, si aggiudica la medaglia d'argento. Cecotto, suo malgrado, paga lo scotto di non aver partecipato alla gara di apertura del campionato ad Hockenheim, ma arrivando secondo oggi conquista il decimo podio stagionale, risultato a dir poco impressionante. Chiude il podio Saavedra, mentre con un eccellente quarto posto per i colori della Ombra

ha concluso la gara Philipp Eng, autore ieri del podio, che ha dimostrato grande caparbietà e velocità in questo ultimo appuntamento della stagione, dopo aver disputato l'inizio di stagione sulla macchina di Cecotto, ed il campionato di Formula BMW Europa. Ai margini della zona punti ha chiuso Federico Leo, arrivato in scia di Sergey Chukanov, non riuscendo a conquistare un punto, si conferma però tra i migliori rookie della stagione. Alle spalle del pilota italiano ha chiuso Esteban Gutierrez, in ripresa dopo che nella gara di sabato si è dovuto ritirare nei primi giri. Shirley van der Lof si aggiudica la classifica del Trofeo Nazionale, giungendo in quindicesima posizione assoluta. Completano il podio con le vetture più datate Bernd Herndlhofer e Francesco Lopez, mentre Giulio Glorioso è solo sesto, ventunesimo assoluto. Bandiera nera invece per il fratello Federico, che al settimo giro si ferma richiamato dalla direzione gara per non aver effettuato il drive through penalty.

L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 12 ottobre 2008

- 1 - Laurens Vanthoor (Dallara 307-Volkswagen) - Van Amersfoort - 18 giri 25'09"080
- 2 - Johnny Cecotto (Dallara 307-Mercedes) - HS Technik - 0"330
- 3 - Sebastian Saavedra (Dallara 307-Mercedes) - HS Technik - 1"032
- 4 - Philipp Eng (Dallara 307-Mugen) - Ombra - 7"154
- 5 - Rafael Suzuki (Dallara 307-OPC) - Performance - 8"849
- 6 - Gerhard Tweraser (Dallara 307-Mercedes) - Neuhauser - 9"981
- 7 - Niall Quinn (Dallara 307-Volkswagen) - Van Amersfoort - 19"844
- 8 - Sergey Chukanov (Dallara 307-OPC) - Leipter - 24"688
- 9 - Federico Leo (Dallara 307-Mugen) - Ombra - 25"379
- 10 - Esteban Gutierrez (Dallara 307-Mercedes) - Kaufmann - 28"893
- 11 - David Hauser (Dallara 307-Mercedes) - Racing Experience - 36"304
- 12 - Gary Hauser (Dallara 307-Mercedes) - Racing Experience - 43"682
- 13 - Tomi Limmonen (Dallara 307-OPC) - SRT - 44"225
- 14 - Kevin Mirocha (Dallara 307-OPC) - Zeller - 52"844
- 15 - Shirley Van der Lof (Dallara 304-OPC) - HS Technik - 55"413
- 16 - Karlina Stala (Dallara 307-Mercedes) - SRT - 1'13"002
- 17 - Bernd Herndlhofer (Dallara 304-Opel) - Woss - 1'15"650
- 18 - Francesco Lopez (Dallara 304-Opel) - Woss - 1'19"384
- 19 - Marco Oberhauser (Dallara 304-Opel) - Neuhauser - 1'22"133
- 20 - Dennis Swart (Dallara 304-OPC) - KFR - 1'27"394
- 21 - Giulio Glorioso (Dallara 304-Opel) - Leipter - 1 giro
- 22 - Luca Iannaccone (Dallara 304-Renault) - Leipter - 2 giri

Ritirati

- 9° giro - Max Nilsson
- 6° giro - Jens Hoing

Squalificato: Federico Glorioso

Giro più veloce: Laurens Vanthoor 1'22"831

Il campionato finale

1. Vervisch 120 punti; 2. Saavedra & Cecotto 99; 4. Vanthoor 85; 5. Chinosi 73; 6. Mirocha 56; 7. Suzuki 55; 8. Tweraser 54; 9. Leo 23; 10. Nilsson 20.





Il baby che an



Un norvegese vincente in monopo-
sto raramente lo si incontra. Qual-
che anno fa, in Italia era approda-
to Tommy Rustad, che militava nel-
la F.3 e otteneva anche risultati
onorevoli. Poi più nulla fino alla sco-
perta di Pal Varhaug, 17 anni, lan-
ciato in F.Renault dal team Jenzer.
Nello stesso tempo, nella F.3 spa-
gnola è spuntato Christian Ebbe-
svik, che di tanto in tanto si met-
te in luce. Ma tutte le attenzioni
vanno su Varhaug che a Monza l'11
ottobre scorso si è laureato cam-
pione italiano della F.Renault al ter-
mine di gara 1. Biondo, viso pulito
e tenero, Varhaug parla un inglese
corretto, cosa quasi impossibile
per un pilota italiano della sua età.
Ha dimostrato nel corso della sta-
gione di essere un combattente, di
non tirarsi indietro quando c'è da
fare a ruotate, ma anche di essere
un fine ragioniere. Quando ha capi-
to che la vittoria nel campionato
italiano non era poi impossibile, in
più di un'occasione ha saputo
risparmiarsi. E' stato un vero trion-
fo anche per il team svizzero di
Andreas Jenzer che oltre a racco-
gliere il titolo di campione col suo
pilota norvegese, ha anche conqui-
stato la piazza d'onore con Miche-
le Faccin. Varhaug il prossimo anno
ha già deciso dove correre: rimar-
rà legato a Jenzer e debutterà nel-
la International Formula Master.
Per la prima volta però, un vincito-
re della F.Renault tricolore rischia
di non entrare in qualche program-
ma Junior di Red Bull, Toyota (che
ha deciso di non aumentare per il
momento il numero dei giovani del
TDP), o della stessa Casa france-
se. Vedremo nelle prossime setti-
mane se qualche cosa cambierà.
Intanto Varhaug, essendo l'unico
vincente della Norvegia, gode di un
buon seguito e quindi riesce a tro-
vare con una certa facilità gli spon-
sor nonché l'appoggio della Fede-
razione.

Massimo Costa

Arriva dal Nord

Varhaug campione Olive che rookie

Pal Varhaug è il campione della F.Renault 2008. Il pilota norvegese è stato attento a non rischiare inutilmente di gettare via un piazzamento che gli avrebbe permesso di conquistare il titolo. E così ha fatto, dopo un paio di giri di bagarre con Michele Faccin, Sergio Campana e Stefano Comini. Varhaug si è "parcheggiato" al quinto posto e così è arrivato al traguardo acquisendo i punti necessari per iscrivere il proprio nome nell'albo d'oro della categoria. Il titolo rimane quindi nel nord Europa. Dopo il finlandese Mika Maki ecco il norvegese Pal Varhaug. La corsa è invece stata vinta da Genis Olive (**sotto**), 16enne rookie del team Cram. Lo spagnolo ha corso molto bene, non commettendo errori e rintuzzando gli attacchi di Cesar Ramos, superato al 2° giro. Olive è una delle più belle rivelazioni del 2008. Già si era messo in luce nei precedenti appuntamenti dimostrando ottime qualità di guida. Alla Cram il merito di avere cresciuto in fretta nel corso dell'anno i suoi ragazzini Olive e Kouzkin. Il

poleman Ramos ha spinto fortissimo dopo essere stato scavalcato da Olive, ma non ha mai avuto lo spunto per tentare il sorpasso sul pilota Cram. Ramos è poi stato raggiunto da Sergio Campana, che era rinvenuto forte dopo la lotta iniziale con il duo di Jenzer. La lotta tra il pilota BVM e CO2 è andata oltre le righe: l'emiliano in una occasione ha zigzagato, cosa non permessa, Ramos non si è risparmiato finché la direzione gara ha dato loro la bandiera bianconera. Campana è poi arrivato secondo e Ramos terzo. Quarto Faccin che nella classifica generale è ora terzo avendo scavalcato Adrian Quaife-Hobbs, solo undicesimo al traguardo. Niente da fare per Niky Sebastiani, subito attardato e risalito dalla ventesima alla decima posizione finale. Buona la corsa di Daniel Zampieri, sesto, e del rookie Carlos Munoz, buon settimo dopo un focoso duello con Daniel Mancinelli, autore di un gran primo giro.

Massimo Costa

L'ordine di arrivo di gara 1, sabato 11 ottobre 2008

- 1 - Genis Olive - Cram - 16 giri 29'59"306
- 2 - Sergio Campana - CO2 - 0"589
- 3 - Cesar Ramos - BVM Minardi - 1"690
- 4 - Michele Faccin - Jenzer - 3"791
- 5 - Pal Varhaug - Jenzer - 6"698
- 6 - Daniel Zampieri - BVM Minardi - 13"577
- 7 - Carlos Munoz - Prema - 17"875
- 8 - Daniel Mancinelli - Dueppi - 19"665
- 9 - Patrick Kronenberger - Facondini - 21"197
- 10 - Niki Sebastiani - It Loox - 22"684
- 11 - Adrian Quaife Hobbs - BVM Minardi - 24"086
- 12 - Riccardo Cinti - Tomcat - 24"462
- 13 - Paolo Meloni - W&D - 25"425
- 14 - Kazimieras Vasiliauskas - Prema - 28"804
- 15 - Tyler Dueck - Cram - 33"336
- 16 - Jesse Krohn - RP - 34"153
- 17 - Augusto Scalbi - RP - 35"052
- 18 - Andrea Roda - Tomcat - 36"411

Giro più veloce: Sergio Campana 1'51"257

Ritirati

- 4° giro - Stefano Comini
- 0 giri - Patrick Reiterer
- 0 giri - Alessandro Kouzkin
- 0 giri - Stef Dusseldorp



Pal Varhaug in trionfo

Photo MorAle





Campana domina Faccin 2° in campionato

Netta affermazione di Sergio Campana (sopra), del CO2 Motorsport nell'ultima gara della F.Renault italiana. Il pilota emiliano al 2° giro ha infilato Cesar Ramos alla prima variante poi per tutti i rimanenti giri ha controllato Genis Olive, brillante secondo e autore di un weekend eccezionale considerando che è un rookie. Bella corsa di Pal Varhaug, neo campione della categoria, e terzo al traguardo. Michele Faccin con un guizzo nell'ultima gara dell'anno ha conquistato il quinto posto che equivale alla seconda piazza nella classifica generale, scalzando Niki Sebastiani, ottavo, per un solo punto.

Non parte Zampieri, rimasto fermo per la rottura del semiasse. Ramos scatta bene dalla pole, Campana ha la meglio su Olive e si piazza al secondo posto, poi Dusseldorp, Varhaug, Faccin, Quaife-Hobbs. Al 2° giro, Ramos alla prima curva perde due posizioni, poi viene passato anche da Varhaug. Campana e Olive prendono il largo con il neo campione Varhaug che tenta di allun-

gare il trenino. Dusseldorp passa Ramos. Al 4° giro: Campana, Olive, Varhaug, Dusseldorp, Ramos, Faccin, Quaife-Hobbs, Munoz, Comini, Sebastiani. Prima variante fatale per Mancinelli. Campana al 7° giro ha mezzo secondo di vantaggio su Olive e 2"7 su Varhaug, poi Dusseldorp, Faccin, Ramos, Munoz, Comini, Sebastiani e Kronenberger. Alla Parabolica si ritira dopo una uscita Reiterer mentre Dueck entra ai box con l'ala anteriore danneggiata. Si ferma anche Bassi. Dalla monoposto di Ramos esce una fuma-ta bianca. Il brasiliano perde l'ala anteriore che striscia contro le ruote provoca la scia bianca di fumo. Campana allunga su Olive con decisione grazie ad alcuni giri velocissimi. Terzo rimane Varhaug, poi Dusseldorp precede Faccin, Munoz, Comini, Sebastiani, Kronenberger e Kouzkin. Vince da dominatore Campana, poi Olive e Varhaug.

Massimo Costa

L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 12 ottobre 2008

- 1 - Sergio Campana - CO2 - 16 giri 30'03"669
- 2 - Genis Olive - Cram - 3"813
- 3 - Pal Varhaug - Jenzer - 6"338
- 4 - Stef Dusseldorp - Van Amersfoort - 6"771
- 5 - Michele Faccin - Jenzer - 7"272
- 6 - Carlos Munoz - Prema - 14"704
- 7 - Stefano Comini - CO2 - 20"532
- 8 - Niki Sebastiani - It Loox - 21"207
- 9 - Patrick Kronenberger - Facondini - 23"957
- 10 - Riccardo Cinti - Tomcat - 26"607
- 11 - Alberto Cola - BVE - 26"891
- 12 - Alessandro Kouzkin - Cram - 29"476
- 13 - Paolo Meloni - W&D - 29"542
- 14 - Jesse Krohn - RP - 30"131
- 15 - Kazimieras Vasiliauskas - Prema - 34"292
- 16 - Augusto Scalbi - Tomcat - 49"717
- 17 - Andrea Roda - Tomcat - 1 giro
- 18 - Tyler Dueck - Cram - 1 giro

Giro più veloce: Sergio Campana 1'52"039

Ritirati

- 0 giri - Daniel Zampieri
- 1° giro - Marco Betti
- 3° giro - Daniel Mancinelli
- 6° giro - Patrick Reiterer
- 6° giro - Adrian Quaife Hobbs
- 7° giro - Alberto Bassi
- 10° giro - Cesar Ramos

Il campionato finale

- 1.Varhaug 330; 2.Faccin 271; 3.N.Sebastiani 270;
- 4.Quaife-Hobbs 250; 5.Campana 238; 6.Ramos 216;
- 7.Kronenberger 196; 8.Olive 178; 9.Zampieri 158;
- 10.Dusseldorp 125.

Merhi leader Caldarelli che vittoria!

Roberto Merhi balza in testa alla classifica generale e vince gara 1. Andrea Caldarelli torna alla vittoria nel WEC aggiudicandosi la seconda corsa di Magny-Cours con un finale rocambolesco e un sorpasso all'ultima curva indimenticabile. Merhi si è imposto nella corsa del sabato, ma che brividi per lo spagnolo della Epsilon Euskadi. Merhi infatti, a pochi giri dal traguardo, si è girato per un problema al cerchio di una ruota posteriore, ma la sua monoposto è rimasta in una posizione pericolosa. La direzione gara ha quindi esposto la bandiera rossa, fatto che ha permesso di stilare la classifica finale alla tornata precedente l'uscita dello spagnolo. Che è così risultato vincitore. Secondo posto per l'altro pilota Epsilon Euskadi, Albert Costa e terzo Jean-Eric Vergne. Daniel Ricciardo ha commesso un errore alla curva Adelaide passando dal terzo al sesto posto fin dai primi chilometri di corsa. Nella medesima curva, contatto tra Antony Tardieu e Richard Campollo. Andrea Caldarelli, quinto, ha attaccato con successo Tristan Vautier, poi ha tentato di sopravanzare anche Vergne, ma senza successo. Caldarelli torna alla vittoria in gara 2 (sot-

to, sul podio), e finalmente porta a casa la coppa del vincitore dopo avere ottenuto, tra WEC ed Eurocup, una infinità di piazzamenti da podio. La pole era nelle mani di Roberto Merhi del team Epsilon Euskadi, a seguire Caldarelli, Albert Costa e Daniel Ricciardo. Al via, il pilota italiano ha reagito prontamente mettendosi davanti a Merhi, ma lo spagnolo riprende subito la prima posizione. Alla curva Adelaide, Costa passa Caldarelli, che così si ritrova terzo davanti a Ricciardo, Vautier e Vergne. Intanto Lariche e Campollo finiscono fuori pista. Merhi approfitta della bagarre tra Costa e Caldarelli per prendere qualche secondo di vantaggio. Decisivo l'ultimo giro. Merhi improvvisamente rallenta per un problema alla colonna dello sterzo e viene superato da Costa e Caldarelli che continua a mettere grande pressione sullo spagnolo. I due arrivano all'ultima curva. Caldarelli tenta il tutto per tutto e con una splendida manovra supera Costa andando a vincere la sua seconda gara nel campionato WEC. Dietro, Merhi tiene il terzo posto davanti a Ricciardo. Nella classifica di campionato, Merhi balza al comando davanti all'australiano, Caldarelli tiene il terzo posto.

L'ordine di arrivo di gara 2, sabato 11 ottobre 2008

- 1 - Roberto Merhi - Epsilon Euskadi - 12 laps 20'02"079
- 2 - Albert Costa - Epsilon Euskadi - 3"483
- 3 - Jean Eric Vergne - SG - 7"268
- 4 - Andrea Caldarelli - SG - 7"644
- 5 - Tristan Vautier - SG - 8"975
- 6 - Daniel Ricciardo - SG - 9"528
- 7 - Mathieu Arzeno - TCS - 10"645
- 8 - Jake Rosenzweig - Epsilon Euskadi - 14"997
- 9 - Luciano Bacheta - Hitech - 20"671
- 10 - Bastien Borget - Epsilon Sport - 20"797
- 11 - Pablo Montilla - Epsilon Euskadi - 23"584
- 12 - Richard Singleton - Hitech - 25"965
- 13 - Julien Abelli - TCS - 28"508
- 14 - Maxime Jousse - Pole Services - 29"649
- 15 - Ashley Walsh - Hitech - 31"951
- 16 - Miguel Otegui - Iquick - 34"410
- 17 - Daniel McKenzie - Fortec - 34"722
- 18 - Ramez Azzam - SG - 35"049
- 19 - Miki Monras - SG - 36"338
- 20 - Anton Nebilitskiy - SG - 37"208
- 21 - Antony Tardieu - Pole Services - 41"949
- 22 - Juan Jacobo - Hitech - 42"880
- 23 - Nathanael Berthon - Boutsen - 45"144
- 24 - Jean Michel Ogier - Palmyr - 56"318
- 25 - Max Lefevre - Palmyr - 57"264
- 26 - Didier Colombat - Palmyr - 58"557

Giro più veloce: Roberto Merhi 1'39"160

L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 12 ottobre 2008

- 1 - Andrea Caldarelli - SG - 27"00"808
- 2 - Albert Costa - Epsilon Euskadi - 0"186
- 3 - Roberto Merhi - Epsilon Euskadi - 9"066
- 4 - Daniel Ricciardo - SG - 9"323
- 5 - Tristan Vautier - SG - 9"362
- 6 - Bastien Borget - Epsilon Sport - 9"700
- 7 - Jean Eric Vergne - SG - 10"178
- 8 - Ramez Azzam - SG - 10"392
- 9 - Anton Nebilitskiy - SG - 12"186
- 10 - Julien Abelli - TCS - 16"289
- 11 - Miki Monras - SG - 19"774
- 12 - Jake Rosenzweig - Epsilon Euskadi - 20"388
- 13 - Maxime Jousse - Pole Services - 20"536
- 14 - Luciano Bacheta - Hitech - 22"454
- 15 - Antony Tardieu - Pole Services - 27"066
- 16 - Ashley Walsh - Hitech - 31"457
- 17 - Daniel McKenzie - Fortec - 37"021
- 18 - Juan Jacobo - Hitech - 41"861
- 19 - Miguel Otegui - Iquick - 1'02"560
- 20 - Didier Colombat - Palmyr - 1'05"795
- 21 - Jean Michel Ogier - Palmyr - 1'06"941

Giro più veloce: Roberto Merhi 1'39"954

Il campionato

1. Merhi 164; 2. Ricciardo 161; 3. Caldarelli 102; 4. Vergne 82; 5. Costa 77.



Photo
Pellegrini



Photo MorAle

Barletta campione Under 25

La lotta per il titolo Under 25 si chiude nel corso del quarto giro quando Stefano Turchetto, in lotta per la testa della gara, tocca Paolo Giordani costringendolo al ritiro. Per lui gara finita e titolo sfumato, con Mirko Barletta che può continuare la sua corsa in tutta tranquillità, sicuro di vincere il campionato Under. Delusione e rabbia in casa M2 Racing, come ci ha confermato il team manager Marco Mascolo: *“Abbiamo perso il titolo con uno scontro evitabile, visto che Turchetto ha corso sporadicamente in campionato e ha rovinato, tamponando la nostra macchina in Prima Variante, quella che poteva essere una bella battaglia in pista tra Paolo e Mirko”*. L'ultima gara stagionale è stata vinta da Marco Visconti, autore anche del giro veloce. Scattato bene dalla pole position si è dovuto difendere, nel corso dei primi giri, dagli attacchi di Stefano Turchetto, Simone Gatto e Paolo Giordani. L'incidente tra Turchetto e Giordani avvantaggia Visconti che, già in testa alla corsa, riesce a staccare i suoi inseguitori e, con un ritmo incalzante, guadagna costantemente ad ogni giro fino a tagliare la bandiera a scacchi con quasi 9 secondi di vantaggio sul secondo. Dietro di lui Simone Gatto, secondo al traguardo, ha lottato fino all'ultima tornata contro Mirko Barletta e Paolo Coppi, rispettivamente terzo e quarto. Barletta può quindi festeggiare sul podio la vittoria del titolo Under 25, segnando il suo nome nella storia del Trofeo come il più giovane vincitore. Nella giornata del trionfo di un giovane pilota, nato il 26 aprile

1991, arriva anche il successo di un pilota più attempato, Giuseppe Lattuada, classe 1936, che conclude la sua gara in quindicesima posizione, a pieni giri, aggiudicandosi 1 punto. Lattuada un anno fa aveva riportato la rottura di una costola per uno scontro di gara e ha passato un brutto anno lottando contro una grave malattia. Grazie alle cure il suo recupero è stato strabiliante e la volontà di tornare in pista ha fatto il resto, permettendogli di essere di nuovo al via, assistito dal team Fadini. Il punto conquistato è stato per lui più di una vittoria e un premio per la forza di volontà di chi amando il Trofeo Cadetti ha voluto essere protagonista ancora una volta. In pista, al di là della lotta per i primi posti, la gara è stata meno entusiasmante del solito. Paolo Scialpi ha conquistato la quinta posizione e Fabio Turchetto è arrivato alle sue spalle. Maurizio Giordano e Luca Del Missier si sono dati battaglia scambiandosi più volte la posizione e arrivando in volata per il settimo posto, mentre nelle retrovie Stefano Beppato ha dovuto guardarsi le spalle da Franco Longo e Andrea Franchi. Da registrare un incidente che ha coinvolto ad inizio gara Andrea Capella, Andre Claude Benin e Massimo Galli, tutti costretti al ritiro nella sabbia della Parabolica. Ritiro anche per Francesco Terra, che abbandona la gara per un contatto nella bagarre dell'imbutto della Prima Variante, Dario Lugli e Michela Capella.

Alessio Morgese

L'ordine di arrivo, domenica 12 ottobre 2008

- 1 - Marco Visconti (Reggiani) - Stilo Corse - 9 giri 20'50"495
- 2 - Simone Gatto (Reggiani) - TS Corse - a 8"737
- 3 - Mirko Barletta (Barletta) - Barletta - a 8"799
- 4 - Paolo Coppi (Mandelli) - AP Motorsport - a 8"976
- 5 - Paolo Scialpi (Essepi) - Essepi Power - a 17"621
- 6 - Fabio Turchetto (Covir) - TS Corse - a 19"541
- 7 - Maurizio Giordano (Silva) - Diesse Corse - a 26"411
- 8 - Luca Del Missier (Covir) - Team Co' - a 26"433
- 9 - Alessia Locatelli (Reggiani) - ARM Competition - a 53"487
- 10 - Giuliano Zecchetti (Reggiani) - Zemires - a 1'04"959
- 11 - Stefano Beppato (Fadini) - Fadini Corse - a 1'07"545
- 12 - Franco Longo (Covir) - Team Co' - a 1'07"630
- 13 - Ferdinando Vuolo (Reggiani) - TS Corse - a 1'07"696
- 14 - Andrea Franchi (Marabotto) - Marabotto - a 1'26"650
- 15 - Giuseppe Lattuada (Ermolli) - Fadini Corse - a 2'05"483
- 16 - Angelo Valentino (Reggiani) - Stilo Corse - a 2 giri
- 17 - Dario Lugli (Cavallini) - Lugli - a 4 giri
- 18 - Michela Capella (Barletta) - Barletta - a 4 giri

Ritirati

- 0 giri - Massimo Galli
- 0 giri - Andrea Capella
- 0 giri - Andre Claude Benin
- 3° giro - Francesco Terra
- 3° giro - Paolo Giordani
- 3° giro - Stefano Turchetto

Classifica Finale Piloti

1. Gatto 241 punti; 2. Barletta 172; 3. Lugli 150; 4. Giordani 143; 5. Marelli 126; 6. Visconti* 119; 7. Giordano 108; 8. Scialpi 107; 9. Del Missier 104; 10. F. Gangemi* 91; 11. Zecchetti 84; 12. C. Gangemi* 79; 13. A. Capella 78; 14. M. Capella 74; 15. Terra 58; 16. Collivadino* 48; 17. Coppi* 36; 18. Locatelli* 30; 19. F. Turchetto* 24; 20. Deodati* 23; 21. Beppato* 21; 22. Valentino* 18; 23. Mazzullo* e Zordan* 14; 25. Galli* e Barlassina* 10; 27. Benin* Generale* e Mingotti* 8; 30. Longo* 6; 31. Vuolo* 4; 32. Franchi* 2; 33. S. Turchetto* e Lattuada* 1.

Classifica Finale Over 25

1. Gatto 241 punti; 2. Lugli 150; 3. Marelli 126; 4. Giordano 108; 5. Scialpi 107; 6. Del Missier 104; 7. Zecchetti 84; 8. A. Capella 78; 9. Terra 58; 10. Collivadino* 48; 11. Coppi* 36; 12. F. Turchetto* 24; 13. Deodati* 23; 14. Beppato* 21; 15. Valentino* 18; 16. Mazzullo* e Zordan* 14; 18. Galli* 10; 19. Mingotti* e Benin* 8.

Classifica Finale Under 25

1. Barletta 172 punti; 2. Giordani 143; 3. Visconti* 119; 4. F. Gangemi* 91; 5. C. Gangemi* 79; 6. M. Capella 74; 7. Locatelli* 30; 8. Barlassina* 10; 9. Generale* 8; 10. S. Turchetto* 1.

Classifica Finale Costruttori

1. Reggiani 300 punti; 2. Barletta 200; 3. Cavallini 150; 4. Covir 138; 5. Silva 130; 6. Essepi 106; 7. Fadini 49; 8. Mandelli 30; 9. Marabotto 16; 10. Ombra 10; 11. Benvenuto 8; 12. Ermolli 1.

* i piloti contrassegnati dall'asterisco hanno partecipato ad un numero di gare inferiore a quelle necessarie (almeno 6) per poter far parte della classifica finale.

Burton vince e "aggan

È in gran forma Jeff Burton (a destra), mentre esce dall'abitacolo della sua Chevy Impala festeggiando il suo secondo successo del 2008. Il pilota di casa Childress, preso il comando grazie a un pit-stop effettuato con il solo rifornimento, ha mantenuto il controllo su Kasey Kahne, transitato con un secondo di distacco. A risultare decisiva, la buona performance delle vetture in condizioni di pista libera, che aveva permesso a diversi piloti di aprire grandi leadership. In terza e quarta piazza hanno concluso i due fratelli Busch, con Kurt andato a precedere Kyle che ha finalmente incontrato una gara libera da problemi tecnici. Jamie McMurray è stato il miglior rappresentante di casa Roush, chiudendo davanti a Jimmie Johnson. Il leader di classifica ha terminato in tranquillità dopo aver patito qualche problema di handling, tenendosi alle spalle Greg Biffle e Jeff Gordon, mentre Mark Martin e David Ragan hanno chiuso la top-10. Solo undicesimo Tony Stewart, che era sembrato ad un certo punto della gara in condizione di puntare facilmente al successo.

Grazie al successo, Burton ha conquistato la seconda posizione nella Chase For The Cup, con 69 punti i distacco da Johnson, mentre Greg Biffle si mantiene in terza piazza, a -86. Carl Edwards è stato il pilota più penalizzato sull'ovale della Virginia: problemi di accensione l'hanno costretto nei box per sedici giri, e ad accontentarsi di un trentatreesimo posto che vale un -168 in classifica.

Altro pilota particolarmente sfortunato è stato Kenseth, messo fuori causa nel maggiore incidente della giornata, innescato da una toccata di Paul Menard a Tony Raines, che ha anche coinvolto Travis Kvapil (illeso dopo un violento impatto con il muro) e Chad McCumbee. A causare problemi sono ancora una volta sta-

te le gomme, che hanno tradito al giro 103 Dale Earnhardt jr, oltre a Robby Gordon e Joe Nemecheck. Un errore ha invece tolto di mezzo AJ Allmendinger, alla prima gara (e presumibilmente ultima) gara con il team Waltrip, mentre la guida aggressiva di Michael Waltrip ha tolto di mezzo Skinner e Schrader.

Novità in arrivo in casa GEM?

A margine della prova di Charlotte, si sono addensati i rumor sul possibile passaggio del Gillett Evernham Motorsports in casa Toyota, trovando conferme anche da parte dello stesso Gillett, miliardario e socio di maggioranza del team. Nel contempo Ray Evernham, già in disaccordo per l'appiedamento di Patrick Carpentier, starebbe valutando di abbandonare il team. Già Crew-Chief negli anni d'oro di Jeff Gordon, Evernham ha parlato di una possibile "pensione", anche se pare difficile pensare di vederlo, solo cinquantunenne, rinunciare ad un ruolo da protagonista.

Marco Cortesi



cia” Johnson



L'ordine di arrivo, sabato 11 ottobre 2008

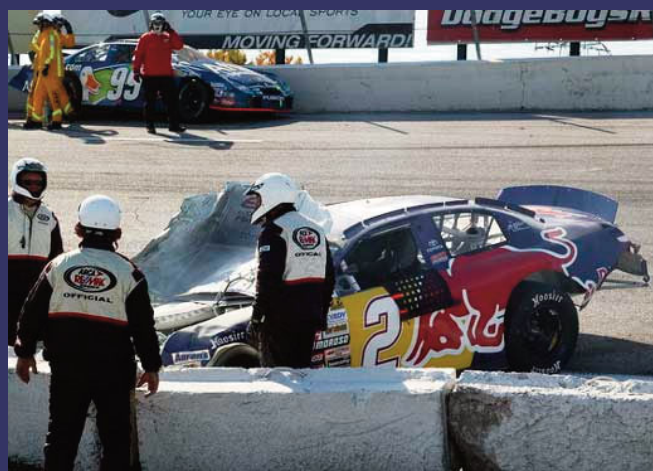
- 1 - Jeff Burton (Chevy) - Childress - 334
- 2 - Kasey Kahne (Dodge) - Evernham - 334
- 3 - Kurt Busch (Dodge) - Penske - 334
- 4 - Kyle Busch (Toyota) - Gibbs - 334
- 5 - Jamie McMurray (Ford) - Roush - 334
- 6 - Jimmie Johnson (Chevy) - Hendrick - 334
- 7 - Greg Biffle (Ford) - Roush - 334
- 8 - Jeff Gordon (Chevy) - Hendrick - 334
- 9 - Mark Martin (Chevy) - DEI - 334
- 10 - David Ragan (Ford) - Roush - 334
- 11 - Tony Stewart (Toyota) - Gibbs - 334
- 12 - Clint Bowyer (Chevy) - Childress - 334
- 13 - Kevin Harvick (Chevy) - Childress - 334
- 14 - Martin Truex Jr. (Chevy) - DEI - 334
- 15 - Reed Sorenson (Dodge) - Ganassi - 334
- 16 - Denny Hamlin (Toyota) - Gibbs - 334
- 17 - Bobby Labonte (Dodge) - Petty - 333
- 18 - Brian Vickers (Toyota) - Red Bull - 333
- 19 - Scott Riggs (Chevy) - Haas - 333
- 20 - Elliott Sadler (Dodge) - Evernham - 333
- 21 - Ryan Newman (Dodge) - Penske - 333
- 22 - Sam Hornish Jr. (Dodge) - Penske - 332
- 23 - Regan Smith (Chevy) - DEI - 332
- 24 - Michael Waltrip (Toyota) - Waltrip - 332
- 25 - David Gilliland (Ford) - Yates - 332
- 26 - Paul Menard (Chevy) - DEI - 331
- 27 - Dave Blaney (Toyota) - Davis - 331
- 28 - Bill Elliott (Ford) - Wood - 330
- 29 - Casey Mears (Chevy) - Hendrick - 330
- 30 - Robby Gordon (Dodge) - Gordon - 328
- 31 - Mike Wallace (Dodge) - Evernham - 326
- 32 - David Reutimann (Toyota) - Waltrip - 321
- 33 - Carl Edwards (Ford) - Roush - 317
- 34 - Juan Montoya (Dodge) - Ganassi - 296
- 35 - Chad McCumbee (Dodge) - Petty - 296
- 36 - Dale Earnhardt Jr. (Chevy) - DEI - 289
- 37 - Joe Nemecek (Chevy) - Furn.Row - 278
- 38 - Ken Schrader (Toyota) - HOF - 255
- 39 - Mike Skinner (Toyota) - Red Bull - 254
- 40 - Tony Raines (Chevy) - Haas - 203
- 41 - Matt Kenseth (Ford) - Roush - 194
- 42 - Travis Kvapil (Ford) - Yates - 194
- 43 - A.J. Allmendinger (Toyota) - Waltrip - 52

Il campionato

1. Johnson 5878; 2. Burton 5809; 3. Biffle 5792; 4. Edwards 5710; 5. Bowyer 5693; 6. Harvick 5671; 7. Stewart 5650; 8. Gordon 5633; 9. Kyle Busch 5552; 10. Earnhardt 5524; 11. Kenseth 5518; 12. Hamlin 5498.

Allgaier vince l'ARCA Series, beffato Scott Speed

Non poteva andare peggio di così il weekend di Scott Speed. Fallita la qualifica per la gara Sprint Cup a causa della pioggia, che ha penalizzato le vetture senza punti in classifica, Speed ha visto sfumare il titolo dell'ARCA Series, che lo vedeva con quasi 100 punti di vantaggio al via del round finale di Toledo. In una serie che vede i protagonisti Cup e Nationwide al via solo in rare occasioni, Speed aveva scelto di disputare l'intero campionato per mettersi alle spalle chilometri preziosi. Lo statunitense è però finito a muro nelle prime fasi della gara per un contatto, regalando a Justin Allgaier, classe 1986, il successo ed un meritatissimo titolo. Allgaier, che corre per un team gestito a livello familiare (con genitori, suoceri ed altri parenti impegnati come addetti o meccanici), è parte del vivaio Penske Racing. Grazie al terzo posto in gara, l'eterno quarantaseienne Frank Kimmel ha strappato la piazza d'onore in classifica, relegando Speed alle proprie spalle.



Tripletta Duller

Prima vittoria 2008 per il trio della Duller Motorsport Federico Bellini, Nicola Bianchet, Andrea Crescentini (Bmw M3 E46) alla 4 Ore ETCS di Monza che completano in 4h01'07"987. Alle loro spalle, un podio tutto Duller Motorsport, la Bmw M3 E92 dei leader in classifica Cappellari-Calderari e la M3 E46 di Bryner-Bonamico-Mulacchiè staccati rispettivamente di 16 secondi e 4 giri. La gara si apre all'insegna dell'equilibrio con la M3 E46 della Arsenio corse autrice della pole, con Belicchi a fare l'andatura e Calderari a tenere il passo. I due girano sugli stessi tempi e giungono alla prima sosta, poco dopo la prima ora di gara con meno di due secondi di differenza. Ad approfittarne è Calderari che riprende la corsa in prima posizione riuscendo nel suo turno di guida ad allungare progressivamente su Cremonesi scivolato a oltre un minuto di distacco in concomitanza con la metà gara, ed in terza posizione venendo sopravanzato da Bianchet che intorno al novantesimo minuto è subentrato a Crescentini. La gara si decide alla terza ora quando la sosta in più ai box per il rifornimento di Cappellari-Calderari e di Cremonesi-Belicchi spiana la strada a Bellini, e poi la rottura di un braccetto della sospensione fa perdere 7 tornate a Belicchi con Cremonesi poi capace di recuperare due posizioni e chiudere quinto assoluto rimandando il discorso per il titolo 2008 all'ultima prova di Imola. La terza ora è deci-

siva pure ai fini delle vittorie in classe tre litri e due litri. Nel primo caso si ha il ritiro definitivo della Bmw 330i della Zerocinque Motorsport a lungo nelle prime posizioni assolute, per il cedimento del differenziale, che spiana la strada la trio del Millenium team (Presti-V.Bianchet-Bettera) con una analoga vettura. In classe due litri la terza ora è invece fatale per i leader di classe e protagonisti delle ultime uscite Orlandi-Belotti (Alfa Romeo Gt). A trarne giovamento le Bmw 320i della Promotorsport e la simile vettura della Zerocinque con i debuttanti fratelli Gangemi e Pesaresi che poi si aggiudicano la classe complice anche un problema alla sospensione per Zanin che lo fa scivolare in terza piazza alle spalle anche dei compagni Rinaldi-lezzi-Bellin. Nuova vittoria per Viglione-Sorghini (Bmw 330d) nel Superdiesel Challenge. Il duo del Millenium Team si conferma così campione 2008 di Raggruppamento precedendo i rivali di stagione i compagni di squadra Peroni-Bonvicini. La vittoria è però giunta al termine di una gara molto combattuta proprio con i compagni di team e approfittando dei problemi in avvio del duo Oppizzi-Caldara autori della pole sabato con oltre cinque secondi di vantaggio. Buona anche la prestazione della Kia Pro Cee'd strettamente di serie della Bd Racing affidata a Bergamaschi-Villa già protagonista al Ring a fine maggio e a Monza settimana assoluta di Raggruppamento.

L'ordine di arrivo, domenica 12 ottobre 2008

1.Bellini-Crescentini-Bianchet (BMW M3 E46) 117 giri 4.01'07"987; 2.Cappellari-Calderari (BMW M3 E92) 16"349; 3.Bonamico-Mulacchiè-Bryner (BMW M3 E46) 4 giri; 4.Facchetti-Colombo-Maddalena (BMW M3 E46) 5 giri; 5.Cremonesi-Belicchi (BMW M3 E46) 7 giri; 6.Gangemi-Gangemi-Pesaresi (BMW 320i) 8 giri; 7.Rossi-Debè-Livio (Seat Leon) 8 giri; 8.Rinaldi-lezzi-Bellin (BMW 320i) 9 giri; 9.Viglione-Sorghini (BMW E90) 10 giri; 10.Alborghetti-Clivati-Preda (Seat Leon) 11 giri; 11.Fecchio-Paletto-Visentin (Seat Leon) 11 giri; 12.Nacamuli-Melato-Limonta (Seat Leon) 12 giri; 13.Conte-Zanin (BMW 320i) 14 giri; 14.Pennino-Mosca-Rescigno (BMW 320i) 14 giri; 15.Oppizzi-Caldara (Seat Toledo) 17 giri; 16.Ferrari-Bassi (Renault Clio) 19 giri; 17.Aiello-De Rossi-Prandi (Seat Leon TD) 20 giri; 18.Semeraro-Scarpellini (Alfa 147) 21 giri; 19.Presti-Bianchet-Bettera (BMW M3 E90) 22 giri; 20.Carissimi-Ammenti-Gunnella (BMW E46 330) 22 giri; 21.Peroni-Bonvicini (BMW E90 330) 24 giri; 22.Bergamaschi-Villa (KIA CRDI) 24 giri; 23.Barin-Barin (Seat Leon TD) 26 giri; 24.Pindari-Acri-Montanini (BMW 120D) 27 giri; 25.Brioschi-Benusiglio-Croserio (BMW M3 E46) 30 giri; 26.Galbiati-Brambati (Seat Ibiza) 31 giri; 27.Orlandi-Belotti (Alfa GT Evo) 42 giri; 28.Jolly-Canali-Valli (BMW 330i E90) 46 giri; 29.Frisone-Andreola-Gaiofatto (Alfa 156) 50 giri; 30.Nava-Venica-Soravito (BMW M3 E46) 57 giri.

Giro più veloce: Cremonesi 1'58"482 media 176,016 km/h.

Il campionato: 1.Cappellari-Calderari 88; 2.Cremonesi 71,5; 3.Orlandi-Belotti 66,5; 4.Belicchi 62,5; 5.Bellini 61.





È Spidey il campione 2008

Ad aggiudicarsi la prima corsa di Monza è il duo del Teamform F.Valle/Baso (Audi TT) che al termine dei cinquanta minuti di gara precedono i fratelli Coggiola (Porsche 997) e il leader di campionato "Spidey" di nuovo in coppia con De Lorenzi (Porsche 997) già autore della pole in mattinata. La partenza migliore è di Mirko Venturi con la Dodge Viper della Wheels Racing che dalla quarta piazza riesce a prendere la scia del battistrada De Lorenzi riuscendo a mantenerne il ritmo e allungando progressivamente sugli inseguitori con le Audi di Baso e Cabianca in lotta con Giovanni Coggiola. Il passo migliore sembra essere quello di Cabianca che dalla quinta posizione sopravanza, in due giri, i due piloti che lo precedono. Un errore però in uscita della Prima Variante al quinto giro lo relega in fondo allo schieramento e ad una gara in rimonta. Le posizioni di testa non cambiano fino alla sosta obbligatoria dove è la Viper della Wheels Racing, con Moccia subentrato a Venturi, a non rimettersi in moto e a perdere tre giri prima di riuscire a rientrare in pista. Nella seconda metà di gara, il forcing di Valle e Vittorio Coggiola viene coronato con i sorpassi ai danni di "Spidey".

Titolo assegnato in griglia di partenza nell'Endurance Gt Serie quando al via di gara 2 la casella della Porsche 997 del Victor Racing team rimane vuota garan-

tendo così a "Spidey" la matematica certezza del titolo. Ad aggiudicarsi la gara è nuovamente l'equipaggio del Teamform già vincitore in Gara 1 composto da Fabio Valle e Adriano Baso che sul traguardo precedono la simile Audi TT dei compagni di squadra Alain Valle e Andrea Cabianca. Terza la Dodge Viper GT3 della Wheels Racing (Venturi/Moccia). Al via è la Porsche 997 della GDL di De Lorenzi/"Spidey" a fare l'andatura sopravanzando già alla prima chicane la Viper condotta da Moccia. Dietro ad inseguire con le due Audi, la situazione non muta fino alla sosta obbligatoria. Del cambio pilota ne approfitta Venturi che però spreca il vantaggio al quattordicesimo giro quando in uscita della Prima Variante si gira. Con davanti le due Audi che diventano impendibili le ultime emozioni sono per il recupero di Venturi che a quattro minuti dalla conclusione guadagna la terza posizione assoluta. Nel Raggruppamento Gt Serie, dopo la vittoria in Gara 1, il duo della Scuderia La.Na Amaduzzi/Lanci (F430 Challenge) si conferma anche in Gara 2 dove approfitta nuovamente della foratura della Porsche in versione Cup di Borghi/Villa (GDL) autori della pole. Completano il podio Amos/Benusiglio (F430 Challenge) e i campioni 2008 di Raggruppamento Bassetto/Trentin (Ferrari 360 Modena).

L'ordine di arrivo di gara 1, sabato 11 ottobre 2008

1.F.Valle-Baso (Audi TT) 24 giri 50'43"591 media 164,448 km/h; 2.Coggiola-Coggiola (Porsche 997) 1"980; 3.Spidey-De Lorenzi (Porsche 997) 31"429; 4.A.Valle-Cabianca (Audi TT) 38"227; 5.Checconi-Emiliani (Ferrari 430) 1'11"406; 6.Orts (Ferrari 360) 1'13"229; 7.Amaduzzi-Lanci (Ferrari 430) 1 giro; 8.Giudici (Ferrari 430) 1 giro; 9.Benusiglio-Amos (Ferrari 430) 1 giro; 10.Bassetto-Trentin (Ferrari 360) 2 giri; 11.Borghi-Villa (Porsche 997) 3 giri; 12.Venturi-Moccia (Dodge Viper) 3 giri; 13.Gay-Neri (Ferrari 430) 6 giri.

Giro più veloce: Venturi 1'53"027 media 184,511 km/h.

L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 12 ottobre 2008

1.F.Valle-Baso (Audi TT) 24 giri in 50'46"989 media 164,265 km/h; 2.A.Valle-Cabianca (Audi TT) 13"109; 3.Venturi-Moccia (Dodge Viper) 25"798; 4.Spidey-De Lorenzi (Porsche 997) 29"728; 5.Orts (Ferrari 360) 1'11"373; 6.Checconi-Emiliani (Ferrari 430) 1'42"013; 7.Amaduzzi-Lanci (Ferrari 430) 1 giro; 8.Benusiglio-Amos (Ferrari 430) 1 giro; 9.Bassetto-Trentin (Ferrari 360) 2 giri; 10.Borghi-Villa (Porsche 997) 3 giri; 11.Gay-Neri (Ferrari 430) 4 giri.

Giro più veloce: Spider 1'52"828 media 184,837 km/h

Il campionato finale: 1.Spidey 125; 2.Coggiola-Coggiola 108; 3.F.Valle-Baso 95; 4.De Lorenzi 93; 5.Gay 64; 6.Orts 58; 7.A.Valle 54; 8.Neri 51; 9.Checconi-Emiliani 47; 10.Caldarola 43.

Ruote nel

La Benetton va in orbita

E venne il giorno della Benetton. La memoria corre a 22 anni fa, per la precisione al **12 ottobre del 1986**. Il palcoscenico è quello dell'Autodromo Hermanos Ricardo y Pedro Rodriguez di Mexico City, dove la F.1 fa il suo ritorno in Messico dopo 16 anni. Il circuito intitolato ai due celebri fratelli piloti, è infatti stato oggetto di una profonda ristrutturazione che

da 5 km l'ha ridotto a 4,421. Per la scuderia che fa capo all'azienda tessile di Ponzano Veneto, la stagione '86 rappresenta il vero e proprio debutto nel Circus come costruttore a tutti gli effetti. In verità, il marchio Benetton era già presente sulle piste da qualche anno in veste di sponsor. Nel 1983 comparve per la prima volta sulla Tyrrell, vincendo il GP di

Detroit con Michele Alboreto. Mentre nel 1984 e nel 1985, passò sulle Alfa Romeo, colorando anche in questo caso le scocche con un motivo particolare, il cosiddetto "verde Benetton". L'anno successivo arrivò quindi il grande salto, grazie all'acquisizione della Toleman, la scuderia inglese nata nel 1981. Sotto la direzione di Peter Collins, il progetto viene realizzato da un tecnico geniale, ma che non ama i computer: Rory Byrne. Già in forza alla Toleman (disegnò la monoposto di Senna), l'ingegnere sudafricano ha modo di mettere in pratica le sue intuizioni, realizzando una vettura competitiva. Le B186 spinte dal motore BMW Turbo, prima della trasferta messicana, si mettono in evidenza grazie alle pole position nel GP d'Austria e nel GP d'Italia, firmate rispettivamente da Gerhard Berger e Teo Fabi. La gara di Città del Messico è il penultimo round di un mondiale apertissimo, con le due Williams che dettano legge e la McLaren che tiene il passo. A giocarsi il titolo sono Mansell con 10 punti di vantaggio su Piquet ed 11 su Prost. Il problema che tiene banco alla vigilia del weekend riguarda i propulsori. La rarefazione dell'aria dovuta all'altura, avrebbe provocato una perdita di pressione alle turbine. Da qui il dubbio



Gerhard Berger e Flavio Briatore

tempo



Gerhard Berger sulla Benetton B186

amletico: più potenza, o più affidabilità? Nelle qualifiche primeggia Ayrton Senna su Lotus-Renault, che sigla la sua ottava pole stagionale, seguito da Piquet e Mansell; quest'ultimo attardato da guai fisici. E' la temuta "maledizione di Montezuma", che ha colpito il "leone inglese", reo d'aver mangiato della carne avariata. Per sdrammatizzare, i meccanici Williams, gli dipingono sull'asfalto perfino le indicazioni verso il bagno. Senna e Piquet scattano bene in partenza. Il paulista si presenta in testa alla staccata della prima curva, ma il carioca lo supera subito dopo. Una lotta che va avanti per più tornate, mentre nelle retrovie Prost comincia a risalire fino alla terza piazza. La svolta arriva verso il 30° passaggio, quando inizia il valzer dei pit-stop. Rientra per primo Prost, poi al 33° giro tocca a Piquet e tre tor-

nate dopo a Senna. E' allora che spunta Gerhard Berger. Se le regolazioni del motore BMW turbo non si erano rivelate particolarmente efficaci in qualifica, consentendo all'austriaco di qualificarsi solo 4°, in gara cominciano a dare i loro frutti. Inoltre la Benetton dell'austriaco sfrutta al meglio i pneumatici Pirelli. La soluzione scelta dall'ingegner Mezzanotte è alquanto singolare, perchè nessuna delle quattro gomme è uguale all'altra. Sono tutte però a miscela dura, perchè la strategia non prevede alcuna fermata ai box. Mentre tutti entrano in pit-lane per le soste, la verde monoposto n° 20 balza al comando, cercando di non forzare il ritmo per non usurare troppo le coperture. Problema che viene ben presto fugato, perchè le anteriori di Piquet e Senna vanno in crisi, costringendo i due brasiliani ad un

secondo stop. Dopo 50 giri, Berger precede Prost, Senna e Johansson. Il francese però, comincia a recuperare, girando più costantemente della Benetton, ma l'incubo del blistering lo induce a non rischiare; il secondo posto è utilissimo nell'economia del campionato. Berger può così tirare il fiato, rallenta l'andatura anche perchè partito febbricitante. Il 68° giro (l'ultimo) tiene in apprensione tutto il box Benetton, che allo sventolare della bandiera scacchi esplode nei festeggiamenti. Secondo è Prost, terzo è Senna, primo dei non doppiati. Per la Benetton è il primo trionfo della sua breve storia; primo anche per lo stesso Berger, dopo 35 G.P. disputati. Per il "gommista" italiano, si tratta invece della seconda affermazione ottenuta dopo il ritorno in F.1, avvenuta nel 1985. Sarà poi anche l'ultima, dal momen-

to che la Pirelli si ritirerà già dall'anno successivo. Una vittoria che fa salire le quotazioni di Berger; la Ferrari ha messo già gli occhi su di lui ed il Drake lo ingaggia per l'anno successivo. La Benetton comincerà a scalare la classifica; il 3° posto finale nel campionato 1988, sarà il viatico per i successi degli anni '90 con Briatore, Michael Schumacher & C. Un'avventura che terminerà nel 2000, quando venerdì 17 gennaio, Luciano Benetton annuncia la cessione del team alla Renault, già fornitrice dei motori. Però, prima della calata del sipario, sarà ancora Gerhard Berger a scrivere una pagina importante per la scuderia trevigiana. Firmerà infatti l'ultimo successo personale e della Benetton, il 27 luglio 1997 ad Hockenheim nel Gran Premio di Germania.

a cura di Carlo Baffi

Miss

italiaracing

