

Italiaracing
.net

MAGAZINE

n.10

27 ottobre 2008

PROGETTO FERRARI

Piscopo, Bortolotti e
Cicatelli proveranno una F.1:
è l'inizio di una nuova era?

La svolta



...altrimenti ci ritiriamo



Comunicato
stampa

"Il Consiglio ha inoltre esaminato le prospettive regolamentari della F.1 anche alla luce della grave situazione economica internazionale. Il Consiglio della Ferrari, pur confermando il suo impegno per una sostanziale e necessaria riduzione dei costi a partire dai propulsori, ha tuttavia espresso forte preoccupazione circa i progetti di equalizzazione o standardizzazione dei motori, che priverebbero la F.1 della sua stessa ragione di essere, basata su competizione e sviluppo tecnologico. E' così che Ferrari ha interpretato la sua ininterrotta presenza fin dalla prima edizione del Campionato Mondiale di F.1 nel 1950. Qualora questi elementi venissero meno, il Consiglio di Amministrazione si è riservato di valutare, insieme ai propri partner, l'opportunità di mantenere la propria presenza in questa disciplina".

A provocazione, si risponde con una provocazione. La Ferrari, attraverso un proprio comunicato, ha fatto sobbalzare dalla sedia tutta l'intera Federazione Internazionale dell'Automobilismo annunciando che se passerà la proposta di Max Mosley del motore unico "... il Consiglio di Amministrazione si è riservato di valutare, insieme ai propri partner, l'opportunità di mantenere la propria presenza in questa disciplina". Una bomba. La Ferrari che pensa di ritirarsi dalla F.1. Una mossa politica non indifferente se consideriamo che arriva da Luca di Montezemolo, presidente della Rossa, ma anche presidente della FOTA, la neonata associazione che raccoglie tutti i team. Viene quindi da pensare che la posizione assunta dalla Ferrari sia anche quella della intera FOTA, quindi di coloro che partecipano al mondiale di F.1. Un distacco netto dalla FIA, da Max Mosley. Il quale spesso e volentieri, per far capire le proprie intenzioni o raggiungere i propri obiettivi, spara la soluzione peggiore, quella che provoca furiose arrabbiate. Quindi si susseguono riunioni e incontri e alla fine si trova un punto di incontro. È probabile che anche questa volta venga recitato un simile copione. Anzi, a dire la verità si è già partiti. Con la provocazione di Mosley del motore unico e la risposta altrettanto provocatoria e minacciosa da parte della Ferrari. Ovvero il team principale, più famoso, senza il quale il valore della F.1 crollerebbe come crollano le borse di tutto il mondo. Siamo solo alla prima puntata di una telenovelas invernale.

Dalla FIA un'idea senza senso

Pensare una F.1 con motore unico è come pensare a una televisione con un solo canale, a Marilyn Monroe con il burka, a un asilo senza bambini: non interessa, non funziona. Non serve. La F.1 è ricerca, è creatività, è inventiva. Il problema delle monoposto di oggi è che si assomigliano troppo - non troppo poco - guai a volerle rendere più simili anche sotto la vernice. E poi pensateci: vi pare realistica una Fiat, una Bmw, una Mercedes che per spingere le proprio monoposto va a comprarsi al supermercato un motore già fatto. Ma per favore. Dice: il baraccone della F.1 costa troppo, c'è la crisi, bisogna tagliare. Allora facciamo così: aboliamo la Formula 1. Le corse non sono un'impresa benefica, non salvano vite, non fanno parte del welfare. Servono solo a divertire il pubblico, a dare una vetrina alle case automobilistiche e - qualche volta - a trapiantare sulle macchine di produzione le novità tecnologiche sperimentate in pista. Se proprio non le vogliamo, aboliamole. Altrimenti, signori, come dice giustamente Jean Alesi, questa folle idea rimettiamola nel cassetto, e chiediamo anche scusa a tutti per averla proposta.



Progetto



tricolore



Press

COMUNICATO STAMPA

La Scuderia Ferrari e la ACI/CSAI annunciano il programma di selezione di giovani di prova nel circuito di Fiorano volte alla valorizzazione dei giovani talenti nell'automobilismo sportivo italiano.

Il test sarà in programma al termine di una F2008 (prima del Gran Premio del Campionato Italiano di Fiorano 2 - Mirko Bortolotti, Edoardo Piscopo e Salvatore Ciatelli) che saranno assaiati dai tecnici della Squadra Corse insieme con una serie di prove di qualificazione.

La Scuderia Ferrari è lieta di dare il suo contributo al settore per ogni generazione. Guardando al futuro, la Ferrari è convinta che la strada migliore per sviluppare una carriera di giovani piloti è nel mondo del karting, dello sport automobilistico nel nostro Paese". In data 10/11/2008 il Presidente della Ferrari Luca Badoer ha dichiarato:

"Una delle origini fondamentali della Federazione è lo sviluppo di nuovi sport e la loro anche attraverso le competizioni di giovane livello". In sostegno al Campionato della ACI/CSAI, Luca Badoer ha detto: "Sono orgoglioso del ruolo di "Cura" e "Mentorship" del nostro team. Una carriera di successo, prima di tutto, richiede un percorso di crescita e la garanzia dell'automobilismo sportivo italiano non soltanto in ordine con il sogno di vincere una Formula 1, ma soprattutto, di contribuire con la nostra professionalità di una squadra che rappresenta il commitment della competizione automobilistica in Italia".

Maranello, 22 ottobre 2008 Ufficio stampa sportiva

PRESS RELEASE

On 10th November, Scuderia Ferrari and the ACI/CSAI have announced today of a series of tests to be held with a view to signing a new generation of young drivers at the Fiorano circuit, aimed at enhancing young Italian motor racing talent.

The test will take the form of a series of tests in the Fiorano Formula 1 circuit. Mirko Bortolotti, Edoardo Piscopo and Salvatore Ciatelli, take the wheel of an F2008. They will work with engineers from the Blue Team, guided through a series of qualifying tests.

"For every generation, Scuderia Ferrari is a sponsor for all those who have a passion for racing", explained Ferrari President Luca Badoer, looking to the youngsters and to the future. "I hope the karting can contribute to the development of young drivers and also to the regeneration of motor sport in our country".

"One of the oldest duties of the Federation is the management of the sport in Italy, and the inclusion of young drivers, continues the tradition of the ACI/CSAI. Luca Badoer is very pleased to have been able to contribute to the development of young drivers, through the great support of the Italian sporting scene of motor racing but only to those who share the dream of joining a Ferrari Formula 1 car. It is our duty as a team to support them in their professional growth, and to ensure that they are able to contribute to the development of motor sport in our country".

Maranello, 22nd October 2008 Motor Sport Press Office

NOTA PER I MEDIA
Per informazioni: Ufficio Stampa
Via Maranello, 1
41013 Maranello (MO)
Tel. +39 059 8751111
Fax +39 059 8751111

Finalmente qualcosa si muove. Dopo anni e anni di immobilismo, la Ferrari ha deciso di fornire, in collaborazione con la CSAI, il proprio appoggio per sostenere e promuovere la carriera dei piloti di casa. L'ultima volta che a Fiorano è stato organizzato un test tutto tricolore è stato nel settembre 1995. Sulla Ferrari dell'epoca (Jean Alesi e Gerhard Berger erano i piloti ufficiali) salirono Giancarlo Fisichella, Gianni Morbidelli, Pierluigi Martini, Luca Badoer. A parte il romano, tutti gli altri avevano già vissuto stagioni in F.1. Jean Todt comunicò che quella prova aveva lo scopo di valutare le qualità dei suddetti in quanto si stava cercando un eventuale collaudatore per rimpiazzare Nicola Larini. A partire dal 1997, Badoer ricoprì il ruolo di tester per la Ferrari, che tuttora mantiene. Da quel momento, il veneto è stato praticamente l'unico italiano a guidare le monoposto di F.1 progettate e costruite a Maranello. In qualche occasione, recentemente, tale onore è spettato ad Andrea Bertolini, anch'egli collaudatore, ma pilota cresciuto con le vetture Gran Turismo. Adesso, tredici anni dopo quel test, tre giovanissimi avranno la grande possibilità di guidare la F2008 di Felipe Massa e Kimi Raikkonen. Si tratta dei primi tre classificati della F.3 Italia: Mirko Bortolotti, Edoardo Piscopo, Salvatore Ciatelli. Di questo test Ferrari se ne parlava fin dall'aprile scorso, ma non vi è mai stata l'ufficializzazione. Un vero peccato perché un simile annuncio avrebbe portato alla categoria un buon numero di piloti attirati dal premio finale, incrementando gli schieramenti di partenza e risolvendo qualche problema alle squadre. Ma evidentemente, la certezza della possibilità di svolgere il test la si è avuta nelle ultime settimane. Bortolotti, Piscopo e Ciatelli saranno chiamati a Maranello per fare il sedile e potranno visitare l'intero reparto corse. Poi, torneranno in Emilia per una prova con il simulatore, infine il 26 novembre saliranno sulla F2008 per guidarla sul circuito della Ferrari a Fiorano. E dopo? Non si sa. Come del resto accade per tutti quei piloti che si aggiudicano un test con una monoposto di F.1. Intanto, i tre giovani italiani vivranno un'esperienza indimenticabile e anche utile dal punto di vista professionale. Per il futuro invece, benché né CSAI né Ferrari abbiano rilasciato comunicati, indiscrezioni lasciano intendere che verrà creato un Programma Junior. Però, diverso da quelli che conosciamo, di Red Bull, Toyota, Renault o Mercedes. I ragazzi non saranno selezionati dal karting o dalle formule propedeutiche quali la Azzurra, la Bmw o la Renault 2.0, bensì si partirà dalla F.3 italiana. Se sarà veramente così, non si potrà non criticare tale scelta, perché il talento va cercato e individuato nelle più svariate categorie e non preso nel mucchio di un'unica serie quale è la F.3 tricolore. Anche perché si potrebbe verificare che dei ragazzini inesperti di 15-16 anni provenienti dal karting vengano fatti salire senza scrupoli, da genitori frettolosi e incompetenti e da team manager cui poco importa della crescita del pilota, su delle monoposto tecnicamente impegnative e potenti come le F.3. Un grave errore. Perché per la maturazione del ragazzo è fondamentale una esperienza costruita in campionati monomarca per essere all'altezza di competere su buoni livelli in F.3.

Massimo Costa

Mirko Bortolotti, 18 anni nato a Trento e residente a Pietramurata nel comune di Dro, ha esordito nell'automobilismo dopo aver vinto la selezione indetta nell'ambito del "Progetto Giovani" di ACI-CSAI per la partecipazione al Campionato Italiano Formula Azzurra, Trofeo Michele Alboreto, ad un minimo costo (30% del budget totale). Nella stagione d'esordio è secondo assoluto, mentre il debutto in Formula 3 è l'anno seguente dove chiude quarto. Quest'anno il trionfo con la vittoria del Campionato Italiano Formula 3 cogliendo 9 vittorie, 6 pole position e 5 giri più veloci nei colori del Lucidi Motors.

"La voce girava da un po', ma devo dire che quando è arrivata l'ufficialità sono rimasto scioccato. È da quando avevo tre anni che seguo la Formula 1 ed è facile immaginarsi cosa provi adesso. È veramente un sogno bellissimo che si avvera e che non pensavo potesse arrivare. Sono felicissimo. Ora spero che passi il più veloce pos-

sibile il tempo che rimane fino a questo fatidico 26 novembre. Quel giorno, invece, spero che passi lentissimo, vorrei assaporare e gustarmi ogni attimo di quei momenti. Anche se ho compiuto solo un passo della mia carriera, mi sento in dovere di ringraziare il Lucidi Motors, la mia famiglia e la mia fidanzata per avermi sostenuto fin qui. Ed un grazie particolare è soprattutto alla federazione nazionale ACI-CSAI perché mi ha permesso l'esordio in automobilismo e mi ha regalato il sogno di sostenere un test con la Ferrari F.1. Tutti i passi della mia carriera li ho compiuti in campo nazionale e sono assolutamente orgoglioso di questo. Ora mi sento pronto per una sfida internazionale e spero tanto che, oltre al montepremi di ACI-CSAI, possa contare sull'aiuto dei miei sponsor per il salto nella Formula 3 Euro Series".

Bortolotti



Piscopo

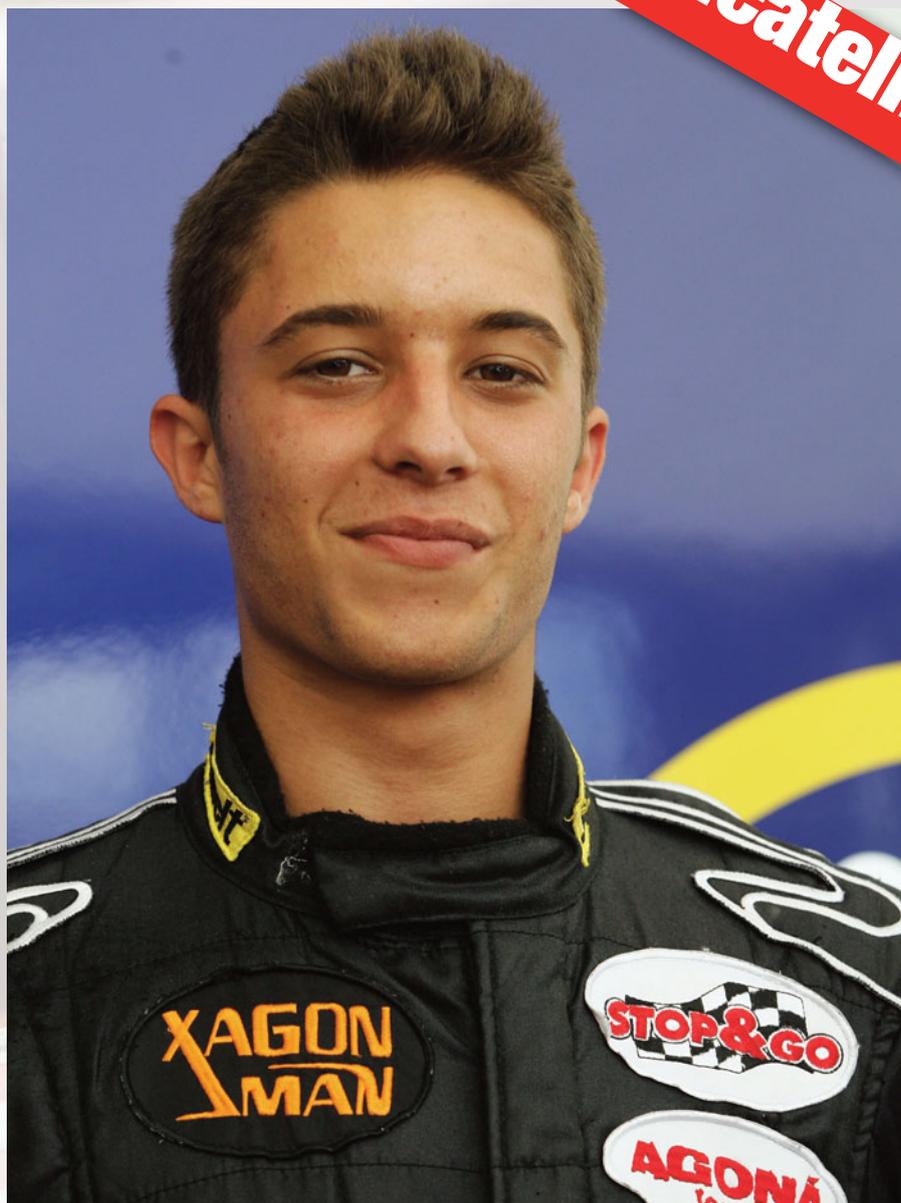
Edoardo Piscopo, 20 anni, nato a Roma, dove vive, debutta nell'automobilismo dopo la carriera in karting che gli permette di entrare nel programma giovani di Red Bull partecipando al Campionato USA di Formula BMW dove è quinto. La stagione seguente partecipa alla serie tricolore di Formula Renault 2.0 chiudendo terzo e guadagnando 10 podi, mentre nel 2007 compie il salto nella Formula 3 Euro Series classificandosi 15° ed ottenendo un podio. Nel 2008 il Campionato Italiano Formula 3 dove è straordinario protagonista nei colori del Team Ghinzani con 7 vittorie, 8 pole position e 7 giri più veloci che gli permettono di rimanere in lotta al titolo fino all'ultima gara





Salvatore Ciccattelli, 18 anni nato a Napoli e residente a Fondi (LT), proveniente dal karting come gli altri suoi colleghi, ha esordito nell'automobilismo lo scorso anno vincendo al debutto il Campionato Italiano Formula Azzurra, Trofeo Michele Alboreto, dove si aggiudica 7 vittorie ed 8 pole position. Quest'anno l'ingresso nel Campionato Italiano Formula 3 dove si classifica al terzo posto assoluto e migliore tra gli esordienti. Suoi 4 piazzamenti sul podio ed un giro più veloce nei colori del BVM-Target. "Non ci posso ancora credere. Fino a due anni fa ero ancora nel karting ed ora tra qualche settimana salirò su una Ferrari di Formula 1. E' bellissimo e devo ringraziare tantissimo la federazione ACI-CSAI perché questa è un'iniziativa assolutamente straordinaria. Mio padre che mi segue dall'inizio della mia carriera è rimasto sveglio tutta la notte. Io invece no, ho dormito, anche perché forse ancora non me ne rendo conto. O chissà forse sto solo sognando.... Comunque una cosa è certa: con i miei 166 cm di altezza non dovrò far lavorare i tecnici della Ferrari per spostare la pedaliera, sempre che mi facciano salire sulla macchina di Massa...".

Ciccattelli



e nonostante tre sfortunati ritiri rimanendo così incolpevolmente a secco di punti in altrettante gare.

"È fantastico. Davvero è pazzesco pensare che magari anche Alonso farebbe follie per salirci sopra e, invece, noi tre, diciamo sbarbatelli, l'avremo a nostra disposizione per un'intera giornata. È il sogno di qualsiasi pilota e sono pochissimi ad averlo realizzato. Ora posso dire che se dovessi smettere di correre avrò fatto qualcosa di straordinario che potrò raccontare, grazie ad ACI-CSAI ed alla Scuderia Ferrari. Voglio ben figurare perciò continuerò a tenermi in allenamento. E poi prima del 26 novembre avrò due gare con l'A1 GP in Cina e Malesia dove difenderò i colori dell'Italia. È pur sempre una monoposto da 750 CV...".





Gli sfidanti

Li hanno scoperti quando erano poco più che ragazzini. Lewis Hamilton è finito sotto la protezione di Ron Dennis che ancora correva nei kart, Felipe Massa aveva la fila sotto la tenda del team Cram, a Estoril, nella finale europea della F.Renault, che poi vinse. La spuntò la famiglia Todt. Hamilton e Massa non si sono mai confrontati nelle categorie extra F.1. Carriere e percorsi diversi. Il brasiliano è saltato dalla F.Renault dove ha vinto titolo italiano e continentale nel 2000, alla Euro 3000 Series, conquistata nel 2001, per poi salire nel 2002 direttamente nel mondiale con la Sauber. Ma questa fretta l'ha pagata cara perché, in F.1, Massa ha tardato a raggiungere la necessaria maturità. Hamilton ha affrontato un sentiero più formativo: due anni di F.Renault nazionale (primo in campionato nel 2003) e qualche uscita nella Eurocup, due stagioni di F.3 Euro Series (conquista del titolo nel 2005), una di GP2, subito campione nel 2006. È dunque arrivato in F.1 con la McLaren e immediatamente ha dimostrato di poter lottare per il primo posto assoluto mettendo in ombra il ben più esperto compagno Fernando Alonso. Non accadeva dal 1996, con Jacques Villeneuve, che un debuttante fosse in grado di battersi per vincere il campionato nell'anno del debutto. Il canadese, dodici stagioni fa, giunse secondo alle spalle del compagno, nel team Williams, Damon Hill. Massa e Hamilton hanno iniziato ad affrontarsi e a conoscersi nel 2007. Non si odiano, ma non sono amici. In comune hanno solamente la presenza del padre ai box. Ma gli stili di vita sono completamente agli opposti. Hamilton è un attaccante, non

solo in pista. A parole sa provocare, graffiare. Massa appare più rancoroso, chiuso, timido. Hamilton, nonostante fosse un rookie, nel 2007 ha subito messo in difficoltà il campione del mondo Alonso quando questi era suo compagno di squadra. Lo rispettava, ma non lo temeva e lo spagnolo è uscito psicologicamente distrutto dal confronto. Hamilton ha migliorato la propria forma mentale rispetto all'inizio 2008 ed al volante appare velocissimo in ogni condizione meteo e su ogni tracciato. Massa, quando era compagno di Michael Schumacher, è rimasto schiacciato dall'ingombrante tedesco, quasi abbagliato benché avesse già sulle spalle tre stagioni di F.1. E ha anche subito, lui che era già in Ferrari, il nuovo arrivato Kimi Raikkonen nel 2007. Le difficoltà del finlandese ad adattarsi alla F2008 hanno permesso a Massa, protagonista di gare e qualifiche a volte straordinarie, di prendere i galloni del numero uno in seno alla Ferrari. Ora, Hamilton si presenta all'ultimo GP di San Paolo dell'anno con 7 punti di vantaggio e cinque successi all'attivo, come Massa. Il pilota McLaren dovrà limitarsi a controllare la corsa cercando di evitare sciocchi errori e sperando che la sua MP4/23 non lo tradisca. Massa necessita di una vittoria o, alla peggio, di un secondo posto se Hamilton se la passerà male. Cosa assolutamente alla sua portata, tra l'altro sulla pista di casa e con tutto il pubblico dalla sua parte. Ma visto l'andamento delle ultime gare o dell'incredibile finale di campionato del 2007, meglio non fare troppe previsioni. Vinca il migliore.

Massimo Costa



Tifo Hamilton perché... ...mi emoziona

Tifo Hamilton e spero che sia lui a vincere il mondiale perché Lewis mi esalta: finalmente un pilota che sorpassa con decisione, che "ci prova", magari sbagliando, ma senza paura. In una F.1 sempre più plasticata Hamilton è l'unico cavallo di razza, insieme ad Alonso. Poi è un personaggio vero, uno che fuori dalle gare vive e si diverte, non un ragionierino del volante. Ed è una novità: il primo nero che può vincere il Mondiale, l'Obama della F.1. Una rivoluzione mica da poco. Lewis è il ragazzino terribile che può far sognare la patria stessa delle corse, la Gran Bretagna, dopo anni di vacche magre, il talento che può raccogliere il testimone di Senna e di Schumacher e segnare un'epoca nella storia delle corse. Qualche volta forse può sembrare arrogante, è vero. Ma avete mai conosciuto un fuoriclasse che non lo sia? Anche perché sotto i suoi "fumini" c'è anche l'arrostato, eccome: un talento nato. E da domenica prossima tutti i tifosi italiani dovrebbero avere solo un sogno: Hamilton su una rossa.

Tifo Massa perché... ...è uno di noi

Tifo Massa perché Felipe è un grande pilota e un ragazzo simpatico. Uno che non vuole fare il fenomeno ma non molla mai. Lo hanno criticato, massacrato, vivisezionato. Sono due anni che tutti gli opinionisti si affannano a spiegare che no, Felipe dalla faccia da bambino non è un pilota da Ferrari. Lui in qualche caso ha sofferto, ma non si è mai arreso. Senza il fattaccio di Singapore ora avrebbe dieci punti in più, sarebbe in testa con tre punti di vantaggio su Hamilton, non sarebbe costretto a sperare nelle disgrazie altrui ma avrebbe il destino del mondiale nelle sue mani. Eppure non si è pianto addosso, non ha strillato, non ha accusato la squadra; anzi, ha abbracciato il meccanico che gli aveva combinato il guaio. Perché Massa sa che un mondiale neanche Senna lo vinceva da solo, che la F.1, anche se non sembra, è uno sport di squadra. Poi Felipe è cresciuto motoristicamente da noi, in Italia, è uno di noi. Un suo trionfo sarebbe anche una vittoria della nostra scuola. E della Ferrari: può bastare, no?



**E voi
cosa
ne
pensate?**

Inviateci
il vostro
parere
scrivendo a:
info@italiaracing.net



Uomini



Lewis Hamilton e Felipe Massa rappresentano due Paesi, la Gran Bretagna e il Brasile, che amano la F.1. Due nazioni che hanno dato, e continuano a farlo, una serie infinita di piloti di alto livello. Ma che da un decennio si devono essere sentite un po' più aride. Abituate ai trionfi e alle emozioni forti regalate da Ayrton Senna (Brasile) e Nigel Mansell (Gran Bretagna) nei primi anni Novanta, si sono poi dovute accontentare di brodini. Quelli proposti da Rubens Barrichello e Damon Hill, che pure ha vinto un mondiale ma non ha perforato i cuori degli inglesi come seppe fare Mansell. Oppure da David Coulthard e Johnny Herbert, e dalle ormai ex giovani promesse come Luciano Burti, Ricardo Zonta, Antonio Pizzonia, Enrique Bernoldi, rimasti polvere nell'aria. Sono quindi stati Bar-

richello e Jenson Button i piloti provenienti dal Brasile e dalla Gran Bretagna che maggiormente erano stati indicati come i nuovi Senna e Mansell. Niente di più sbagliato. Il primo, quando nel 2000 firmò per la Ferrari, aveva riacceso l'entusiasmo verso la F.1 di un intero popolo. Che però in fretta ha capito che il cuore di Rubinho era grande quanto la sua simpatia, ma Ayrton era un'altra cosa. E così San Paolo e Rio de Janeiro tornarono a occuparsi di altro, deluse da quel Barrichello succube del compagno di squadra Michael Schumacher. Dalle nostre parti, oltre la Manica, esplose l'ammirazione per quel bel giovane di nome Button che arrivando direttamente dalla F.3 nazionale fu lanciato con coraggio da Williams in F.1. E in fretta, l'allora ventenne Jenson, per quel suo

modo aggressivo e ingenuo di sfidare i big della categoria, fece innamorare milioni di tifosi e di ragazzine. Ma, come accaduto con Barrichello, anche Button alla fine non ha mai compiuto quel salto in avanti che ci si attendeva rimanendo addirittura ben lontano dal suscitare i brividi che seppe produrre Hill. Sconfitto totale. Barrichello e Button sono rimasti in F.1 per timbrare il cartellino trovando fiducia da team manager masochisti, ma sono definitivamente finiti nell'ombra nei loro Paesi con la progressione di Massa e Hamilton. Al loro cospetto, Barrichello appare come un nonno testardo convinto ancora di poter vincere un mondiale, e Button come un playboy consumato che non ha mai saputo cogliere le occasioni che gli si sono presentate.

Button

Barrichello

oscurati



Ecco chi saranno i nuovi Massa e Hamilton

Quando un Paese ha un pilota leader, vedi Lewis Hamilton per la Gran Bretagna e Felipe Massa per il Brasile, a goderne è tutto il movimento automobilistico nazionale. I giornali e le televisioni parlano di F.1, l'interesse generale è elevato e questo facilita i nuovi piloti emergenti nel trovare appoggi economici. Per di più, il Brasile e la Gran Bretagna sono sempre state due nazioni molto coinvolte con il nostro sport, dotate di impianti di buon livello e di campionati di karting importanti. Dietro Hamilton e Massa non c'è il vuoto anche se al momento si può riscontrare un maggior fermento da parte dei brasiliani. Nelson Piquet è il volto nuovo della F.1 2008 benché rischi di finire in panchina già dopo il 2 novembre. Ma curiosamente, il suo posto in Renault è insidiato da un connazionale, Lucas Di Grassi, che tanto bene ha fatto in GP2. Poi c'è Bruno Senna, che al di là del nome importante ha dimostrato di possedere buone qualità. Tra gli inglesi, promettevano benissimo Mike Conway e Ben Hanley, ma il loro 2008 in GP2 è stato contraddittorio, sotto le aspettative. Ci sono due piloti molto validi come Robbie Kerr e Adam Carroll, ma incredibilmente sono sempre stati ignorati dal paddock F.1. Vediamo allora nel dettaglio chi sono, in prospettiva, i futuri Hamilton e Massa.





Bruno Senna



Mike Conway



Brasile

Nelson Piquet – F.1
Lucas Di Grassi – GP2
Bruno Senna – GP2
Alberto Valerio – GP2
Diego Nunes – GP2
Carlos Iaconelli – GP2
Fabio Carbone – World Series Renault
Mario Romancini – World Series Renault
Claudio Cantelli – World Series Renault
Roberto Streit – F.Nippon
Joao Paulo De Oliveira – F.Nippon
Luiz Razia – Euroseries 3000
Cesar Ramos – F.Renault
Luciano Bacheca – F.Renault
Gabriel Dias – F.Renault
Tiago Geronimi – F.BMW
Pedro Bianchini – F.BMW
Giancarlo Vilarinho – F.BMW



Gran Bretagna

Robbie Kerr – A1 Grand Prix
Ben Hanley – GP2
Adam Carroll – GP2
Mike Conway – GP2
Duncan Tappy – World Series Renault
James Walker – World Series Renault
Jon Lancaster – F.3 Euro
Sam Bird – F.3 Euro
James Jakes – F.3 Euro
Martin Plowman – F.3 Euro
Oliver Turvey – F.3
Oliver Oakes – F.3
Nick Tandy – F.3
Max Chilton – F.3
Dean Smith – F.Renault
Richard Singleton – F.Renault

Italiaracing
.net

Il fatto - Toyota al bivio

O la F1 o l



Le Mans...

O la F.1 o la 24 Ore di Le Mans. Il confronto potrà sembrare sacrilego per chi vive nel paddock della F.1, ma il boss del Toyota team Tadashi Yamashina è stato decisamente chiaro in una intervista rilasciata al mensile tedesco Auto Motor und Sport. Il manager giapponese ha infatti dichiarato che la presenza della Toyota in F.1 oltre il 2010 è alquanto incerta. Abbandonata l'idea di entrare nella F.3 europea con un proprio motore perché ritenuto un investimento eccessivamente oneroso, i vertici della Casa nipponica stanno valutando di partecipare alla 24 Ore di Le Mans del 2011, un programma impegnativo e costoso. Non certo come un mondiale di F.1 però, ma Yamashina dice che i due progetti non potrebbero convivere. O uno o l'altro, anche per la grave situazione economica mondiale che sta colpendo le Case automobilistiche, quindi presto verrà presa una decisione. Infatti, per essere presenti alla 24 Ore francese nel 2011 occorre far partire il progetto dei Prototipi da utilizzare già nel 2009 per poi affrontare un 2010 di test e sviluppo. Informazioni definitive sui programmi potrebbero arrivare già a fine novembre, al Motor Festival del Fuji, dove è atteso un annuncio "a sorpresa" (sul programma campeggia la sagoma di un prototipo). Secondo voci di corridoio, una Dome S102 equipaggiata con un motore ibrido avrebbe già girato in pista nelle mani del collaudatore Ahira Iida.

...ma da Colonia smentiscono

Toyota ha voluto smentire... se stessa, ovvero le parole del team manager Yamashina riportate dal giornale tedesco Auto Motor und Sport. Attraverso un comunicato, la Casa giapponese ha annunciato che è intenzionata a rimanere in F.1 almeno fino al 2012 in quanto il mondiale rappresenta la più alta sfida tecnologica nel motorsport. Toyota ammette poi di essere interessata ad altre sfide motoristiche quali la 24 Ore di Le Mans, ma che non vi sono programmi di lasciare la F.1.



*Casey Stoner in bagarre
con Dani Pedrosa:
una sfida che proseguirà
anche nel 2009*

Cercasi stabilità



La stagione 2008 della Moto GP si è conclusa ufficialmente domenica sera alle 21:00 con il Galà della FIM che ha premiato i vincitori dei titoli delle categorie partecipanti al motomondiale, che in Moto GP è stato un vero dominio della Yamaha. Valentino Rossi ha vinto il titolo piloti, la Yamaha quello dei costruttori, e il team ufficiale, che porta il marchio Fiat, quello a squadre. Jorge Lorenzo, per concludere, ha ottenuto il titolo di migliore debuttante. Con queste premesse la Yamaha si ripresenta al via della stagione 2009 come la più competitiva. Anche grazie alla stabilità tecnica e dei suoi piloti, che non cambieranno. In Ducati invece, arriverà Nicky Hayden e Casey Stoner perderà alcune settimane per la riabilitazione dopo che giovedì verrà operato in un ospedale dell'Emilia Romagna per cancellare la frattura dello scafoide. In Honda arrivano le gomme Bridgestone, che la casa nipponica ha provato solo da metà stagione con Shinya Nakano nel team Gresini, e con Dani Pedrosa negli ultimi due mesi nel ►

segue a pag 18



team interno. Proprio coi colori Repsol, che a Valencia ha schierato una livrea commemorativa dai quarant'anni dal suo ingresso nelle competizioni sportive, arriverà una delle giovani promesse del motociclismo italiano: il forlivese Andrea Dovizioso, reduce dal primo podio in Moto GP a Sepang, che salirà per la prima volta sulla Hrc212v ufficiale, provando anche i pneumatici Bridgestone che non ha mai testato nella sua carriera. La Suzuki proverà la strada della stabilità con Chris Vermeulen, che da ormai quattro anni schiera nella Top Class, e Loris Capirossi, alla seconda stagione con la casa giapponese, autore di una buona ultima gara dopo un finale di campionato altalenante. In Kawasaki resta John Hopkins e per fare spazio ad un motivatissimo Marco Melandri viene appiedato Anthony West, ma il lavoro da fare sarà molto ed arduo, visto che l'ingresso della Bridgestone come monogomma non prevede particolari aggiornamenti. Nei team satellite sono previste invece grandi novità. Da Fausto

Gresini torna Toni Elias dopo un anno in Ducati, ad affiancare la giovane promessa Alex De Angelis. Esordirà una terza Kawasaki affidata al team di Aspar Martinez, ma è da definire ancora quale sarà il pilota: o Alex Debon, come vuole lo sponsor, o Shinya Nakano, come richiede la Kawasaki, ma quest'ultimo pare diviso tra un contratto in Superbike con l'Aprilia e il collaudatore in casa Honda. Completo rinnovamento in casa Alice Team, che diventerà lo Junior team Ducati; appiedamento di Sylvain Guintoli, arrivi del collaudatore Niccolò Canepa e del talentuoso Mika Kallio, vicecampione della 250 con la KTM quest'anno, e più acceso rivale di Simoncelli nella lotta al titolo. Ad arricchire le fila del prossimo anno arriva la formazione dell'Onde 2000 con Sete Gibernau, al rientro dopo due anni sabbatici, mentre Lucio Cecchinello conferma Randy De Puniet, a cui viene offerta l'ultima opportunità di riscattare una carriera da eterna promessa.

Antonio Caruccio



John Hopkins anche la prossima stagione in sella alla Kawasaki



Colin Edwards precede Valentino Rossi

La cronaca Giro dopo giro

Casey Stoner termina la stagione 2008 così come l'aveva iniziata, ossia con un successo pienamente meritato dopo aver dominato l'intera gara. Sarebbe la replica della scorsa stagione, ma in mezzo ci sono state molte cose: la fuga di Dani Pedrosa, il recupero dello stesso Stoner, l'infortunio dello spagnolo della Honda e la grande rimonta di Valentino Rossi, tornato al successo mondiale dopo due anni di assenza dall'albo d'oro. Al via della gara, Pedrosa scatta bene dal secondo posto, precedendo Stoner e Nicky Hayden, che alla prima staccata viene però sopravanzato da Colin Edwards. Nell'allungo che porta alla seconda curva, Pedrosa deve arrendersi all'attacco di Stoner, che conquista la prima posizione involandosi solitario al successo. Rossi recupera tre posizioni al via ed occupa la settima posizione, alle spalle degli altri due italiani Andrea Dovizioso e Loris Capirossi. Nel corso della prima tornata però il pesarese deve fare attenzione allo statunitense John Hopkins, che con la sua Suzuki lo

infilta nel tratto centrale della pista, ma nell'ultimo settore del toboga valenciano recupera la settima piazza. Hayden recupera la terza posizione su Edwards in ingresso della seconda curva, ma il texano della Yamaha si riporta davanti in uscita, favorendo così la fuga di Stoner e Pedrosa in vetta. Determinato Hayden che passa di forza il connazionale riportandosi nel podio virtuale. Procede il recupero di Rossi che al terzo giro supera Capirossi per la sesta posizione, mentre alla quarta tornata è il forlivese Dovizioso, giunto alla sua ultima gara con il team JiR, ad arrendersi al campione della Yamaha. Sesto giro di fuoco al Ricardo Tormo di Valencia, che decide l'ordine di arrivo finale. In fotocopia, con una sola curva di distanza l'uno dall'altro, gli italiani Rossi e Dovizioso infilano prima Edwards per la quarta e quinta posizione, mentre nel finale di giro è la volta di Hayden, prima infilato dal Dottore, poi sverniciato da Dovizioso, che dai test di lunedì prenderà un mano la Honda ufficiale dello stesso Hayden. La gara vive di una fase interlocutoria a dir poco da sfinitimento, problema ormai da troppi anni presente nelle gare della Moto GP, con i soli Jorge Lorenzo e

L'ordine di arrivo, domenica 26 ottobre 2008

- 1 - Casey Stoner (Ducati) - Ducati
30 giri in 46'46"114
- 2 - Dani Pedrosa (Honda) - Honda - 3"390
- 3 - Valentino Rossi (Yamaha) - Yamaha - 12"194
- 4 - Andrea Dovizioso (Honda) - JiR - 24"159
- 5 - Nicky Hayden (Honda) - Honda - 26"232
- 6 - Colin Edwards (Yamaha) - Tech 3 - 32"209
- 7 - Shinya Nakano (Honda) - Gresini - 34"571
- 8 - Jorge Lorenzo (Yamaha) - Yamaha - 35"661
- 9 - Loris Capirossi (Suzuki) - Suzuki - 38"228
- 10 - Alex De Angelis (Honda) - Gresini - 47"583
- 11 - James Toseland (Yamaha) - Tech 3 - 52"107
- 12 - Sylvain Guintoli (Ducati) - Alice Team - 52"350
- 13 - Chris Vermeulen (Suzuki) - Suzuki - 52"833
- 14 - John Hopkins (Kawasaki) - Kawasaki - 53"227
- 15 - Randy De Puniet (Honda) - LCR - 53"411
- 16 - Marco Melandri (Ducati) - Ducati - 1'08"387
- 17 - Anthony West (Kawasaki) - Kawasaki - 1'11"181
- 18 - Toni Elias (Ducati) - Alice Team - 1'37"055

Giro più veloce: Casey Stoner 1'32"582

Il campionato piloti

1. Rossi 373 punti; 2. Stoner 280; 3. Pedrosa 249;
4. Lorenzo 190; 5. Dovizioso 174; 6. Hayden 155; 7. Edwards 144; 8. Vermeulen 128; 9. Nakano 126; 10. Capirossi 118; 11. Toseland 105; 12. Elias 92; 13. Guintoli 67; 14. De Angelis 63; 15. De Puniet 61; 16. Hopkins 57; 17. Melandri 51; 18. West 50; 19. Spies 20; 20. Hacking 5; 21. Okada 2.

Il campionato costruttori

1. Yamaha 402 punti; 2. Ducati 321; 3. Honda 315;
4. Suzuki 181; 5. Kawasaki 88.

Marco Melandri a recuperare alcune posizioni, mentre Hopkins ha definitivamente sbriciolato la gomma posteriore perdendo numerose piazze. Di slancio dovuto alla maggior velocità il sorpasso di Lorenzo su Alex De Angelis per la nona posizione. Randy De Puniet, in sedicesima posizione, saggia le vie di fuga, rientrando alle spalle di Chris Vermeulen. Melandri supera James Toseland per l'undicesima piazza al diciannovesimo giro, recuperando poi preziosi secondi su Alex De Angelis che al ventiquattresimo giro supererà per la decima piazza. Al penultimo giro Jorge Lorenzo corona la sua rimonta sino all'ottava piazza sopravanzando in rettilineo la Suzuki di Loris Capirossi, tornato competitivo dopo le anonime gare asiatiche. Problema al cambio per Melandri che sfolla e retrocede dall'undicesimo al sedicesimo posto dopo un'escursione nella via di fuga della prima curva. Vince dunque la sesta gara della stagione 2008 Stoner, davanti a Pedrosa e Rossi. Con l'ottava piazza Jorge Lorenzo conquista il titolo di Rookie dell'anno, davanti al talentuoso Andrea Dovizioso.

Antonio Caruccio

La stagione 2008 della Peugeot nella LMS è stata segnata dagli errori dei suoi piloti che spesso non hanno saputo interpretare al meglio il concetto della parola "endurance". Numerosi infatti gli incidenti, evitabili, che hanno visto protagonisti Wurz, Minassian, Sarrazin. Nella foto, il contatto verificatosi a Spa tra la 908 di Wurz e la Spyker di Chiesa



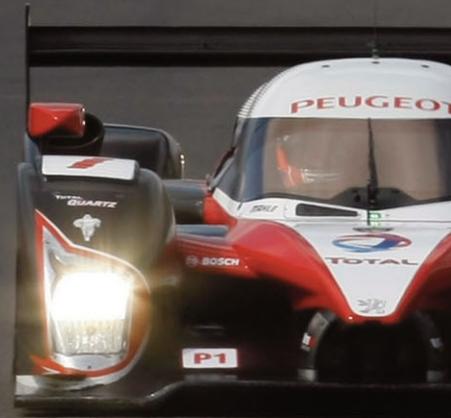
Frittata franceese

I quattro miseri secondi che hanno separato, al termine di una gara di dieci ore, l'Audi vincitrice e la Peugeot seconda classificata alla recente Petit Le Mans, hanno sigillato l' "annus horribilis" del team francese nella stagione endurance 2008. Sconfitte nelle tre grandi classiche cui hanno partecipato (Sebring, Le Mans e Petit Le Mans) e sconfitte nella Le Mans Series, le 908, pur dimostratesi le vetture più veloci della categoria, escono con la coda tra le gambe. Delle varie sconfitte, quella che brucia di più è quella nella LMS: se nelle gare più lunghe, la giustificazione di una affidabilità ancora da perfezionare (tutto sommato, le 908 sono soltanto alla loro seconda stagione, di fronte a un'avversaria più che rodata come l'Audi), ha un senso, l'aver perso un campionato che la Casa del Leone aveva saldamente in mano sino alla vigilia

dell'ultimo appuntamento a Silverstone, è valso alla casa francese una pioggia di critiche, spesso impietose, persino in Francia. "Con Jean Todt non sarebbe successo" hanno detto, più o meno velatamente, quasi tutti, mettendo in causa il management del team e la catastrofica gestione della gara di Silverstone. Oggettivamente, non si può non constatare che a Silverstone, hanno sbagliato sia i responsabili sia i piloti. C'è stata forse un po' di leggerezza nell'affrontare l'ultima formalità: «Abbiamo fatto di tutto per non mettere i piloti sotto pressione», ha dichiarato pochi giorni fa Serge Saulnier, ivi compreso confermare il contratto a tre di essi (l'unica eccezione: Gené), ma forse sarebbe stato meglio tenerli sotto pressione e marcarli più da vicino dal punto di vista psicologico...

segue a pag 4





Ci sono state, forse, troppe distrazioni (dalla presentazione della 908 ibrida alla presenza di una folta delegazione di grandi capi e diecimila ospiti). E c'è stata soprattutto una reazione troppo impulsiva dei piloti quando, in gara, sono stati sorpresi dalla ritrovata competitività delle Audi e si sono lasciati provocare da rivali particolarmente scaltri, cadendo nel tranello non una, ma due volte. Dopo il primo patatrac di Minassian, che significava perdere il titolo piloti, la più elementare prudenza avrebbe consigliato di cercare di salvare il salvabile, cioè gli altri due titoli. E invece, Sarrazin ha fatto l'esatto contrario, completando così la débâcle. È possibile, effettivamente, che con Jean Todt, lo storico manager della prima avventura Peugeot nei prototipi, questo non sarebbe successo. Ma è ingiusto pretendere che chi un Todt non è,



lo diventi. Michel Barge, che è a capo dell'intero programma, non è un uomo di piste e di sport, ma un manager d'azienda, ormai vicino alla pensione, che è stato persino troppo bravo a varare e guidare un programma nato in circostanze difficili. Non è infatti un mistero che il programma 908 è stato scelto come ripiego meno costoso alla chiusura pura e semplice di Peugeot Sport, che i vertici PSA avevano ipotizzato fra le misure imposte da un drastico piano di riduzione dei costi, e comunque destinato a non portare risultati di immagine eclatanti perché l'Audi era già partita e arrivata prima nella storica sfida col diesel. E Serge Saulnier e Bruno Famin, gli uomini che guidano la parte sportiva e tecnica del programma, hanno già fatto miracoli per rispettare le serratissime scadenze che la Peugeot si è imposta, con un orgoglio e

un'ambizione che meritano soltanto rispetto. Altrettanto oggettivamente, c'è da dire che la Peugeot ha pagato carissimo, forse persino troppo, gli errori di Silverstone (e i pochi fatti in precedenza, vedi Wurz a Spa) e qui c'è da puntare il dito, cosa che la Peugeot adotta con grande fair-play non ha fatto, contro il sistema di punteggio della LMS, che certamente non valorizza a sufficienza chi è più veloce, vince di più e domina in pista, come ha fatto la Peugeot quest'anno. La LMS adotta il sistema-punti della F.1, cioè il noto 10-8-6 e via scalando sino all'ottavo posto, certamente più comprensibile per il pubblico, visto che è quello in vigore nella maggior parte dei campionati internazionali, ma poco adatto alla LMS. Un campionato che si articola su appena cinque gare non può adottare un sistema che "premia" il

vincitore con appena due punti in più rispetto al secondo e quattro sul terzo. Questo fa sì che le vittorie valgano poco e che un ritiro significhi in pratica rimanere tagliati fuori dalla lotta per il titolo, come evidenziato quest'anno, con Prémat-Rockenfeller campioni senza aver vinto una gara. Va bene che l'endurance, per definizione, premia la regolarità e l'affidabilità, ma c'è un limite. Perché non tornare al sistema-punti storico delle gare di durata, il vecchio 20-15-12-10-8, eccetera? Un'altra anomalia della LMS, che denunciamo da tempo, è la classifica Team, dove col termine team è inteso l'equipaggio e non la scuderia e dove i punti vengono assegnati all'equipaggio numero X, indipendentemente da chi (pilota e vettura) lo compone. E' una graduatoria assurda e inutile, perché nel caso degli equipaggi dei grandi team, dove i

piloti non cambiano durante la stagione, è un doppione senza senso della classifica piloti, e perché non premia nemmeno le scuderie, visto che non si possono sommare i punti di due o più vetture appartenenti alla stessa squadra. Anzi, è una graduatoria che in passato ha sancito clamorose ingiustizie. Nel 2006, Burgueño e Amaral vinsero tre gare su cinque con la stessa macchina, una Lola, ma non il titolo perché la vettura era stata iscritta dalla Chamberlain nelle prime due prove e dall'ASM Portugal da metà stagione in poi. E così, Burgueño-Amaral apparvero due volte nella classifica, con due numeri di gara diversi, ma sommando i punti ottenuti, risultavano davanti a tutti. Da questa rocambolesca stagione 2008, insomma, non è solo la Peugeot a dover trarre lezioni...

Alfredo Filippone

Power delude, Briscoe vince in casa

È il primo pilota australiano a vincere sul circuito di casa, il cittadino di Surfers Paradise, nei 18 anni in cui la serie americana, prima Cart, poi Champ Car ora Indycar, vi fa visita. Ryan Briscoe ha tagliato per primo il traguardo dell'ultima prova Indycar, comunque non valevole per l'assegnazione dei punti, regalando a Penske il secondo successo in Australia dopo quello di Emerson Fittipaldi nel 1992. Briscoe non ha esitato nel dichiarare che questa vittoria è la più importante della sua carriera perché arrivata davanti al suo pubblico, nel suo Paese. Se un australiano sorride, un altro piange. Will Power, scattato dalla pole per la terza volta consecutiva negli ultimi tre anni, ancora una volta non è riuscito a tagliare per primo il traguardo della corsa. Al 16° giro, Power aveva un vantaggio di 4" su Briscoe, che al via aveva supe-

ratato Scott Dixon autore di un taglio di chicane al 1° passaggio, ma un errore, una distrazione, lo ha proiettato contro il muro della veloce chicane. Questa volta ha fatto tutto da solo Power, nei precedenti due anni era rimasto coinvolto in incidenti. Ha stretto troppo l'ingresso colpendo con la ruota anteriore sinistra il muretto e finendo poi dritto contro le barriere. A quel punto, Briscoe si è trovato in testa davanti a Dixon, Hunter-Reay, Tagliani, Franchitti e Viso. Dopo poco, è uscita una seconda bandiera gialla (la prima si era resa indispensabile per un contatto in partenza tra Moraes e Meira) quando Rahal ha tamponato Carpenter spedendolo in testacoda e bloccando i sopraggiungenti Patrick, Foyt e Wheldon. Questa gialla ha "fregato" Franchitti che aveva appena percorso il suo primo giro in testa alla cor-

sa in quanto non aveva ancora rifornito. Lo ha dovuto fare in regime di safety-car perdendo diverse posizioni. Poi lo scozzese si è anche girato alla curva 6 richiamando la safety-car. La corsa è proseguita con il duo Briscoe-Dixon nettamente davanti al resto del gruppo. Dietro, lotta per il terzo posto tra Hunter-Reay e Tagliani mentre Viso, risalito forte, ha ricevuto l'ordine dalla direzione gara di cedere due posizioni per comportamento non regolamentare avendo ostacolato altri piloti. Non è stato un weekend positivo per Kanaan, ritiratosi per rottura della sospensione e per Wilson, partito ultimo per problemi al cambio e poi ritiratosi dopo un contatto con Junqueira. Nel finale, Dixon ha avvicinato sensibilmente Briscoe (sotto), il quale non si è lasciato intimorire fino alla bandiera a scacchi.





L'ordine di arrivo, domenica 26 ottobre 2008

- 1 - Ryan Briscoe - Penske - 1.45'50"386
- 2 - Scott Dixon - Ganassi - 0"501
- 3 - Ryan Hunter Reay - Rahal - 9"117
- 4 - Alex Tagliani - Conquest - 19"984
- 5 - Oriol Servia - KV - 20"437
- 6 - Ernesto Viso - HVM - 33"724
- 7 - Helio Castroneves - Penske - 34"493
- 8 - Hideki Mutoh - Andretti/Green - 55"746
- 9 - Graham Rahal - Newman/Haas - 1'20"059
- 10 - Dan Wheldon - Panther - 1'31"900
- 11 - Justin Wilson - Newman/Haas - 1'31"953
- 12 - Buddy Rice - Dreyer&Reinbold - 1'33"906
- 13 - Marco Andretti - Andretti/Green - 1'38"397
- 14 - Vitor Meira - Foyt - 1 giro
- 15 - Bruno Junqueira - Coyne - 1 giro
- 16 - Dario Franchitti - Ganassi - 1 giro
- 17 - Anthony Foyt - Vision - 2 giri
- 18 - Danica Patrick - Andretti/Green - 2 giri
- 19 - Jaime Camara - Conquest - 2 giri

Ritirati

- 7° giro - Mario Moraes
- 8° giro - Townsend Bell
- 16° giro - Will Power
- 34° giro - Tony Kanaan
- 57° giro - Ed Carpenter



Settebello Hulkenberg

Settima vittoria nella F.3 Euro Series per Nico Hulkenberg (sotto), già laureatosi campione della categoria. Da sottolineare che tutti i successi 2008 del tedesco del team ART sono avvenuti nella prima gara, quella "vera", che tiene conto dei tempi ottenuti in qualifica e non come gara 2 dove lo schieramento di partenza è stilato in base ai primi otto della corsa del sabato, ma a posizioni invertite. Hulkenberg a Hockenheim ha sempre occupato la prima posizione. Subito è uscita una safety-car per un brutto incidente occorso a Brendon Hartley. Il neozelandese ha capotato dopo essere stato urtato da Erik Janis. Portato al centro medico non gli sono state riscontrate ferite. Nella confusione, si sono colpiti anche Jon Lancaster e Kazuya Oshima, subito ritirati. Hulkenberg ha poi serenamente controllato il gruppo vincendo con un buon margine su Christian Vietoris, pilota ombra in quanto ha corso "congelato". Dopo la qualifica, la sua monoposto, del team Mucke, è risultata sottopeso di 0.8 kg e solo l'appello presentato dalla squadra tedesca ha permesso a Vietoris di partecipare alla corsa. Ma non venendo classificato. Terzo

sul traguardo, ma di fatto secondo, Renger Van der Zande del team Prema. Un bel risultato per l'olandese che lo tiene in lizza per il secondo posto assoluto nella classifica di campionato. Prema ha sorriso anche per il quarto posto di Stefano Coletti. Nella morsa delle Dallara-Mercedes del team italiano ha concluso Mika Maki. Jules Bianchi al primo giro ha sbagliato la curva 2 ritrovandosi superato in un colpo solo da Coletti, Vernay e Tsukakoshi. Bianchi ha terminato settimo davanti a Erik Janis. Il ceko partirà così dalla posizione del poleman in gara 2. Edoardo Mortara ha gettato via un bel risultato in quanto alla prima curva ha superato la linea di demarcazione con la via di fuga. Come conseguenza, l'italiano della Signature ha ricevuto un drive through. Non è stato l'unico. Per lo stesso errore sono stati puniti Sam Bird, Robert Wickens e Jens Klingmann. Mortara ha così visto l'arrivo al quattordicesimo posto ed ora il suo secondo posto in classifica è a rischio. Lui ha infatti 49 punti, ma Maki ne ha 46, Van der Zande 45, Bianchi 44. In gara 2, in vincitore acquisisce 6 punti, poi 5-4-3-2-1 fino al sesto.

L'ordine di arrivo di gara 1, sabato 25 ottobre 2008

- 1 - Nico Hulkenberg (Dallara-Mercedes) - ART - 23 giri 41'22"235
- 2 - Renger Van der Zande (Dallara-Mercedes) - Prema - 8"702
- 3 - Mika Maki (Dallara-Mercedes) - Mucke - 14"499
- 4 - Stefano Coletti (Dallara-Mercedes) - Prema - 15"885
- 5 - Jean Karl Vernay (Dallara-Mercedes) - Signature - 17"821
- 6 - Koudai Tsukakoshi (Dallara-Mercedes) - Manor - 22"904
- 7 - Jules Bianchi (Dallara-Mercedes) - ART - 23"614
- 8 - Erik Janis (Dallara-Mercedes) - Mucke - 31"436
- 9 - Dani Clos (Dallara-Mercedes) - Prema - 32"434
- 10 - Henki Waldschmidt (Dallara-Mercedes) - SG - 36"208
- 11 - James Jakes (Dallara-Mercedes) - ART - 43"202
- 12 - Edoardo Mortara (Dallara-Volkswagen) - Signature - 44"057
- 13 - Yann Clairay (Dallara-Mercedes) - SG - 44"786
- 14 - Daniel Campos (Dallara-Mercedes) - HBR - 45"500
- 15 - Cong Fu Cheng (Dallara-Volkswagen) - RC - 51"869
- 16 - Sam Bird (Dallara-Mercedes) - Manor - 52"508
- 17 - Franck Mailleux (Dallara-Volkswagen) - Signature - 58"365
- 18 - Richard Philippe (Dallara-Mercedes) - SG - 58"951
- 19 - Frederic Vervisch (Dallara-Volkswagen) - RC - 1'00"368
- 20 - Basil Shaaban (Dallara-Mercedes) - HBR - 1'05"700
- 21 - Stephane Richelmi (Dallara-Mercedes) - Epsilon Barazi - 1'13"167
- 22 - Jens Klingmann (Dallara-Volkswagen) - RC - 1'18"078
- 23 - Robert Wickens (Dallara-Volkswagen) - Signature - 1'21"190

Giro più veloce: Nico Hulkenberg 1'34"221

Ritirati

- 8° giro - Oliver Oakes
- 0 giri - Jon Lancaster
- 0 giri - Brendon Hartley
- 0 giri - Kazuya Oshima

Christian Vietoris - secondo all'arrivo - è stato escluso. La sua monoposto è stata trovata sottopeso di 0,8 kg dopo la qualifica. Ha partecipato alla gara solo grazie all'appello presentato dal team Mucke.



Photo Pellegrini

Troppi incidenti Mortara vice campione



Photo Pellegrini

Non è stata una corsa vera l'ultimissima prova stagionale della F.3 Euro Series. Piloti un po' troppo agitati a Hockenheim, tre safety-car per un totale di 10 giri percorsi e gara sospesa cinque minuti prima del previsto. Ovviamente, punti dimezzati. Da tutto ciò è comunque emerso un vincitore, Jules Bianchi. Il francese della ART è il più beffato perché raccogliendo tre punti anziché sei chiude il campionato al terzo posto non riuscendo a superare Edoardo Mortara che così diviene il vice campione 2008 della F.3 Euro Series. Un risultato di grande prestigio per Mortara (**sopra**), ottenuto con un motore Volkswagen nettamente inferiore ai Mercedes, e grazie a un avvio di stagione di grande livello. Poi Mortara ha perso competitività, per via della crescita dei motori Mercedes, ma non solo. L'italiano di Ginevra infatti nella seconda parte del campionato non è infatti sempre stato il più rapido tra i piloti del team Signature, come è riuscito a fare a Hockenheim questo fine settimana. La prima safety-car è dovuta inter-

venire per una serie di incidenti al primo giro. Subito al via Stefano Coletti e Christian Vietoris si sono urtati e poi hanno preso Mika Maki, che ha continuato. Subito dopo, un'altra collisione ha eliminato Henki Waldschmidt e Daniel Campos alla prima curva. Alla successiva curva, la due, Richard Philippe è piombato su Frederic Vervisch travolgendo anche Sam Bird. Philippe ha proseguito. Dopo due tornate dietro la safety-car, la gara è ripartita. Ma alla curva tre un violento urto tra Jakes e Maki ha riportato in pista la safety-car oltre che i medici che hanno dovuto estrarre con cautela il pilota inglese della ART dall'abitacolo. Al restart, Bianchi ha subito allungato su Koudai Tsukakoshi mentre Edoardo Mortara ha avuto un bel guizzo superando Erik Janis. Ma l'unico giro di gara compiuto è stato subito interrotto dal botto alla curva uno di Stephane Richelmi. Il monegasco è rimasto intontito e anche qui sono dovuto intervenire i medici. Bandiera rossa e tutti a casa.

L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 26 ottobre 2008

- 1 - Jules Bianchi (Dallara-Mercedes) - ART - 10 giri 28'33"459
- 2 - Koudai Tsukakoshi (Dallara-Mercedes) - Manor - 0"797
- 3 - Nico Hulkenberg (Dallara-Mercedes) - ART - 2"101
- 4 - Jean Karl Vernay (Dallara-Volkswagen) - Signature - 3"288
- 5 - Renger Van der Zande (Dallara-Mercedes) - Prema - 4"118
- 6 - Edoardo Mortara (Dallara-Volkswagen) - Signature - 4"989
- 7 - Erik Janis (Dallara-Mercedes) - Mucke - 6"736
- 8 - Robert Wickens (Dallara-Volkswagen) - Signature - 7"643
- 9 - Mika Maki (Dallara-Mercedes) - Mucke - 8"815
- 10 - Yann Clairay (Dallara-Mercedes) - SG - 10"121
- 11 - Dani Clos (Dallara-Mercedes) - Prema - 11"651
- 12 - Cong Fu Cheng (Dallara-Mercedes) - RC - 12"425
- 13 - Franck Mailleux (Dallara-Volkswagen) - Signature - 14"223
- 14 - Brendon Hartley (Dallara-Mercedes) - Carlin - 15"607
- 15 - Oliver Oakes (Dallara-Mercedes) - Carlin - 16"844
- 16 - Jens Klingmann (Dallara-Volkswagen) - RC - 18"909
- 17 - Basil Shaaban (Dallara-Mercedes) - HBR - 19"938
- 18 - Richard Philippe (Dallara-Mercedes) - SG - 21"607
- 19 - Kazuya Oshima (Dallara-Mercedes) - Manor - 22"330
- 20 - Jon Lancaster (Dallara-Mercedes) - ART - 23"373

Giro più veloce: Jules Bianchi 1'35"683

Ritirati

- 0 giri - Christian Vietoris
- 0 giri - Daniel Campos
- 0 giri - Stefano Coletti
- 0 giri - Henki Waldschmidt
- 1° giro - Frederic Vervisch
- 2° giro - Sam Bird
- 3° giro - James Jakes

Il campionato

- 1. Hulkenberg 85; 2. Mortara 49,5; 3. Bianchi 47; 4. Van der Zande, Maki 46;
- 6. Vietoris, Tsukakoshi 36; 8. Vernay 35; 9. Clairay 33; 10. Mailleux 27.





DUE PILOTI AL CENTRO MEDICO, MONOPOSTO DISTRUTTE, RISCHI INUTILI...

A Hockenheim è accaduto di tutto nelle ultime due gare 2008 della F.3 Euro Series. Troppa foga, poco rispetto per gli avversari alla base dei tanti incidenti che in gara 2 hanno costretto la direzione gara a chiamare in pista la safety-car per tre volte in 10 giri finché non si è deciso di sospendere la corsa per... sfinitimento. Nella sequenza fotografica di Paolo Pellegrini, si nota come al via di gara 2, Vietoris metta pericolosamente le due ruote sinistre sull'erba. Il tedesco perde il controllo della vettura, viene colpito da Maki e va a travolgere l'incolpevole Coletti che trascina fino sul muro. Nell'altra foto invece, Hartley soccorso dai medici dopo l'incidente nella prima corsa. Il neozelandese non ha riportato ferite



Cecchellero e Mambretti stelle d'Europa



Una prima gara tutta in testa quella di Omar Mambretti e del team Vieffe nel Super Race Gloria 2008 di Misano dove hanno portato a casa pole position e vittoria rimanendo in testa dalla prima curva fino alla bandiera a scacchi. Una prestazione maiuscola quella del pilota lecchese che ha fatto sembrare tutto semplice chiudendo con oltre undici secondi di vantaggio sul compagno di scuderia Andres Rios. L'argentino è stato bravo a sfruttare al meglio i problemi tecnici del belga Ghidi che dalla seconda fila lo aveva sorpassato al secondo giro prendendo la piazza d'onore, prima di ritirarsi al settimo passaggio. Al terzo posto Petros Pavlogiannis (Ace Kart) autore di una gara maiuscola. Il greco partito dalla quinta fila è stato bravo a contenere il rientro nel finale del vincitore del Gloria Scouting Cup Andrea Cecchellero (PKF) e del reggiano Federico Vecchi (Europa Corse). Sfortuna per la sorpresa delle qualifiche Marco Severgnini, che dopo una buona partenza ha dovuto svolgere una gara di rimonta dal fondo della classifica per un testa coda al primo giro, chiudendo comunque all'ottavo posto finale. Davanti al lombardo chiudono due debuttanti alla prima esperienza sul circuito di Misano, l'olandese Melroy Heemskerk ed il tedesco Yannick Fuebrich, alla seconda gara con le monoposto costruite nella factory di Cambiano dopo il bel podio di Monza nel Gloria Euro Tour.

Dopo la vittoria in gara 1 di Omar Mambretti, si conclude con il successo di Andrea Cecchellero la Super Race Gloria 2008 sul

circuito di Misano, la gara ad inviti riservata ai protagonisti europei dei monomarca Gloria. Un primo posto fantastico quello del vincitore del Gloria Scouting Cup 2008, arrivato dopo una emozionante lotta con Omar Mambretti fatta di sorpassi e contro sorpassi e risoltasi solamente al penultimo giro alla curva del Rio. Si conferma sul podio il greco Petros Pavlogiannis dopo una gran rimonta dalla quinta fila e una bella lotta prima con il lombardo Marco Severgnini (Vieffe), poi con l'argentino Andres Rios (Vieffe) ed infine con l'olandese Melroy Heemskerk. Sfortuna per quest'ultimo che al debutto in Gloria ha portato a casa due sestimi posti, ma avrebbe potuto fare suo il podio di gara 2 se un problema tecnico non lo avesse rallentato nell'ultimo giro. Al quarto posto il diciottenne Marco Severgnini che dopo l'eccellente terzo posto in qualifica si conferma tra i protagonisti di gara 2 dove si è giocato il podio fino agli ultimi metri di gara, portando a casa anche il premio per il miglior debuttante. Chiude al quinto posto l'altro greco Serkos Movsesian (Ace Kart) che dopo una brutta partenza ha lottato per tutta la gara con il reggiano Federico Vecchi (Europa Corse), con il tedesco Yannick Fuebrich e con l'olandese Alex Van Eijk (H.T.P.), rispettivamente nono, ottavo e settimo al traguardo. Nella speciale classifica riservata agli over 35 conquista la vittoria l'olandese Alex Van Eijk seguito dal vincitore di ieri Stefano Terzi (Vieffe) e dal siciliano Giovanni Spinnato (Sicilia Motori).

L'ordine di arrivo di gara 1, domenica 26 ottobre 2008

1. Omar Mambretti (Vieffe) 15 giri in 25'46"778 alla media di 147,535 Km/h; 2. Rios (Vieffe) a 11"268; 3. Pavlogiannis (Ace Kart) a 15"501; 4. Cecchellero (PKF) a 15"631; 5. Vecchi (Europa Corse) a 16"102; 6. Heemskerk a 19"633; 7. Fuebrich a 24"091; 8. Severgnini (Vieffe) a 37"432; 9. Movsesian (Ace Kart) a 41"904; 10. Terzi (Vieffe) a 44"398; 11. Van Eijk (H.T.P.) a 1'02"331; 12. Spinnato (Sicilia Motori) a 2'54"036; 13. Soldatino (Autosport Sorrento) a 1 giro; 14. Bohoridis (Ace Kart) a 1 giro; 15. Ghidi (Island Motorsport) a 6 giri.

L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 26 ottobre 2008

1. Andrea Cecchellero (PKF) 15 giri in 25'41"718 alla media di 148,019 Km/h; 2. Mambretti (Vieffe) a 0"426; 3. Pavlogiannis (Ace Kart) a 17"977; 4. Severgnini (Vieffe) a 20"779; 5. Movsesian (Ace Kart) a 25"944; 6. Heemskerk a 28"950; 7. Van Eijk (H.T.P.) a 29"176; 8. Fuebrich a 29"523; 9. Vecchi (Europa Corse) a 32"150; 10. Ros (JMBA) a 32"966; 11. Terzi (Vieffe) a 43"846; 12. Spinnato (Sicilia Motori) a 1 giro; 13. Soldatino (Autosport Sorrento) a 1 giro; 14. Bohoridis (Ace Kart) a 1 giro; 15. Rios (Vieffe) a 6 giri.

La serie più veloce del mondo



Un connubio di potenza e lusso

Lamborghini propone le vetture Super Trofeo a un prezzo di 200.000 euro, più le relative imposte; la Casa commercializzerà le vetture attraverso la sua rete di concessionari. In linea con lo stile esclusivo del marchio, il "Super Trofeo Village" offrirà un'ospitalità di lusso a piloti, sponsor e visitatori invitati. Lamborghini Super Trofeo L'auto da gara Lamborghini Super Trofeo è realizzata sulla base della Gallardo LP 560-4. Il motore è il nuovo V10 di 5,2 litri che con l'Iniezione Diretta Stratificata eroga 570 CV. La trasmissione è realizzata mediante l'insieme di cambio robotizzato e-gear a 6 rapporti e sistema di trazione integrale permanente con giunto viscoso centrale ("Viscous Traction"). La Super Trofeo risulta essere una vettura da gara straordinaria anche grazie alla rivisitazione delle sospensioni e specifico set up, pneumatici Pirelli appositamente sviluppati e impianto frenante racing. Le particolari appendici aerodinamiche, come il generoso alettone posteriore, sono realizzate in fibra di carbonio. All'interno dell'abitacolo la Lamborghini Super Trofeo è allestita con un sedile racing in carbonio-kevlar ultraleggero, un volante tipo corsa e strumentazione dedicata.

L'anno prossimo, Automobili Lamborghini darà vita alla nuovissima serie di gare "Lamborghini Blancpain Super Trofeo". Sarà il campionato monomarca più veloce del mondo. Questo è quanto il costruttore italiano di supersportive ha comunicato ufficialmente a Hockenheim in occasione della gara conclusiva del DTM. La serie prenderà il via a maggio 2009 e vedrà all'esordio agonistico la Lamborghini Super Trofeo, una versione da gara della Gallardo LP 560-4. Il suo motore V10 a Iniezione Diretta Stratificata eroga 570 CV. Da vera Lamborghini, anche la Super Trofeo dispone della trazione integrale permanente. La nuova serie agonistica è l'unico campionato monomarca con vetture a quattro ruote motrici. L'obiettivo dichiarato della serie Lamborghini Blancpain Super Trofeo è di costituire il campionato monomarca più veloce del mondo. Nello stabilimento Lamborghini a Sant'Agata Bolognese è iniziata in questi giorni la preparazione delle 30 vetture che parteciperanno al campionato; verranno affidate a gentleman driver, a team privati e a team dei concessionari Lamborghini. Ad ogni gara parteciperà inoltre una vettura ufficiale della Casa, che vedrà alla guida un pilota rinomato. Il calendario, ancora provvisorio, prevede un totale di 6 gare nel

corso del 2009. La prima gara prenderà il via in data 3 maggio 2009 a Silverstone (Inghilterra). Successivamente seguiranno gli appuntamenti sui circuiti di Adria il 17 maggio, Norisring (Norimberga/Germania) il 5 luglio, Spa-Francochamps (Belgio) il 2 agosto e Circuit de Catalunya (Barcellona) il 29 settembre. La gara di fine stagione verrà disputata il 4 ottobre a Monza. Sponsor principale del nuovo campionato monomarca della Casa del Toro è la Blancpain, produttrice svizzera di orologi altamente esclusivi. Le gare del Super Trofeo Lamborghini Blancpain avranno luogo nel programma di contorno dei grandi appuntamenti agonistici DTM, FIA GT Championship e FIA WTCC (World Touring Car Championship). Ogni weekend di gara si articola su tre giorni; alla guida di una vettura ci potranno essere uno o due piloti. Dopo le prove libere e di qualifica, il sabato e la domenica si disputeranno complessivamente tre gare della durata di 40 minuti ciascuna. Il punteggio di classifica si computerà mediante addizione dei risultati individuali. Non è prevista nessuna penalità sotto forma di aggiunta di zavorra alla vettura che ha ottenuto il miglior risultato. Inoltre non è ammesso apportare alcuna modifica tecnica durante la stagione di gara.

Telefono... azzurro

Edoardo Liberati, Campione Italiano Formula Azzurra 2008, è nato il 18 dicembre del 1992 a Roma, dove attualmente risiede e frequenta il secondo anno del Liceo Scientifico ed è il più giovane campione italiano del 2008 non avendo ancora compiuto i 16 anni. Esordiente questa stagione con le monoposto dopo alcune esperienze in kart, al volante della monoposto del team MG Motorsport ha conquistato, con 76 punti, il titolo all'ultima gara di Adria.

- Sei il più giovane vincitore del Campionato Italiano Formula Azzurra. Ora a freddo, cosa si prova? Come ti senti?

"Non solo della Formula Azzurra, ma il più giovane in Italia ad aver vinto un titolo. Questo mi inorgoglisce e mi dà una



grande carica, che ripaga me e chi mi è stato vicino in questa stagione, il mio team e la mia famiglia. Mi sento felice, anche se il prosieguo della carriera forse non sarà così facile. Mi è molto di stimolo, soprattutto a quindici anni,

vedere il mio nome sui giornali, per me è un gran bel momento. Questa era la mia prima stagione in monoposto, dopo aver fatto solo alcune giornate di test in inverno, il che mi rende ancora più fiero di quanto ho ottenuto".

- Qual è stato il segreto per vincere il titolo 2008?

"La costanza di risultati è stata il mio asso nella mani-

ca. Sono riuscito ad essere riflessivo per tutto l'anno cercando di fare punti, non rischiando mai il tutto per tutto alla prima curva, anche per-

ché l'unica volta che l'ho fatto, a Misano, mi sono ritrovato fuori dai giochi per il successo".

- Dovendo scegliere il miglior momento di questa stagione, quale segnaleresti?

"Certamente l'ultima gara ad Adria in cui arrivando secondo mi sono laureato campione".

- Il peggiore invece?

"Il ritiro di Misano, quando in gara un contatto alla prima curva mi ha fatto uscire di pista, anche abbastanza male".

- Come ti sei avvicinato al mondo dei motori e come ti è nata questa passione?

"Sono sempre stato a contat-





to con il motorsport perché mio padre correva con le vetture Turismo e già da piccolo andavo a vedere le gare, ma non ne ero attratto in modo fatale. Poim come spesso accade, un giorno quasi per gioco ho provato, a tredici anni, un kart e vedendo che non andavo tanto male, da lì è partito tutto”.

- Chi è il tuo pilota di riferimento?

”Emanuele Pirro, che è anche un amico di famiglia oltre che vicino di casa. Mi ha dato molti consigli, rivelatisi utili visto l’esito di questa stagione”.

- Cosa c’è nel tuo futuro?

”C’è la Formula 3. Ora inizia-

ranno i primi test, ma sarà difficile andare forte fin da subito, perché la macchina è molto complessa ed anche molto veloce, per cui dovrò dedicare almeno un anno di apprendistato, per poi tentare il tutto per tutto la stagione successiva”.

- Cosa fai nella tua vita pri-

vata oltre a correre?

”Mi piace seguire il calcio, ma soprattutto passo molto tempo con la mia ragazza, Daniela, la quale mi ha supportato in questa stagione e senza il cui aiuto forse non avrei trovato la motivazione giusta per dare il 100%”.

Antonio Caruccio

Scheider e Audi campioni



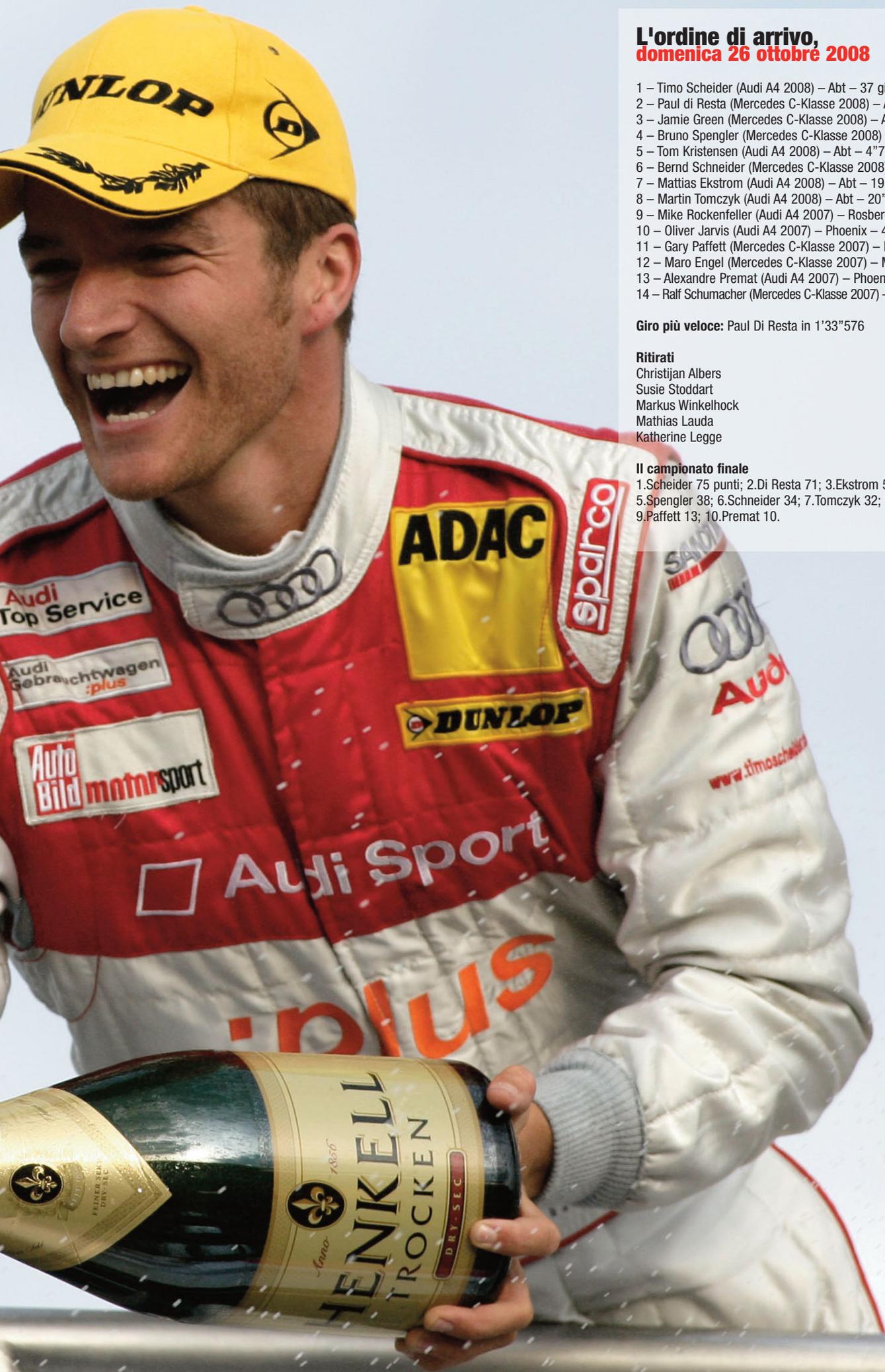
Al termine di un confronto sfibrante, Timo Scheider ha la meglio su Paul Di Resta vincendo la sua terza corsa stagionale e soprattutto il primo titolo DTM in carriera. La gara si è sostanzialmente decisa nei primi metri dopo la partenza. Nonostante la seconda fila ottenuta in prova, Scheider è stato autore del solito scatto formidabile che lo ha proiettato al comando fin dalla prima curva. Al contrario, Di Resta, che partiva dalla prima fila al fianco di Mattias Ekstrom, non ha avuto un avvio ottimale dovendosi accodare allo svedese. Tenendo fede alla dichiarazioni bellicose della vigilia, Ekstrom ha da subito messo le cose in chiaro ostacolando platealmente Di Resta tanto che i due, giunti appaiati al tornantino, sono stati superati da Jamie Green. La cosa non è sfuggita ai commissari che hanno inflitto una penalità di 3 secondi allo svedese, non prima che Di Resta si riappropriasse della terza posizione con una manovra decisa prima del Motodrom. Subito il pilota Mercedes ha guadagnato decimi sul leader Scheider, portandosi a meno di un secondo di distacco dopo aver passato il compagno Green. Assodata l'impossibilità di tentare un sorpasso in pista è stato chiaro a tutti che la corsa si sarebbe giocata ai box. E proprio nella strategia, Di Resta ha perso la partita. Ritardando la prima sosta di tre giri rispetto al rivale dell'Audi, lo scozzese ha visto il proprio distacco lievitare, con Scheider che su gomme nuove ha inanellato una serie di giri che hanno fatto la differenza. Una volta completata la prima serie di pit-stop, il distacco tra i due è salito a 4" e nonostante il tentativo di rimonta, culminato con un giro veloce stratosferico di 1'33"576, Di Resta non è più riuscito ad avvicinare Scheider, con un distacco che non è più sceso sotto i 2 secondi.

La Mercedes ha quindi cercato di rimescolare la situazione anticipando l'ultima sosta, al 17° giro, ma il muretto Audi ha risposto prontamente, richiamando subito il suo pilota ai box. Ultimate le soste, il distacco tra i due si è assestato sui 3 secondi e tale è rimasto negli ultimi 15 giri, in cui Di Resta non ha mai dato l'impressione di poter avvicinare il rivale. Nelle ultime tornate lo scozzese è stato addirittura raggiunto dai compagni di marca, cosa che ha fatto pensare a qualche problema tecnico sulla Mercedes n.4. En plein quindi per Scheider e l'Audi. Un titolo decisamente meritato per il tedesco, autore di un deciso salto di qualità rispetto al passato, che gli ha permesso di prevalere sui più blasonati compagni di squadra oltre che su un avversario giovane, veloce e

ambizioso. Per Di Resta una grande stagione, leader in casa Mercedes per velocità e costanza anche se rimane il rimpianto per un titolo che, con un po' più di fortuna (viene in mente il problema ai box nelle prima corsa), poteva essere suo. Secondo titolo consecutivo per l'Audi, con la Mercedes che si deve accontentare del titolo marche. Per la casa di Ingolstadt il titolo DTM è la ciliegina sulla torta di una stagione eccezionale, dopo i trionfi mietuti in tutto il mondo con la R10 diesel. Jamie Green ha chiuso la sua stagione di alti e bassi con un terzo posto, davanti a Bruno Spengler e Tom Kristensen, tra i più attesi alla vigilia ma mai in grado di inserirsi nel discorso titolo. Bernd Schneider pone fine alla sua leggendaria carriera con un sesto posto, godendosi il caloroso saluto del pubblico e della Mercedes. Settima piazza sul traguardo per Mattias Ekstrom, che chiude il campionato al terzo posto, tra vittorie spettacolari ed episodi discutibili. Lo svedese ha preceduto il compagno Martin Tomczyk, che ha chiuso la zona punti. Mike Rockenfeller si è confermato leader dei piloti con vetture 2007, avendo la meglio sul compagno Oliver Jarvis, anche se in classifica è Gary Paffett a sveltare. L'inglese con 13 punti è il primo dei piloti con vetture 2007. Considerando l'inconsistenza delle vecchie Mercedes, il campione 2005 meriterebbe decisamente di sostituire Bernd Schneider nel team ufficiale 2009. Chiusura di stagione movimentata per Lauda, Winkelhock, Albers e la Stoddart, fuori gara nelle prime battute per una serie di contatti al primo giro.

Francesco Satta





L'ordine di arrivo, domenica 26 ottobre 2008

- 1 - Timo Scheider (Audi A4 2008) - Abt - 37 giri in 59'01"509
- 2 - Paul di Resta (Mercedes C-Klasse 2008) - AMG - 3"062
- 3 - Jamie Green (Mercedes C-Klasse 2008) - AMG - 3"549
- 4 - Bruno Spengler (Mercedes C-Klasse 2008) - AMG - 4"293
- 5 - Tom Kristensen (Audi A4 2008) - Abt - 4"734
- 6 - Bernd Schneider (Mercedes C-Klasse 2008) - AMG - 15"300
- 7 - Mattias Ekstrom (Audi A4 2008) - Abt - 19"839
- 8 - Martin Tomczyk (Audi A4 2008) - Abt - 20"635
- 9 - Mike Rockenfeller (Audi A4 2007) - Rosberg - 37"154
- 10 - Oliver Jarvis (Audi A4 2007) - Phoenix - 44"263
- 11 - Gary Paffett (Mercedes C-Klasse 2007) - Persson - 54"135
- 12 - Maro Engel (Mercedes C-Klasse 2007) - Mucke - 54"542
- 13 - Alexandre Premat (Audi A4 2007) - Phoenix - 1'04"597
- 14 - Ralf Schumacher (Mercedes C-Klasse 2007) - Mucke - 1'05"432

Giro più veloce: Paul Di Resta in 1'33"576

Ritirati

Christijan Albers
Susie Stoddart
Markus Winkelhock
Mathias Lauda
Katherine Legge

Il campionato finale

1. Scheider 75 punti; 2. Di Resta 71; 3. Ekstrom 56; 4. Green 52;
5. Spengler 38; 6. Schneider 34; 7. Tomczyk 32; 8. Kristensen 27;
9. Paffett 13; 10. Premat 10.



Il Re si sfilala corona

Bernd Schneider ha detto stop. A 44 anni può anche farlo dopo averne trascorsi 35 sulle piste di tutto il mondo, dal karting alla F.1. Il re del DTM, il migliore rappresentante della Mercedes, domenica 26 ottobre ha salutato il pubblico di Hockenheim lasciando praticamente ad ogni curva la sua firma... meglio dire la gomma delle sue Bridgestone a suon di "bomboloni", mentre tutti i suoi colleghi a fine gara lo hanno attornato per la classica foto ricordo (**in basso**). Schneider è stato campione del DTM per ben cinque volte: 1995, 2000, 2001, 2003, 2006. Nel 1997 ha vinto il titolo FIA GT. Dal 1991, anno del suo ingresso nel DTM, al 2008 ha sempre gareggiato per la Mercedes. Un legame unico, un caso forse irripetibile. Schneider era nella metà degli anni Ottanta uno dei migliori talenti sbocciati in Germania. Nel 1987 vinse il campionato nazionale della F.3 giungendo terzo nel prestigioso GP di Macao. I suoi risultati convinsero la Zakspeed a portarlo in F.1 nel 1988. Il team tedesco all'epoca costruiva telaio e motore (turbo), ma occupava sempre le ultime file e spesso le rossebianche monoposto di Eric Zakowski neanche si qualificavano. Schneider ce la fece per sole sei volte su sedici. Le altre volte la sua monoposto veniva caricata nel camion il sabato sera. Non andò meglio al suo compagno, Piercarlo Ghinzani, qualificatosi otto volte. Nel 1989, Schneider diede fiducia a Zakspeed che raggiunse un accordo con la Yamaha per la fornitura dei motori. E fece male perché quel binomio fu fallimentare e per la F.1 era anche l'anno delle pre-qualifiche. Lui le superò soltanto due volte su sedici. Questa volta si tornava a casa il venerdì mattina... Come unica consolazione, il proprio compagno Aguri Suzuki non si prequalificò neanche una volta. L'anno seguente, il 1990, riuscì a iniziare la stagione di F.1 con l'Arrows. Entrò in griglia, vide anche l'arrivo al 12° posto. Ma poi Caffi gli soffiò il posto e addio F.1. Schneider ha allora corso nell'endurance con una Porsche finché non ha trovato la giusta via nel DTM. Come pilota ufficiale Mercedes. E' quindi iniziata la sua scalata verso il successo. Lo chiamavano lo Schumacher delle ruote coperte. In Germania è un idolo quanto il grande Michael perché ha avuto il merito di correre, e di vincere, sempre per un marchio nazionale. Una curiosità: sua moglie è la sorella dell'ex calciatore Bierhoff e ci fu un periodo, tra il 1995 e il 2000, che la famiglia mieteva successi dappertutto.



Schneider in pillole

- 2006 - Campione DTM
- 2003 - Campione DTM
- 2002 - 2° nel DTM
- 2001 - Campione DTM
- 2000 - Campione DTM
- 1998 - 3° nel FIA GT GT1
- 1997 - Campione nel FIA GT classe GT1
- 1996 - 2° nell'International Touring Car Championship
- 1995 - Campione DTM
- 1995 - Campione nell'International Touring Car Championship
- 1993 - 3° nel DTM
- 1992 - 3° nel DTM
- 1990 - Campione divisione 1 Interserie
- 1987 - Campione F.3 tedesca
- 1987 - 3° nel GP Formula 3 di Macau
- 1984 - 2° nella Formula Ford 1600 tedesca



selberfahren.co
vodafone

DUNLOP

BLAUPUNKT

DU

Rydell consegna il titolo alla Seat

Vincendo la prima corsa di Okayama, Rickard Rydell (**sotto**), ha assicurato definitivamente il titolo costruttori 2008 alla Seat. Il leader Yvan Muller ha conquistato il settimo posto aggiungendo due punticini importanti al suo bottino in classifica perché il suo unico rivale per il campionato, Gabriele Tarquini, ha concluso fuori dai primi otto. La partenza è avvenuta con pista bagnata e Augusto Farfus ha tenuto il comando alla prima curva dopo essere scattato dalla pole. Ma il brasiliano ha rovinato tutto arrivando lungo lasciando strada libera a Jorg Muller e toccandosi con Alain Menu. Farfus è quindi precipitato al tredicesimo posto. Anche Gabriele Tarquini, in quarta fila, ha preso qualche rischio di troppo scivolando nelle posizioni retrostanti. Il tedesco Muller si è così ritrovato primo davanti a Tiago Monteiro, Rydell, Robert Huff mentre Menu si è ritirato per i danni subiti dal contatto con

Farfus. Rydell ha poi superato Monteiro dopo un lungo duello nel quale i due piloti Seat si sono scambiati più volte la posizione. Lo svedese si è quindi messo alla caccia di Muller. Una volta raggiunto, Rydell non ha incontrato grandi difficoltà nel superarlo conquistando la prima piazza e andando a vincere con ben 5"6 di vantaggio. Muller ha tenuto il secondo posto mentre Monteiro si è fatto prendere dal trio britannico composto da Huff, Thompson e Priaulx. Il campione della BMW si è fatto largo fino a raggiungere Monteiro e quando il portoghese ha sbagliato una curva, Priaulx ha fatto suo il terzo posto. Anche il pilota della Chevrolet ha superato Monteiro, ma Thompson ha ricevuto la porta in faccia ed ha perso terreno finendo poi coinvolto in un contatto con Yvan Muller. Nel frattempo Farfus è risalito con rabbia fino al sesto posto davanti a Yvan Muller e Tom Coronel.

L'ordine di arrivo di gara 1, domenica 26 ottobre 2008

- 1 - Rickard Rydell (Seat Leon TDI) - Seat - 14 giri 26"24"554
- 2 - Jorg Muller (BMW 320si) - Schnitzer - 5"607
- 3 - Andy Priaulx (BMW 320si) - RBM - 6"941
- 4 - Robert Huff (Chevrolet Lacetti) - RML - 10"696
- 5 - Tiago Monteiro (Seat Leon TDI) - Oreca - 13"051
- 6 - Augusto Farfus (BMW 320si) - Schnitzer - 13"203
- 7 - Yvan Muller (Seat Leon TDI) - Oreca - 14"301
- 8 - Tom Coronel (Seat Leon) - Sunred - 14"760
- 9 - Stefano D'Aste (BMW 320si) - Proteam - 15"179
- 10 - Gabriele Tarquini (Seat Leon TDI) - Seat - 15"225
- 11 - Jordi Gené (Seat Leon TDI) - Seat - 16"023
- 12 - Sergio Hernandez (BMW 320si) - Proteam - 16"410
- 13 - Alex Zanardi (BMW 320si) - Ravaglia - 18"866
- 14 - Franz Engstler (BMW 320si) - Engstler - 23"215
- 15 - Takayuki Aoki (BMW 320si) - Wiechers - 23"397
- 16 - Nicola Larini (Chevrolet Lacetti) - RML - 23"545
- 17 - James Thompson (Honda Accord) - N Technology - 25"242
- 18 - Jaap Van Lagen (Lada 110) - Russian Bears - 49"886
- 19 - Andrey Romanov (BMW 320si) - Engstler - 54"149
- 20 - Kirill Ladygin (Lada 110) - Russian Bears - 1'01"646
- 21 - Yukinori Takiguchi (Honda Accord) - N Technology - 1'03"702
- 22 - Matthew Marsh (BMW 320si) - Wiechers - 1'17"880
- 23 - Melvin Choo (BMW 320si) - Thunder Asia - 1'37"976
- 24 - Masaki Kano (BMW 320i) - Engstler - 1'46"172

Giro più veloce: Jorg Muller 1'51"939

Ritirati

- 8° giro - Ibrahim Okyay
- 1° giro - Manabu Orido
- 1° giro - Felix Porteiro
- 1° giro - Alain Menu
- 0 giri - Norbert Michelisz





Coronel, vittoria da sogno

Non capita quasi mai di veder vincere nel WTCC un pilota di un team semi privato. Nella seconda gara di Okayama è invece accaduto che Tom Coronel (sopra), con la Seat Leon a motore benzina del team spagnolo Sunred, si è imposto non senza fatica, battendo per 97 millesimi la BMW ufficiale di Augusto Farfus. Coronel è partito dalla posizione del poleman grazie all'ottavo posto in gara 1, ma alla prima curva è subito stato superato da Tiago Monteiro, in seconda fila. Il portoghese della Seat ha poi dovuto cedere all'attacco di Coronel e anche a Farfus. Monteiro ha proseguito nel perdere posizioni costringendo anche al ritiro Andy Priaulx e Stefano D'Aste che hanno commesso errori nel tentativo di superarlo. La battaglia per il terzo posto si è quindi ristretta tra Sergio Hernandez e James Thompson mentre Robert Huff li osservava dal quinto posto. Davanti, Farfus ha tentato in tutte le maniere di dare un senso alla sua deludente domenica, ma non è riuscito a trovare un varco per mettersi alle spalle la Seat dell'olandese. Sul terzo gradino del podio un altro privato, Hernandez, della squadra italia-

na Proteam. Ritirato per problemi Gabriele Tarquini, che ha sofferto la rottura di un tubicino che portava gasolio al motore e rilasciava carburante sulle ruote posteriori provocando l'inguidabilità della sua Seat. Yvan Muller ha invece chiuso sesto. Per il francese il titolo piloti WTCC è molto vicino. Il suo vantaggio è di 14 punti e alla fine della stagione mancano le due gare di Macao, ovvero un massimo di 20 punti.

D'Aste penalizzato a Macao

I risultati delle due gare di Okayama sono sub judice in quanto alcune parti tecniche della Seat di Gabriele Tarquini e della BMW di Augusto Farfus devono essere verificate dai delegati FIA. Inoltre, Andrey Romanov ha ricevuto 30" di penalità in gara 1 per un incidente in cui ha coinvolto Ibrahim Okyay. Infine, Stefano D'Aste, per avere innescato un contatto evitabile con Tiago Monteiro in gara 2, a Macao pagherà con cinque posizioni di penalità nella griglia di partenza della prima corsa.

L'ordine di arrivo, domenica 26 ottobre 2008

- 1 - Tom Coronel (Seat Leon) - Sunred - 14 giri 26'15"135
- 2 - Augusto Farfus (BMW 320si) - Schnitzer - 0"097
- 3 - Sergio Hernandez (BMW 320si) - Proteam - 6"426
- 4 - James Thompson (Honda Accord) - N Technology - 7"207
- 5 - Robert Huff (Chevrolet Lacetti) - RML - 8"363
- 6 - Yvan Muller (Seat Leon TDI) - Oreca - 15"576
- 7 - Tiago Monteiro (Seat Leon TDI) - Oreca - 17"992
- 8 - Felix Porteiro (BMW 320si) - Ravaglia - 18"692
- 9 - Rickard Rydell (Seat Leon TDI) - Seat - 20"168
- 10 - Jordi Gené (Seat Leon TDI) - Seat - 20"265
- 11 - Franz Engstler (BMW 320si) - Engstler - 23"298
- 12 - Nicola Larini (Chevrolet Lacetti) - RML - 29"879
- 13 - Alain Menu (Chevrolet Lacetti) - RML - 31"540
- 14 - Matthew Marsh (BMW 320si) - Wiechers - 35"782
- 15 - Andrey Romanov (BMW 320si) - Engstler - 42"163
- 16 - Norbert Michelisz (Seat Leon) - Sunred - 42"284
- 17 - Jaap Van Lagen (Lada 110) - Russian Bears - 45"991
- 18 - Manabu Orido (Chevrolet Lacetti) - RML - 51"511
- 19 - Yukinori Taniguchi (Honda Accord) - N Technology - 1'21"839
- 20 - Melvin Choo (BMW 320si) - Thunder Asia - 1 giro
- 21 - Masaki Kano (BMW 320i) - Engstler - 1 giro

Giro più veloce: James Thompson 1'48"767

Ritirati

- 0 giri - Takayuki Aoki
- 1° giro - Alex Zanardi
- 4° giro - Kirill Ladygin
- 7° giro - Jorg Muller
- 9° giro - Gabriele Tarquini
- 10° giro - Stefano D'Aste
- 10° giro - Andy Priaulx

Il campionato

- 1. Y. Muller 100; 2. Tarquini 86; 3. Huff 73; 4. Rydell 72; 5. Priaulx 67; 6. J. Muller 60; 7. Farfus 58; 8. Gené 53; 9. Porteiro 51; 10. Larini 48.

Edwards vince, ma

Continua l'alternanza di vincitori nella Chase For The Cup 2009. Sul veloce miglio e mezzo di Atlanta, è stato Carl Edwards a centrare il successo, il settimo stagionale, chiudendo davanti alla Chevy Impala numero 48 di Jimmie Johnson. Il leader di classifica ha ancora una volta compiuto un'impresa: dopo aver perso un giro per un eccesso di velocità ai box, Johnson ha approfittato di un Lucky Dog e, grazie alla consueta perfetta strategia del crew-chief Chad Knaus, ha riagganciato il pacchetto di testa dopo un lungo inseguimento. Nel finale, con tre sorpassi magistrali, ha poi recuperato il secondo posto, incrementando il proprio vantaggio in classifica fino a quota 183. In terza piazza ha concluso Denny Hamlin, nonostante uno svarione finale recuperato alla grande, mentre Matt Kenseth, leader per oltre 120 tornate si è piazzato al quarto posto. In quinta posizione, senza i problemi tecnici che l'avevano perseguitato nelle ultime prove, Kyle Busch ha preceduto il fratello Kurt, Jamie McMurray, David Ragan, Jeff Gordon e Greg Biffle. Appena fuori dalla top-10 Dale Earnhardt, mentre è da rimarcare un altro piazzamento positivo per AJ Allmendinger, primo della pattuglia Dodge anche grazie al contatto occorso a Kasey Kahne.

La gara si è rivelata piuttosto tranquilla, con una buona performance da parte delle gomme Goodyear, messe sulla graticola nelle scorse settimane. Oltre ad un contatto iniziale di Hornish ai danni di Elliott, una toccata tra Blaney e Burton ha causato i maggiori problemi, coinvolgendo entrambe le vetture del team Ganassi di Montoya e Sorenson. Con tre gare alla conclusione, i principali rivali di Johnson per il titolo dovranno sperare in un vero e proprio miracolo fin da Fort Worth, anche se, a detta degli stessi Edwards e Biffle, le chance sono ormai ridotte al lumicino. A margine della gara, è da riportare la confisca, da parte degli ufficiali NASCAR, del ponte posteriore della Toyota di Kyle Busch: se verranno riscontrate delle infrazioni, il team Gibbs potrebbe subire la stessa sorte capitata in settimana al Red Bull Racing



Marco Cortesi

Johnson c'è



L'ordine di arrivo, domenica 26 ottobre 2008

- 1 - Carl Edwards (Ford) - Roush - 325 laps/giri
- 2 - Jimmie Johnson (Chevy) - Hendrick - 325
- 3 - Denny Hamlin (Toyota) - Gibbs - 325
- 4 - Matt Kenseth (Ford) - Roush - 325
- 5 - Kyle Busch (Toyota) - Gibbs - 325
- 6 - Kurt Busch (Dodge) - Penske - 325
- 7 - Jamie McMurray (Ford) - Roush - 325
- 8 - David Ragan (Ford) - Roush - 325
- 9 - Jeff Gordon (Chevy) - Hendrick - 325
- 10 - Greg Biffle (Ford) - Roush - 325
- 11 - Dale Earnhardt Jr. (Chevy) - Hendrick - 325
- 12 - Casey Mears (Chevy) - Hendrick - 325
- 13 - Kevin Harvick (Chevy) - Childress - 325
- 14 - A.J. Allmendinger (Dodge) - Evernham - 325
- 15 - Martin Truex Jr. (Chevy) - DEI - 325
- 16 - Ryan Newman (Dodge) - Penske - 325
- 17 - Tony Stewart (Toyota) - Gibbs - 325
- 18 - Jeff Burton (Chevy) - Childress - 325
- 19 - Robby Gordon (Dodge) - Gordon - 324
- 20 - Clint Bowyer (Chevy) - Childress - 324
- 21 - Brian Vickers (Toyota) - Red Bull - 324
- 22 - Mark Martin (Chevy) - U.S. Army - 323
- 23 - Travis Kvapil (Ford) - Yates - 323
- 24 - Sam Hornish Jr. (Dodge) - Penske - 323
- 25 - Elliott Sadler (Dodge) - Evernham - 323
- 26 - Bobby Labonte (Dodge) - Petty - 323
- 27 - David Gilliland (Ford) - Yates - 323
- 28 - David Reutimann (Toyota) - Waltrip - 323
- 29 - Marcos Ambrose (Toyota) - Waltrip - 323
- 30 - Regan Smith (Chevy) - DEI - 322
- 31 - Paul Menard (Chevy) - DEI - 322
- 32 - Tony Raines (Chevy) - Haas - 322
- 33 - Kasey Kahne (Dodge) - Evernham - 320
- 34 - Scott Speed (Toyota) - Red Bull - 320
- 35 - Ken Schrader (Toyota) - HOF - 320
- 36 - Chad McCumbee (Dodge) - Petty - 319
- 37 - Michael Waltrip (Toyota) - Waltrip - 317
- 38 - Bill Elliott (Ford) - Wood - 316
- 39 - Reed Sorenson (Dodge) - Ganassi - 316
- 40 - Juan Montoya (Dodge) - Ganassi - 302
- 41 - Dave Blaney (Toyota) - Davis - 301
- 42 - Joe Nemechek (Chevy) - Furniture Row - 296
- 43 - Scott Riggs (Chevy) - Haas - 197

Il campionato

1. Johnson 6248; 2. Edwards 6065; 3. Biffle 6063; 4. Burton 6030; 5. Harvick 5941; 6. Gordon 5936; 7. Bowyer 5934; 8. Stewart 5847; 9. Kenseth 5835; 10. Earnhardt 5829; 11. Hamlin 5823; 12. Kyle Busch 5783.



Nel giorno di Loix Vouilloz è campione

Dopo tre giorni di gara è stato Freddy Loix, ad imporsi nel nono appuntamento della serie IRC al Rally del Valais. Nella sfida tutta in famiglia con Nicolas Vouilloz (nella foto sopra e a destra), il pilota belga è riuscito proprio in extremis a superare il compagno del team Kronos che, dal canto suo, si è preoccupato soprattutto di incamerare i punti che gli danno la certezza matematica del titolo 2008.

Giandomenico Basso ha invece concluso la sua rimonta con un quinto posto che pone fine alle poche speranze che ancora nutriva. Le due forature – una nella prima tappa, l'altra all'inizio della seconda giornata – hanno impedito al pilota ufficiale Abarth di continuare a lottare per il primo posto.

Basso era partito subito in testa, sorpassato poi dal giovane compagno di squadra Umberto Scandola, con Guido D'Amo-

re, che aveva portato la Grande Punto Abarth S2000 al primo posto al termine della prima giornata.

Nella seconda Scandola usciva di strada e Basso operava una rimonta che lo portava a risalire dal 9° al 6° posto. Nell'ultima giornata ancora un sorpasso nei confronti di Anton Alen, con Timo Alanne che hanno disputato una buona gara sulla Grande Punto Abarth S2000 ufficiale.



5 domande per capire

1 – Più che una vittoria, quasi un ko tecnico. La Peugeot anche al Valais ha finito con la solita abbuffata: quattro vetture del Leone ai primi quattro posti. Non è che a Torino e dintorni finiranno per gettare la spugna?

Un mesetto fa, a Sanremo, Luca De Meo ha ribadito che le corse sono nel dna dello Scorpione e allora è legittimo pensare che le Punto saranno protagoniste pure la prossima stagione. Anche nell'Intercontinental Rally Challenge, magari affidate a qualche squadra satellite.

2 – Arrendersi mai, provarci sempre. Giandomenico Basso non ha comunque mai smesso di credere nel "grande sogno", però senza quelle tre forature in Svizzera... La speranza è l'ultima a morire e Giando l'ha alimentata con due gare fantastiche, Principe delle Asturie e Sanremo. Il tris non gli è riuscito e al Valais ha seppellito le ultime possibilità di vincere un titolo che di fatto aveva già perso. E non certo solo per le capriole turche di inizio stagione...

3 – In archivio la seconda stagione, l'Intercontinental Rally Challenge si prepara per il terzo anno. Con il Monte-Carlo, quello più affascinante. Sarà anche quello della definitiva consacrazione? In soldoni, arriveranno anche quelle Case ufficiali da tempo sbandierate?

Skoda, Opel e magari pure la Suzuki dovrebbero davvero entrare. Se così non sarà, i vertici di Eurosport Events dovranno comincia-

re a chiedersi se davvero hanno messo gli uomini giusti ai posti giusti. E comunque la serie alternativa è messa assai meglio di quella iridata. Nella quale nessuno vuole entrare e dalla quale qualcuno potrebbe uscire.

4 – La diretta delle prove speciali del Valais, che Eurosport ha mandato in onda il venerdì ed il sabato sembra aver dato esiti più che incoraggianti. La dimostrazione che si può offrire un bello spettacolo, senza "umiliare" i percorsi di gara...

Già. L'emittente sportiva per definizione ha fatto un ottimo lavoro e, fra l'altro, ha definitivamente demolito le (assurde) convinzioni di David Richards per cui solo le gimkane spacciate da rally sono telegeniche. E su questo, dopo l'abbuffata di interviste a questo e a quello che ha farcito la diretta Rai di Como, anche gli uomini di Acisport avrebbero di che meditare.

5 – Per finire non tanto un quesito, ma piuttosto il gioco dell'indovino: nel 2010 quali potrebbero essere le Case al via del Mondiale e quelle invece ai nastri di partenza dell'IRC?

Anche se i giapponesi ancora non hanno rinnovato il contratto con la Prodrive, è probabile che il Blu Team in qualche modo resti nel mondiale, insieme alla Citroen e alla Ford che però potrebbe essere un po' meno ufficiale di quanto è stata fin qui. Più dubbia, invece, la presenza della Suzuki. Nell'Intercontinental Rally Challenge, oltre a Peugeot e Abarth è quasi certa la presenza di Skoda e Opel. E magari pure della Proton.

a cura di Guido Rancati



La classifica finale

1. Loix-Buysmans (Peugeot 207 S2000) in 2.37'33"5
2. Vouilloz-Klinger (Peugeot 207 S2000) a 4"5
3. Rossetti-Chiarocci (Peugeot 207 S2000) a 53"9
4. Bouffier-Panseri (Peugeot 207 S2000) a 1'30"3
5. Basso-Dotta (Grande Punto Abarth S2000) a 2'48"2
6. Alen-Alanne (Grande Punto Abarth S2000) a 2'52"8
7. Hotz-Ravasi (Peugeot 207 S2000) a 3'24"3; 8.
8. Toht-Tagai (Peugeot 207 S2000) a 6'15"9

Classifica Piloti IRC

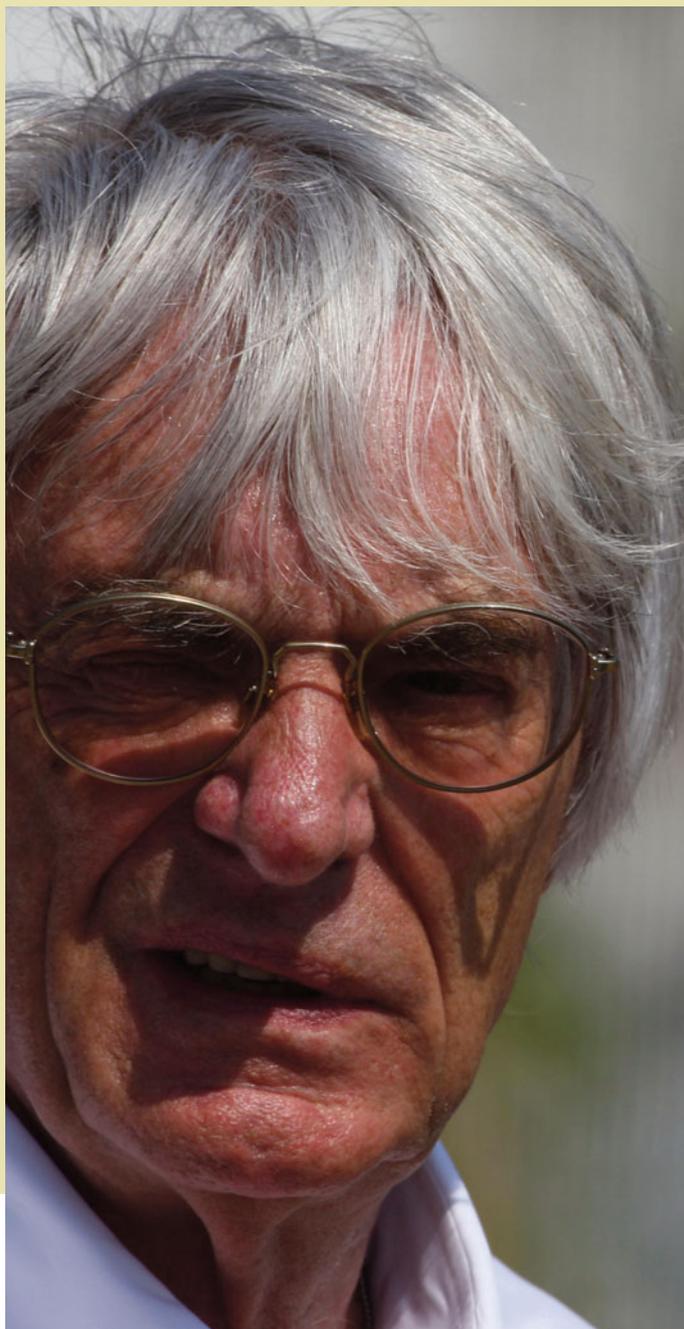
1. Nicolas Vouilloz FRA (Peugeot) punti validi 58; 2. Freddy Loix BEL (Peugeot) 48; 3. Giandomenico Basso ITA (Abarth) 46; 4. Luca Rossetti ITA (Peugeot) 44; 5. Anton Alen FIN (Abarth) 21.



Giandomenico Basso

Ruote nel

Buon compleanno Mister E



“Mister E”, “The Supremo”, “Grand Argentier”, “Padrino”, : soprannomi in lingue diverse, ma che in F.1. rappresentano solo una figura, quella di Bernard Charles Ecclestone. Più semplicemente “Bernie”, come ama firmarsi e come lo chiama gran parte degli addetti ai lavori. Un uomo senza età, malgrado il prossimo 28 ottobre compia 78 anni, perché da sempre presente nel paddock, dove s’aggira durante i weekend di gara; solitario, o al fianco di star e di potenti. Il tempo non ha nemmeno mutato il suo look, coi capelli a caschetto, gli occhiali fumèe, la camicia bianca, i pantaloni e le scarpe rigorosamente nere. Una storia, la sua, che ha inizio nel 1930, per la precisione a St Peter South Elmham, un paesino del Suffolk, nel sud est dell’Inghilterra. Le cronache raccontano di un bimbo piuttosto solitario, ma intraprendente. Nella biografia scritta recentemente da Terry Lovell si narra infatti, che all’età di 11 anni, Bernie soleva passare dal panettiere, prima di recarsi a scuola. Comperava dei dolcetti a 1 penny e mezzo, per poi rivenderli in classe al prezzo di due. E quando la madre gli chiese se li mangiasse tutti, la risposta fu:” No, è il mio profitto.” Un fiuto

tempo



Ecclestone mostra il paddock F.1 all'Emiro del Bahrain

e una propensione per gli affari che ebbe modo di dimostrare negli anni a venire, in particolare nel motorsport, la sua grande passione. Nell'immediato dopoguerra, da vita ad un'impresa che si occupava della vendita di motociclette e di ricambi. Contemporaneamente provò anche a salire in sella per disputare qualche gara, ma i risultati non furono esaltanti, a differenza dell'attività che procedette a gonfie vele. Insieme ad un socio fondò la Compton & Ecclestone, che divenne una delle maggiori concessionarie del Regno Unito. Nel 1949 Ecclestone riprovò a scendere in pista, ma sulle quattro ruote. Si cimentò in F.3, ma dopo alcuni incidenti cambiò idea. Risa-

lì in vettura nel 1958, quando in qualità di proprietario della scuderia Connaught, cercò di qualificarsi in F.1, ma senza successo. Furono gli anni in cui ricoprì anche il ruolo di manager di Stuart Lewis-Evans, che perse la vita proprio sul finire di quella stagione nel G.P. del Marocco. Un incidente che indusse Ecclestone a prendersi una pausa di riflessione, che lo tenne lontano dagli autodromi fino ai primi anni '60. Ricomparì come manager di Jochen Rindt, il talento austriaco che cominciò a farsi largo in F.1. Un'avventura che si troncò drammaticamente il 5 settembre 1970 a Monza durante le qualifiche del G.P. d'Italia. La Lotus del

pilota neo Campione del Mondo, finì furori pista alla Parabolica e nell'impatto con il guard-rail, Rindt perdette la vita. Eloquenti le immagini che ritrassero Ecclestone camminare verso i box a capo chino, mentre reggeva il casco del suo pilota. Un episodio significativo, che allontanerà di nuovo il business-man dalle corse, spingendolo verso le aste automobilistiche e la gestione di un salone di auto. Il 1971 segnò il suo ennesimo ritorno ai box, dopo aver rilevato il team Brabham da Ron Tauranac. L'arrivo di Ecclestone, cambiò il volto della scuderia fondata dal popolare Jack. La produzione di monoposto per le Formule minori fu interrotta, in modo

da concentrare gli sforzi nella F.1. Fu ingaggiato un giovane progettista sudafricano, che presto rivelò a tutti il suo genio, Gordon Murray. Ma al di là dell'aspetto tecnico, Bernie rivalutò anche l'immagine della scuderia; arrivarono le nuove divise per i meccanici ed un auto articolato, che ebbe la duplice funzione di camion e motorhome hospitality con tanto di cucina. La Brabham diventò anche competitiva, schierando piloti di grido. Nell'autunno del 1977, soffiò il due volte iridato Lauda alla Ferrari, complice il coinvolgimento della Parmalat. Erano gli albori della Formula Uno moderna, dove gli sponsor cominciarono ad essere protagonisti ed Ecclestone lo ►

segue a pag 46

Ruote nel

aveva intuito da tempo. Il Circus di allora viveva molto sull'improvvisazione, il livello era amatoriale, dove i G.P. erano organizzati dai circuiti con le proprie regole. I team erano tanti cani sciolti e le gare venivano trasmesse a discrezione delle singole emittenti nazionali, che riprendevano il G.P. di casa.

Nel vedere il pubblico crescere sempre più, Ecclestone propose alle scuderie di raggrupparsi in un'unica Associazione, al fine di far valere le proprie pretese; l'obiettivo era rappresentato dai diritti televisivi coi relativi proventi. Nel 1974 nacque così la FOCA (Formula One Constructor Association), che raggruppava i costruttori d'oltre Manica e che entrò subito in rotta di collisione con la FISA (branca della FIA) e i team cosiddetti legalisti (Ferrari, Renault e Alfa Romeo). Gli scontri furono duri, si arrivò a paventare perfino la scissione, fino al 1981 quando venne siglato il Patto della Concordia. La FOCA mise così le mani sui munifici diritti TV, un semaforo verde per Ecclestone che poté mettere in atto la sua strategia. Stipulò un accordo con Eurovisione per la messa in onda di tutti i Gran Premi Europei. Una mossa che produsse un effetto calamita per i grandi sponsor. Ormai assorbito dal nuovo grande business, "Mister E" cedette la Brabham nel 1987, dopo che questa gli regalò due titoli piloti con Nelson Piquet. Nel frattempo consolidò il giro d'affari anche grazie all'assenso della FIA, dove al presidente Jean Marie Balestre arrivò Max Mosley, amico e avvocato di Bernie. Cedendo ad un privato come Ecclestone la gestione dei diritti commerciali, la Federazione dimostrò di



essere un'organizzazione no profit, allontanando così i sospetti di monopolio in contrasto con le norme della CEE. Tutto finì così nelle mani della Formula One Promotion & Administration (Fopa), che successivamente si trasformerà nell'attuale Formula One Management (FOM). Questa, nel giugno del 2000, dietro il pagamento di una cospicua somma, ottiene i diritti sopracitati per oltre un secolo. Ormai è Formula business, il paddock si è radicalmente trasformato sotto l'occhio vigile della FOM. Al di là della tv, la società presieduta da Ecclestone è proprietaria

del logo ufficiale della F1, sfruttandone tutti gli introiti che ne derivano. Dal merchandising ufficiale dei team alle hospitality, gestite da una società satellite la All Sport Management. Senza dimenticare la cartellonistica presente sui circuiti, ai quali vanno gli incassi della vendita dei biglietti. Un meccanismo preciso come un orologio, sempre più professionale che comincia ad attirare anche i grandi costruttori. È la cosiddetta fase 2. Dopo gli sponsor, ecco arrivare i grandi marchi automobilistici, che a poco a poco vanno a sostituire le piccole scuderie. Per queste, il gioco

tempo



La famiglia Ecclestone al gran completo: da sinistra la figlia Tamara, la moglie Slavica e l'altra figlia Petra

s'è fatto troppo costoso. Ecclestone continua a pensare in grande e vara il progetto della tv digitale a pagamento, realizzata con una propria struttura viaggiante in grado di produrre l'evento con una regia e i cameramen. Un'iniziativa accompagnata dall'idea di entrare nella grande finanza internazionale. Come? Quotando il marchio F.1 sulle borse di Francoforte e Londra. La "pay per view" è il preludio all'accordo con il magnate tedesco Leo Kirch, che nel 2001 acquista il pacchetto di maggioranza della Slec, per circa 1.300 milioni di dollari. Questa nuova società è l'acronimo di Slavica

Ecclestone, seconda moglie di Bernie e che controlla a cascata tutte le altre del Circus. Ma l'avvento di Kirch si rivelerà presto un fiasco, e l'imprenditore andrà incontro ad un clamoroso crack finanziario. Il 75% della Slec finisce in mano a 3 banche: Bayerische Landesbank, J.P. Morgan e Lehman Brothers, che insieme formano la "Speed Investment". Mentre il 25% resta alla "Bambino Holdings" del Supremo. I problemi però non sono ancora finiti: la tv digitale non attecchisce, anzi viene chiusa e anche il sogno della borsa finisce nel nulla. I costruttori inoltre non tollera-

no la presenza degli istituti di credito e riunitisi nella Gpma (Grand Prix Manufacturers Association) minacciano di costituire una serie parallela. Ecclestone non demorde e nel 2006 perfeziona l'accordo con la CVC Capital Partners, un fondo d'investimento che acquista il controllo della Slec Holdings. Le altre quote restano nelle mani della "Bambino Holdings" e si vocifera anche della Lehman Brothers per un 16%. Particolare che attualmente starebbe creando qualche grattacapo al Circus, a fronte della grande crisi finanziaria che affligge i mercati internazionali. Una situazione

delicata, dove i team raggruppati recentemente in unica figura giuridica, la Fota (Formula One Team Association), pretendono un aumento della percentuale degli introiti. Una nuova partita per Ecclestone, che deve anche guardarsi dalle mosse della Fia, dopo qualche screzio registratosi con Mosley. In palio c'è il futuro della F.1, con le nuove regole tecniche ed economiche. C'è chi sostiene che questa volta, il "Padrino2 dovrà allentare i cordoni della borsa, ma no c'è da scommetterci. Una delle caratteristiche di Ecclestone è proprio quella di mollare difficilmente la presa. D'altronde è un lavoratore instancabile, che dichiara di lavorare ben 12 al giorno. Insomma, un compleanno non del tutto sereno per il "padre padrone" del Circus, divenuto da poco anche proprietario del Queen's Park Rangers. La squadra di calcio londinese, militante nella serie B inglese, acquistata in società con Flavio Briatore, con un investimento stimato nell'ordine dei 45 milioni di euro. Nella vita privata, Ecclestone ha sposato in seconde nozze Slavica Radic, 49 enne croata, conosciuta quando faceva la modella per Armani. Dalla relazione sono nate due figlie Tamara (22 anni) e Petra (18). Il suo patrimonio pare si aggiri intorno ai 3,8 miliardi di euro, superando anche quello della Regina Elisabetta. Nel suo ufficio in Princess Gate 6, nell'elegante quartiere di Knightsbridge a Londra, ha una scultura in metallo raffigurante tante banconote impilate ordinatamente, ma lui sostiene che del denaro e del successo non gliene importa nulla. Sarà vero?

a cura di Carlo Baffi

Miss



italiaracing