

Italiaracing MAGAZINE .net

n.9

20 ottobre 2008

**Massa ringrazia Raikkonen
per il favore "proibito",
Hamilton non protesta e si affida al cielo.
Ma siamo sicuri che "stropicciare"
i regolamenti sia giusto?**



Giochi pericolosi



Diamoci una regolata

Pagina 24 del regolamento sportivo della F.1, edizione 2008, paragrafo 39.1: **“Team orders which interferes with a race result are prohibited”**. Traduzione: gli ordini di squadra che interferiscono con il risultato di una gara sono proibiti. Il risultato, non solo la vittoria. Quindi, a rigor di logica, tutto l'ordine di arrivo.

La regola è chiara, ma tutti se ne fregano. Obiezione: vallo a dimostrare, in mancanza di un esplicito ordine via radio, che un pilota ha ceduto il passo ad un compagno di squadra volontariamente, e non per un problema meccanico. Benissimo, solo che stavolta abbiamo il reo confesso. Anzi, i rei confessi. Curiosamente distribuiti fra colpevoli e vittime. Raikkonen: “Sapevo quello che il team si aspettava da me, è normale aver rallentato di due secondi per aspettare Massa, quel sorpasso nel mio mondiale non cambiava nulla”. Hamilton: “Hanno fatto quello che Kovalainen avrebbe fatto con me se mi fosse

stato davanti”. Domenicali: “Ad Hockenheim la McLaren si è comportata nello stesso modo. In uno sport di squadra esistono i giochi di squadra”.

Esistono, certo, sono sempre esistiti - la casistica è lunghissima - lo sanno tutti, anche noi. Ma sono espressamente proibiti: per la precisione dal GP degli Stati Uniti del 2002, quando Schumacher si fece palesemente passare da Barrichello nell'ultimo giro. Ed è bizzarro che in una F.1 dove gli steward puniscono chi frena un metro prima o dopo in partenza, o tosse troppo forte in curva, non si applichi una regola chiaramente scritta, per giunta davanti a una palese ammissione di colpevolezza.

La regola è sbagliata, poco realistica, ipocrita, malscritta? Non piace a nessuno? Benissimo: cancelliamola, o riscriviamola meglio. Ma finché è in vigore rispettiamola, please. Per il bene di tutti. Altrimenti la certezza del diritto - anche di quel-

lo piccolo piccolo dello sport - va a farsi benedire. Con molti rischi per il futuro. Perché Hamilton sarà anche sicuro che Dio tifa McLaren, ma a decidere le gare sono molto più spesso e molto più laicamente i commissari di gara. E se a San Paolo un gioco di squadra si rendesse necessario per dare ad Hamilton il punto decisivo, siamo sicuri che non salterebbe fuori la magagna? O se Alonso, che ha tranquillamente ammesso di tifare per Massa ed è in predicato di passare a Maranello, si mettesse in testa di dare un “aiutino” al suo amico Felipe, e di ostacolare il suo odiatissimo ex compagno Lewis - come la metteremmo?

Hamilton ci perdoni, ma per ottenere un po' di giustizia ed equità nelle cose terrene, anche quelle veramente terra terra di una corsa in macchina, non si può sempre e solo sperare in Dio.

Stefano Semeraro





Massa: “Grazie Kimi”

Lewis Hamilton ha vinto il Gran Premio di Cina ampliando il suo margine di vantaggio nei confronti di Felipe Massa, giunto secondo sotto la bandiera a scacchi, a 7 punti. Il brasiliano deve ringraziare il campione del mondo uscente Kimi Raikkonen per avergli ceduto la posizione a pochi giri dalla fine. È sembrato di assi-

stere ad uno delle prime gare della stagione, con Hamilton nettamente più veloce di tutti e Raikkonen decisamente più rapido del compagno di colori. Quando manca una sola corsa alla fine della stagione, il GP del Brasile, con soli dieci punti in palio, i ruoli sembrano essersi definiti piuttosto nettamente. Non tragga in ingan-

no la coincidenza del distacco tra il capoclassifica ed il secondo, identica allo scorso anno, quando a lottare per il titolo erano lo stesso Hamilton e Raikkonen. Il pilota della McLaren ha dimostrato la consueta velocità unita ad una maturità ed a una consapevolezza nei propri mezzi che lo hanno reso fortissimo. Di con-

segue a pag 6 ►



tro, Massa ha perso la sicumera che lo caratterizzava sino ad un paio di Gran Premi fa ed è parso nervoso, ansioso di dover star davanti a tutti i costi, ma senza riuscirci. Anzi, ha anche perso nettamente il confronto col compagno di squadra che molti davano per definitivamente "imbrocchito". Nel dopogara di Shanghai molti hanno elogiato la superiore velocità della McLaren, dimenticando che Kovalainen, sinchè è rimasto in gara (prima d'incappare nella foratura della gomma anteriore destra), aveva accumulato oltre 30" di distacco dal compagno di squadra. D'accordo, il finlandese aveva una strategia diversa, ma la McLaren aveva tutto l'interesse a far sì che Heikki fosse veloce in gara, sia per aiutare Hamilton sia per ottenere punti in ottica campionato costruttori. Quindi viene da pensare che le monoposto più veloci in Cina fossero le Ferrari. La verità è che, come tante altre volte, la differenza l'ha fatta il "ragazzino" col casco giallo. A Interlagos, su una pista che ama moltissimo, vedremo se Massa saprà riprendere il bandolo della matassa, almeno a livello di prestazioni, perchè per quanto riguarda il titolo mondiale, in caso di sua vittoria, basterebbe un sesto posto ad Hamilton per diventare il più giovane campione del mondo della storia. Siamo curiosi di sapere come si comporterà la FIA nei confronti del chiaro ordine di squadra (probabilmente non impartito via radio, ma poco importa) che ha fatto sì che Massa precedesse Raikkonen al traguardo. Scommettiamo che non succederà nulla?

Valerio Faccini





L'ordine di arrivo, domenica 19 ottobre 2008

- 1 - Lewis Hamilton (McLaren MP4/23-Mercedes) - 56 giri 1.31'57"403
- 2 - Felipe Massa (Ferrari F2008) - 14"925
- 3 - Kimi Raikkonen (Ferrari F2008) - 16"445 laps
- 4 - Fernando Alonso (Renault R28) - 18"370
- 5 - Nick Heidfeld (BMW Sauber F1.08) - 28"923
- 6 - Robert Kubica (BMW Sauber F1.08) - 33"219
- 7 - Timo Glock (Toyota TF108) - 41"722
- 8 - Nelson Piquet (Renault R28) - 56"645
- 9 - Sebastian Vettel (Toro Rosso STR3-Ferrari) - 1'04"339
- 10 - David Coulthard (Red Bull RB3-Renault) - 16"387
- 11 - Rubens Barrichello (Honda RA108) - 1'25"061
- 12 - Kazuki Nakajima (Williams FW30-Toyota) - 1'30"847
- 13 - Sebastien Bourdais (Toro Rosso STR3-Ferrari) - 1'31"457
- 14 - Mark Webber (Red Bull RB3-Renault) - 1'32"422
- 15 - Nico Rosberg (Williams FW30-Toyota) - 1 giro
- 16 - Jenson Button (Honda RA108) - 1 giro
- 17 - Giancarlo Fisichella (Force India VJM01-Ferrari) - 1 giro

Giro più veloce: Lewis Hamilton 1'36"325

Ritirati

- 49° giro - Heikki Kovalainen
- 13° giro - Adrian Sutil
- 2° giro - Jarno Trulli

Il campionato piloti

1.Hamilton 94; 2.Massa 87; 3.Kubica 75; 4.Raikkonen 67; 5.Heidfeld 60; 6.Kovalainen 51; 7.Alonso 53; 8.Trulli, Vettel 30; 10.Webber 21; 11.Glock 22; 12.Piquet 19; 13.Rosberg 13; 14.Barrichello 11; 15.Nakajima 9; 16.Coulthard 8; 17.Bourdais 7; 18.Button 3.

Il campionato costruttori

1.Ferrari 156; 2.McLaren 145; 3.Bmw Sauber 135; 4.Renault 72; 5.Toyota 52; 6.Toro Rosso-Ferrari 34; 7.Red Bull-Renault 29; 8.Williams-Toyota 26; 9.Honda 14.

Giro dopo Giro

Delusione Kovalainen



Come una molla, Hamilton scatta davanti a tutti

Le previsioni meteo danno il 40% di probabilità di pioggia prima del via. Ma il cielo, durante la gara, non ha scaricato una sola goccia d'acqua. Secondo indiscrezioni (fonte: BMW) la Renault ha avuto la possibilità di modificare il proprio motore e i cavalli trovati spiegherebbero il miglioramento delle prestazioni, tangibile, riscontrato negli ultimi GP. Felipe Massa parte con gomme morbide, Hamilton con gomme dure. I ruoli, diversi, che devono giocare i due contendenti al titolo si vedono anche da questi particolari. Felipe deve per forza attaccare, Lewis difendere, partendo in pole.

Al via non accade nulla nelle primissime file, visto che tutti i piloti scattano molto bene. A

centro gruppo c'è però un incidente: una Toyota (Trulli) e una Toro Rosso (Bourdais) entrano in collisione, l'italiano perde l'ala anteriore, il francese va largo nella via di fuga ma riprende. Davanti tutto fila liscio, Kovalainen alla seconda curva riesce ad aver ragione di Alonso, che un paio di curve più tardi si riprende la quarta piazza con una gran staccata. Al **1° giro** transitano Hamilton, Raikkonen, Massa, Alonso, Kovalainen, Heidfeld, Vettel, Kubica, Piquet, Barrichello e tutti gli altri. Trulli si ferma ai box a cambiare il muso, poi, un paio di giri dopo si ritira invece contro Vettel che a suo dire gli va sempre, inspiegabilmente, addosso. Quando gli fanno notare che si trattava di

Bourdais farfuglia qualcosa poi se ne va, ma la responsabilità del contatto è sua. Le due auto erano circa appaiate e il pescarese si trovava all'esterno.

Dopo cinque giri le posizioni sono già sgranate, sul giro singolo Hamilton ha mezzo secondo di vantaggio sul più veloce degli inseguitori: Raikkonen. Webber si incarica di far divertire il pubblico, è partito leggerissimo e riesce ad effettuare sorpassi. Prima scavalca Barrichello, poi Piquet nell'arco di un paio di giri. Dopo 10 giri Lewis ha 4 secondi di vantaggio su Raikkonen, e 8 su Massa e già dall'inizio si prefigura il dominio del pilota della McLaren.

Al **13. giro** Rosberg riesce a

passare Glock dopo vari tentativi e coglie l'undicesimo posto, mentre Webber entra ai box per il primo pit. Al **15. giro** Massa fa il primo pit-stop (e questo spiega la sua delusione di ieri dopo le qualifiche: aveva una strategia da pole, ma ha fallito) insieme ad Alonso. Hamilton rientra il giro seguente, insieme alla Ferrari numero 1. Al 16. passaggio Sutil si ritira a causa del cedimento del motore o della trasmissione, dopo una piccola fumata. Kubica ritarda molto la prima sosta e si ferma al 25. giro, quando è terzo davanti a Massa. Rientra al nono posto. Piquet, che era quinto alle spalle di Felipe, è rientrato ai box il giro precedente ed ha ripreso la pista in decima piazz-



Kovalainen rientra al box per sostituire l'anteriore destra forata



za. Sino al 31. giro sono molto scarse le note di cronaca, con Bourdais che beffa Coulthard alla prima curva. Tre giri dopo anche Rosberg passa il pensionando inglese, che scende in quattordicesima posizione. Webber inaugura la seconda tornata di pit-stop, imitato il giro dopo, da Timo Glock. 32. giro: Hamilton precede Raikkonen di 8", Massa di 15"8, Alonso di 22"2, Kovalainen di 30"7, Heidfeld di 35"4. Al **35. giro** Kovalainen fora l'anteriore destra e deve percorrere buona parte del giro con la gomma malconcia, limando il telaio che sfregava a terra. Intanto Hamilton, prudenzialmente, alza un po' il piede. Il finlandese della McLaren precipita in quattordicesi-

ma piazza. Al 37. giro Massa fa il suo secondo rifornimento installando gomme dure, Hamilton e Raikkonen si fermano al giro dopo. L'inglese è montato pneumatici morbidi. Al 50. giro avviene l'atteso gioco di squadra (chissà se interverrà la FIA...), con Massa che scavalca Raikkonen. Kovalainen rientra al box infilando direttamente il garage. Hamilton ha quasi 17" secondi di vantaggio sul diretto rivale. Alonso nel finale, con i primi tre che viaggiano tranquilli, cerca di raggiungere Raikkonen. Ottiene il suo giro più veloce a tre giri dal termine, ma non riesce nel suo intento. Non accade più nulla sino al termine, con Hamilton che vince un gran premio noioso e privo di grandi emozioni.



Alonso si conferma La Red Bull si... ferma

La Renault si è confermata, in questo scorcio finale di stagione, come la terza forza del campionato, davanti alla BMW (precipitata in una strana crisi di assetti solo con Robert Kubica uscito, com'era facile prevedere, dalla lotta per il campionato). Fernando Alonso ha compiuto un'ottima gara e si è piazzato quarto e anche Nelson Piquet ha raggiunto la zona punti, a dimostrazione che nelle piste "semplici", prive di punti probanti, il brasiliano se la cava. Heidfeld ha preceduto sul traguardo Kubica confermando il miglior stato di forma della propria monoposto rispetto a quella del polacco, anche se in corsa il

divario tra i due si è ridotto rispetto a quanto accaduto durante le prove. Piquet nel finale ha estromesso dalla zona punti la Toro Rosso di Sebastian Vettel, nono. La scuderia di Faenza sembra aver perso un po' di smalto, ma è comunque stata davanti alla "cugina" Red Bull. Ottima prova per Timo Glock, settimo, al contrario del compagno Jarno Trulli che s'è autoeliminato riducendo a mal partito la propria Toyota in un incidente con Sebastien Bourdais alla prima curva. L'italiano ha anche compromesso la gara del francese (finito 13°). Più che buona la corsa di Rubens Barrichello tenendo conto del mezzo che utiliz-

za e raffrontando il suo undicesimo posto finale col sedicesimo - e penultimo - ottenuto dal compagno di squadra Jenson Button. Volitiva la corsa di Mark Webber (a destra, fermo con il motore in fumo durante le prove del sabato), ma le dieci posizioni di penalità sulla griglia di partenza ed una strategia un po' troppo aggressiva, coi primi due stint molto brevi, non gli hanno consentito di far meglio della quattordicesima piazza. Molto lente le Williams, dodicesima con Kazuki Nakajima e quindicesima con Nico Rosberg.

Valerio Faccini



Lewis Hamilton 10

Ha disputato un weekend perfetto, rischiando quando serviva, ovvero compiendo testacoda e "lunghe" nelle prove libere per saggiare il limite di pista e monoposto. In qualifica ed in gara l'inglese ha filato come un treno, imprevedibile per chiunque. Ha eliminato la dose d'aggressività superflua e deleteria che, anche nel recente passato, qualche volta lo ha indotto in errori marchiani, guidando da par suo: in modo impeccabile.

Fernando Alonso 9

Dato che quelli davanti a lui non hanno combinato pasticci (come al Fuji) e Nelson Piquet è rimasto in pista (a differenza di quanto è avvenuto a Singapore), la sua aspettativa di piazzamento in gara era il quinto posto. Lo spagnolo ci ha messo ancora una volta del suo piazzandosi quarto ed avendo ragione, finchè è rimasto in corsa, di uno meglio equipaggiato di lui: Kovalainen. Bravo Fernando.

Kimi Raikkonen 8

È ritornato il Kimi che conosciamo. Nonostante abbia cercato sino all'ultimo di evitarlo (dichiarandolo più volte alla stampa, quando ancora era matematicamente in lotta per il Mondiale), ha ceduto da buon collega il secondo gradino del podio al compagno di team. Il buon risultato di squadra, molto utile alla classifica costruttori del Cavallino, è per buona parte merito suo.

Nick Heidfeld 8

Come evidenziato nel pagellone del Gp del Giappone, Heidfeld alterna gare anonime a gare belle. Dopo che al Fuji aveva remato a centro gruppo, in Cina Nick ha corso più che bene, recuperando nel primo giro le tre posizioni di penalizzazione subite in qualifica per aver danneggiato Coulthard.

Robert Kubica 8

Sereno e realista il polacco ha dimostrato grande professionalità in Cina. Estromesso, come prevedibile, dalla lotta per il titolo, ha dichiarato che in Brasile cercherà di mantenere il terzo posto in campionato, che rappresenterebbe per lui una



Nick Heidfeld



Il pagellone



Rubens Barrichello



Kubica precede Massa

grande soddisfazione. Ha litigato per tutto il weekend con un assetto che non andava, salvo migliorare in gara quando ha montato le gomme a mescola morbida. Col sesto posto al traguardo ha migliorato molto il pessimo undicesimo stallo sulla griglia di partenza.

Timo Glock **8**
Salva il weekend della Toyota con un buon settimo posto. Conferma le proprie doti, dimostrando di meritare alla grande un posto in F1.

Rubens Barrichello **8**
La pista gli piace molto ed è fonte di ottimi ricordi, come la vittoria nella prima edizione del Gp, nel 2004, quando guidava la Ferrari. Ottimo in qualifica (ebbene sì, col mezzo che si ritrova, raggiungere il Q2 è un ottimo risultato), consistente in gara, undicesimo a raggiungere il parco chiuso.

Sebastian Vettel **7**
Fuori per poco dalla zona punti. Perde qualche chance di entrarvi per colpa di una ruota che non si disinstalla e gli fa perdere qualche secondo prezioso al primo pit stop. La Toro Rosso in Cina non è un

fulmine e lui, per quanto bravo sia, non è Mandrake.

Kazuki Nakajima **7**
È stato avvantaggiato, rispetto a Rosberg, dalla scelta della squadra di fargli fare un solo stop ed ha chiuso dodicesimo. Nei due lunghi stint col pieno di benzina non ha commesso errori, svolgendo bene il suo compito, ma la Williams è quello che è.

Sebastien Bourdais **7**
A causa di un contatto alla prima curva con Trulli, va largo nella via di fuga e riprende in fondo al gruppone. Poi compie una buona rimonta, ma la sua Toro Rosso non è quella vista a Monza e lui si adegua.

Mark Webber **7**
Voto alto per quanto l'australiano ha fatto vedere, ancora una volta, nelle prove ufficiali. I dieci posti di penalità per aver sostituito il motore Renault, rotti nelle prove libere, e la strategia di gara iperaggressiva (non proprio azzeccata, dato che il compagno Coulthard ha concluso davanti a lui) hanno relegato l'australiano in quattordicesima posizione.

del lunedì

Nico Rosberg

7

Il tedesco figlio d'arte ci mette l'anima e la sua faccia più arrabbiata che delusa dopo le qualifiche ne è buona testimone. Il team opta per lui per una strategia su due soste che non paga ed alla fine è quindicesimo, ben dietro a Nakajima. Ma non è colpa sua.

Nelson Piquet

6

A fine gara i secondi di distacco dal suo caposquadra, Alonso, sono quasi 40. Un po' troppi, tuttavia riesce nel finale a raggiungere la zona punti. La sufficienza è risicata, la sua Renault vale un po' di più del suo ottavo posto.

Marc Genè

5

Come commentatore televisivo è attentissimo e competente come pochi altri, e ci mancherebbe anche. Guida ancora le monoposto di F.1 e si sente, dato che spiega compiutamente e dettagliatamente il perchè ed il percome di quanto si vede in televisione durante i GP. In più riesce a parlare a raffica un ottimo italiano. Ma c'è un ma: un piccolo conflitto d'interessi. Lo stipendio maggiore infatti non glielo paga Sky, ma la Ferrari, ed ecco che ad ogni occasione utile, lo spagnolo infila qualche commento "partigiano". Inopportuno, da parte di un telecronista, che per il suo ruolo deve, o dovrebbe essere, imparziale. Questo non significa che non possa avere opinioni, tutt'altro, mah...

Felipe Massa

5

Il brasiliano stavolta non s'è fatto prendere dalla foga. In gara non ha commesso errori particolari ma, semplicemente, è risultato troppo lento. Tanto da aver bisogno dell'aiuto del compagno di squadra, che lo ha lasciato passare cedendogli la seconda posizione. La sua lentezza ha esposto la Ferrari ad una sanzione della Fia per il gioco di squadra (che poi non è arrivata, ma va'...). A Shanghai Felipe ha mostrato i suoi limiti e quella che l'attende in Brasile appare un'impresa disperata.

David Coulthard

5

Strano ma vero, lo scozzese dalla

mascella prominente non è stato coinvolto in incidenti. Addirittura sia Rosberg, sia Bourdais riescono a sorpassarlo in corsa senza che David reagisca flosamente. Coulthard compie una buona corsa, anche grazie alla strategia su una sola sosta, ma il voto è comunque negativo per quanto combinato in qualifica (16°, mentre Webber senza la penalizzazione per cambio di motore sarebbe scattato in terza fila).

Jenson Button

5

Stavolta ha perso, ed anche abbastanza nettamente, il confronto col compagno di squadra Barrichello. Ma un leggero calo di motivazioni, causato dall'assoluta mancanza di competitività della Honda, ci può stare.

Giancarlo Fisichella

5

Anche se questa Force India è poco più di un calesse in prova, ancora una volta, le ha prese dal compagno Sutil... In gara ha stretto i denti ma senza poter far molto di più che l'ultimo posto.

Heikki Kovalainen

4

Prima dell'inizio della stagione molti osservatori competenti sentenziarono che con la sua velocità avrebbe messo in difficoltà il compagno Hamilton. Anche in Cina il buon Heikki li ha clamorosamente smentiti, perdendo anche il duello con Alonso, la cui Renault è sì in ripresa, ma non vale certo la sua McLaren. Oltretutto è stato anche poco fortunato, incappando in una foratura che lo ha poi costretto al ritiro.

Jarno Trulli

3

Non tanto per l'incidente che lo ha poi eliminato (attardando anche Bourdais), quanto per le improvvise dichiarazioni che ha rilasciato una volta rientrato ai box, nelle quali ha addossato ad altri le colpe che noi, invece, ci sentiamo di attribuirgli.

Adrian Sutil

ng

Voto identico al Gp del Giappone. Là aveva forato, stavolta ha percorso pochi giri, poi dalla sua Force India s'è levato un fil di fumo...



Il pagellone



È finita nella polvere la gara di Jarno Trulli

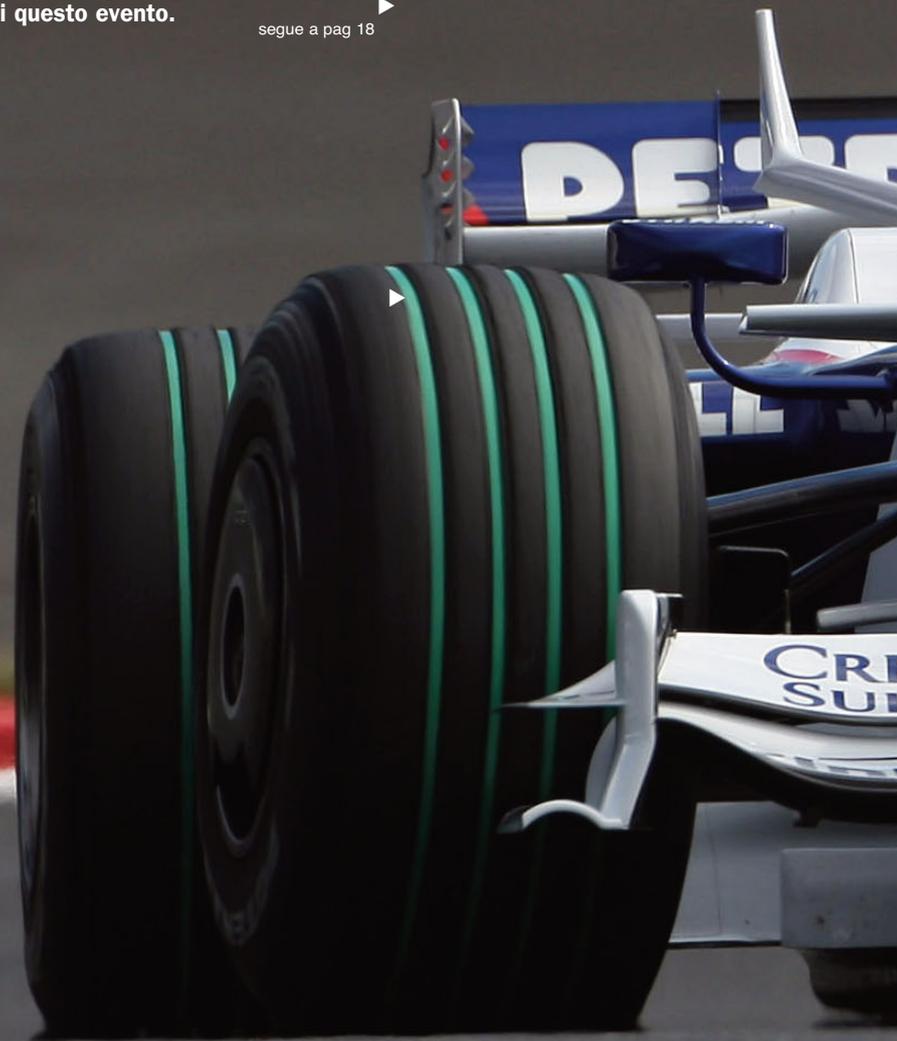
del lunedì

Verdi di imba

Siamo entrati in una nuova era del motorsport. In Europa non basta più correre in pista per avere audience, perché ormai le gare automobilistiche più importanti si basano su questo per accontentare gli sponsor, ma bisogna correre in modo bizzarro. Da quest'anno è stata sdoganata la corsa in notturna. Prima la Moto GP a Losail in Qatar il 9 marzo per la prima prova stagionale, poi la Formula Uno lo scorso 28 settembre a Sin-

gapore per la quindicesima gara stagionale. Due prove emozionanti, con colpi di scena, come nel caso del sorpasso di Andrea Dovizioso su Valentino Rossi in Qatar, o il ritorno alla vittoria di Fernando Alonso e della Renault a Singapore. E anche molto affascinanti dal punto di vista dell'immagine, con i riflessi delle luci sulle moto, sulle auto, che rendevano dei veri gioielli le quaranta protagoniste di questo evento. ▶

segue a pag 18



braccio



*Gli pneumatici Bridgestone
con scanalatura verde
che i gommisti giapponesi
hanno presentato a Suzuka*

Ci stiamo sempre più avvicinando ad un formato di gara all'americana, che privilegia lo spettacolo allo sport, in cui è l'incidente a creare la maggior attenzione, coadiuvato ogni tanto da sorpassi spettacolari, come possono essere stati anche nella Formula Uno quello di Lewis Hamilton a Kimi Raikkonen alla Source di Spa, cheché ne vogliono poi dire i giudici di gara, o il confronto tra Hamilton e Felipe Massa in Turchia. Ma l'ordinario non è più fonte di proventi per i big boss di FIA e FOM, ai quali siamo veramente lieti di aggiungere la FOTA, perché si sentiva la mancanza di un'altra struttura che parli di denaro nel motorsport. Infatti c'è bisogno della pioggia per dare un po' di brividi e bisogna creare strutture cittadine, perché con le attuali monoposto non si sorpassa più, e invece che modificare queste, si creano nuove piste, come Abu Dhabi, l'ultima in ordine di arrivo.

Poi, da qualche anno c'è la voglia di varcare nuovi confini, nuovi orizzonti, dettati ovviamente dalla maggior richiesta economica da parte degli organizzatori, che sta portando la Formula Uno verso mete sempre meno europee, dirottandosi verso Bahrain, Singapore, India, Russia... Ci stiamo abituando ad avere la Formula 1 sempre più lontana. Recentemente, ha anche deciso di venire incontro alle necessità ambientali, con un progetto chiamato Make Cars Green, che vuole rendere le macchine in pista sempre più ecologiche, per incentivare la realizzazione di nuovi modelli. Indubbiamente è vero che la FIA ha fatto qualcosa di buono verso la salvaguardia dell'ambiente, come l'istituzione di un campionato con monoposto spinte da Energie Alternative, di cui però nessuno parla, perché non è di interesse o richiamo mediatico. La Honda ha avuto una livrea ambientalista lo scorso anno, in cui rappresentava il pianeta terra, ma l'unico giovamento che il nostro pianeta ha avuto da quella monoposto, sono stati i giri in meno percorsi da Jenson Button e da Rubens Barri-

chello quando si ritiravano o finivano doppiati sotto la bandiera a scacchi. Nella recente presentazione del GP del Giappone al Fuji, abbiamo visto i quattro cavalieri dell'apocalisse, Raikkonen, Massa, Hamilton e Kovalainen, posare insieme al capo della Bridgestone Shoshi Arakawa, con lo striscione Make Cars Green. Viva allora le macchine che consumano poco e che salvaguardano l'ambiente (un giorno non molto prossimo saremo costretti ad usare altre fonti di energia che non sia il petrolio, visto che lo abbiamo scialacquato), ma è un controsenso fare un'iniziativa del genere dopo che si è appena disputato un GP in notturna che ha consumato una quantità imbarazzante di elettricità per l'illuminazione permanente in notturna della pista. Il costo per questo splendido evento è stato di 1000 euro l'ora, che ha portato al consumo di oltre 2000 KW, con dei proiettori che sviluppavano una quantità superiore a quattro volte quelle di uno stadio. Il sistema di illuminazione comprendeva 108.423 metri di cavi elettrici, 240 piloni di acciaio per un totale di 1500 proiettori. L'impianto è stato realizzato dall'azienda di Valerio Maioli. Non meno "sprecona" la Moto GP, che in Qatar ha pagato 15 milioni di dollari l'impianto per l'illuminazione notturna, realizzata dalla ditta americana Musco Sport Lighting. Nel Motorsport le gare in notturna non sono una novità, ma è un problema di consumi e di quantità. In un tracciato come Le Mans che ospita la storica 24 Ore, in cui però è illuminata la pit-lane dove lavorano i meccanici, e si e no un paio di chilometri di pista. Analogo discorso a Spa-Francorchamps, dove muoversi di notte durante la corsa sembra di essere nel buio della foresta nera. Si va verso una Formula che utilizzerà dalla prossima stagione in Kers, un sistema di recupero energia, ma che senso ha recuperare energia in pista, se poi andiamo a correre in posti in cui l'illuminazione della pista costa migliaia di Euro, o Dollari o Yen?

Antonio Caruccio





*La livrea ambientalista
della Honda 2008*

**È sem
grand'It
ma...**

mpre Italia



Tanta Italia quest'oggi in Malesia, sia dal punto di vista positivo, che negativo. In positivo la grande prestazione di Valentino Rossi, alla nona vittoria stagionale ed al 150° podio in 209 gare disputate. Una bella vittoria, alla Rossi, partito malino, recuperando di giro in giro, e poi sferrando l'attacco deciso al momento opportuno, quando cioè Dani Pedrosa era in difficoltà con le gomme, e così Valentino è entrato, e poi via! ▶ Nessuno l'ha più preso.

segue a pag 22

Non Pedrosa, che ha comunque ritrovato il podio con le Bridgestone, non il compagno Jorge Lorenzo, dopo un paio di gare accorte, si è nuovamente steso. Nemmeno Casey Stoner, che non solo è stato rallentato in prova da una Ducati disorganizzata al cambio gomme che non ha preventivato qualche secondo di margine, ed in un'operazione maldestra hanno perso l'opportunità di usare la gomma da tempo, che avrebbe portato Stoner oltre la settima posizione di partenza. L'australiano però non è mai stato incisivo in gara, a causa dell'impossibilità di trovare un ottimale set up della sua moto con le condizioni domenicali, dopo che anche nel warm-up era in evidente difficoltà. Una brutta prestazione, dopo che nelle ultime gare Stoner era sembrato tornare quello di una volta, soprattutto dopo l'ultimo successo di Phillip Island, che riporta Ducati in un limbo prestazionale, che se non verrà sfatato a Valencia, tra solo una settimana, potrà gravare pesantemente sul clima psicologico nella squadra, perché è in arrivo un Nicky Hayden sempre più arretrante in questo finale di stagione, che potrebbe mettere in crisi l'armonia del box di Borgo Panigale.

Box che ha visto la metà "cattiva" rappresentata da Marco Melandri perdersi nei meandri della bassa classica, mai in grado di un guizzo, mai incisivo, mai in battaglia. Al penultimo giro in Malesia ha persino subito il sorpasso da parte di Toni Elias, con una Ducati come la sua, reduce da un ride through penalty che lo ha costretto a prendere oltre venti secondi, pienamente recuperati sul ravennate e sul non proprio competitivo collaudatore Suzuki, Nobuatsu Aoki. Non benissimo nemmeno Loris Capirossi, che conclude in un'onorevole settima posizione, ma decisamente in ribasso rispetto al podio conquistato a Brno, da dove sembrava la Suzuki aver trovato la giusta strada, evidentemente mai rammendata o nuovamente persa.

Benissimo, a dir poco sensazionale, la gara di Andrea Dovizioso. Il forlivese del team JIR ha completato la gara in terza posizione, cogliendo il primo podio alle spalle di Rossi, e dello spagnolo Pedrosa, suo compagno di squadra nel 2009 nel team Honda ufficiale, che lo ha cresciuto ed accompagnato in Moto GP proprio come lo spagnolo. Dovizioso ha portato a termine una corsa caparbia, in cui ha resistito agli attacchi di Hayden, che con una Honda ufficiale più veloce di quella clienti, non è riuscito a sopravanzare l'italiano, al primo podio in Moto GP alla sua diciassettesima gara (alla faccia della scaramanzia). 115 le gare di Andrea tra 125, 250 e Moto GP con un solo titolo conquistato in 125 nel 2004, perché in 250 ha sempre trovato l'opposizione dei due spagnoli Pedrosa e Lorenzo. Questo malese per Dovizioso è anche il 42° podio in carriera.

Antonio Caruccio



Pedrosa unico "intruso" in un podio da Grande Italia con Rossi e Dovizioso



Ancora note dolenti per il binomio Ducati/Melandri

La cronaca Giro dopo giro

Vittoria per Valentino Rossi nel GP di Malestria, teatro del penultimo appuntamento della Moto GP 2008, che lo ha già visto laurearsi campione del mondo in Giappone, a fine settembre. Sul podio col pesarese salgono Dani Pedrosa, poleman e antagonista di Rossi nei primi giri della gara di oggi, e Andrea Dovizioso, al primo podio in Moto GP a coronamento di una stagione di esordio veramente sensazionale. Al via scatta benissimo Pedrosa dalla pole, così come Dovizioso dalla sesta posizione, che sfruttando la traiettoria interna nel rettilineo, girerà in seconda posizione alla prima curva precedendo Rossi, Nicky Hayden, Casey Stoner, Shinya Nakano, sesto dopo essere scattato dalla quindicesima posizione. Settimo Jorge Lorenzo, seguito da Loris Capirossi. Rossi riesce però a sopravanzare il forlivese della Honda nella parte centrale del giro, portandosi all'inseguimento di Pedrosa in testa alla gara. Rossi arriva lungo all'ultima curva favorendo il recupero di Dovizioso, che lo supera sul rettilineo, ma in staccata il pesarese approfitta della maggior velocità della

sua Yamaha e si riporta in seconda posizione. Cade James Toseland nel corso della seconda tornata. Al terzo giro la direzione gara combina un ride through a Toni Elias per partenza anticipata, dalla ultima posizione, mentre occupa la tredicesima posizione. Lo spagnolo dell'Alice Team sconterà la penalità nello stesso giro. Colin Edwards è decisamente performante nelle prime fasi di gara, ed al quarto giro supera la Suzuki di Loris Capirossi, qui vincitore nel 2005, per l'ottava posizione infilandolo alla seconda curva. Gara difficile per Casey Stoner, che non riesce a sfruttare la sua Ducati come vorrebbe, e si ritrova relegato al quinto posto, che al sesto giro si vede sverniciato da Nakano, che però ripasserà nella tornata successiva.

Lungo di Hayden al settimo giro mentre cerca di sopravanzare Dovizioso per la terza piazza, determinato a non cedere il primo podio della sua carriera in Moto GP. Nel nono giro Randy De Puniet, con la sua Honda Michelin del team di Lucio Cecchinello, supera la Suzuki di Chris Vermeulen, agguantando la decima posizione. La gara si decide al decimo giro, quando Rossi supera Pedrosa in ingresso curva e si porta al comando della corsa, con lo spagnolo che

L'ordine di arrivo, domenica 19 ottobre 2008

- 1 - Valentino Rossi (Yamaha) - Yamaha
21 giri in 43'06"007
- 2 - Dani Pedrosa (Honda) - Honda - 4"008
- 3 - Andrea Dovizioso (Honda) - JIR - 8"536
- 4 - Nicky Hayden (Honda) - Honda - 8"858
- 5 - Shinya Nakano (Honda) - Gresini - 10"583
- 6 - Casey Stoner (Ducati) - Ducati - 13"640
- 7 - Loris Capirossi (Suzuki) - Suzuki - 15"936
- 8 - Colin Edwards (Yamaha) - Tech 3 - 18"802
- 9 - Chris Vermeulen (Suzuki) - Suzuki - 23"174
- 10 - Randy De Puniet (Honda) - LCR - 25"516
- 11 - John Hopkins (Kawasaki) - Kawasaki - 27"609
- 12 - Anthony West (Kawasaki) - Kawasaki - 41"399
- 13 - Sylvain Guintoli (Ducati) - Alice Team - 45"617
- 14 - Alex De Angelis (Honda) - Gresini - 49"003
- 15 - Toni Elias (Ducati) - Alice Team - 59"139
- 16 - Marco Melandri (Ducati) - Ducati - 1'03"328
- 18 - Nobuatsu Aoki (Suzuki) - Suzuki - 1'48"363

Ritirati

- James Toseland (Yamaha) - Tech 3
Jorge Lorenzo (Yamaha) - Yamaha



Loris Capirossi

non prova a rispondere all'attacco del pesarese. All'undicesimo giro cade Lorenzo, che aveva sopravanzato Nakano, alla prima staccata perdendo l'anteriore. Si rialza ma alla tornata successiva si ferma ai box a causa dei danni riportati alla sua Yamaha. Brivido al quattordicesimo giro quando i commissari espongono la bandiera bianca, a segnalare un po' di pioggia che rende possibile ai piloti fare il cambio moto. Pericolo rientrato in pochi giri, ma Nakano approfitta di un'incertezza di Stoner, forse troppo cauto in occasione della pista scivolosa conquistando la quinta posizione al quindicesimo giro. Hayden, alla diciottesima tornata, prova l'attacco su Dovizioso, infilandolo alla prima curva, ma il forlivese supera quella che sarà la sua moto il prossimo anno, alla quarta curva, e recupera il podio. Vermeulen si riprende la posizione su De Puniet al giro diciannove, occupando il nono posto. Al penultimo giro della gara Elias corona una bella rimonta e supera Marco Melandri per la quindicesima posizione, collezionando anche un punto importante per la sua classifica. Vince dunque Rossi davanti a Pedrosa e Dovizioso. Tornano due italiani sul podio, non capitava da Brno di quest'anno con Rossi e Capirossi.

Rodriguez fa "secco" Kobayashi

Kamui Kobayashi, lo sprecone. Roldan Rodriguez, l'opportunisto. Il giapponese si è presentato alla prima prova della GP2 Asia 2008/2009 come l'uomo da battere dopo i test di Shanghai. Sul tracciato cinese, ha però perso la pole, andata al suo rivale principale, Roldan Rodriguez. In gara, Kobayashi aveva ripreso il suo ritmo dopo essersi liberato dallo spagnolo. Ma Rodriguez non lo ha mai mollato. Il tester della Toyota, quando al traguardo mancavano pochi chilometri, ha commesso una ingenuità che ha permesso a Rodriguez di raccogliere il primo successo in GP2. Una bella festa per Tancredi Pajaro e il suo team Piquet GP. Miglior risultato in GP2 anche per Sakon Yamamoto, sul terzo gradino del podio dopo una gara regolare e attenta come quella di Javier Villa, quinto. Ha deluso le attese Vitaly Petrov, solo quinto. Di più ci aspettavamo da Davide Valsecchi, ottavo e quindi in pole per gara 2. Ma l'italiano della Durango, impegnato per gran parte della gara in un duro duello con Andreas Zuber, può fare molto di più. Come Luca Filippi, che ha

veleggiato attorno alla zona punti salvo poi venire colpito da Yuhi Sekiguchi, un po' troppo ottimista in un tentativo di sorpasso. Buon debutto per i rookie Earl Bamber e Chris Van der Drift, fuori dai punti Giedo Van der Garde. Ha visto il traguardo, seppure nelle retrovie, Giacomo Ricci.

La cronaca Giro dopo giro

Philippe è ai box e nel ripartire centra un compressore stracciando la propria ala anteriore. In partenza Rodriguez si porta in testa seguito da Kobayashi. Il giapponese al 2° giro rompe gli indugi e supera lo spagnolo del Piquet GP con una bella staccata. La situazione al 3° giro: Kobayashi, Rodriguez, Yamamoto, Villa, Petrov, Bamber, D'Ambrosio, Filippi, Van der Garde, Valsecchi. Un contatto tra Nunes e Razia provoca un danno alla sospensione del pilota Arden che si ritira. Al 7° giro, D'Ambrosio inaugura i pit-stop, ma entra male nella piazzola e poi nel ripartire spegne il motore. Riparte attardato. Quasi tutti i protagonisti inizia a entrare ai box

per il cambio gomme. Kobayashi è sempre primo con Rodriguez alle spalle. Dietro, infuria il duello tra Valsecchi e Zuber. All'11° giro, Perez va in testacoda e costringe la direzione gara a mandare in pista la safety-car. Che però si posiziona davanti al pilota sbagliato. Kobayashi intanto effettua il pit-stop. La situazione: Kobayashi, Rodriguez, Yamamoto, Villa, Petrov, Bamber, Van der Drift, Filippi, Van der Garde, Valsecchi. Ricci è 22°. Intanto Maki si ritira. La pista è libera, ma occorre attendere il gruppetto di piloti che inizialmente, ed erroneamente, era dietro la safety-car e che una volta ricevuto l'ok per superare la vettura civetta, deve riaccodarsi ai primi della classifica. La corsa riparte al 15° giro, Fardan va in testacoda dopo avere "invaso" lo spazio di una via di fuga. Ricci sale in 19esima posizione. Al 20° giro, il lungo duello tra Valsecchi e Zuber per il decimo posto finisce con un leggero contatto tra i due dopo che l'austriaco si butta all'interno dell'italiano, ma perde leggermente la corda. Zuber si gira e viene colpito da Jakes che si ritira. Intanto

dietro Nunes tampona Yoshimoto e dopo Razia elimina anche il giapponese. Filippi commette un errore e viene superato da Valsecchi e Van der Garde. Kobayashi precede sempre Rodriguez di 1"3, poi Yamamoto. Filippi non ha più il passo di prima e si difende da D'Ambrosio. L'italiano e il belga si superano, ma Filippi ha la meglio. D'Ambrosio viene passato anche da Sekiguchi. Il giapponese vede un varco all'interno di Filippi e vi si butta, ma il pilota BCN chiude la porta. Contatto e ritiro per entrambi. Entra la safety-car, Chia Chen va in testacoda. La situazione a 8 giri dal traguardo vede Kobayashi, poi Rodriguez, Yamamoto, Villa, Petrov, Bamber, Van der Drift, Valsecchi. Al restart Kobayashi tiene la prima posizione, ma dopo due giri sbaglia clamorosamente la prima curva e Rodriguez lo supera passando al comando della corsa. Bel sorpasso di Van der Drift su Valsecchi per la settima piazza mentre dietro laconelli sopravanza Nunes per l'11° posto. Rodriguez vince davanti ai giapponesi Kobayashi e Yamamoto.

Massimo Costa



Roldan Rodriguez, primo vincitore della GP2 asiatica

L'ordine di arrivo di gara 1, sabato 18 ottobre 2008

- 1 - Roldan Rodriguez - Piquet GP - 34 giri 1.06'23"303
- 2 - Kamui Kobayashi - Dams - 0"632
- 3 - Sakon Yamamoto - ART - 3"971
- 4 - Javier Villa - Super Nova - 7"235
- 5 - Vitaly Petrov - Campos - 9"405
- 6 - Earl Bamber - Meritus - 11"675
- 7 - Chris Van der Drift - Trident - 15"546
- 8 - Davide Valsecchi - Durango - 16"178
- 9 - Jerome D'Ambrosio - Dams - 16"495
- 10 - Giedo Van der Garde - iSport - 16"811
- 11 - Carlos Iaconelli - Durango - 20"604
- 12 - Diego Nunes - Piquet GP - 21"618
- 13 - Giacomo Ricci - Trident - 23"109
- 14 - Alex Yoong - Meritus - 25"892
- 15 - Hamad Al Fardan - iSport - 26"419
- 16 - Michael Herck - DPR - 26"821
- 17 - Nelson Philippe - ART - 1 giro

Giro più veloce: Kamui Kobayashi 1'46"407

Ritirati

- 24° giro - Luca Filippi
- 24° giro - Yuhi Sekiguchi
- 24° giro - Kevin Nai Chia Chen
- 20° giro - Hiroki Yoshimoto
- 19° giro - Andreas Zuber
- 19° giro - James Jakes
- 10° giro - Mika Maki
- 10° giro - Sergio Perez
- 3° giro - Luiz Razia





Valsecchi fa felice Durango

Il binomio tutto italiano Davide Valsecchi-Durango ha prodotto il primo successo della seconda stagione che si apprestano a rivivere insieme. Vincitore dell'ultima gara 2008 della GP2 Main Series, a Monza, Valsecchi (sopra, sul podio), si è ripetuto nella seconda corsa di Shanghai, dove si è aperto il nuovo campionato GP2 Asia. Il pilota italiano è partito dalla posizione del poleman grazie all'ottavo posto di gara 1 ed ha sempre tenuto la testa della corsa. L'unica minaccia nel corso dei 23 giri è arrivata dal rookie Earl Bamber del team Meritus.

Il neozelandese Bamber ha provato, soprattutto nella parte centrale della gara, a tentare di infastidire Valsecchi, ma il pilota Durango non si è lasciato intimorire ed ha allungato. Alla fine, Davide ha vinto con 4"8 su Bamber. Terza posizione per Javier Villa che finalmente torna sul podio. Lo spagnolo della Super Nova ha superato Vitaly Petrov e Chris Van der Drift, poi solitario ha tenuto il ter-

zo posto. Villa non ha mancato di regalare un brivido all'ultima curva, quando ha girato largo e buon per lui che il pilota Trident era lontano. Quarta piazza per un altro rookie, Chris Van der Drift. Il campione della F.Master è stato superato da Javier Villa, poi è stato bravo a tenere dietro di sé Jerome D'Ambrosio, Roldan Rodriguez (vincitore di gara 1) e Sergio Perez, bravo a terminare la sua prima corsa in GP2 dopo il contatto di sabato con Mika Maki, e autore di una poderosa rimonta dalla 12esima fila. A proposito del finlandese, questi ha avuto qualche difficoltà nel muoversi dalla griglia per il giro di ricognizione, ma ha concluso al decimo posto. Chi invece non è partito al meglio è stato Sakon Yamamoto, che così è precipitato nelle posizioni retrostanti dopo il bel terzo posto di gara 1. Da segnalare un testacoda di Diego Nunes alla curva 4, il ritiro di Kamui Kobayashi per avere urtato un pezzo perso da un'altra vettura e l'incidente tra Carlos

laconelli e Giacomo Ricci al 1° giro, costato il ritiro ad entrambi. Anche Luca Filippi si è dovuto arrendere per un paio di contatti mentre Petrov, è stato fermato da un problema alla pompa benzina.

Van der Garde, due gare in due continenti

Yuhi Sekiguchi è stato penalizzato per il contatto provocato con Luca Filippi nella corsa del sabato. Il giapponese del team DPR è stato arretrato di cinque posizioni sulla griglia di partenza di gara 2. Intanto Giedo Van der Garde non ha partecipato alla seconda corsa per volare a Barcellona dove ha disputato la gara 2 della World Series Renault, la serie di cui è neo campione. L'olandese non poteva mancare anche perché la Casa francese non avrebbe troppo gradito la sua assenza alla cerimonia di chiusura dell'anno. Van der Garde sosterrà entro la fine della stagione il test con la Renault R28 di F.1.

LA PASSEGGIATA DI DAVIDE

A fine gara, Valsecchi ha commentato: "Sabato ho corso tutta la gara con una sospensione piegata a causa di una botta presa al primo giro. Nella seconda corsa invece, l'unico problema che ho avuto è stato quello di non sbagliare la partenza. Non ho commesso errori e uscire dalla prima curva al comando mi ha dato ancora più determinazione. Nelle prime fasi ho badato a non rovinare tutto e non ho spinto forte, poi ho aumentato il ritmo e ho guidato la gran macchina che mi ha dato la Durango fino alla bandiera a scacchi. Bellissimo!". Ivone Pinton, proprietario della squadra veneta, ha aggiunto: "Mi dispiace per Iaconelli che meritava di fare una bella gara, ma sono sulla luna per la vittoria di Davide. Adesso pensiamo a festeggiare ma vi assicuro che faremo tutti del nostro meglio per continuare a divertirvi così anche in futuro"



L'ordine di arrivo, domenica 19 ottobre 2008

- 1 - Davide Valsecchi - Durango - 23 giri 41'44"065
- 2 - Earl Bamber - Meritus - 4"809
- 3 - Javier Villa - Super Nova - 10"189
- 4 - Chris Van der Drift - Trident - 17"700
- 5 - Jerome D'Ambrosio - Dams - 18"383
- 6 - Roldan Rodriguez - Piquet GP - 18"810
- 7 - Sergio Perez - Campos - 19"356
- 8 - Hiroki Yoshimoto - BCN - 31"563
- 9 - Alex Yoong - Meritus - 32"982
- 10 - Mika Maki - Arden - 33"587
- 11 - James Jakes - Super Nova - 34"608
- 12 - Yuhi Sekiguchi - DPR - 38"078
- 13 - Nelson Philippe - ART - 40"428
- 14 - Sakon Yamamoto - ART - 1'05"498
- 15 - Kevin Nai Chia Chen - FMSI - 1'39"742
- 16 - Michael Herck - DPR - 1 giro
- 17 - Luiz Razia - Arden - 2 giri

Giro più veloce: Sakon Yamamoto 1'47"513

Ritirati

- 0 giri - Andreas Zuber
- 0 giri - Diego Nunes
- 1° giro - Giacomo Ricci
- 1° giro - Carlos Iaconelli
- 10° giro - Luca Filippi
- 11° giro - Hamad Al Fardan
- 16° giro - Kamui Kobayashi
- 19° giro - Vitaly Petrov

Il campionato

- 1. Rodriguez 13; 2. Villa 10; 3. Kobayashi 9; 4. Bamber 8;
- 5. Valsecchi 7; 6. Yamamoto 6; 7. Van der Drift 5;
- 8. Petrov 4; 9. D'Ambrosio 2.



Luca Filippi - Team BCN

Il Liverpool infilza il Milan

Seconda vittoria stagionale per il Liverpool con alla guida Adrian Valles (sotto). Lo spagnolo, protagonista anche della GP2 in questo 2008, è grande fan di Fernando Torres, militante nelle fila del club calcistico inglese, ed entrambi avranno di che festeggiare. Con il successo in gara 1 infatti, il Liverpool conquista la seconda posizione a discapito del PSV Eindhoven, all'inseguimento ora del Gouan Pechino dell'italiano Davide Rigon. Al via Franck Perera tiene agevolmente il comando davanti a Robert Doornbos (Milan), mentre Adrian Valles supera alla prima curva la vettura dell'Olympiakos. Alla staccata della terza curva Enrico Toccacelo viene accompagnato all'esterno e rompe l'ala anteriore, ed il romano è costretto a rientrare ai box per ritirarsi. Esce anche la vettura del Basilea guidata da Wissel, ferma nella ghiaia. Sul traguardo del primo giro, Perera mantiene il comando su Doornbos, Valles, Tristan Gommendy e Rigon. Alla staccata del primo passaggio il pilota vicentino del team Zakspeed infila il rivale francese, portandosi a ridosso del podio. Fasi di gara interlocutorie fino al nono passaggio, quando si apre la finestra dei pit-stop con Roma e Liverpool ai box. All'uscita dai box, Valles riesce a sopravanzare Perera, mentre alla decima tornata anche

Milan e Pechino, rimasti in pista, effettuano il pit. Doornbos rientra in pista davanti a Valles, mentre Perera perde un'altra posizione, da primo a terzo in due giri, con alle spalle Rigon. In prima posizione si è proiettato, per il gioco delle soste, il Porto seguito dal Corinthians, il Galatasaray guidato da Alessandro Pierguidi e l'Atletico Madrid. Al quattordicesimo giro rientra ai box Gommendy, lasciando la leadership alla monoposto di Eurointernational guidata da Antonio Pizzonia. Al giro successivo sosta per il pilota brasiliano, che rientra davanti al Porto. Al sedicesimo giro, il sorpasso che vale la vittoria, con Valles che forza su Doornbos, mentre Perera e Rigon sono più staccati. Al ventiseiesimo passaggio si ritira la vettura del Porto per problemi meccanici, mentre occupava la sesta posizione. Rigon accusa evidenti problemi al cambio, e nel finale di gara ne approfitta Pizzonia, che conclude al quarto posto. Taglia vincitore il traguardo, dopo trentuno giri di gara Valles, seguito da Doornbos e Perera. Rigon mantiene la leadership di campionato con 239 punti, mentre il Liverpool si porta al secondo posto con 221 lunghezze. Scende al terzo posto il PSV Eindhoven di Yelmer Buurman, solo nono in questa prima manche, con 213 punti in classifica.

L'ordine di arrivo di gara 1, domenica 19 ottobre 2008

- 1 - Adrian Valles - Liverpool - 31 giri 46"44"582
- 2 - Robert Doornbos - Milan - 0"948
- 3 - Franck Perera - Roma - 2"067
- 4 - Antonio Pizzonia - Corinthians - 3"108
- 5 - Davide Rigon - Gouan Pechino - 8"918
- 6 - Andy Soucek - Atletico Madrid - 9"243
- 7 - Alessandro Pierguidi - Galatasaray - 20"472
- 8 - Borja Garcia - Siviglia - 37"745
- 9 - Yelmer Buurman - PSV Eindhoven - 38"932
- 10 - Kasper Andersen - Olympiacos - 41"163
- 11 - Tuka Rocha - Flamengo - 1'14"376
- 12 - Paul Meijer - Al Ain - 1'14"914
- 13 - Ryan Dalziel - Glasgow Rangers - 1'29"690
- 14 - Craig Dolby - Anderlecht - 1 giro
- 15 - Dominik Jackson - Tottenham - 1 giro

Ritirati

- 25 giri - Tristan Gommendy - Porto
 1 giro - Enrico Toccacelo - Borussia Dortmund
 0 giri - Max Wissel - Basilea - 1'27"190

Giro più veloce: Andy Soucek 1'26"711



Paul Meijer vince per l'Al Ain

Sullo schieramento di partenza non ci sono due protagonisti della prima prova: Davide Rigon, leader di campionato, che partirà dalla pit-lane e la vettura del Porto, che dopo il ritiro per problemi meccanici in gara 1, non si schiera nella seconda manche dell'appuntamento di casa. Al via del giro di ricognizione, spegne il motore Craig Dolby, coi colori dell'Anderlecht, che dovrà così accodarsi in fondo al gruppo. Altro colpo di scena prima della partenza con Andy Soucek, autore del giro più veloce in gara 1 che rompe il motore e si deve fermare a bordo pista. Parte quindi la gara con Enrico Toccacelo che alla prima staccata perde subito una posizione a favore di Dominik Jackson, che porta il Tottenham in seconda posizione, alle spalle del Basilea, condotto da Max Wissel. Nella bagarre del primo giro grande rischio per Adrian Valles, che finisce oltre la pista, perdendo alcune delle posizioni guadagnate in partenza, rientrando in penultima posizione, davanti solo a Rigon. Jackson si porta in vetta alla corsa nel secondo passaggio superando Wissel, che nel giro successivo è passato da uno scatenato Enrico Toccacelo, autore anche del giro più veloce. Toccacelo ha un passo decisamente superiore e nel corso del quarto giro si porta in testa alla gara superando Jackson. Contatto al quinto giro tra Alessandro Pierguidi e Ryan Dalziel, che ha la peggio nei confronti del pilota Playteam, ritirandosi nella via di fuga con la vettura dei Glasgow Rangers. Non passano più di due curve che Franck Perera, vincitore della prima manche con la Roma, è coinvolto in un incidente con la vettura di Valles. La vettura del FMSI finisce la sua corsa insabbiata, mentre il Liverpool è costretto ai box per la sostituzione del musetto. Un pit-stop quello di Valles effettuato fuori dalla finestra prevista, che relega così il pilota spagnolo all'ultimo posto, doppiato di un giro dal Borussia di Toccacelo, ormai imprendibile in vetta alla gara. Bagarre per il secondo posto con Wissel che supera Jackson in accelerazione, al sesto giro. Problemi per la monoposto del Tottenham, che alla settima tornata è infilata anche da Paul Meijer, che si porta sul terzo gradino del podio, e Kasper Andersen con la vettura dell'Olympiakos. Primi pit-stop al nono giro in contemporanea per Tottenham, Al-Ain e Flamengo. Seconda sosta per Val-

les al giro successivo, mentre al dodicesimo giro sosta contemporanea per Basilea e Milan, con la vettura di Wissel che spegne il motore e favorisce il recupero di Robert Doornbos. Sosta anche per Enrico Toccacelo al tredicesimo passaggio, che rientra in seconda posizione alle spalle di Andersen, che non ha ancora effettuato il pit. Terzo Meijer, sorprendente con la vettura dell'Al-Ain seguito da Doornbos, autore in Portogallo di un importante recupero. Al diciassettesimo giro rientra Andersen ai box, uscendo in quinta piazza davanti a Rigon, che ha sopravanzato all'esterno della prima staccata la vettura del Siviglia, guidata da Borja Garcia. Settimo Antonio Pizzonia, pilota del team Eurointernational, rallentato dal team Zakspeed in fase di rifornimento e per questo costretto a rimontare sui primi quando era in lizza per il successo. Momento di tensione al ventesimo passaggio quando Rigon perde preziosi secondi da Pizzonia perché bloccato da Valles nel doppiaggio, che non lascia strada al vicentino, supportato anche dall'assenza di bandiere blu lungo la pista. Ritiro per Wissel intanto per problemi tecnici. Al ventitreesimo giro Pizzonia recupera due posizioni su Andersen, che si ritira e su Rigon, che riesce a superare dopo esserglisi avvicinato nelle precedenti fasi di gara, occupando ora la quarta piazza. Sembra tutto perfetto per Enrico Toccacelo, che però negli ultimi giri è stato afflitto da problemi al motore con un surriscaldamento dell'olio, che hanno attanagliato anche il compagno Rigon. Il pilota romano si è visto quindi sopravanzare un giro dopo l'altro da Meijer, Doornbos, Pierguidi e nell'ultimo giro anche da Pizzonia e Rigon, chiudendo in sesta posizione. Prima vittoria per Meijer, all'esordio con la squadra Al-Ain, davanti ai due alfieri del Playteam, con Doornbos autore di un doppio podio e Pierguidi, autore di una gara caparbia che lo ha portato a conquistare il podio. In campionato il Gouan Pechino rimane leader con 271 punti, ma in seconda posizione è lotta apertissima tra il PSV Eindhoven ed il Liverpool, tra loro distaccati di solo una lunghezza, 236 a 235. Ottimo fine settimana per il Milan, che recupera il quarto posto, con però 216 punti.

Antonio Caruccio



L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 19 ottobre 2008

- 1 - Paul Meijer - Al Ain - 30 giri in 45'59"268
- 2 - Robert Doornbos - Milan - 1"859
- 3 - Alessandro Pierguidi - Galatasaray - 5"447
- 4 - Antonio Pizzonia - Corinthians - 5"749
- 5 - Davide Rigon - Gouan Pechino - 15"566
- 6 - Enrico Toccacelo - Borussia Dortmund - 17"757
- 7 - Borja Garcia - Siviglia - 21"363
- 8 - Yelmer Buurman - PSV Eindhoven - 22"138
- 9 - Craig Dolby - Anderlecht - 22"891
- 10 - Tuka Rocha - Flamengo - 40"439
- 11 - Dominik Jackson - Tottenham - 1'02"199
- 12 - Adrian Valles - Liverpool - 1 giro

Ritirati

- 23 giri - Kasper Andersen - Olympiacos
- 20 giri - Max Wissel - Basilea
- 5 giri - Ryan Dalziel - Glasgow Rangers
- 4 giri - Franck Perera - Roma

Non Partiti

- Andy Soucek - Atletico Madrid
- Tristan Gommendy - Porto

Giro veloce: Enrico Toccacelo 1'28"491

Il campionato

1. Gouan Pechino 271; 2. PSV Eindhoven 236; 3. Liverpool 235; 4. Milan 216; 5. Siviglia 199; 6. Roma 190; 7. Anderlecht 189; 8. Galatasaray 180; 9. Tottenham 173; 10. Corinthians 169.

Jousse lancia Tech 1

Aleshin "lancia" Bonanomi

Con Giedo Van der Garde, neo campione World Series Renault 2008, assente perché impegnato nella prova di apertura della GP2 Asia, l'interesse dell'ultima prova della stagione a Barcellona era tutta concentrata per la conquista del secondo posto. In lizza Fabio Carbone, Julien Jousse e Miguel Molina. La prima gara sul circuito catalano è andata al francese della Tech 1. Terzo nei primi giri, Jousse (a destra, sul podio), si è ritrovato in testa dopo il pauroso incidente di Marco Bonanomi e l'errore di Mikhail Aleshin. Con questo successo, Jousse ha scavalcato in classifica generale Carbone, quinto all'arrivo. La corsa è stata condizionata dal contatto Aleshin-Bonanomi avvenuto all'11° giro. Il russo per difendersi dall'italiano che gli aveva preso la scia, si è spostato verso destra proprio mentre Bonanomi faceva la stessa operazione. Ed è letteralmente decollato sulla ruota posteriore di Aleshin. Un urto violento prima contro il pilone che sostiene la colonna del contagiri poi contro il muro: un incidente che poteva avere conseguenze ben peggiori. Aleshin ha proseguito difendendo con manovre al limite la seconda posizione dal compagno Robert Wickens, il quale non ha gradito. Corsa di alto livello per Filipe Albuquerque, che ha compiuto un gran primo giro recuperando diverse posizioni dopo una pessima qualifica dovuta ad un set-up errato. Il portoghese ha concluso quarto davanti a Carbone. Un altro grande protagonista è stato Alvaro Barba sesto dopo essere transitato ultimo al primo giro per un contatto innescato da Marcos Martinez. Un punto lo ha conquistato all'ultimo giro Duncan Tappay, che ha superato Pablo Sanchez, per la gioia della RC Motorsport.



Bonanomi: una vittoria... volata via

Macchina distrutta, pilota illeso. Marco Bonanomi (a destra), reduce dal terribile incidente di gara 1 innescato da Mikhail Aleshin (a sinistra), non ha potuto partecipare alla seconda corsa in quanto la monoposto era inutilizzabile: "Sono veramente dispiaciuto. Avevo il potenziale per vincere e sarebbe stata una splendida chiusura di stagione per me e per il team. Purtroppo è andata male. Aleshin si è scusato. No, non l'ha fatta sporca, è un incidente di corsa seppure pericoloso. Però si è spostato due volte dalla sua linea e ha finito per colpirmi facendomi poi volare in aria. A me hanno dato una bandiera nera a Monza per un contatto alla Roggia, anch'esso involontario... Mi pare che si usi una metratura diversa, ma pazienza, la rabbia per avere gettato via una vittoria certa è tantissima. Cosa ho provato mentre sono decollato? Niente, so che può sembrare da incoscienti ma ero livido dal nervoso perché in quel momento ho pensato solo di aver perso la gara. Ho avuto un attimo di paura quando, da rovesciato, ho visto che mi avvicinavo al muro... Diciamo che mi ha fatto impressione vederlo dopo in TV", ha spiegato amareggiato Bonanomi.



La cronaca Giro dopo giro

Pista asciutta quando le 25 monoposto della WSR si schierano per gara 1. Ma subito c'è un colpo di scena: Duran (quarta fila) non arriva in grigli di partenza, ma prende la corsia box con la sospensione anteriore destra strappata. Fauzy e Bonanomi dalla prima fila non hanno un buon avvio. Aleshin salta in testa, Molina recupera forte dalla terza fila e affianca all'esterno Fauzy, ma il malese allarga e si aggancia con lo spagnolo. Entrambi sono fuori. Aleshin guida su Bonanomi, ma in fondo al gruppo Martinez sbaglia una frenata e va a picchiare contro Alvaro Barba. Per evitarli, Pentus va nella ghiaia e Cantelli si gira. Barba però riparte. Entra la safety car. Le posizioni: Aleshin, Bonanomi, Jousse, Guerrieri, Afanasiev, Baguette, Wickens, Walker, Carbone, M.Barba. Quando la safety-car rientra, i primi tre si lanciano sul traguardo, ma... degli altri non c'è traccia. Guerrieri, quarto ha un problema alle marce e non riesce a rilanciarsi così tutti gli altri per non incorrere in penalità rischiano l'ammucchiata alle sue spalle e transitano lentamente dietro all'argentino! Afanasiev si ferma con una gomma posteriore a terra, probabilmente toccato nella confusione del pre-start. Anche Baguette lascia la corsa col muso danneggiato, Alcaraz va in testacoda e Guerrieri si ritira ai box. Aleshin al 6° giro conduce con 0"9 su Bonanomi il quale ha Jousse attaccato all'alettone. Quarto a 6" è Wickens, poi Albuquerque, Carbone, M.Barba, Walker, Marsoin, Sanchez. Il messicano al 9° giro perde il 10° posto

a vantaggio di Pic. Aleshin sembra faticare a contenere Bonanomi che nella parte mista del tracciato lo punta da tutte le parti. Sul terzetto di testa rinvia Wickens, avvicinandosi a Jousse. Cantelli (18°) finisce la sua gara nella sabbia. All'11° giro terrificante incidente sul rettilo di arrivo. Bonanomi prende la scia di Aleshin, si sposta a destra per affiancare Aleshin, ma il russo si sposta a destra. La ruota anteriore sinistra di Bonanomi prende la posteriore destra di Aleshin e l'italiano decolla paurosamente. In volo fa una capriola, urta il pilone che tiene l'enorme segna numeri (stile Indy) e cade rovinosamente a terra andando a picchiare lateralmente contro il muretto. Bonanomi è illeso, ma stordito. Entra la safety-car. Alla ripartenza, Aleshin (ancora non punito dalla direzione gara) procede al comando, ma sbaglia una frenata e viene superato da Jousse poi rischia il contatto col compagno di squadra Wickens. Jousse allunga e al 20° giro ha 3"170 su Aleshin e Wickens. Quarto Albuquerque che contiene Carbone. A seguire Walker, Pic, Marsoin, A.Barba, Sanchez. Al 21° passaggio, A.Barba supera Marsoin per l'8° posto. Aleshin e Wickens si scambiano due volte la piazza d'onore. I due piloti del team Carlin proseguono nella loro lotta, Marco Barba (16°) si ritira ai box. Suo fratello Alvaro passa anche Pic e va settimo poi raggiunge Walker e lo infila all'esterno della prima curva dopo il traguardo. Jousse è imprendibile. Ultimo giro: Wickens affianca Aleshin, il russo resiste, quasi si urtano, sono appaiati nella zona mista dell'ultima parte del circuito. Aleshin è secondo e riceve un gesto di disapprovazione da Wickens.

Massimo Costa

L'ordine di arrivo di gara 1, sabato 18 ottobre 2008

- 1 - Julien Jousse - Tech 1 - 26 giri 47'00"549
- 2 - Mikhail Aleshin - Carlin - 9"343
- 3 - Robert Wickens - Carlin - 9"554
- 4 - Filipe Albuquerque - Epsilon - 10"086
- 5 - Fabio Carbone - Ultimate/Signature - 10"319
- 6 - Alvaro Barba - Prema - 10"766
- 7 - James Walker - Fortec - 12"135
- 8 - Charles Pic - Tech 1 - 13"409
- 9 - Alexandre Marsoin - Epsilon - 17"901
- 10 - Duncan Tappy - RC - 23"958
- 11 - Aleix Alcaraz - Pons - 27"773
- 12 - Pablo Sanchez - Interwetten - 28"548
- 13 - Pippa Mann - P1 - 28"988
- 14 - Sten Pentus - Comtec - 29"457
- 15 - Siso Cunill - KTR - 44"067
- 16 - Marco Barba - Draco - 3 giri

Giro più veloce: Robert Wickens 1'35"450

Ritirati

- 11° giro - Marco Bonanomi
- 10° giro - Claudio Cantelli
- 5° giro - Bertrand Baguette
- 5° giro - Esteban Guerrieri
- 4° giro - Sergey Afanasiev
- 0 giri - Miguel Molina
- 0 giri - Marcos Martinez
- 0 giri - Fairuz Fauzy

Dal 2009 parte il Draco Junior Team

Grandi sorprese in casa Draco per il campionato 2009. In occasione dell'ultimo appuntamento della stagione è stato presentato il Draco Junior Team che parteciperà ai campionati di F.Renault 2.0. L'obiettivo principale del team Draco è sempre stato quello di scoprire nuovi giovani piloti e seguirli nel loro cammino verso le formule superiori. La sfida continua con una nuova squadra completamente basata su questo obiettivo, su cui il Team Owner Draco crede in particolare modo: "Ho seguito e portato in alto molti piloti - ha dichiarato Adriano Morini, Team Owner Draco - credendo nelle loro potenzialità. Attraverso il nostro nuovo Team in Formula Renault 2.0 tenderemo di individuare nuovi giovani talenti che avranno la possibilità di crescere insieme a noi. A garanzia di questo obiettivo abbiamo deciso di istituire un importante premio per il pilota che riuscirà a vincere il campionato Formula 2.0 con il Draco Junior Team. Il giovane campione infatti potrà diventare un pilota Draco ufficiale nel campionato World Series 3.5 con una stagione totalmente gratuita. Un'iniziativa unica ed estremamente interessante per percorrere la strada del professionismo." Il Team Manager della nuova squadra sarà Marco Rodriguez, attualmente manager del pilota Draco Marco Barba, il quale seguirà il team per tutto il campionato.



Guerrieri di forza

Un finale di stagione esaltante quello della World Series Renault. Protagonisti assoluti dell'ultima gara 2008, la più importante del weekend in quanto tiene conto dell'esito della qualifica, Esteban Guerrieri e James Walker che si sono giocati la vittoria nelle poche curve che li separavano dal traguardo. Walker (Fortec), quinto dopo il via, si era ritrovato in testa alla corsa dopo un ottimo pit-stop e con un buon margine di vantaggio. Ma la sua vettura non era performante come quella dell'argentino, punta della Ultimate/Signature. Guerrieri, che aveva tenuto la testa della corsa fin dal via per essere partito dalla pole, inizialmente aveva ingaggiato un bel duello con Bertrand Baguette, ma il belga della Draco, pur apparendo più rapido, non ha mai trovato il varco giusto per passarlo. Dopo il pit-stop, Guerrieri si è trovato alle spalle di Walker, staccato di 3". L'argentino ha dato fondo a tutte le sue risorse e all'ultimo giro, con una stupenda azione, ha superato Walker. Terzo, ribadendo la posizione di gara 1, Robert Wickens, poi Baguette e infine Julien Jousse che grazie al quinto posto ha ottenuto il secondo posto finale nel campionato.



La cronaca Giro dopo giro

Duran, in prima fila, rimane bloccato nel momento di avviarsi per il giro di ricognizione. In partenza, Guerrieri va in testa dalla pole seguito da Baguette, Aleshin, Molina e Walker. Si insabbia subito Marco Barba. Al 2° giro, Van der Garde, arrivato dalla Cina dove ha disputato gara 1 della GP2 Asia, e partito dalla ultima posizione sbatte e si ritira. Duran, partito dai box, risale e al 4° giro è diciannovesimo. Baguette attacca all'esterno della prima curva Guerrieri, ma l'argentino resiste, il belga taglia la variante e si lascia sfilare. Molina, Sanchez e Cunill sono i primi a effettuare la sosta per il cambio gomme. Wickens supera Fauzy per il sesto posto. Baguette continua a mettere pressione a Guerrieri e al 7° giro ripete la manovra precedente alla prima virata, salvo tagliare nuovamente la curva e ricedere la posizione al pilota di Ultimate. Si ritira Sanchez. Il terzetto di testa composto da Guerrieri, Baguette e Aleshin ritarda la sosta finché al 12° giro è Aleshin il primo a rientrare per la sostituzione degli pneumatici. Dentro anche Alvaro Barba, che però si ritira. Guerrieri ha preso un leggero margine di vantaggio su Baguette, 1"0, poi va ai box imitato il giro seguente (14°) dal belga della Draco. Afanasiev (7°) esce di pista. Baguette rientra dietro a Guerrieri e a Wickens, ma in testa alla corsa, col pit-stop già completato, c'è Walker abile

nello sfruttare la pista libera dopo la sosta. L'inglese della Fortec ha 2"465 su Guerrieri al 16° giro. Terzo è Wickens, poi Baguette, Jousse, Aleshin, Fauzy, Molina, Albuquerque, Pic. Cunill (16°) fa una passeggiata sulla ghiaia, ma prosegue per poi fermarsi poco dopo. Pic al 17° giro supera Albuquerque per la nona posizione. Drive through per Aleshin (5°), non aveva incredibilmente subito alcuna penalità per l'incidente che aveva coinvolto Bonanomi. Contatto alla prima curva tra Tappy e Martinez, in lotta per il 13° posto, con l'inglese della RC che colpisce lo spagnolo. Ritiro per tutti e due. Al 21° giro, Walker vede la sagoma della arancione Dallara di Guerrieri avvicinarsi. L'argentino è a 1"4, poi a 6" c'è Wickens, a 10" Baguette seguito da Jousse, Fauzy, Molina, Pic, Albuquerque e Carbone. Guerrieri riduce a 1"1 lo svantaggio da Walker al 4° passaggio mentre quando di tornate al traguardo ne mancano tre, il divario è di 0"6. Al penultimo giro, Guerrieri inizia a sentire la scia della monoposto dell'inglese. Ultimo giro, l'argentino non sfrutta al meglio l'uscita della curva che immette sul rettilineo di arrivo e perde la scia di Walker. Ma Guerrieri non molla e sorprende il pilota della Fortec con una perentoria azione buttandosi al suo interno, nella quarta curva. E' la prima vittoria di Guerrieri nella World Series Renault. Terzo Wickens, poi Baguette, Jousse, Fauzy, Molina, Pic, Albuquerque e Carbone.

Massimo Costa

L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 19 ottobre 2008

- 1 - Esteban Guerrieri - Ultimate/Signature
26 giri 42'34"041
- 2 - James Walker - Fortec - 1"643
- 3 - Robert Wickens - Carlin - 6"939
- 4 - Bertrand Baguette - Draco - 12"196
- 5 - Julien Jousse - Tech 1 - 13"789
- 6 - Fairuz Fauzy - Fortec - 17"838
- 7 - Miguel Molina - Prema - 18"324
- 8 - Charles Pic - Tech 1 - 18"827
- 9 - Filipe Albuquerque - Epsilon - 20"068
- 10 - Fabio Carbone - Ultimate/Signature - 22"006
- 11 - Aleix Alcaraz - Pons - 22"463
- 12 - Salvador Duran - Interwetten - 27"184
- 13 - Pippa Mann - P1 - 32"953
- 14 - Mikhail Aleshin - Carlin - 36"521
- 15 - Alexandre Marsoin - Epsilon - 46"200
- 16 - Claudio Cantelli - RC - 46"476
- 17 - Sten Pentus - Comtec - 1'01"025

Giro più veloce: Salvador Duran 1'35"408

Ritirati

- 0 giri - Marco Barba
1° giro - Giedo Van der Garde
6° giro - Pablo Sanchez
12° giro - Alvaro Barba
13° giro - Sergey Afanasiev
17° giro - Siso Cunill
19° giro - Marcos Martinez
19° giro - Duncan Tappy

La classifica finale: 1.Van der Garde 137; 2.Jousse 106; 3.Carbone 97; 4.Molina 79; 5.Aleshin 73; 6.Pic, Baguette 69; 8.Guerrieri 62; 9.Duran 61; 10.A.Barba 58; 11.Bonanomi 56; 12.Wickens 55; 13.Walker 36; 14.M.Barba 24; 15.Martinez 21.





Nicolas Prost imita papà

La prima gara in programma sul tracciato di Jerez parla francese e porta la firma di Nicolas Prost (**sopra**): partito dalla pole position, il figlio del grande Alain è autore di una partenza perfetta che gli permette così di mantenere il comando della gara, davanti all'italiano della GP Racing Fabio Onidi e ad Adam Khan (TP Formula). Proprio il milanese al primo giro è costretto ad abbandonare la sua corsa, tradito da un cordolo mentre cercava il recupero. Al secondo posto sale così l'anglo-pakistano Adam Khan che a sua volta si mette all'inseguimento del francese, segnando anche la migliore prestazione in 1'34"669. Prost è bravo a rispondere agli attacchi passando per primo sotto la bandiera a scacchi alla fine

delle 16 tornate. Con questa vittoria Prost scavalca Onidi in vetta al campionato, andando al comando con 50 punti, 10 lunghezze di vantaggio sull'italiano, fermo a 40. Il podio viene completato da Fabrizio Crestani al volante della seconda Lola B02/50 del GP Racing, portando così il suo bottino a 21 punti. Alle sue spalle si classificano i due ragazzi Bull Racing, Bruno Mendez, all'esordio in F.3000, e Fabio Beretta. Gara da dimenticare per il neo campione italiano di F.3000 Omar Leal (Durango), costretto subito al ritiro. A punti anche il messicano ed esordiente David Garza della Sighinolfi Autocing e dei due portacolori Emmebi Motorsport, Francesco Dracone e Ramon Zapata.

L'ordine di arrivo di gara 1, sabato 18 ottobre 2008

- 1 - Nicolas Prost - Bull Racing - 16 giri 25'34"498
- 2 - Adam Khan - TP Formula - 0"868
- 3 - Fabrizio Crestani - GP Racing - 1"940
- 4 - Bruno Mendez - Bull Racing - 10"062
- 5 - Fabio Beretta - Bull Racing - 24"226
- 6 - David Garza - Sighinolfi - 26"091
- 7 - Francesco Dracone - Emmebi - 44"542
- 8 - Juan Ramon Zapata - Emmebi - 46"790
- 9 - Felipe Guimaraes - Sighinolfi - 3 giri

Giro più veloce: Adam Khan 1'34"669

Ritirati

- 4° giro - Matteo Cozzari
- 1° giro - Fabio Onidi
- 0 giri - Omar Leal

Garza sorprende, Onidi recupera

Il nome del vincitore della seconda gara Euroseries 3000 in programma sul tracciato spagnolo di Jerez, è quello dell'esordiente messicano David Garza che, al volante della Lola B02/50 del team Sighinolfi Autoracing si impone davanti ad Adam Khan (TP Formula) e Fabio Beretta (Bull Racing) andando così a conquistare la sua prima vittoria in F.3000. Al via Ramon Zapata (Emmebi Motorsport), in prima fila, è autore di una brutta partenza: ne approfittano subito Garza e Beretta che, autori di un avvio perfetto, si portano al comando. Il messicano cerca di imporre subito il suo ritmo, mentre alle sue spalle Adam Khan, partito dalla quarta fila, inizia una grande rimonta: dopo una bella lotta con Fabrizio Crestani (GP Racing), l'anglo-pakistano riesce a sopravanzarlo al terzo passaggio conquistando così la quarta piazza alle spalle dello spagnolo Bruno

Mendez (Bull Racing). Al decimo passaggio, sfruttando un errore proprio dello spagnolo, riesce a conquistare la terza posizione, dietro al leader David Garza e Fabio Beretta. A due tornate dalla conclusione il portacolori della TP Formula infila anche il brasiliano Beretta andando così a tagliare il traguardo al secondo posto, ripetendo così il risultato ottenuto nel primo appuntamento. Grazie a questo risultato Khan sale al terzo posto nella classifica generale. Gara in recupero anche per l'italiano Fabio Onidi (**sotto**) con la seconda GP: costretto a partire dall'ultima fila fin dai primi giri si rende autore di un buon recupero passando al terzo giro in sesta posizione. Al quattordicesimo passaggio Onidi conquista definitivamente la quinta posizione recuperando così due punti al nuovo leader di campionato Nicolas Prost, riducendo il suo distacco a 8 lunghezze.

L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 19 ottobre 2008

- 1 - David Garza - Sighinolfi - 21 giri 33'30"181
- 2 - Adam Khan - TP Formula - 18"592
- 3 - Fabio Beretta - Bull Racing - 22"592
- 4 - Fabrizio Crestani - GP Racing - 23"049
- 5 - Fabio Onidi - GP Racing - 23"378
- 6 - Bruno Mendez - Bull Racing - 24"580
- 7 - Omar Leal - Durango - 27"222
- 8 - Nicolas Prost - Bull Racing - 28"126
- 9 - Juan Ramon Zapata - Emmebi - 54"285

Giro più veloce: David Garza 1'34"734

Ritirati

- 2° giro - Felipe Guimaraes
- 2° giro - Francesco Dracone
- 12° giro - Matteo Cozzari

Il campionato

- 1. Prost 50; 2. Onidi 42; 3. Khan 39; 4. Razia 36; 5. Leal 35.



“Una stagione

- Domanda retorica: come ti senti all'indomani del successo nel Campionato Italiano F.3?

“Mi sento davvero bene. Il weekend è stato strepitoso, e ha pagato il lavoro fatto durante la scorsa settimana. Non riesco ancora a realizzare il successo di oggi. L'anno scorso abbiamo avuto un campionato sfortunatissimo. Fino a metà stagione eravamo in testa, per poi perdere via via il contatto per problemi tecnici, e anche nel 2006, in F.Azzurra, non era andata meglio”.

È stato un'inizio di stagione travagliato, qual'è stato il problema principale?

“Al principio mancavano i chilometri, dato che il programma si è concretizzato all'ultimo momento. Siamo veramente all'ultimo, con sì e no 3 ore di test a Varano. Già al Mugello però, tutto è sembrato andare nella giusta direzione, con il miglior tempo nelle libere, mentre in gara mi sono concentrato nel togliermi quel po' di ruggine che avevo addosso”.

- Qual'è stato il punto di svolta della stagione?

“Dopo un periodo in cui non c'erano piste disponibili per provare, abbiamo fatto un ottimo lavoro nei test collettivi di Monza. La vettura era veramente a posto, e da lì è iniziata la cavalcata di 7 successi di fila. Ad Adria abbiamo cercato di limitare i danni, sapevamo che non era una delle nostre piste ideali, poi a Vallelunga è andato tutto alla grande”.

- Al termine della prima stagione dopo il rinnovamento di quest'anno, come giudichi il campionato?

“È stato un campionato estremamente competitivo e di alto livello, con molti talenti al via. Non dimentichiamoci che il campionato Italiano ha visto al via un gran numero di Dallara 308: la vettura è eccezionale, molto sensibile alle regolazioni, ed insegna moltissimo. Dal punto di vista tecnico, per quanto ci riguarda, è stato tutto perfetto. Non abbiamo mai avuto grossi guai, e quando si sono presentati dei problemi sono sempre stati prontamente risolti. Credo che ci sia stata qualche polemica di troppo, ma ho comunque pensato a concentrarmi sul mio lavoro, senza pensare ad altri”.

- Sei entrato di prepotenza sullo scenario della Formula 3, e ora?

“Diciamo che a questo punto lo step logico sarebbe partecipare all'Euro Series. Oltretutto, con il passaggio alle Dallara 308, seppur con gomme e motori differenti, l'assetto e l'aerodinamica delle vetture dell'Italiano sono identici a quelli del campionato europeo. Può essere un ottimo trampolino di lancio...”.



Marco Cortesi

quasi perfetta”



Bortolotti subito da titolo

È Mirko Bortolotti il campione 2008 della Formula 3 italiana. Il pilota del team Lucidi ha centrato il risultato, pesantemente ipotecato dopo le qualifiche, con una gara maiuscola dominata dal primo all'ultimo giro. Partito alla perfezione dalla pole position, il trentino (**sotto**) ha imposto alla corsa un ritmo insostenibile con un vantaggio su Tom Dillmann, secondo al traguardo, che dopo poche tornate si aggirava sui 6 secondi. Buona gara per il francese, subito davanti a Marco Zipoli in partenza e poi autore di un bel sorpasso su Salvatore Ciatelli. Come detto la conquista del titolo non è mai stata realmente in discussione, considerata la posizione di partenza dell'avversario di Bortolotti, Edoardo Piscopo. Il romano, partito ottavo, non è riuscito a emergere dal gruppetto all'inseguimento

del leader. Superati Francesco Castellacci (autore di un avvio stentato dalla seconda fila) e Daniel Mancinelli, il pilota del team Ghinzani è rimasto bloccato alle spalle di Giovanni Nava, tagliando il traguardo al quinto posto. Il napoletano ha guadagnato il podio approfittando all'ultimo giro della lunga battaglia per il terzo posto che ha coinvolto Salvatore Ciatelli e Marco Zipoli. Se il pilota BVM Target ha chiuso in quarta posizione, peggio è andata a Zipoli, retrocesso dai commissari dal terzo al nono posto. Con i soli 11 punti di gara 2 ancora in gioco, Ciatelli può essere quasi sicuro del suo terzo posto in classifica. Problemi tecnici hanno costretto al ritiro, subito prima della partenza, Alessandro Cicognani, seguito poco dopo da Kalil Beschir.

Francesco Satta

L'ordine di arrivo di gara 1, sabato 18 ottobre 2008

- 1 - Mirko Bortolotti - Lucidi
- 2 - Tom Dillmann - Europa Corse - 4"648
- 3 - Giovanni Nava - Lucidi - 13"787
- 4 - Salvatore Ciatelli - BVM Target - 14"961
- 5 - Edoardo Piscopo - Ghinzani - 15"361
- 6 - Daniel Mancinelli - BVM Target - 16"839
- 7 - Michael Dalle Stelle - Corbetta - 28"912
- 8 - Francesco Prandi - Europa Corse - 36"135
- 9 - Marco Zipoli - Corbetta - 37"451
- 10 - Angelo Comi - Ghinzani - 41"912 - TN
- 11 - Francesco Castellacci - Lucidi - 42"393
- 12 - Nicolò Piancastelli - Corbetta - 52"101
- 13 - Matteo Davenia - Europa Corse - 1'16"958

Giro più veloce: Mirko Bortolotti in 1'31"475

Ritirati

Alessandro Cicognani
Kalil Beschir





Bortolotti riceve i complimenti di Marco Rogano dell'Acisport

Un vero campione non si riposa mai

Replicando in tutto e per tutto la prestazione dominante di gara 1, Mirko Bortolotti conquista il nono successo stagionale chiudendo come meglio non si poteva il suo brillante 2008 in Formula 3. Il pilota trentino ha ancora una volta messo le cose in chiaro fin dai primi metri, con una partenza perfetta e una serie di giri velocissimi che non hanno dato scampo alla concorrenza. Il trionfo del team Lucidi è completato dal secondo posto di Francesco Castellacci, partito bene dalla prima fila e subito in grado di staccare il gruppo di inseguitori alle sue spalle. Una buona prestazione che però non consente al pilota romano di conquistare la terza piazza in classifica, appannaggio di Salvatore Ciatelli, settimo sul traguardo. Terzo gradino del podio per l'ottimo debuttante Daniel Mancinelli. Il pilota del team BVM Target ha conservato la

posizione di partenza resistendo caparbiamente alla pressione continua di Edoardo Piscopo. Il romano, partito settimo, ha tentato tutto il possibile per conquistare il podio, ma la difesa di Mancinelli, deciso e corretto, è stata insuperabile. Quinto posto per Giovanni Nava, davanti a Marco Zipoli e Ciatelli, attardato inizialmente da un contatto con il napoletano. Ottavo posto e ultimo punto disponibile per Angelo Comi, unico pilota impegnato nel Trofeo Nazionale vista la defezione di Kalil Beschir. Problemi tecnici hanno impedito a Tom Dillmann di conquistare un piazzamento a punti. Stessa sorte per Francesco Prandi, mentre Alessandro Cicognani si è ritirato in seguito a un brutto impatto contro le barriere interne all'uscita della esse che precede la curva Roma.

Francesco Satta

L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 19 ottobre 2008

- 1 - Mirko Bortolotti - Lucidi
- 2 - Francesco Castellacci - Lucidi - 4"962
- 3 - Daniel Mancinelli - BVM Target - 17"612
- 4 - Edoardo Piscopo - Ghinzani - 17"887
- 5 - Giovanni Nava - Lucidi - 18"651
- 6 - Marco Zipoli - Corbetta - 19"041
- 7 - Salvatore Ciatelli - BVM Target - 21"308
- 8 - Angelo Comi - Ghinzani - 40"681 - TN
- 9 - Nicolò Piancastelli - Corbetta - 56"756
- 10 - Matteo Davenia - Europa Corse - 1'11"799
- 11 - Michael Dalle Stelle - Corbetta - 3 giri

TN - Trofeo Nazionale
Tutti su Dallara-Fiat

Giro più veloce: Mirko Bortolotti in 1'31"343

Ritirati

Tom Dillmann
Francesco Prandi
Alessandro Cicognani

Il campionato finale

1. Bortolotti 150 punti ; 2. Piscopo 127 ; 3. Ciatelli 61 ; 4. Castellacci 57 ; 5. Nava 53 ; 6. Zipoli 51 ; 7. Dillmann 29 ; 8. Verdonck 25 ; 9. Dalle Stelle 23 ; 10. S. Gatto 21.

Sanchez "sgambetta" Panciatici

È German Sanchez il nuovo leader del campionato spagnolo di F.3. terzo all'arrivo di gara 2, ha tratto profitto dal disastroso fine settimana di Nelson Panciatici, fuori dai punti in entrambe le gare dopo una pessima qualifica. Sanchez guida ora la classifica generale con 7 punti di vantaggio sul francese quando al termine della stagione mancano le due gare di Barcellona. Victor Garcia della italiana RP Motorsport ha vinto la prima gara di Jerez della F.3 spagnola, ottava tappa del 2008. Al secondo posto ha concluso Adrian Campos mentre terzo ha concluso Jonathan Legris. Garcia è partito bene ed ha sempre conservato la prima piazza fin sul traguardo. Anche per Campos e Legris, corsa senza variazioni di posizioni rispetto alla griglia di partenza. Quarto ha chiuso Will Bratt mentre per il quinto posto si è assistito ad una lotta spettacolare tra German Sanchez e

Christian Ebbesvik con lo spagnolo che ha avuto la meglio sul norvegese all'ultimo giro. Undicesimo ha terminato Nelson Panciatici, giusto davanti a Nicola De Marco che ha avuto la corsa condizionata da un contatto con Bruno Mendez, lo spagnolo che questo weekend si cimenta anche con le monoposto della Euroseries 3000. Una bella gara la stava disputando Stefano Bizzarri. L'italiano era terzo di classe con la Dallara 306 della RP, e anche nono assoluto, quando un problema tecnico nel finale lo ha privato di una bella soddisfazione. Il successo nella seconda corsa è andato al norvegese Christian Ebbesvik davanti a Will Bratt. Sesto Nicola De Marco della RP Motorsport. Victor Garcia, vincitore di gara 1, è rimasto coinvolto in un incidente con Adrian Campos e Jonathan Legris. Campos ha proseguito, gli altri due no. Ritirato Stefano Bizzarri.



L'ordine di arrivo di gara 2, sabato 18 ottobre 2008

- 1 - Victor Garcia (Dallara 308) - RP - 16 giri 26'59"250
- 2 - Adrian Campos (Dallara 308) - Campos - 0"669
- 3 - Jonathan Legris (Dallara 300) - West Tec - 1"204
- 4 - Will Bratt (Dallara 308) - De Villota - 2"283
- 5 - German Sanchez (Dallara 308) - Campos - 8"069
- 6 - Christian Ebbesvik (Dallara 308) - West Tec - 8"641
- 7 - Bruno Mendez (Dallara 308) - Tec Auto - 12"055
- 8 - Gustavo Yacaman (Dallara 308) - De Villota - 12"690
- 9 - Natacha Gachnang (Dallara 306) - Campos - 13"620
- 10 - Ma Qinghua (Dallara 306) - West Tec - 18"300
- 11 - Nelson Panciatici (Dallara 306) - Hache - 19"181
- 12 - Nicola De Marco (Dallara 308) - RP - 23"901
- 13 - Carmen Jorda (Dallara 306) - Campos - 33"423
- 14 - Edgar Fernandez (Dallara 306) - Hache - 37"510
- 15 - Sergio Canamasas (Dallara 308) - Cetea - 38"022
- 16 - Stefano Bizzarri (Dallara 306) - RP - 1 giro
- 17 - Tonio Fernandez (Dallara 306) - Tec Auto - 3 giri

Giro più veloce: Adrian Campos 1'40"221

Ritirati

- 11° giro - Miguel Montes
- 10° giro - Jimmy Auby
- 4° giro - Celso Miguez
- 1° giro - Isaac Lopez
- 0 giri - Francisco Villar

L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 19 ottobre 2008

- 1 - Christian Ebbesvik (Dallara 308) - West Tec - 16 giri 26'51"595
- 2 - Will Bratt (Dallara 308) - De Villota - 0"379
- 3 - German Sanchez (Dallara 308) - Campos - 1"619
- 4 - Adrian Campos (Dallara 308) - Campos - 7"392
- 5 - Natacha Gachnang (Dallara 306) - Campos - 8"212
- 6 - Nicola De Marco (Dallara 308) - RP - 13"680
- 7 - Ma Qinghua (Dallara 306) - West Tec - 20"307
- 8 - Tono Fernandez (Dallara 306) - Tec Auto - 26"336
- 9 - Carmen Jorda (Dallara 306) - Campos - 27"986
- 10 - Bruno Mendez (Dallara 308) - Tec Auto - 28"321
- 11 - Jimmy Auby (Dallara 306) - GTA - 29"225
- 12 - Celso Miguez (Dallara 308) - Meycom - 29"801
- 13 - Jose Alonso (Dallara 306) - Hache - 30"015
- 14 - Nelson Panciatici (Dallara 306) - Hache - 30"392
- 15 - Sergio Canamasas (Dallara 308) - Cetea - 34"002
- 16 - Edgar Fernandez (Dallara 306) - Hache - 53"254
- 17 - Francisco Villar (Dallara 306) - West Tec - 53"976
- 18 - Isaac Lopez (Dallara 306) - De Villota - 1'01"534
- 19 - Miguel Montes (Dallara 306) - Victoria - 1'31"851

Giro più veloce: Victor Garcia 1'39"866

Ritirati

- Jonathan Legris
- Victor Garcia
- Stefano Bizzarri

Il campionato

1. Sanchez 87; 2. Panciatici 80; 3. Gachnang 75; 4. De Marco 71; 5. Alguersuari 60.



Photo MorAle

L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 19 ottobre 2008

- 1 - Daniel Ricciardo - SG - 14 giri 27'18"948
- 2 - Andrea Caldarelli - SG - 0"926
- 3 - Roberto Merhi - Epsilon Euskadi - 2"718
- 4 - Jean Eric Vergne - SG - 4"388
- 5 - Tristan Vautier - SG - 6"639
- 6 - Dean Smith - Fortec - 9"820
- 7 - Miki Monras - SG - 11"178
- 8 - Jake Rosenzweig - Epsilon Euskadi - 11"814
- 9 - Anton Nebilitskiy - SG - 12"242
- 10 - Richard Campollo - Epsilon Euskadi - 13"669
- 11 - Pablo Montilla - Epsilon Euskadi - 14"800
- 12 - Bastien Borget - Epsilon Sport - 15"905
- 13 - Julien Abelli - TCS - 16"986
- 14 - Nathanael Berthon - Boutsen - 18"604
- 15 - Ramez Azzam - SG - 22"135
- 16 - Daniel McKenzie - Fortec - 22"201
- 17 - Andre Negrao - Epsilon Sport - 23"148
- 18 - David Zollinger - Palmyr - 23"412
- 19 - Maxime Jousse - Pole Services - 24"517
- 20 - Max Lefevre - Palmyr - 33"192
- 21 - Jean Marc Menahem - Palmyr - 41"070
- 22 - Didier Colombat - Palmyr - 41"929
- 23 - Jean Michel Ogier - Palmyr - 46"877

Giro più veloce: Daniel Ricciardo 1'46"204

A Ricciardo il titolo a Caldarelli gara 2

Daniel Ricciardo è il campione 2008 del primo F.Renault WEC istituito dalla Casa francese. L'australiano ha piegato la resistenza di Roberto Merhi nelle ultime due gare stagionali, disputate nello stesso weekend della Eurocup, e si è rifatto dopo la sconfitta nell'europeo.

Ricciardo parte bene dalla pole, in scia Caldarelli mentre Merhi si sbarazza subito di Vergne e va alla caccia del pilota italiano. Al 3° giro, in uscita dall'ultima curva un contatto tra Costa e Muller, settimo e sesto, provoca il panico con le due monoposto che si girano in pieno rettilineo ma evitati da tutti coloro che li seguivano, davanti ai box. Entra la safety-car e le posizioni sono: Ricciardo, Caldarelli, Merhi, Vergne, Vautier, Smith, Monras, Rosenzweig, Montilla, Nebilitskiy. La corsa riparte, le prime posizioni non variano. Ricciardo tiene un vantaggio di 0"8 su Caldarelli e 1"8 su Merhi al 9° giro. Nelle retrovie, un contatto tra Lariche e Otegui mette in difficoltà i commissari di pista in quanto le due vetture sono agganciate. La direzione gara da una bandiera nera a Rosell per non avere

rispettato il drive through. Ricciardo controlla agevolmente la corsa, Merhi non riesce ad avvicinare Caldarelli il quale copre le spalle al suo compagno di squadra. Ricciardo ottiene anche il giro più veloce.

Alla partenza di gara 2, Caldarelli (sopra) scatta bene e passa il poleman Ricciardo. L'italiano si porta in testa con decisione mentre Merhi dalla terza fila in poche curve emerge già alle spalle di Ricciardo. Al terzo giro, Caldarelli guida con 1"1 sull'australiano e 2"018 su Merhi che deve recuperare cinque punti da Ricciardo per poter vincere il titolo del WEC. La corsa prosegue senza sorpassi con Caldarelli che conduce sempre con un margine di sicurezza di 1" su Ricciardo il quale controlla Merhi, Muller, Costa, Vautier, Vergne, Smith, Nebilitskiy e Tardieu. Negli ultimi giri, Ricciardo perde un po' terreno su Caldarelli e permette a Merhi di avvicinarsi. Il finale si fa caldo, ma Ricciardo non commette errori e con il secondo posto vince il primo campionato WEC della storia. Terza affermazione invece per Caldarelli.

L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 19 ottobre 2008

- 1 - Andrea Caldarelli - SG - 15 giri 26'47"998
- 2 - Daniel Ricciardo - SG - 1"662
- 3 - Roberto Merhi - Epsilon Euskadi - 2"544
- 4 - Nico Muller - Jenzer - 6"311
- 5 - Albert Costa - Epsilon Euskadi - 9"222
- 6 - Tristan Vautier - SG - 10"693
- 7 - Jean Eric Vergne - SG - 14"581
- 8 - Dean Smith - Fortec - 14"967
- 9 - Anton Nebilitskiy - SG - 15"734
- 10 - Antony Tardieu - Pole Services - 16"234
- 11 - Bastien Borget - Epsilon Sport - 17"154
- 12 - Richard Campollo - Epsilon Euskadi - 20"096
- 13 - Jake Rosenzweig - Epsilon Euskadi - 20"617
- 14 - Pablo Montilla - Epsilon Euskadi - 24"383
- 15 - Nathanael Berthon - Boutsen - 25"212
- 16 - Daniel McKenzie - Fortec - 27"005
- 17 - Miki Monras - SG - 27"275
- 18 - Julien Abelli - TCS - 29"061
- 19 - Ramez Azzam - SG - 31"204
- 20 - Benjamin Lariche - Pole Services - 31"452

Giro più veloce: Daniel Ricciardo 1'46"557

Il campionato finale

1. Ricciardo 192; 2. Merhi 184; 3. Caldarelli 129; 4. Vergne 95; 5. Costa 85.

Il finlandese che... non vola

Lui con i Finlandesi Volanti non vuole proprio spartire nulla. Intendendo, per finlandesi volanti, non i campioni quali Keke Rosberg, Mika Hakkinen o Kimi Raikkonen, come vengono o venivano chiamati, bensì coloro che si lanciano dai trampolini con gli sci. Valtteri Bottas neo campione della F.Renault europea, ennesimo finlandese vincente, arriva infatti da Lahti, paese noto per ospitare le gare del mondiale di salto con gli sci: "No no, le guardo, le seguo, ma di buttarmi giù da lassù non ci penso proprio. Mi diverte invece praticare lo sci di fondo", dice il pilota del team Motopark. Strano che un pilota come lui, aggressivo ed efficace come pochi, non accetti la sfida di lanciarsi da un trampolino. Ma tant'è, Bottas è il nuovo campione europeo della F.Renault, ennesimo figlio di una nazione che non ha autodromi veri, ha pochi abitanti, eppure sforna piloti capaci di aggiudicarsi titoli con una facilità quasi inquietante. Bottas ora contenderà il primato di cittadino più famoso di Lahti al calciatore Jari Litmanen, i due piedi migliori mai usciti dalla Finlandia e che ha fatto fortuna nell'Ajax. Bottas ha conquistato il titolo all'ultima gara della stagione sudando le proverbiali sette camicie, combattendo contro la corazzata francese della SG Formula, ma trovando un fondamentale aiuto nel compagno di team Tobias Hegewald. Bottas quest'anno si è anche imposto nel campionato nord europeo della F.Renault, il NEC, ed ora guarda al futuro con serenità. Il suo management è composto dall'austriaco Toto Wolf, da Mika Hakkinen e dalla HWA, ovvero il braccio armato della Mercedes. Per ora farà dei test nella F.3 Euro Series e lì probabilmente correrà.





La corsa perfetta di Bottas

Valtteri Bottas (**in basso** sul podio) dopo gara 1 vedeva il titolo europeo sempre più vicino. La prima corsa di Barcellona ha premiato lui e il team Motopark: il pilota finlandese per la guida spettacolare messa sul campo, la squadra tedesca per avere azzeccato il giusto assetto, quasi da asciutto. Bottas ha penato nei primi chilometri, poi man mano che la pista si asciugava, si è scatenato. Con lui il compagno Tobias Hegewald. Fino ad ora era il corpo a corpo il punto debole di Bottas, ma in Catalogna il finlandese ha cancellato questo fantasma che lo tormentava recuperando come una furia dalla settima alla prima posizione. Aiutato nel finale da un gesto cavalleresco del compagno Hegewald che all'ultimo giro gli ha ceduto la vittoria, anche se poi il tedesco ha dichiarato (non troppo convinto) di avere commesso un errore. Ma una grande corsa l'ha disputata Andrea Caldarelli, primo fin dalla curva iniziale (quando Vergne è stato colpito da Quaife-Hobbs dopo che erano scattati meglio dalla seconda fila), abilissimo nello sfruttare al meglio le condizioni bagnate del tracciato. Ma più questo si asciugava e più i suoi tempi si alzavano e a due giri dal traguardo nulla ha potuto per fermare il duo dei piloti Motopark. È invece mancato Daniel Ricciardo, apparso eccessivamente remissivo, guardingo e soltanto sesto al traguardo. Il quarto contendente per il titolo, ha perso tutto in qualifica. Da 18° ha comunque recuperato fino all'8° posto finale. Notevole anche la corsa di Michele Faccin che ha sempre lottato nel gruppetto di testa arrivando a raccogliere il quarto posto finale.

La cronaca Giro dopo giro

Tutti si schierano con le gomme rain per la prima gara della Eurocup di F.Renault. La pista è infatti bagnata anche se non piove da un paio di ore. Partono male dalla prima fila sia Ricciardo sia Caldarelli. Vergne arriva in testa alla prima curva, ma Quaife-Hobbs lo tocca quel tanto per spedirlo in testacoda. L'inglese perde il controllo e finisce contro il muro. Caldarelli, partito meglio di Ricciardo, è al comando della corsa mentre Costa parcheggia a lato pista con la ruota anteriore sinistra divelta. Al 1° giro, Caldarelli, Ricciardo, Hegewald, Nebilitskiy, Arzeno, Faccin, Bottas, Ramos, Monras e Zampieri, autore di uno strepitoso primo giro: da 22° a 10°. Si ritira ai box Vasiliauskas. Caldarelli guida con sicurezza sull'asfalto umido e porta il vantaggio su Ricciardo a 1"312. Bottas è una furia e supera Faccin protandosi al sesto posto mentre rinviene forte anche Merhi, undicesimo dietro a Zampieri. Sedicesimo è Campana, ventiseiesimo Reiterer. Al 4° giro Campana si gira e si

L'ordine di arrivo di gara 1, sabato 18 ottobre 2008

- 1 - Valtteri Bottas - Motopark - 14 giri 27'35"393
- 2 - Tobias Hegewald - Motopark - 2"226
- 3 - Andrea Caldarelli - SG - 8"896
- 4 - Michele Faccin - Jenzer - 15"562
- 5 - Mathieu Arzeno - TCS - 17"234
- 6 - Daniel Ricciardo - SG - 22"972
- 7 - Anton Nebilitskiy - SG - 25"682
- 8 - Roberto Merhi - Epsilon Euskadi - 27"269
- 9 - Miki Monras - SG - 29"078
- 10 - Adam Kout - Krenek - 30"201
- 11 - Daniel Zampieri - BVM Minardi - 31"194
- 12 - Alex Morgan - Fortec - 31"508
- 13 - Jean Eric Vergne - SG - 37"434
- 14 - Pal Varhaug - Jenzer - 39"035
- 15 - Kuba Giermaziak - Motopark - 43"735
- 16 - Daniel McKenzie - Fortec - 44"729
- 17 - Carlos Munoz - Epsilon Euskadi - 45"113
- 18 - Dean Smith - Fortec - 45"883
- 19 - Ramez Azzam - SG - 46"787
- 20 - Patrick Reiterer - Prema - 48"220
- 21 - Johan Jokinen - Iquick - 48"419
- 22 - Juan Jacobo - Hitech - 49"324
- 23 - Nathanael Berthon - Boutsen - 58"673
- 24 - Jake Rosenzweig - Epsilon Euskadi - 1'01"729
- 25 - Richard Campollo - Epsilon Euskadi - 1'04"916
- 26 - Juan Pablo Garcia - Motopark - 1'15"921
- 27 - Marcelo Conchado - Galuppo - 1'16"345
- 28 - Richard Singleton - Hitech - 1 giro

Giro più veloce: Richard Singleton 1'52"260

ritira mentre Bacheta rientra ai box. Caldarelli realizza il giro più veloce in 1'58"370. I piloti iniziano a cercare la parte bagnata della pista. Al 5° giro, Arzeno supera Nebilitskiy di astuzia, il russo si scompone e viene passato anche da Bottas. Monras supera Ramos

per l'ottava posizione. Spettacolo in pista con i piloti che sembrano rallisti avanzando a suon di controsterzi. Bottas non si spaventa e passa anche Arzeno per il quarto posto. Bottas guida la sua Tatuus come se avesse tra le mani un kart, nel mirino ha il compagno di squadra Hegewald. Lo lascerà passare per poter acquisire più punti? Pare di no perché il tedesco inizia a siglare giri veloci su giri veloci e va addirittura a prendere Ricciardo, che supera al 9° giro. Caldarelli guida pulitissimo, quasi come se l'asfalto fosse asciutto, e al 10° giro ha 4"2 su Hegewald. Ramos cede il nono posto a Zampieri mentre Bottas va all'attacco di un Ricciardo in difficoltà e si prende il terzo posto. Il duo Motopark vola, aiutato da un set-up più da pista secca. Hegewald gira 1" più rapido di Caldarelli e Bottas realizza la tornata più rapida. All'11° giro in vantaggio dell'italiano SG si riduce a 1"2 su Hegewald e a 2"7 su Bottas che abbassa ulteriormente il proprio limite a 1'55"710. Ramos entra ai box con le gomme finite per ritirarsi mentre Faccin attacca Ricciardo con successo. Al 12° giro Hegewald supera Caldarelli e sul rettilineo di arrivo anche il finlandese esegue tale manovra. I piloti Motopark iniziano a utilizzare traiettorie da pista asciutta, quelli SG girano larga alla ricerca della poca acqua ancora rimasta. Ultimo giro, Hegewald ha 0"9 su Bottas, poi Caldarelli, Faccin, Arzeno, Ricciardo, Nebilitskiy, Monras, Merhi, Kout. Bottas recupera su Hegewald che si lascia sfilare e va a vincere una corsa incredibile quanto meritata. Merhi recupera una posizione su Monras nelle ultime curve e chiude ottavo.

Massimo Costa





Ricciardo perde vincendo

Titolo a Valtteri Bottas, vittoria della gara 2 a Daniel Ricciardo (sopra). L'australiano non poteva fare di più, lasciando ai suoi compagni nel team SG il compito di infastidire il rivale finlandese. Ma Bottas è stato molto attento a non cadere nella trappola e aiutato (anche un po' troppo) da Tobias Hegewald, alla fine ha recuperato il quarto posto finale. Ancora una bella corsa per Andrea Caldarelli che chiude la stagione europea senza una vittoria ma con una infinità di podi e piazzamenti. Oltre che al terzo posto finale in classifica. Ricciardo e Vergne sono in prima fila e sono loro a imboccare la prima curva al comando. Caldarelli è terzo ma tenta di attaccare più volte il francese nel corso dei primi due passaggi. Quarto è Hegewald poi Monras e Nebilitskiy che fa gioco di squadra (SG) su Bottas. Ma il finlandese riesce a passare il russo. Per un contatto finisce nella ghiaia Ricciardo. Ricciardo al 3° giro comanda sul duo Vergne-Caldarelli, poi Hegewald e Monras che ora, essendo anche lui compagno di Ricciardo, cerca di infastidire Bottas alle sue spalle. In questo momento è Ricciardo il campione. Si ritira anche Costa. Al 5° giro, Caldarelli affianca Vergne alla prima curva, ma arri-

va leggermente lungo e il francese tiene la seconda posizione. Hegewald, che aveva raggiunto il duo SG, improvvisamente rallenta per ostacolare Monras il quale precede Bottas. Ma la manovra non riesce e dopo un po' di confusione, Hegewald decide di lasciarsi superare sia da Monras sia da Bottas. In questo modo, Bottas è quinto e campione con un punto su Ricciardo. Caldarelli supera Vergne, Ricciardo è primo con 4" di vantaggio. Bottas non si accontenta e al 9° giro supera Monras, rischiando, salendo al quarto posto. Il finlandese ha pista libera davanti, Vergne è 6" avanti, e Monras non ha il suo passo. Al 10° giro: Ricciardo, Caldarelli, Vergne, Bottas, Hegewald, Monras, Arzeno, Varhaug, Merhi, Nebilitskiy. Campollo, oltre la ventesima posizione, esce di pista. Merhi all'11° giro supera Varhaug per l'ottavo posto. Faccin è 14° davanti a Campana, Zampieri è 17°, Reiterer 23°. Merhi passa anche Arzeno e diventa settimo. Raggiunge Monras, ma i due si urtano. Lo spagnolo della SG si ritira, quello della Epsilon perde posizioni. Ricciardo vince la corsa, ma Bottas col quarto posto è il campione Eurocup 2008.

Massimo Costa

L'ordine di arrivo, domenica 19 ottobre 2008

- 1 - Daniel Ricciardo - SG - 16 giri 28'30"828
- 2 - Andrea Caldarelli - SG - 1"297
- 3 - Jean Eric Vergne - SG - 9"865
- 4 - Valtteri Bottas - Motopark - 13"778
- 5 - Tobias Hegewald - Motopark - 14"474
- 6 - Mathieu Arzeno - TCS - 17"887
- 7 - Pal Varhaug - Jenzer - 20"226
- 8 - Anton Nebilitskiy - SG - 22"705
- 9 - Richard Singleton - Hitech - 23"362
- 10 - Jake Rosenzweig - Epsilon Euskadi - 25"109
- 11 - Cesar Ramos - BVM Minardi - 26"439
- 12 - Michele Faccin - Jenzer - 26"969
- 13 - Sergio Campana - Prema - 28"842
- 14 - Adrian Quaife Hobbs - BVM Minardi - 29"486
- 15 - Daniel Zampieri - BVM Minardi - 32"046
- 16 - Kazimieras Vasiliauskas - Prema - 36"579
- 17 - Alex Morgan - Fortec - 36"977
- 18 - Luciano Bacheta - Hitech - 37"349
- 19 - Daniel McKenzie - Fortec - 38"581
- 20 - Ramez Azzam - SG - 41"007
- 21 - Patrick Reiterer - Prema - 42"657
- 22 - Miguel Otegui - Iquick - 44"062
- 23 - Pablo Montilla - Epsilon Euskadi - 44"390
- 24 - Nathanael Berthon - Boutsen - 44"952
- 25 - Juan Jacobo - Hitech - 45"528
- 26 - Carlos Munoz - Epsilon Euskadi - 46"374
- 27 - Kuba Giermaziak - Motopark - 57"618
- 28 - Roberto Merhi - Epsilon Euskadi - 1 giro

Giro più veloce: Daniel Ricciardo 1'45"536

Il campionato finale

1. Bottas 139; 2. Ricciardo 136.

La classifica finale: 1. Bottas 139; 2. Ricciardo 136; 3. Caldarelli 123; 4. Merhi 108; 5. Hegewald 72; 6. Vergne 53; 7. Ramos 38; 8. Costa 35; 9. Faccin 33; 10. Arzeno 23.

Maserati super



A Zolder i riflettori erano puntati sulla Maserati di Bertolini-Bartels e sulla Chevrolet di Gollin-Hezemans, equipaggi leader del campionato e protagonisti di un duello molto acceso, sia in gara sia nelle dichiarazioni successive dopo la gara di Nogaro. Alla fine sono stati proprio loro i protagonisti della prova belga dove si sono contesi la vittoria fino allo scadere delle due ore di gara. Lo sventolio della bandiera a scacchi ha decretato la vittoria della Maserati della Vitaphone Racing (**a sinistra**), che oltre a permettere ai propri piloti di portare il vantaggio in classifica a otto punti sui diretti inseguitori, consente alla squadra tedesca di vincere per la quarta volta consecutiva il titolo riservato ai team. Titolo oltremodo meritato anche per il duro lavoro effettuato dai meccanici nel corso della nottata per rimettere in sesto la vettura n. 1, protagonista di un brutto incidente nelle prove di qualificazione. Andrea Bertolini e Michael Bartels hanno gestito la gara con un'ottima strategia: l'italiano ha tentato di recuperare posizioni in partenza senza riuscirci, ha condotto una prima fase attendista fino alle prime soste ai box. Il pilota di Sassuolo ha quindi forzato il ritmo fino allo scoccare della prima ora quando ha ceduto il volante al tedesco, che ha proseguito il forcing riconsegnandogli la vettura al primo posto per l'ultimo quarto d'ora di gara, dove Andrea ha dovuto unicamente controllare il vantaggio per andare a cogliere la vittoria. Gollin e Hezemans hanno provato fino all'ultimo giro a recuperare lo svantaggio, ma non sono riusciti a riconquistare la prima posizione che avevano ottenuto a metà gara favoriti anche dal fuori pista di Sharp con l'Aston Martin. La seconda piazza gli permette però di tenere aperto il discorso campionato fino all'ultima prova di San Luis. In GT2 Bruni e Vilander non hanno concesso sconti, nonostante il titolo già

con Bertolini-Bartels

conquistato matematicamente a Nogaro, andando a cogliere la quinta vittoria stagionale. Alle loro spalle Malucelli e Ruberti hanno consolidato la seconda posizione in campionato, incrementando il vantaggio su Westbrook solo quarto al traguardo.

La cronaca Giro dopo giro

Dopo la consueta partenza lanciata è la Aston Martin di Wendlinger ad affrontare al comando la prima curva seguita dalla Chevrolet di Hezemans, alle loro spalle manovra molto decisa di Bertolini su Fassler, la Maserati e la Corvette si toccano, il pilota italiano ha la meglio ma ne approfitta Maassen che si installa in terza posizione. A centro gruppo un contatto coinvolge le Ferrari F430 di Bell e di Thomas Biagi che finiscono immediatamente la loro gara. Le vetture resteranno per una decina di minuti nella via di fuga, con bandiere gialle esposte che impediscono ogni tentativo di sorpasso in uno dei punti più favorevoli, la staccata dopo il rettilineo d'arrivo.

Wendlinger mantiene il comando con un leggero margine su Hezemans, mentre alle loro spalle si forma un trenino che aspira alla terza posizione, composto da Maassen, Bertolini, Fassler e Kumpen, ai quali si aggiungono dopo pochi minuti di gara anche Simonsen, che conferma gli ottimi riscontri mostrati in prova, e Negrao, che nonostante la zavorra, approfitta dei rallentamenti imposti a chi lo precede dai primi doppiaggi.

In GT2 nessuno è in grado di contrastare il passo di Bruni e Vilander, l'italiano al pit stop consegna la vettura al finlandese che deve solo mantenere il comando, alle loro spalle lotta accesa per il podio tra le Porsche 997 della Pro Speed e la

Ferrari della BMS. La situazione sembra cristallizzata, con distacchi che cambiano di pochi centesimi di secondo, ma è proprio un doppiaggio, quello della Ferrari della scuderia Ecosse a creare scompiglio: Bertolini è costretto a una traiettoria poco conveniente con Fassler e Kumpen che approfittano per saltarlo.

Altro momento critico nel doppiaggio di Russo che chiude involontariamente la traiettoria alla Maserati n. 1, la vettura gemella di Negrao riesce solo all'ultimo istante ad evitare il contatto. Al quarantesimo minuto iniziano i primi pit-stop della GT1, Lamy cede il volante a Bobbi, subito dopo sono le Chevrolet Phoenix a prendere la via dei box, dove Gollin e Deletraz rilevano Hezemans e Fassler. Il primo rifornimento è fatale alla Chevrolet del team Selleslagh, rientrata dopo un fuori pista di Maassen, i meccanici aprono il

cofano motore ma non c'è nulla da fare. Identico destino dopo pochi minuti per la Saleen di Kumpen.

La Aston Martin di Wendlinger, che partiva dalla pole e comandava la corsa, rientra al box dove Sharp prende il volante, ma l'inglese non trova niente di meglio che andare a testare la resistenza dell'avantreno contro le gomme poste a protezione del rail, i danni sono minimi, la vettura può riprendere la gara, ma il tempo perso sarà fatale per i sogni di gloria del team Jet Alliance. Bruni riprende il volante della Ferrari della AF Corse conservando il comando della GT2, mentre dietro di lui è serrata la lotta tra Collard e Ruberti.

Questa è la fase cruciale della corsa, Bertolini rimane in pista, unico a non aver ancora effettuato il primo rifornimento, gira con un ritmo da qualifica e costruisce qui la vittoria. Infatti

al rientro in pista Bartels è terzo con i soli Gollin e Deletraz davanti a lui. Il tedesco tiene un ritmo molto elevato per ridurre ulteriormente il gap, mentre Sharp tenta di rimediare al precedente errore con un sorpasso molto gagliardo sulla Maserati di Ramos. La vettura del portoghese è involontariamente protagonista del contatto tra la Porsche di Collard e la Ferrari di Davies.

Il primo allarga la traiettoria per farsi doppiare andando ad occupare la parte di sede stradale che il secondo stava percorrendo per entrare ai box. Si insabbiano entrambi ma riescono a riprendere la corsa. Quando manca poco più di mezz'ora alla fine della corsa è il momento del secondo pit-stop per le Corvette del team Phoenix, mentre Bartels resta in pista per incrementare il suo vantaggio. Dopo 102 minuti di gara il team Vitaphone opera l'ultimo rifornimento, Bertolini rientra in pista con cinque secondi di vantaggio su Hezemans, che tenta di ridurre lo svantaggio, ma negli ultimi giri ci sarà una fase ad elastico dovuto ai doppiaggi, che non cambierà la situazione.

Per il gradino più basso del podio è da segnalare la bella rimonta della Aston Martin di Sorensen, che dopo essersi liberato di Fassler, proprio nell'ultima tornata tenta la staccata su Wendlinger. L'austriaco però concede solo la traiettoria esterna al danese conservando il piazzamento. Da notare come i primi tre in classifica, su vetture di marche differenti, siano separati al traguardo da poco più di 10 secondi.

In GT2 Bruni e Vilander vincono a mani basse, ma è festa grande alla Scuderia Italia BMS dove Malucelli e Ruberti, con la piazza d'onore, fanno un significativo passo avanti verso il secondo posto finale in campionato. Sul podio anche la Porsche di Lieb-Paltala.

Cristiano Quaglia

L'ordine di arrivo, domenica 19 ottobre 2008

- 1 - Bertolini-Bartels (Maserati MC12) - Vitaphone 80 giri in 2.00'47"551
- 2 - Hezemans-Gollin (Corvette Z06) - Phoenix - 7"152
- 3 - Wendlinger-Sharp (Aston Martin DB9) - Jetalliance -10"179
- 4 - Simonsen-Peter (Aston Martin DB9) - Gigawave - 10"539
- 5 - Fassler-Deletraz (Corvette Z06) - Phoenix - 29"230
- 6 - Negrao-Ramos (Maserati MC12) - Vitaphone - 45"041
- 7 - Vosse-Franchi (Saleen S7) - Larbre - 45"699
- 8 - Lamy-Bobbi (Maserati MC12) - Vitasystems - 1 giro
- 9 - Vilander-Bruni (Ferrari 430) - AF - 3 giri
- 10 - Malucelli-Ruberti (Ferrari 430) - Scuderia Italia - 3 giri
- 11 - Lieb-Paltala (Porsche 997) - Prospeed - 3 giri
- 12 - Collard-Westbrook (Porsche 997) - Prospeed - 3 giri
- 13 - Russo-Compagn (Ferrari 430) - Advanced - 4 giri
- 14 - Mullen-Sutton (Ferrari 430) - CR - 4 giri
- 15 - Camathias-Balbani (Ferrari 430) - Scuderia Italia - 4 giri
- 16 - Mucke-Enge (Aston Martin Vantage V8) - Aston Martin - 4 giri
- 17 - Leinders-Kuppens (Gillet Vertigo) - Belgian Racing - 6 giri

Ritirati

- 63 giri - Babini-Davies (Ferrari 430) - Ecosse
- 52 giri - Lopez-Basso (Ferrari 550) - ACA
- 43 giri - Moser-Zani (Ferrari 430) - Kessel
- 36 giri - Kumpen-Longin (Saleen S7) - Peka
- 30 giri - Maassen- Bouchut (Corvette Z06) - SRT
- 0 giri - Biagi-Montanari (Ferrari 430) - AF
- 0 giri - Kirkaldy-Bell (Ferrari 430) - CR

Il campionato

GT1: 1. Bertolini-Bartels 66 punti; 2. Gollin-Hezemans 58; 3. Ramos-Negrao 52,5; 4. Deletraz-Fassler 45,5; 5. Wendlinger-Sharp 44.

GT2: 1. Vilander-Biagi 85 punti; 2. Malucelli-Ruberti 57,5; 3. Westbrook 51; 4. Collard 41; 5. Montanari-Biagi 39.

Nel segno dell'Audi

Si chiude nel segno dell'Audi l'ultima prova dell'American Le Mans Series. A conquistare il successo a Laguna Seca sono stati Lucas Luhr e Marco Werner. Sopravanzato nel finale dalla vettura gemella, Emanuele Pirro (**a destra**) ha regalato alla casa di Ingolstadt una insperata doppietta, aiutata anche da un'ottima gestione delle 12 fasi di neutralizzazione e delle successive ripartenze; buona prova per il debuttante Cristijan Albers, entrato da protagonista nella short list 2009 Audi. A conquistare la terza posizione è stata la Acura di casa Andretti-Green, con Tony Kanaan protagonista di un arrivo in volata con l'omologa vettura, gestita dal team De Ferran, di Simon Pagenaud. La doppietta di classe non è tuttavia bastata alla casa giapponese per conquistare il titolo costruttori, andato a Porsche grazie al terzo posto di Timo Bernhard e Romain Dumas. Subito dietro, sestì assoluti, si sono piazzati Ryan Briscoe ed Helio Castroneves, che hanno preceduto i due equipaggi Dyson. In classe GT1, il successo è andato a Oliver Gavin ed Olivier Beretta (50esimo successo per lui a Laguna Seca). Staccata di pochi secondi la vettura di O'Connell-Magnussen, sopravanzata nelle fasi finali. In casa Corvette è nel frattempo stata confermata la probabile data del debutto in GT2. La nuova vettura dovrebbe fare il suo esordio in agosto a Mid-Ohio. In GT2, il team Tafel ha conquistato il proprio quarto successo stagionale con Dirk Mueller e Dominik Farnbacher, aiutati dai guai occorsi alla 430 Risi di Melo e Salo (rottura di una sospensione) e alla Porsche neocampione con Bergmeister ed Henzler (contatto nelle fasi iniziali di corsa).

Marco Cortesi

Anno sabbatico per Penske

Sembra ogni giorno più vicina l'ipotesi di uno stop nel prossimo campionato ALMS per il team Penske. La squadra campione in carica della classe LMP2 sarebbe infatti pronta a schierarsi Nella Grand Am per il 2009, in attesa di ritornare in forze da ufficiale nella classe LMP1 della ALMS. I due principali rumor riguardano Toyota e Porsche. La casa giapponese presenterà al Fuji i piani sportivi per i prossimi anni, a partire dalla prevista LMP1 Ibrida e, presumibilmente, svelerà l'equipe destinata a gestire il progetto. Un altro scenario vedrebbe Penske affrontare un anno di "purgatorio" in attesa dell'arrivo di una LMP1 di Stoccarda. Due i punti da sottolineare: innanzitutto l'eventuale doppio impegno di Porsche, ormai al timone anche del gruppo Audi-VW. Inoltre l'indubbio valore della partecipazione in GrandAm, che vedrebbe Penske come potenziale "mattatore".





C'è la Peugeot nel futuro di Pirro?

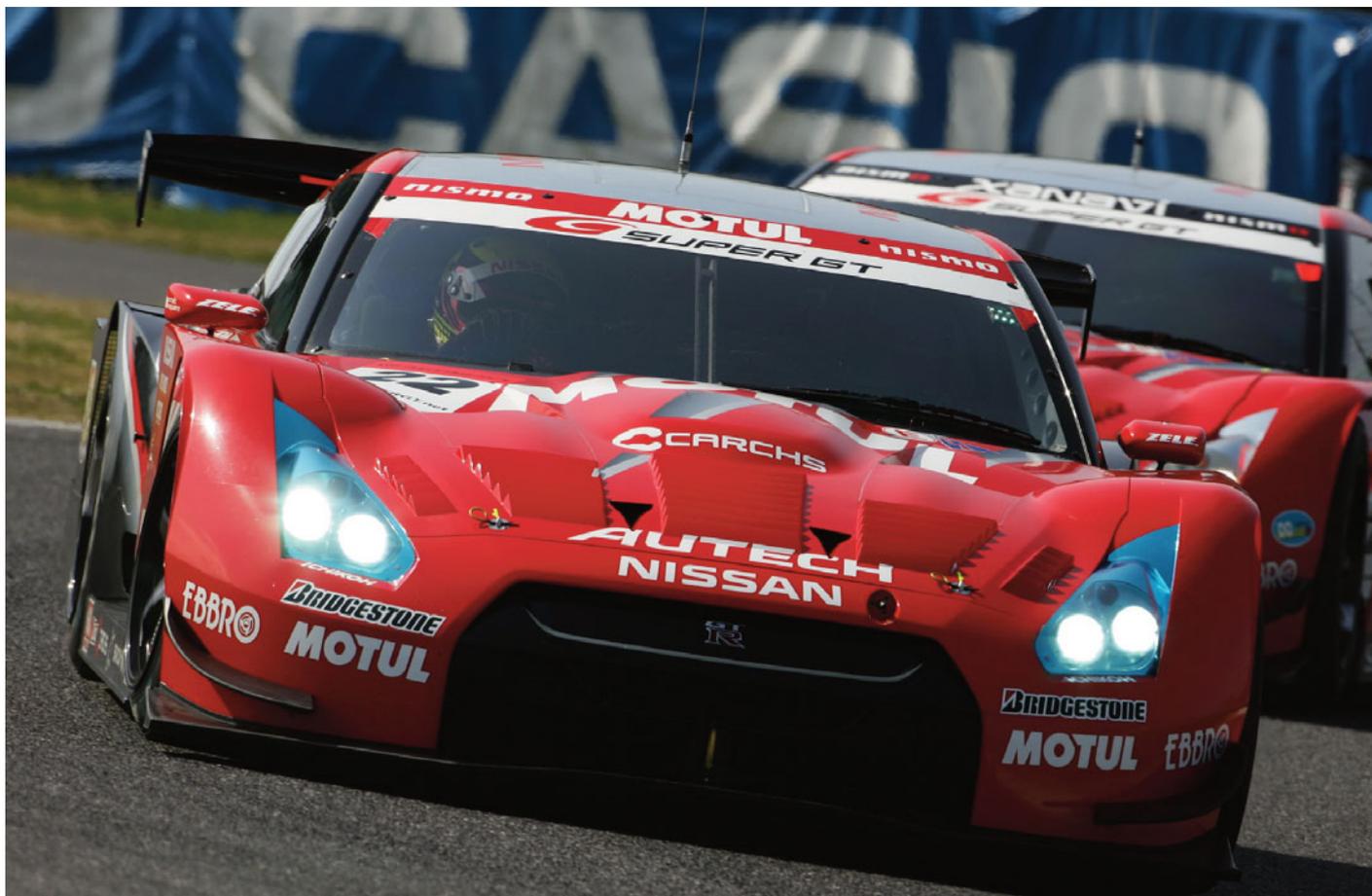
Era nell'aria, ed è arrivata anche la conferma ufficiale, con una lettera nella quale Emanuele Pirro ha annunciato la fine dell'avventura con Audi che avrà nella trasferta di Laguna Seca l'ultimo appuntamento: "Concludere questa parte della mia carriera insieme alla R10 TDI è stato concordato già da molto tempo tra me e l'Audi che sta preparando il proprio futuro con una nuova generazione di piloti", racconta Pirro. "Nelle prossime settimane dovrò prendere una importante decisione: o smettere di correre e continuare a usare la mia esperienza nel promuovere ed aiutare l'Audi, da cui ho ricevuto ed anche dato così tanto, con la stessa passione ed intensità ma da un'altra posizione; o, rimanere al volante ed accettare altre sfide ed opportunità che sono a me disponibili." Nulla è ancora deciso sul futuro della carriera anche se il pensiero numero uno rimane l'endurance: "Considero Le Mans e la ALMS come il mio territorio ed è lì che vorrei rimanere a correre!". Pirro ha inoltre confermato l'esistenza di trattative con altre squadre, tra le quali la Peugeot.



L'ordine di arrivo, sabato 18 ottobre 2008

- 1 - Lühr/Werner (Audi R10) - Audi - 145
- 2 - Pirro/Albers (Audi R10) - Audi - 145
- 3 - Montagny/Kanaan (Acura ARX-01B) - AGR - 145
- 4 - de Ferran/Pagenaud (Acura ARX-01B) - De Ferran - 145
- 5 - Dumas/Bernhard (Porsche RS Spyder) - Penske - 145
- 6 - Castroneves/Briscoe (Porsche RS Spyder) - Penske - 145
- 7 - Dyson/Smith (Porsche RS Spyder) - Dyson - 145
- 8 - Leitzinger/Franchitti (Porsche RS Spyder) - Dyson - 144
- 9 - Fernandez/Diaz (Acura ARX-01B) - Fernandez - 144
- 10 - Maassen/Long (Porsche RS Spyder) - Penske - 144
- 11 - Mowlem/Johansson (Ferrari F430) - Corsa - 142
- 12 - Gavin/Beretta (Corvette C6.R) - Corvette - 139
- 13 - O'Connell/Magnussen (Corvette C6.R) - Corvette - 139
- 14 - Farnbacher/Muller (Ferrari F430) - Tafel - 139
- 15 - Brabham/Sharp (Acura ARX-01B) - Highcroft - 139
- 16 - Salo/Melo (Ferrari F430) - Risi - 139
- 17 - Werner/Miller (Porsche 997) - Farnbacher - 138
- 18 - Campbell-W./Simpson/Halliday (Creation CA07 Aim) - Creation - 138
- 19 - Milner/Hand (Panoz Esperante) - Panoz - 137
- 20 - van Overbeek/Pilet (Porsche 997) - Flying Liz. - 137
- 21 - Neiman/Law/Pechnik (Porsche 997) - Flying Liz. - 135
- 22 - Aucott/Kaffer (Ferrari F430) - JMB - 134
- 23 - Drayson/Cocker (Aston Martin Vantage) - Barwell - 134
- 24 - Pappas/Lazzaro/Pilgrim (Doran Ford GT-R) - Black Swan - 133
- 25 - Bergmeister/Henzler (Porsche 997) - Flying Liz. - 133
- 26 - Figge/Ehret/Brix (Ferrari F430) - Tafel - 132
- 27 - Krohn/Jonsson (Ferrari F430) - Risi - 129
- 28 - Robertson/Murry/Robertson (Doran Ford GT-R) - Robertson - 129
- 29 - Feinberg/Hall (Dodge Viper) - Primetime - 112
- 30 - Bonilla/Devlin (Lola B07 Mazda) - BK - 106
- 31 - Field/Field/Lewis (Lola B06/10 AER) - Intersport - 102
- 32 - McMurry/Burgess (Lola B06/10 AER) - Autocon - 87
- 33 - Noda/Prendeville (Radical SR10 AER) - Radical - 46

Giro più veloce: Fernandez/Diaz - 1:11.156



Treluyer fa la voce grossa

Arriva ad Autopolis la terza vittoria per Satoshi Motoyama e Benoit Treluyer (nelle foto). Sul tracciato della prefettura di Oita, il francese ha subito mostrato i muscoli, salutano il gruppo e aumentando progressivamente il margine sugli inseguitori. In seconda posizione ha concluso la Honda NSX di Duval e Hiranka, riusciti a spuntarla nel duello con la vettura gemella di Firman e Izawa nonostante un testacoda ed un contatto con un'altra vettura. Un contatto è costato tantissimo anche ad Hosokawa, in coppia con Yuji Ide, che ha visto il terzo posto conquistato con una strategia perfetta svanire in una toccata con una Vemac di classe GT300. Al quarto posto hanno così chiuso Michael Krumm e Matasaka Yanagida, sulla prima delle Lexus SC430, davanti ai vincitori di Motegi (e conseguentemente zavorrati) Ronnie Quintarelli e Naoki Yokomizo. In classe GT300, poca fortuna per la Ferrari 430 di Tanaka e Ueda, che dopo avere condotto le prime fasi ha

progressivamente perso terreno, lasciando la vittoria alla Nissan 350Z di Aoki e Fuji.

Per la Nissan GT-R, al debutto stagionale, è il sesto successo su otto prove che regala, proprio grazie a Treluyer e Motoyama, una consistente leadership di campionato in vista dell'ultimo round al Fuji. I punti di vantaggio, sui più vicini inseguitori Michigami e Kogure, sono 14.

Marco Cortesi



L'ordine di arrivo, domenica 19 ottobre 2008

- 1 - Motoyama-Treluyer (Nissan GT-R) - Nismo - 65 laps 1:56:36.729
- 2 - Duval-Hiranka (Honda NSX) - Nakajima - 18.490
- 3 - Firman-Izawa (Honda NSX) - Aguri - 35.781
- 4 - Tachikawa-Lyons (Lexus SC430) - Cerumo - 47.340
- 5 - Krumm-Yanagida (Nissan GT-R) - Nismo - 47.637
- 6 - Quintarelli-Yokomizo (Nissan GT-R) - Hasemi - 50.145
- 7 - Michigami-Kogure (Honda NSX) - Dome - 51.443
- 8 - Wakisaka-Lotterer (Lexus SC430) - Tom's - 56.749
- 9 - Ide-Hosokawa (Honda NSX) - Kumitsu - 1:02.272
- 10 - Matsuda-Philippe (Nissan GT-R) - Impul - 1:07.445
- 11 - Kaneishi-Kaneishi (Honda NSX) - Real - 1:20.833
- 12 - Tsuchiya-Ishiyama (Lexus SC430) - Tsuchiya - 1:32.079
- 13 - Takagi-Couto (Lexus SC430) - Sard - 1:33.372
- 14 - Iida Wirthheim (Lexus SC430) - LeMans - 1:43.091
- 15 - Dumbreck-Kataoka (Lexus SC430) - Kraft - 1 lap
- 16 - De Oliveira-Ara (Nissan GT-R) - Kondo - 8 laps

Giro più veloce: Benoit Treluyer, 1:42.783

La classifica

1. Motoyama-Treluyer 74;
2. Michigami Kogure 60;
3. Wakisaka-Lotterer 59;
4. Krumm-Yanagida, Tachikawa-Lyons 57.

Il titolo è per Lancieri e Busnelli

Max Busnelli e Gabriele Lancieri, al volante della Ferrari 430, sono i vincitori del Campionato Italiano GT. Il titolo italiano per i portacolori del Playteam è arrivato nell'ultimo appuntamento della stagione disputatosi a Vallelunga, al termine di due gare molto combattute, dove l'equipaggio milanese ha ottenuto un primo ed un quinto posto. Busnelli-Lancieri in classifica generale hanno preceduto di soli due punti Moncini-Caffi a bordo della Ferrari 430 del Villorba, secondi in entrambe le gare. Terzo posto per la prima Porsche di Cruz Martins, alfiere dell'Autorlando, vincitore in coppia con Richard Lietz di gara 1.

Ottime prestazioni nelle ultime due gare della stagione anche per Tavano-Aguas e Cioci-Perazzini che hanno concluso le due gare sul terzo gradino del podio.

In Gara 1 - È maturata nel primo stint la vittoria dei portacolori dell'Autorlando. Al via Lietz, sfruttando la pole, si porta al comando allungando subito su Caffi, Lancieri, Aguas, Postiglione e Gattuso. Il vantaggio del pilota tedesco aumentava giro dopo giro, salendo ad oltre 2 secondi già al quarto passaggio. Nelle posizioni di rincalzo, intanto, la lotta si fa sempre più accesa e a farne le spese è Palma, che si gira in un tentativo di sorpasso a Mugelli. Nella GT3, Piccini si impossessa subito del comando davanti a suo fratello Andrea, mentre nella GT Cup Scilla precede Ferraris. Ormai imprevedibile al comando, Lietz continua ad inanellare giri veloci portando al 12° giro il suo vantaggio ad oltre otto secondi su Caffi, mentre Lancieri lascia la terza posizione ad Aguas in vista dei cambi pilota. Stop prolungato ai box di Busnelli, subentrato a Lancieri, che retrocede in quinta piazza dopo aver scontato la penalizzazione di 15 secondi prevista dal regolamento. Al rientro in pista, Cruz Martins, subentrato a Lietz, si conferma al comando con un vantaggio di ben 21 secondi su Moncini, succeduto a Caffi. Terzo Tavano a precedere Cioci e Busnelli, mentre nella GT3 Grassotto, subentrato a Piccini, scivola in seconda posizione dopo la sosta prolungata ai box in occasione del cambio pilota per scontare la penalizzazione, lasciando la testa della gara a Geri. Nella GT Cup Petrini è leader davanti a Cappelletti e Sala.

Grazie al notevole vantaggio, Cruz Martins nella seconda parte di gara rallenta la sua andatura favorendo il riavvicinamento di Moncini che, giro dopo giro, riduce al 26° passaggio a poco più di 8 secondi il suo distacco. Terzo Tavano che precede Cioci e Busnelli, mentre nella GT3 Geri si conferma al comando davanti a Grassotto ed Earle. Nella GT Cup, Balzan sale al comando

precedendo Cappelletti e Sala.

Sotto alla bandiera a scacchi le posizioni non cambiano con Cruz Martins che coglie un'importante vittoria in ottica campionato davanti a Moncini, Tavano e Cioci. Busnelli, quinto, precede Mediani, Davison, Pavoni, Frassinetti e Kemenater. In GT3 successo per Grassotto, che negli ultimi giri ha avuto la meglio sul compagno di squadra Geri, mentre in terza posizione chiude Earle. Nella GT Cup il gradino più alto del podio era per Balzan davanti a Cappelletti e Cirò. Al via della seconda manche Busnelli va subito in testa davanti a Cioci e Moncini, ma il pilota bresciano riesce nel corso del primo giro a portarsi alle spalle del suo antagonista al titolo 2008. Quarto si porta Mediani che precede Davison, Tavano, Frassinetti e Cruz Martins, partito dalla quinta fila dello schieramento. La gara si accende subito nelle posizioni di rincalzo con Tavano, Frassinetti e Frezza in lotta per la settima piazza e con Cruz Martins che perde una posizione a favore di Livio. In GT3 Grassotto si porta al comando davanti a De Luca ed Earle, mentre nella GT Cup Balzan precede Cirò e Campanello.

Il primo colpo di scena arrivava al settimo passaggio quando Cruz Martins si ritira per la rottura del radiatore in conseguenza di un contatto. Fuori uno dei potenziali vincitori del campionato, tutte le attenzioni si spostavano in testa alla gara dove il vantaggio di Busnelli sale a quattro secondi su Moncini, mentre Davison si porta in quarta posizione in scia di Cioci. In vista dei cambi pilota, però, Moncini annulla quasi tutto il suo distacco da Busnelli, che anticipa il suo ingresso ai box per cedere il volante a Lancieri. Dopo il pit il driver del Playteam è davanti a Proietti, subentrato a Davison, "Linos", e Caffi, che eredita il volante da Moncini dopo aver scontato la penalizzazione di 15 secondi. Ma la gara si infiamma subito con Proietti che non riesce a difendere la seconda posizione dagli attacchi di "Linos" e Caffi. Questi ultimi iniziano un acceso duello nel quale si inseriva anche Perazzini, con l'ex pilota F1 che in pochi giri si riporta in scia a Lancieri; la gara arrivava alle ultime battute, ma il risultato finale è alla portata di Lancieri, che mantiene a debita distanza il suo avversario, tagliando il traguardo per la quinta volta al comando davanti a Caffi e Perazzini. Quarto Aguas a precedere "Linos", Gattuso, Plati, Proietti, Tedoldi e Giacomo Piccini, al comando della GT3. In GT Cup il successo è per Scilla che chiude davanti a Necchi e Bellini.

L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 19 ottobre 2008

- 1 - Cruz Martins-Lietz (Porsche 997) - 49'51"651
- 2 - Caffi-Moncini (Ferrari F 430) - 6"149
- 3 - Tavano-Aguas (Ferrari F 430) - 19"859
- 4 - Perazzini-Cioci (Ferrari F 430) - 21"912
- 5 - Busnelli-Lancieri (Ferrari F 430) - 30"522
- 6 - Mediani-"Linos" (Ferrari F 430) 302522
- 7 - Proietti-Davison (Porsche 997) - 45"073
- 8 - Postiglione-Pavoni (Ferrari F 430) - 47"372
- 9 - Mugelli-Frassinetti (Ferrari F 430) - 58"530
- 10 - Kemenater-Tedoldi (Ferrari F 430) - 1'05"412

L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 19 ottobre 2008

- 1 - Busnelli-Lancieri (Ferrari F 430) - 50'01"556
- 2 - Caffi-Moncini (Ferrari F 430) - 1"332
- 3 - Perazzini-Cioci (Ferrari F 430) - 12"679
- 4 - Tavano-Aguas (Ferrari F 430) - 12"769
- 5 - Mediani-"Linos" (Ferrari F 430) - 21"489
- 6 - Livio-Gattuso (Ferrari F 430) - 22"119
- 7 - Tenchini-Plati (Ferrari F 430) - 57"376
- 8 - Proietti-Davison (Porsche 997) - 1'12.656
- 9 - Kemenater-Tedoldi (Ferrari F 430) - 1'29"199
- 10 - Piccini-Grassotto (Lamborghini Gallardo) - 1'39"379

Classifica finale GT2

1. Lancieri&Busnelli 114; 2. Moncini&Caffi 112; 3. Cruz Martins 97; 4. Tavano&Aguas 94; 5. Mediani&"Linos" 91.

Classifica finale GT3

1. Piccini&Grassotto 132; 2. Kessel&Earle 113; 3. Sbirrazzuoli 81; 4. Ardigò 77.

Classifica finale GT Cup

1. Sada&Sala 116; 2. De Nora&Bellini 112; 3. Necchi 107; 4. Cappelletti 103



Busnelli e Lancieri a colloquio

Antonio Caruccio

Jimmie Johnson attacca

È veramente impressionante la superiorità messa in campo da Jimmie Johnson a Martinsville (a destra). Partito davanti a tutti grazie all'acqua che era caduta venerdì, Johnson ha dominato in lungo e in largo, comandando le danze per 339 dei 504 giri in programma. In più, grazie ai problemi di assetto ed al testacoda in pit-lane di Jeff Burton, vede ora il più vicino rivale, Greg Biffle, a quota -149. Uno storico terzo titolo consecutivo, che eguaglierebbe il record di Cale Yarborough dal 1976 al 1978 appare sempre più alla portata. Sullo short-track del Tennessee, ad arrivare secondo è stato Dale Earnhardt Jr, davanti a Carl Edwards e Jeff Gordon, sembrato a tratti l'unico rivale in grado di fermare Johnson. A completare la top-5, Denny Hamlin ha tenuto alto l'onore del Joe Gibbs Racing, naufragato nei problemi di gomme che hanno frenato Tony Stewart e Kyle Busch.

Per quanto tutti riconoscano le deficienze, su molti circuiti, delle miscele Goodyear, rimane impressionante quanto, per il team Gibbs, problemi di ogni tipo stiano arrivando proprio nel periodo decisivo della Chase For The Cup, e sempre negli stessi compartimenti tecnici. A confermare le possibili responsabilità da parte dei team sono state le forature capitate a ripetizione su alcune vetture, che lascerebbero intuire dei set-up forse troppo "cattivi" sulle gomme.

Nella top-10 si sono piazzati anche Casey Mears, Kevin Harvick, Matt Kenseth, Martin Truex e Clint Bowyer, mentre Brian Vickers, molto convincente sulla prima delle Toyota Red Bull, ha preceduto Biffle. Staccati di due giri ma nella top-15 hanno concluso Juan Pablo Montoya e AJ Allmendinger; pur vistosi "soffiare" la posizione nel finale, lo statunitense si è confermato in gran forma, risultando il miglior pilota del team Gillett-Evernam. Per Scott Speed, finalmente al debutto in Sprint Cup, è arrivato un trentesimo posto. In difficoltà nel gestire i freni, l'ex portacolori Toro Rosso ha evitato di commettere errori, accumulando preziosi chilometri di esperienza.

Marco Cortesi



ca e distrugge



L'ordine di arrivo, domenica 19 ottobre 2008

- 1 - Jimmie Johnson (Chevy) - Hendrick - 504
- 2 - Dale Earnhardt Jr (Chevy) - Hendrick - 504
- 3 - Carl Edwards (Ford) - Roush - 504
- 4 - Jeff Gordon (Chevy) - Hendrick - 504
- 5 - Denny Hamlin (Toyota) - Gibbs - 504
- 6 - Casey Mears (Chevy) - Hendrick - 504
- 7 - Kevin Harvick (Chevy) - Childress - 504
- 8 - Matt Kenseth (Ford) - Roush - 504
- 9 - Martin Truex Jr (Chevy) - DEI - 504
- 10 - Clint Bowyer (Chevy) - Childress - 504
- 11 - Brian Vickers (Toyota) - Red Bull - 504
- 12 - Greg Biffle (Ford) - Roush - 504
- 13 - David Ragan (Ford) - Roush - 504
- 14 - Juan Montoya (Dodge) - Ganassi - 502
- 15 - A.J. Allmendinger (Dodge) - Evernham - 502
- 16 - Bill Elliott (Ford) - Wood - 502
- 17 - Jeff Burton (Chevy) - Childress - 502
- 18 - Michael Waltrip (Toyota) - Waltrip - 502
- 19 - Travis Kvapil (Ford) - Yates - 501
- 20 - Aric Almirola (Chevy) - DEI - 501
- 21 - Scott Riggs (Chevy) - Haas - 501
- 22 - Dave Blaney (Toyota) - Davis - 501
- 23 - Ryan Newman (Dodge) - Penske - 500
- 24 - David Reutimann (Toyota) - Waltrip - 500
- 25 - Chad McCumbee (Dodge) - Petty - 500
- 26 - Tony Stewart (Toyota) - Gibbs - 499
- 27 - Paul Menard (Chevy) - DEI - 499
- 28 - Ken Schrader (Toyota) - HOF - 499
- 29 - Kyle Busch (Toyota) - Gibbs - 496
- 30 - Scott Speed (Toyota) - Red Bull - 496
- 31 - Tony Raines (Chevy) - Haas - 495
- 32 - David Gilliland (Ford) - Yates - 483
- 33 - Kasey Kahne (Dodge) - Evernham - 475
- 34 - Sam Hornish Jr (Dodge) - Penske - 472
- 35 - Reed Sorenson (Dodge) - Ganassi - 472
- 36 - Kurt Busch (Dodge) - Penske - 469
- 37 - Bobby Labonte (Toyota) - Petty - 469
- 38 - Jamie McMurray (Ford) - Roush - 465
- 39 - Mike Bliss (Toyota) - Waltrip - 455
- 40 - Robby Gordon (Dodge) - Gordon - 452
- 41 - Elliott Sadler (Dodge) - Evernham - 436
- 42 - Regan Smith (Chevy) - DEI - 416
- 43 - Joe Nemecek (Chevy) - Furn.Row - 115

La classifica

1. Jimmie Johnson 6073; 2. Greg Biffle 5924; 3. Jeff Burton 5921; 4. Carl Edwards 5875; 5. Clint Bowyer 5827; 6. Kevin Harvick 5817; 7. Jeff Gordon 5798; 8. Tony Stewart 5735; 9. Dale Earnhardt Jr 5694; 10. Matt Kenseth 5665; 11. Denny Hamlin 5653; 12. Kyle Busch 5628

Ambrose debutta con Waltrip già ad Atlanta

Marcos Ambrose anticiperà l'arrivo in casa Michael Waltrip Racing: l'australiano correrà già da Atlanta con il numero 47, in attesa di prendere il via a tempo pieno nel 2009 in una joint venture con il team JTG. Appare ormai chiaro che la squadra ridurrà l'impegno ad una soluzione 2+1, restituendo al team Petty il numero 44.



Ruote nel

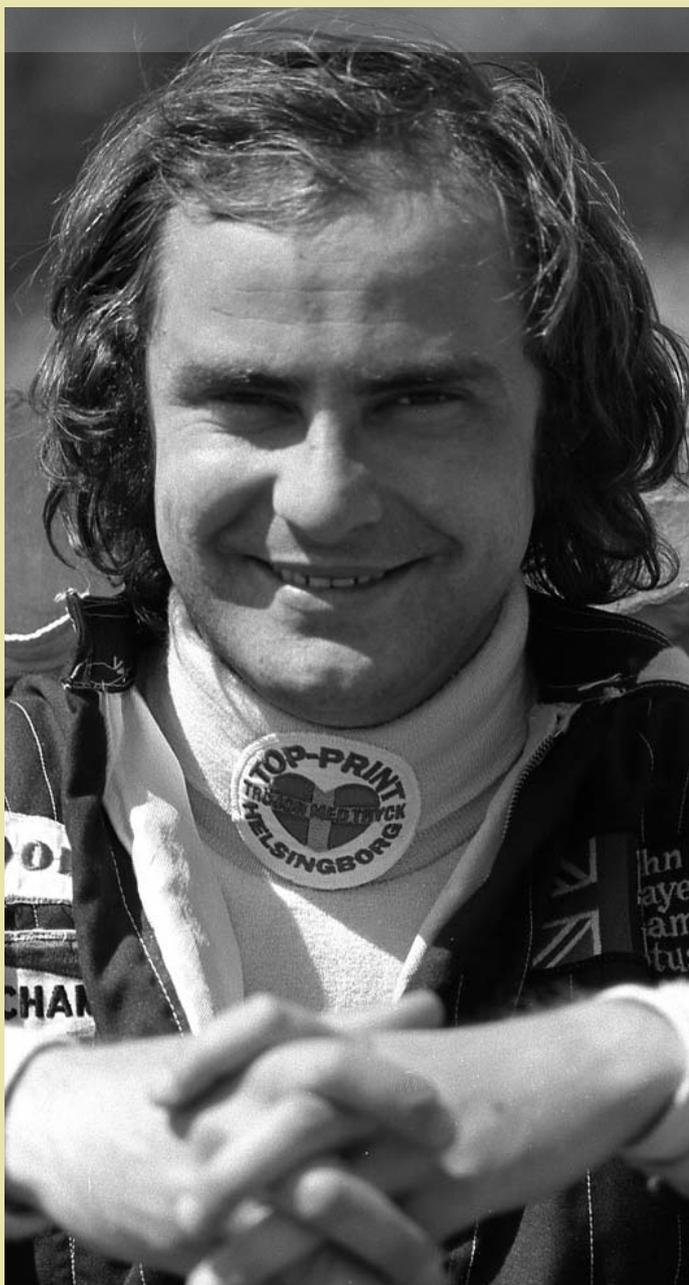
L'amaro destino di Nilsson, il playboy che non morì in pista



Gunnar Nilsson e Ronnie Peterson

Una carriera stroncata sul nascere, dopo soli 31 gran premi disputati e la gioia della prima vittoria. La Formula Uno degli anni '70 ha vissuto non poche tragedie in pista, complice soprattutto la scarsa sicurezza delle monoposto e dei circuiti. Rischi del mestiere sempre in agguato, di cui i piloti erano tanto consci quanto rassegnati. Ma a volte il destino è assai cinico, come nel caso di Gunnar Nilsson scomparso a 30 anni, non per incidente bensì per un male incurabile. Una vicenda che scosse alquanto il Circus, che perse un personaggio particolare, quasi controcorrente per il motorsport di quell'epoca. All'immagine del pilota latin lover e viveur, Nilsson contrapponeva un carattere riservato con una particolare predilezione per la vita domestica. Amava trascorrere il suo tempo libero vicino alla fidanzata e alla madre, con la quale il legame si era particolarmente rafforzato dopo la perdita del padre. Molto incline alla cultura, frequentava

tempo



scienziati, artisti e scrittori, che spesso erano ospiti nel suo salotto. Svedese, nato ad Helsingborg il 20 novembre 1948, fece il suo esordio in pista nelle categorie nazionali sul finire degli anni '60. A 26 anni emigra in Inghilterra

per correre in Formula Super Vee. Passa alla F.3 britannica e nel 1975 vince il campionato forte di otto vittorie. L'anno dopo punta alla F.2 sempre sulla March, ma ecco la svolta. Colin Chapman lo ha notato da tempo e gli offre il volan-

te della Lotus, lasciato vacante da un altro svedese, Ronnie Peterson. Quest'ultimo s'è accasato alla March, dopo aver corso soltanto il primo GP della stagione. Così il 6 marzo 1976, Nilsson debutta a Kyalami nel GP del Sud Africa in coppia con Mario Andretti. Un battesimo del fuoco non molto felice, dal momento che parte dal fondo dello schieramento ed è costretto a dare forfait dopo 32 giri, per colpa della frizione. Ma lo sviluppo è solo all'inizio, la monoposto subisce una metamorfosi continua ed i risultati cominciano a vedersi. Nel GP di Spagna del 2 maggio, Nilsson sale sul terzo gradino del podio, dietro a Lauda e Hunt. In quello stesso anno, lo svedese ottiene un altro 3° posto, a Zeltweg nel GP d'Austria, preceduto da Laffite e Watson. Risultato che si aggiunge al 5° e 6° posto rimediati in Germania e Giappone. Il '77 è tutta un'altra musica. La monoposto nera e oro, sempre decorata coi colori dello sponsor tabaccaio John Player Special, comincia a sfruttare il rivoluzionario "effetto suolo", quello che gli permetterà di dominare il mondiale 1978. E le soddisfazioni non mancano anche per Gunnar, che si impone nel Gran Premio del Belgio. Sul tracciato di Zolder, in un piovoso 5 maggio, la griglia vede in prima fila la gemella MK3 di "piedone" Andretti e la Brabham-Alfa Romeo di John Watson. Al via i due si toccano e si eliminano. Le condizioni meteorologiche difficili influenzano l'andamento della corsa. Al comando si alternano Jody Scheckter (poi ko per la pompa della benzina), Jochen Mass (vittima di un incidente), Vittorio Brambilla e poi Niki

Lauda. Ma alla fine delle 70 tornate previste, vince Nilsson, che partito dalla 3° piazza e finito poi a metà classifica, si rende protagonista di una bella rimonta, in cui sigla anche il giro più veloce. Una vittoria a cui farà seguito solo un 3° posto a Silverstone nel G.P. d'Inghilterra. Se a fine Campionato la Lotus di Andretti si affermerà in quattro G.P., quella di Nilsson patirà ben 8 ritiri su 17 prove. Elementi che forse spingono Gunnar verso la neonata Arrows, la scuderia inglese dove figura anche come titolare. Un programma ambizioso, che però non potrà prendere il via. A Nilsson viene diagnosticato una rara forma di tumore, che lo costringe a dare addio alle competizioni. Forte di un temperamento tenace, non molla e facendo leva sulla sua popolarità, promuove un'iniziativa atta a raccogliere fondi per finanziare la ricerca contro il male del secolo. Trasferitosi a Londra per sottoporsi alle cure, nel settembre del 1978 torna in Svezia per assistere ai funerali di Ronnie Peterson. L'amico che aveva preso il suo posto alla Lotus dopo il '77 e perito pochi giorni prima in seguito all'incidente nel GP d'Italia. Nonostante avesse manifestato la volontà di tornare in pista, Nilsson si spegnerà nella capitale del Regno Unito il 20 ottobre del 1978. Oggi a 30 anni di distanza, la "Gunnar Nilsson Cancer Foundation", prosegue la sua importante opera benefica, finanziando studi ed iniziative per la cura delle patologie oncologiche. Senza dubbio, il modo migliore per tenere viva una figura di grande spessore umano.

a cura di Carlo Baffi

Miss

italiaracing

