

Italiaracing MAGAZINE .net

n.11

3 novembre 2008

Sole nero

Al termine di un GP da leggenda Hamilton è diventato il più giovane campione del Mondo di Formula 1. Il primo driver di colore a salire meritatamente sul trono dei più grandi



L'attimo fuggente



15 secondi. Tanto gli era rimasto per tentare di recuperare la quinta posizione che gli avrebbe permesso di vincere il mondiale. L'ultima staccata dell'ultimo giro dell'ultimo GP dell'anno. Quello decisivo. Lewis Hamilton era andato in confusione dopo una gara vissuta sull'orlo del precipizio, oscillando sempre tra la quarta e la sesta posizione. Tra la certezza di diventare campione del mondo e la matematica sicurezza di ritrovarsi sconfitto come dodici mesi fa. Perché là davanti, nulla poteva fermare Felipe Massa, lanciato verso la vittoria. Era quarto Hamilton quando ha ricominciato a piovere a pochi minuti dalla conclusione della corsa che sarà catalogata come la più emozionante della storia della F.1. Ma dopo il pit-stop, l'inglese si è ritrovato quinto perché la

Toyota aveva optato per il colpaccio, lasciando Timo Glock e Jarno Trulli con le gomme da asciutto. E il tedesco era così passato davanti a Hamilton quando questi è rientrato ai box. Il pilota della McLaren procedeva guardingo negli ultimi chilometri del GP, ma dietro di lui, Sebastian Vettel si faceva sempre più minaccioso. Per un paio di volte, il pilota della Toro Rosso-Ferrari, ancora una volta magnifico sull'asfalto bagnato, ha attaccato Hamilton il quale ha reagito. Rischiando grosso. Vettel ha insistito, facendo il suo dovere, e superandolo a due giri dall'arrivo. Hamilton a quel punto è precipitato all'inferno. Non riusciva a tenere il passo di Vettel, non era in grado di reagire: "Non comprendevo in che posizione ero, questo mi faceva stare male fisicamente e men-

talmente". Una situazione drammatica per Lewis quegli ultimi due giri. Vettel invece ha dichiarato a motori spenti: "Sinceramente non sapevo che posizione occupavo, c'era una gran confusione. Sì ho passato Hamilton, ma anche tante altre macchine e non si capiva più chi era doppiato e chi no. E per di più stava iniziando a fare buio e non riconoscevo neppure le auto che avevo davanti". Caos insomma. E così, mentre per Hamilton l'inferno si avvicinava, il cervello andava in ebollizione, Massa tagliava il traguardo e la torcida impazziva. Lo speaker annunciava che era campione del mondo. E per qualche secondo il pilota Ferrari, straordinario a San Paolo, lo è stato. Mentre Massa alzava il dito e sembrava chiedere alla folla: "ma sono campione o no?"



Ecco immortalato il momento topico dell'intera stagione F.1. Glock in crisi con le slick sul bagnato viene superato da Vettel. Dietro Hamilton si avventa come una furia sul tedesco recuperando un quinto posto di importanza capitale

ricevendo consensi, dietro c'erano due Toyota che percorrevano l'ultimo giro come fossero sulle uova. Senza grip, perché la pioggia, che nel frattempo era cessata, aveva ricominciato a cadere. Tra un doppiato e l'altro, Vettel e Hamilton avanzavano finché non hanno raggiunto Glock, quarto. La Toro Rosso lo ha superato come si trattasse di una monoposto di F.3, dopo poco è toccato ad Hamilton. All'ultima frenata. Poi via, verso quella lunga curva a sinistra da percorrere a tutto gas che porta davanti ai box. 15 secondi, appunto, dal sorpasso alla bandiera a scacchi. Mentre Massa è stato iridato per 23 secondi. I cuori battevano forte nel garage Ferrari e McLaren. Le emozioni rimbalzavano da una parte all'altra. A un certo punto, la famiglia Massa ha rotto la

tensione e come in una mischia di rugby si è abbracciata urlando di gioia per Felipe, iridato. Ma è durata un attimo. Un meccanico, che aveva capito tutto, ha detto loro che no, non era così. Nel frattempo la splendida Nicole, fidanzata di Hamilton, impazzita e corrosa dalla tensione si era catapultata in pit-lane saltando come un canguro. Per un attimo non si è capito più nulla. Tra chi non si era accorto del sorpasso a Glock, tra chi vedeva il pubblico festeggiare, i Massa che esultavano, la Nicole che ringraziava Dio. Sarebbe stato bello che avessero vinto tutti e due. Invece non funziona così. E Massa si è sciolto in lacrime. Perdere il mondiale a casa sua e al termine di una corsa impeccabile, anche magistralmente diretta dal box Ferrari, è stato terribi-

le. Hamilton ha così iniziato a festeggiare, il primo che lo ha abbracciato è stato il connazionale Jenson Button che poi è tornato presto alla sua realtà (Honda) quando ha iniziato ad agitarsi perché la RA108 andava a fuoco a motore spento... Lewis appariva frastornato, ma eccitato e dopo il solito abbraccio con gli uomini del team, il fratello e Nicole, ha passato un paio di minuti col papà. Il giovane Hamilton seduto, Senior chino su di lui. Testa contro testa. Chissà cosa si saranno detti. Ora Lewis è nella storia. Nessuno è diventato campione a 23 anni. Per tutti ha parlato nei giorni scorsi Michael Schumacher: "Hamilton è l'unico che potrà battere i miei record".

Massimo Costa



I piloti neri, la battuta è facile, nella storia dell'automobilismo sono mosche bianche. Per sgommare in pista il talento non basta, servono soldi, molti soldi. Molto più facile, se sei nato e cresciuto in un ghetto o comunque in un quartiere americano o inglese pieno di playground ma scarso di banche, darsi al calcio o al basket, al football o al baseball. In Formula 1, recinto macho e bianco per eccellenza, sono state ammesse "persino" le donne (Divina Galica, Maria Teresa De Filippis, Lella Lombardi, Giovanna Amati), nei rally mondiali Michelle Mouton fu addirittura capace di mettere più di una volta in riga i maschietti. E negli States, dopo Lyn St. James e gli exploit di Sarah Fisher, il driver più famoso del momento è
u n a

signorina tutta grinta e lingerie, la bella Danika Patrick.

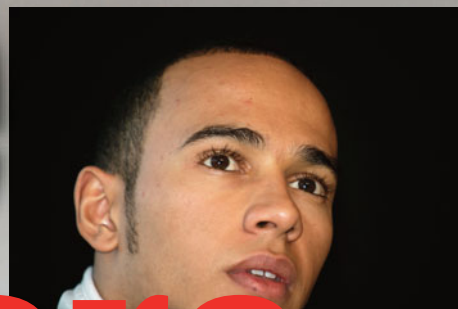
Se dalla discriminante del sesso passiamo a quella del colore della pelle, le cose invece cambiano, eccome. Nel 2005 in Formula 1 si affacciò Narain Kartikheyan, ma il suo, da indiano ricco, figlio di miliardari, è un nero diverso: più pallido, più accettato. A fine anni '70, nei paddock iridati del Nuovo Mondo era spuntata anche la carnagione abbronzata dell'americano delle Hawaii Danny Ongais, che corse senza gloria i Gran Premi del Canada e degli Usa nel '77, su una Penske, e in quelli di Argentina e Brasile l'anno

dopo, al volante di una Ensign. Una presenza, in tutti i sensi, sbiadita. In Formula 1 sarebbe arrivato con tutta probabilità qualche anno fa anche Jason Watt - nazionalità danese, pelle inequivocabilmente nera - promettentissimo protagonista della F.3000 che rimase paralizzato nel '99 mentre girava uno spot televisivo in sella ad una moto.

Gli appassionati di rally con la memoria più lunga si ricorderanno di Shekhar Metha, il keniano classe 1945, nato a Kampala, che fra il '73 e l'82 corse ben 47 gare mondiali, vincendo anche per 5 volte la gara di casa, il Safari Rally. Più recentemente il creolo Simon Jean Joseph, francese di Fort-de France, in Martinica, nel 2004 ha vinto il titolo di campione europeo, dopo sette incursioni nel Mondiale fra '99 e il 2000, a bordo di Subaru e Ford e con un settimo posto come risultato più prestigioso. ▶

segue a pag 6

Colore stupore





Lewis Hamilton con la fidanzata Nicole Scherzinger cantante delle Pussycat Dolls

Negli Usa il Jackie Robinson delle quattro ruote è stato Willy T. Ribbs, il primo afro-americano a partecipare alla 500 miglia di Indianapolis, nel 1991, con un team fra l'altro finanziato da un altro "colored", l'attore Bill Cosby. Figlio e nipote di industriali californiani, ramo impianti idraulici, nato nel 1959, il polemico, caratteriale, grintosissimo Ribbs ha iniziato a mettere le mani su un volante a 4 anni. Ha corso anche in formule minori in Europa, si è sempre dichiarato fiero della sua "diversità" nel paddock, ma senza mai anteporre le questioni razziali a quelle meccaniche. Il suo motto è era basato sulla filosofia del nonno paterno: non scuotere la testa, non piangerti addosso, non cercare scuse, e non

lasciare che nessuno si metta sulla tua strada.

All'ultimo precetto Willy T. non è riuscito però a tener fede fino in fondo. Dopo la sua seconda partecipazione a Indy 500, nel '93, gli sponsor del suo team fecero chiaramente capire alla proprietà che non gradivano un pilota nero nell'abitacolo. La stessa cosa gli era capitata nel '86, dopo un paio di corse nella NASCAR Winston Series, il campionato Usa per macchine derivate dalla produzione. Cosby arrivò ad offrire spot televisivi gratuiti come "compensazione", ma non ci fu nulla da fare. Ribbs fu costretto a sloggiare, e a darsi alle gare di "truck", di camion. Proprio nella NASCAR, il campionato più popolare degli States, riservato in manie-

ra quasi esclusiva a piloti yankee e radicato nel sud più razzista del paese, un nero era riuscito negli Anni Sessanta spuntare una storica vittoria. Si chiamava Wendell Scott, e il primo di dicembre del 1963, a Jacksonville, Florida, diede due giri di distacco al secondo, Buck Baker. Erano gli Anni Sessanta, ed era il sud degli Stati Uniti. Baker era bianco, Scott nero come la pece. Il direttore di gara lasciò passare Scott e espose la bandiera a scacchi a Baker. Come avrebbe reagito, il pubblico, ai baci delle miss sul podio, alla coppa consegnata ad un "nigger"?

Gli organizzatori confessarono a Scott che era lui il vero vincitore solo due ore dopo la fine della gara, e gli consegnaro-



Willie T. Ribbs

no una finta coppa un mese più tardi, prima della gara di Savannah. Da allora un nero non ha più vinto una vera gara NASCAR.

Si è dovuto aspettare il 2002, e una gara collaterale, la Late Model Weekly Series, per rivedere un pilota di colore. Morty Buckler, appartenente ad un team tutto nero, vincendo al Costal Plains Speedway di Jacksonville, ma stavolta nel North Carolina, è salito sul gradino più alto del podio, anche se di un podio minore. Stavolta la bandiera a scacchi è stata esposta correttamente, ma mentre Buckler alzava la coppa, alcuni dei suoi avversari hanno polemicamente srotolato bandiere sudiste nella pit-lane e più di uno spettatore, avvicinandosi ringhiando alla

griglia, ha urlato a pilota e team: "Andatene a casa, gente". Nel 2002, non negli anni sessanta.

Leonard Miller, battagliero co-proprietario del team di Buckler, sosteneva qualche tempo fa che perché una minoranza etnica trovi spazio in uno sport di bianchi si deve verificare almeno una delle seguenti tre condizioni: la nascita di un atleta di talento straordinario - Muhammad Ali, Tiger Woods, ad esempio. La presenza di un "angelo bianco" che perori la causa. Un boicottaggio dei tifosi che costringa sponsor e istituzioni a ricredersi. La NASCAR ha lanciato da qualche tempo un programma che dovrebbe favorire l'inserimento delle minoranze nelle gare in pista, ma Ribbs ha bollato l'iniziativa definendola tanto sincera

quanto i propositi di pace di Al Qaeda. Forse l'avvento meticcio di Tiger Wood nel golf, sport candidissimo straricco, ha contribuito a rendere meno necessario il punto numero tre.

A Lewis Hamilton, figlio di un ferroviere che si inventato un triplo lavoro per finanziare i primi passi agonistici del figlio, accaduto da un angelo bianco potentissimo come Ron Dennis, non sono mancati né i mezzi, meccanici e finanziari, né il talento. Qualche insulto lo ha dovuto sopportare, è vero, ma niente di troppo grave. E lui, come Willie T. Ribbs, non ha mai pianto, né permesso che qualcuno si mettesse sulla sua strada. Nemmeno nei momenti più neri.

Stefano Semeraro

Italiaracing
.net

Formula 1 - Lo sconfitto



Felipe, riprovaci

Sconfitto sì, ma con onore. E con applauso. Quello che gli ha tributato il pubblico di San Paolo, commosso per la grande corsa offerta da Felipe Massa. Il brasiliano lo abbiamo spesso criticato, ma questa volta ha dimostrato di avere le carte giuste per potere ambire a un campionato del mondo. Non quest'anno però, il destino ha voluto così. Questa esperienza lo avrà sicuramente fortificato ancora di più e il Massa che vedremo nel 2009 sarà più ricco e motivato. Massa aveva lasciato un po' a desiderare nelle trasferte asiatiche, ma a San Paolo ha saputo gestire per tre gior-

ni l'enorme pressione che si era piazzata sulle sue spalle. Improvvisamente, Massa si è accorto che questo mondiale non doveva vincerlo per se stesso e per la Ferrari, ma per un Paese intero che aveva ritrovato quelle emozioni e quelle aspettative che soltanto Ayrton Senna aveva saputo regalargli. E Felipe non si è scomposto conquistando la pole e disputando una corsa superba. Il pianto finale ci sta tutto, ma non era per la sconfitta. Quelle lacrime erano figlie di una tensione che si portava dietro da giorni e giorni e che improvvisamente era svanita. Tutto finito. Ora si pen-

sa al 2009. La Ferrari è stata ugualmente perfetta a San Paolo. Nessun errore, nessuna svista da parte di chi dirige e dei meccanici. Bravi tutti. Ora è inutile stare a rimpiangere i ritiri accumulati durante l'anno. Anche Lewis Hamilton ha i suoi buchi neri. La Ferrari porta a casa il mondiale costruttori, il terzo in tre anni, l'ottavo in dieci stagioni. Un bravo va anche a Kimi Raikkonen che ha saputo calarsi bene nel ruolo di spalla infilando tre terzi posti nelle ultime tre corse dell'anno.

Massimo Costa



Giro dopo Giro

Fisichella fa sognare



Fisichella precede Hamilton e Glock

Quando mancano 120 secondi al via del giro di ricognizione, un vero temporale si abbatte sul circuito. **Partenza rinviata**, meccanici che montano le gomme rain su tutte le venti monoposto in griglia. Dopo tre minuti, l'acquazzone cessa. Le emozioni e la tensione salgono alle stelle. Finalmente il **via** al giro di ricognizione, ma non c'è Kubica che rientra subito ai box per montare le rain dopo la strana scelta di non cambiargli le gomme in griglia. Massa allo **start** parte bene, Hamilton è guardingo, Kovalainen gli copre le spalle da Vettel. Alla seconda curva Rosberg scioccamente tampona Coulthard il quale va a sbattere contro Nakajima. Vettel supera Kovalainen di forza, il finlandese perde velocità

mettendo due ruote sull'erba e viene passato anche da Alonso. Finisce così la carriera dello scozzese in F.1. Piquet si gira e sbatte. Entra la safety-car. Fisichella infila la corsia box. Si riparte con Kovalainen che scavalca Alonso alla prima staccata, ma poi si scompone e lo spagnolo riprende la posizione. Massa al **6° giro** guida con sicurezza davanti a Trulli a 1"8 e attaccato da Raikkonen, poi quarto è Hamilton seguito da Vettel, Alonso, Kovalainen, Bourdais. Rosberg e Button sono i primi a montare gomme da asciutto. Il pilota Honda parte dietro a Rosberg ma lo affianca e supera il tedesco in corsia box. Massa si ferma con Kovalainen mentre nel box Honda "scoppia" un estintore che

rilascia schiuma ovunque. Il giro seguente è il turno di Hamilton, Trulli e Raikkonen. La classifica cambia completamente. Massa tiene la testa, secondo è Vettel, poi Alonso, Raikkonen, Fisichella. Trulli è lungo alla prima curva e viene superato da Hamilton, poi l'abruzzese va sul cordolo della gara 2 e sbanda brutalmente. Fisichella ha le gomme da asciutto soft a differenza dei big. Al **15° giro** Massa ha Vettel dietro di lui, poi Alonso, Raikkonen, Fisichella, Hamilton, Glock, Bourdais. In questo momento Massa è campione del mondo. Hamilton rompe gli indugi e prendendosi un bel rischio alla prima curva del 18° giro supera Fisichella, sale quinto e la corona iridata ora è

sua. Bourdais duella con Fisichella, ma il romano si difende. Al **20° giro**, Bourdais è raggiunto da Trulli che alla prima curva gli rifila una ruotata gratuita spedendolo nell'erba. Vettel segna il giro più veloce del GP. Al 24° giro, Massa a 9 decimi su Vettel, terzo è Alonso poi Raikkonen, Hamilton, Glock, Fisichella, Trulli, Kovalainen, Heidfeld.

Massa riconquista il giro più veloce in 1'14"161. Kovalainen supera Trulli, Vettel fa il pit-stop. Il finlandese della McLaren è un missile e davanti ai box sopravanza Fisichella. Al **29° giro**: Massa, Alonso, Raikkonen, Hamilton che alla prima curva blocca la ruota anteriore sinistra. Dietro, Glock, Vettel, Kovalainen, Fisichella, Trulli.

L'ordine di arrivo, domenica 2 novembre 2008

- 1 - Felipe Massa (Ferrari F2008) - 1h34:11:435
- 2 - Fernando Alonso (Renault R28) - 13.298
- 3 - Kimi Raikkonen (Ferrari F2008) - 16.235
- 4 - Sebastian Vettel (Toro Rosso SRT3-Ferrari) - 38.011
- 5 - Lewis Hamilton (McLaren MP4/23-Mercedes) - 38.907
- 6 - Timo Glock (Toyota TF108) - 44.368
- 7 - Heikki Kovalainen (McLaren MP4/23-Mercedes) - 55.074
- 8 - Jarno Trulli (Toyota TF108) - 1:08.433
- 9 - Mark Webber (Red Bull RB4-Renault) - 1:19.666
- 10 - Nick Heidfeld (BMW Sauber F1.08) - 1 lap
- 11 - Robert Kubica (BMW Sauber F1.08) - 1 lap
- 12 - Nico Rosberg (Williams FW30-Toyota) - 1 lap
- 13 - Jenson Button (Honda RA108) - 1 lap
- 14 - Sebastien Bourdais (Toro Rosso SRT3-Ferrari) - 1 lap
- 15 - Rubens Barrichello (Honda RA108) - 1 lap
- 16 - Adrian Sutil (Force India VJM01-Ferrari) - 2 laps
- 17 - Kazuki Nakajima (Williams FW30-Toyota) - 2 laps
- 18 - Giancarlo Fisichella (Force India VJM01-Ferrari) - 2 laps

Ritirati

David Coulthard - lap 1
Nelson Piquet - lap 1

Il campionato piloti finale

1. Hamilton 98; 2. Massa 97; 3. Raikkonen 75; 4. Kubica 75; 5. Alonso 61; 6. Heidfeld 60; 7. Kovalainen 53; 8. Vettel 35; 9. Trulli 31; 10. Glock 25; 11. Webber 21; 12. Piquet 19; 13. Rosberg 17; 14. Barrichello 11; 15. Nakajima 9; 16. Coulthard 8; 17. Bourdais 4; 18. Button 3.

Il campionato costruttori finale

1. Ferrari 172; 2. McLaren-Mercedes 151; 3. BMW Sauber 135; 4. Renault 80; 5. Toyota 56; 6. Toro Rosso-Ferrari 39; 7. Red Bull-Renault 29; 8. Williams-Toyota 26; 9. Honda 14.



Dopo il botto al via tra Coulthard e Nakajima, la gru sposta la Red Bull dello scozzese



La partenza sotto l'acqua

Giro più veloce di Hamilton, Massa doppia Kubica, triste il suo ultimo GP stagionale. Massa 1'13"755, torna ad essere il più rapido in pista. Alonso è a 5" da lui a 37 tornate dal traguardo. Pit-stop per Glock che

fa il pieno per terminare la corsa. Massa rifornisce al giro 38 e lascia la leadership ad Alonso che ha un vantaggio di 11" su Raikkonen. Seguono Hamilton e Massa. Al 39° passaggio pit-stop per Alonso e Hamil-

ton. A condurre è Raikkonen, pit per Kovalainen al 41° giro. Tocca alla Ferrari n.1 rifornire al giro 42. Il finlandese è quarto davanti ad Hamilton, come prima che entrambi facessero la sosta. Al 47esimo tornata le posizioni sono congelate con Massa, Vettel, Alonso, Raikkonen, Hamilton. Che continua a tenere la corona. Terzo pit-stop per Vettel che scala quinto dietro ad Hamilton, ora in una posizione più serena per il titolo. Al 57° giro, Massa ha 11" su Alonso intanto dai box informano i piloti che potrebbe iniziare a piovare. Al 60° giro, Massa, Alonso, Raikkonen che avvicina sensibilmente lo spagnolo. Sempre quarto Hamilton che controlla Vettel. Sette giri alla bandiera a scacchi, Heid-

feld va ai box e monta le gomme da bagnato: inizia a piovere. Raikkonen è in scia ad Alonso, Vettel inizia ad attaccare Hamilton che si ritrova Fisichella doppiato davanti. Piove: Alonso e Raikkonen vanno ai box, anche Hamilton e Vettel decidono di mettere le gomme rain. Il giro seguente è Massa a cambiare gli pneumatici. Massa è sempre primo, Hamilton è scivolato quinto dietro a Glock. A due giri, Vettel supera Hamilton e Massa è clamorosamente campione del mondo. Ma Glock perde terreno con le slick e a poche curve dal traguardo viene passato da Vettel e Hamilton che torna quinto. Incredibile ribaltone e l'inglese è il vincitore del mondiale 2008 per un punto.



Alonso ancora grande Kubica, addio 3° posto

Fernando Alonso rimarrà alla Renault. L'ennesimo podio conquistato in questo esaltante finale di stagione, il terzo negli ultimi quattro Gran Premi, lo ha convinto a continuare anche nel 2009 con il team di Flavio Briatore. La crescita della R28 lascia ben sperare per un suo ritorno in pianta stabile tra Ferrari e McLaren con la macchina che verrà. A San Paolo, Alonso in qualifica non ha graffiato non riuscendo ad inserirsi, come sperava, tra i big. Ma una volta partita la gara, lo spagnolo ha subito

imposto il suo ritmo facendosi largo con Kovalainen, poi grazie ad una buona strategia è entrato in zona podio fino a concludere al secondo posto, davanti alla Ferrari di Kimi Raikkonen. E questo la dice lunga sulla corsa fatta da Alonso. Un guizzo il suo che gli ha permesso di concludere il campionato al 5° posto finale scavalcando Nick Heidfeld. Considerando come era iniziata... Chi, invece, ha vissuto un weekend da incubo è stato Robert Kubica. La sua BMW non andava, priva di grip in qualifica e

relegato in una posizione non sua: la sesta fila. Kubica in gara, mentre tutti avevano montato le gomme rain per l'improvviso temporale prima del via, è stato fatto partire con le slick. Situazione impossibile e difatti il polacco è dovuto subito rientrare per far montare le rain, perdendo ulteriore tempo e dando addio ad ogni possibilità di prendere qualche punto. Con questa scellerata idea, la BMW ha fatto perdere a Kubica il terzo posto nel mondiale a favore di Kimi Raikkonen.

Vettel sempre più Toro Toyota a punti

Quando c'è il bagnato, lui vola via che è un piacere. Sebastian Vettel (in basso), era l'unico che teneva il passo di Felipe Massa nei primi giri di gara. Un diavoletto con quella Toro Rosso-Ferrari che è diventata la forza oscura del mondiale. Vettel guida sempre alla perfezione quando le difficoltà incombono. Riesce a far sembrare tutto facile, come a Monza, e riesce pure a far dimenticare che sta guidando una Toro Rosso, mica una Ferrari. La sua strategia, azzardata sulle tre soste, lo

ha aiutato permettendogli sempre di essere leggero, ma in pochi avrebbero poi concretizzati i progetti iniziali studiati a tavolino. Vettel si è poi trovato a svolgere il ruolo dell'arbitro del mondiale. Quel sorpasso a Lewis Hamilton a due giri dal traguardo è stato coraggioso quanto temerario. Una chicca in più che va ad aggiungersi al suo brillante curriculum. Ma possibile che un pilota del genere nel 2009 debba correre per la Red Bull? La Toyota è stata grande protagonista

in qualifica con Jarno Trulli stellare e capace di conquistare il secondo tempo. In gara però ha fatto un paio di errori in pochi metri e si è trovato dietro a Timo Glock. La scelta di continuare con le gomme da asciutto quando ha piovuto nel finale ha permesso al tedesco di prendere la sesta piazza e a Trulli l'ottava. Anche se l'ultimo giro lo hanno dovuto affrontare almeno venti secondi più lentamente del solito e... Glock nulla ha potuto contro Hamilton.



Felipe Massa **10**
Impeccabile, quasi spaziale. Ha guidato benissimo per tre giorni e con il bagnato, nei primi giri del GP non ha commesso sbavature. Una prova di orgoglio che lo rivaluta e benché non sia finita bene, questa esperienza lo avrà fortificato per il futuro. Siamo convinti che nel 2009 certe leggerezze e certi cedimenti non gli apparterranno più.

David Coulthard **10**
Buttato fuori alla prima curva nella sua ultima corsa di F.1, dopo quattordici anni di carriera. L'ha presa bene, forse voleva anche ringraziare Rosberg per avergli tolto il peso di disputare un GP che si annunciava particolarmente difficile. Ciao Coulthard, meriti anche un 10 per avere dichiarato che non sei mai stato al livello di Schumacher e Hakkinen, i tuoi rivali di un tempo, ma che ti sei preso comunque le tue soddisfazioni. 13 vittorie sono sempre 13 vittorie!

Pubblico brasiliano **10**
La Torcida è sempre eccezionale. Uno spettacolo unico, tutti coinvolti per Massa come ai tempi di Senna. E soprattutto, nessun eccesso contro il nemico Hamilton. Bravi.

Sebastian Vettel **9**
Un'altra corsa miracolosa per il tedesco della Toro Rosso che con la pista bagnata sembra proprio averne più di tutti. Tre soste, una corsa che per lui è stata una qualifica. E' piaciuto anche per come ha interpretato i giri finali, non tirandosi indietro benché avesse davanti un collega che si giocava il mondiale. Ha un motore Ferrari alle spalle? Non c'entra, è l'attitudine mentale che fa grande Vettel.

Sébastien Bourdais **8**
La zona punti era alla sua portata, non era distante da Vettel e viaggiava con un ottimo passo. Purtroppo per lui, ha ancora una volta trovato Trulli sulla sua strada che lo ha accompagnato fuori pista. Bourdais si è giustamente detto preoccupato per il comportamento dell'italiano che per due gare consecutive lo ha penalizzato.



Il pagellone



La festa sul podio



Timo Glock

Kimi Raikkonen

8

Pur con qualche grugnito aveva accettato di fare da spalla a Massa. I tre podi nelle ultime tre gare confermano che il finlandese ha ritrovato il giusto feeling con una Ferrari F2008 che, come ha detto in maniera sibillina, non ha mai gradito troppo. A San Paolo è stato il guardiano di Massa tenendo sempre dietro le McLaren.

Lewis Hamilton

7

Tutto il mondo gli ha sparato contro accusandolo di non sapere gestire i momenti delicati che gli si ponevano davanti. Ecco allora che Hamilton ha disputato la corsa più conservativa della sua vita. Ma ha finito per rischiare di brutto. L'ideale sarebbe stato mettersi in coda a Raikkonen e vivacchiare lì dietro. Invece non ce l'ha fatta, forse anche per un pit-stop, il primo, fatto nel momento sbagliato e che lo ha riportato in pista dietro a Fisichella, perdendo tanto tempo. Nessun errore, ma tanto panico nel finale.

Timo Glock

7

Lasciamo stare gli stupidi discorsi sul giro finale. Il pilota tedesco della Toyota ha già fatto tanto a stare in pista sotto la pioggia con le gomme da asciutto. Una scelta che appariva azzeccata e che poteva dargli il quarto posto. Ha invece terminato sesto, ma va bene lo stesso. Una bella corsa.

Jarno Trulli

7

Una qualifica sensazionale, con il secondo tempo conquistato alla sua maniera: con un giro da duro. E dire che nei giorni precedenti aveva pure la febbre a 39 tanto che aveva pensato di non correre. Non ha però sfruttato al meglio la prima fila e dopo il primo cambio gomme ha commesso un doppio errore arrivando lungo alla prima staccata per resistere ad Hamilton e poi sbagliando la piega successiva per essere montato sul cordolo e perdendo altre posizioni. Si è così ritrovato dietro a Glock dove è rimasto per tutto il GP. Peccato per quella manovra gratuita e inutile che ha spedito Bourdais nel prato.

del lunedì

Giancarlo Fisichella

7

Abbiamo rivisto per qualche giro il Fisichella di Monza, quando si tenne dietro Raikkonen per diversi giri sotto l'acqua. A San Paolo ha fatto la stessa cosa con Hamilton. Poi quando la pista si è asciugata, la Force India ha preso il sopravvento sulle qualità del romano, tornante prepotentemente alla ribalta nel finale di stagione dopo un inizio di campionato un po' così.

Mark Webber

5

Il solito Webber di questo finale di campionato. Vacuo, poco ficcante, senza grinta. Magari in Red Bull si stanno pentendo per averlo confermato. Di sicuro dovrà darsi una svegliata con Vettel come compagno nel 2009.

Robert Kubica

5

Ancora una volta il polacco è finito stritolato dalla genialità degli uomini BMW che in due GP sono riusciti a fargli perdere il terzo posto nel mondiale. Un vero colpo da maestro la pensata di farlo partire con le gomme da asciutto salvo poi fermarlo subito vista l'impraticabilità del... campo. Pare che a Monaco di Baviera la BMW organizzerà corsi per giovani strateghi che saranno tenuti dagli uomini del muretto visti quest'anno sulle piste di F.1. Sono previste adesioni da ogni parte del mondo.

Nick Heidfeld

5

Vedi sopra, anch'egli travolto dalle scelte del team.

Adrian Sutil

5

Non lo si è visto molto, piuttosto anonimo. Dopo quella perla che ci lasciò a Montecar-

lo non ha più mostrato niente, come svuotato.

Jenson Button

5

Il solito voto "politico".

Rubens Barrichello

5

Per attirare l'attenzione ha sfoggiato una inedita colorazione del casco. Tutto qui.

Heikki Kovalainen

4

A inizio stagione lo avevamo battezzato come sicuro protagonista del mondiale. Era parte della sigla KKH (Kubica Kovalainen Hamilton) che doveva sconvolgere il campionato. Una K però sembra non c'entrare nulla, ed è la sua. A San Paolo doveva aiutare Hamilton, ma ha fallito. Disperso, dopo un buon avvio nel quale si era posto, in quella fase sì, come guardiano di Lewis. Poi deve essersi fermato al bar...

Nico Rosberg

4

Non si tampona David Coulthard nella gara di addio alla F.1 alla prima curva. Non si fa così. Maleducato e senza cuore! A parte questo, la Williams non va e lui come spesso è accaduto quest'anno ha remato nei bassifondi.

Kazuki Nakajima

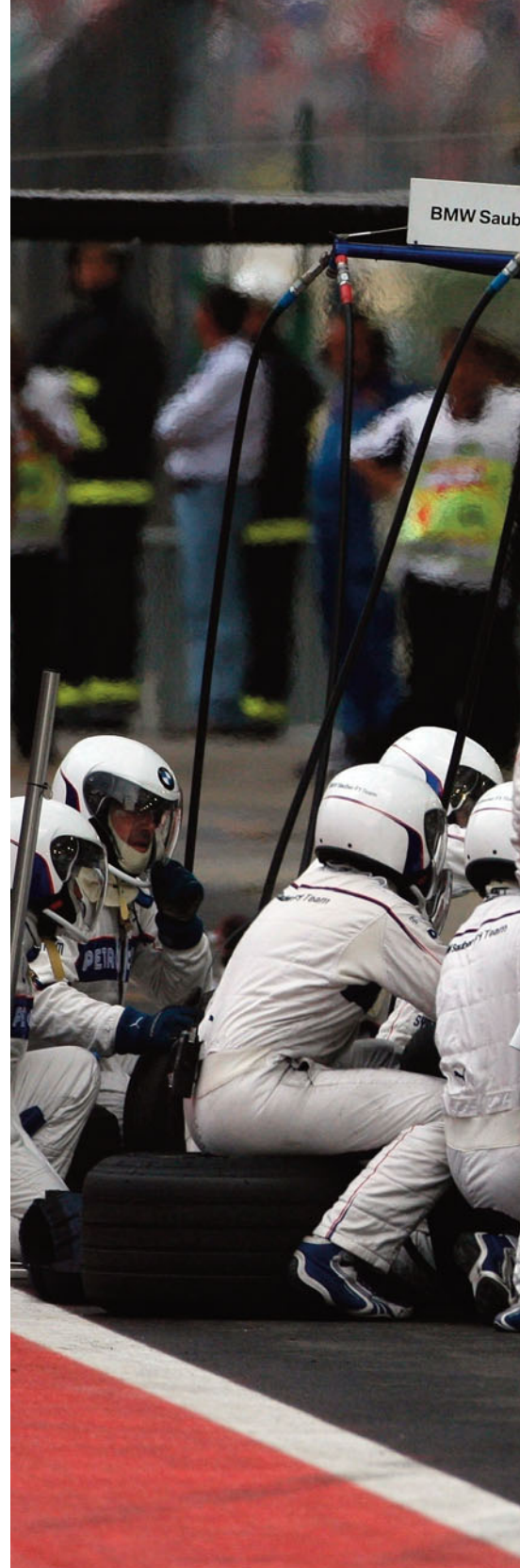
4

Coinvolto senza colpe nell'incidente innescato dal suo compagno Rosberg, il giapponese ha fatto la sua gara personale.

Nelson Piquet

2

Girarsi nel primo giro, seppur in condizioni di pista difficile, nel GP di casa è da vero pirla. Soprattutto quando devi fare di tutto per guadagnarti la conferma.



Il pagellone



Pit-stop sulla BMW di Kubica

del lunedì

Oh come mi sono divertito!

"Si vede che era destino: ho iniziato la carriera su una Williams, l'ho finita contro una Williams". La gara, l'ultima della sua carriera, è stata pessima, con la sua Red Bull che carabolava alla prima a

punto giusto. Un pilota vecchia maniera, che in pista e nella vita si è divertito, si è divertito molto, e spesso ha fatto divertire anche noi. Quindici anni di carriera in F.1 volati via, da quel 1994 in cui, pupillo di Ron Dennis, si ritrovò titolare da un giorno all'altro dopo la morte di Senna. Era un pilota promettente, gli chiesero di sostituire il Mito. Non se l'è cavata male, in fondo. È vero, nelle corse sotto le lenzuola – o sui ponti di qualche yacht, con grande gioia dei paparazzi – David ha mietuto grandi vittorie, in pista invece ha raccolto forse meno di quello che avrebbe potuto. Ma se qualche rimpianto lo tormenta, domenica scorsa David il rubacuori l'ha nascosto benissimo: *"Che voto do alla mia carriera? Da 0 a 10 mi do 11. Non sono mai stato bravo come Hakkinen o Schumacher, ma la mia parte l'ho fatta"*. Vero: 247 Gp disputati, 13 vinti (due a Montecarlo, uno a Silverstone), 62 podi, 12 pole position. Secondo nel Mondiale del 2001, tre volte terzo. Una carriera di cui andare fieri. Erede improvvisato di Senna alla Williams, fido scudiero di Hakkinen alla McLaren, vecchietto a volte terribile alla Red Bull, dove ha spesso sverniciato i suoi più giovani compagni di squadra. Gli è mancato il guizzo del fuoriclasse assoluto, non il talento, la tigna del

grande pilota. La vita l'ha rischiate seriamente non in macchina, ma in un incidente aereo prima del GP di Spagna del 2000 dal quale uscì quasi illeso: *"Fu come una sveglia per me"*, ha raccontato a San Paolo. *"Fino ad allora mi preoccupavo solo di correre e spendere soldi, in quel momento mi resi conto che la vita era anche altre cose, e diventai adulto"*. In pista lo ricorderemo soprattutto per i duelli con Schumacher, di cui nel 2001 fu il rivale più pericoloso.

Dalla "frenata" (volontaria?) nella pioggia di Spa nel '98 al ditino medio alzato contro Re Michael a Magny-Cours nel 2000, per i tifosi british David è stato un Braveheart irriverente, a volte entusiasmante, altre indisponente, comunque mai banale. Dicevano che corresse come sapeva solo quando c'era aria di rinnovo di contratto, gli ultimi anni alla corte di Herr Mateschitz – l'uomo che gli diede fiducia quando David fu mollato dalla McLaren, dopo il Gp del Brasile del 2004 - sono comunque stati punteggiati da qualche lampo. Il tempo di appendere il casco al chiodo però era arivato. L'ex-playboy dagli occhi di ghiaccio è ormai un 37enne con la testa posto, la sua (ovviamente) bellissima fidanzata Karen fra poche settimane lo renderà padre. *"Questi quindici anni sono passati in un lampo"*, ha detto in Brasile. *"E forse mi sarebbe piaciuto assaporare di più ogni momento della mia carriera di pilota. Ma d'altra parte quando ti fermi ad assaporare le cose vuol dire che non stai spingendo al massimo sull'acceleratore, no?"*. Verissimo David. E tanti auguri.



Coulthard con la fidanzata Karen

curva fra Nico Rosberg e Nakajima. La battuta invece è stata ottima, calibrata e cool, forse la migliore di una giornata dominata da lacrime calde e da sentimenti forti.

Una freddura molto britannica, autoironica e distaccata come è (quasi) sempre stato lui, David Coulthard, l'ineffabile James Bond della F.1. Bello, biondo bravo, affascinoso, cinico al

Stefano Semeraro



Ruote nel

Da Hawthorn a Damon Hill tutti gli "antenati" di Lewis



Mike Hawthorn

Grazie al titolo conquistato nelle ultime curve di Interlagos, Lewis Hamilton iscrive il proprio nome nell'albo d'oro della F.1, come trentesimo Campione del Mondo. Per la precisione, come non pilota britannico. Una corona, che i sudditi di Sua Maestà non festeggiavano da ben 12 anni. L'ultimo è stato Damon Hill, figlio d'arte, nel 1996. Poi il lungo periodo di vacche magre ad interrompere una tradizione cominciata nel lontano 1958, con Mike Hawthorn. Oltre che per le proprie doti di guida, in gara il pilota della Ferrari si distingueva per il casco con visiera, quasi un'eccezione per quei tempi. Un vero gentleman, che soleva correre con una giacca di tweed, accompagnata da un elegante papillon a pois. Come Hamilton, Hawthorn si laurea iridato all'ultimo round, nel Gran Premio del Marocco. E' il 19 ottobre e sul circuito di Casablanca prende il via una corsa che si rivelerà tragica. A dieci tornate dalla fine, si verifica un incidente in cui perde la vita Stuart Lewis-Evans, pilota inglese gestito da un

tempo



Nigel Mansell

uomo destinato a fare carriera nel Circus: un certo Bernie Ecclestone. E' il terzo lutto che colpisce la F.1 in quella stagione, dopo quelli di Luigi Musso e Peter Collins. La gara viene vinta da Stirling Moss su Vanwall, ma Hawthorn è Cam-

pione arrivando secondo. L'ennesimo piazzamento dell'alfiere della Ferrari, che vede così premiata la sua costanza di rendimento, addirittura contro i quattro successi di Moss. Quattro anni dopo tocca a Graham Hill, l'ex meccanico che

diventato pilota vivrà una carriera da incorniciare. Al suo quarto anno in F.1, vince il campionato al volante di una BRM sulla pista di Kyalami il 29 dicembre, in Sud Africa, nazione che fa il suo esordio nel calendario iridato. Uno scenario inedito per l'ultimo atto del duello tra Jim Clark e appunto Hill. Lo scozzese della Lotus scatta bene dalla pole e mantiene il comando per 58 giri degli 82 previsti. Durante il passaggio successivo, il motore Climax lamenta un problema che a breve si materializza in un incubo. Clark deve abbandonare al giro 63, lasciando via libera al rivale che s'aggiudicherà gara e titolo. "Big Jim" avrà però modo di rifarsi l'anno dopo, quando a 3 gare dalla fine verrà incoronato campione a Monza. Sul circuito brianzolo, lo scozzese si impone con grande autorità. Parte col terzo tempo, ma ben presto va in testa con la sua Lotus e vi resta fino alla fine siglando anche il giro più veloce. Per Jim è il quinto successo stagionale che gli garantisce la certezza matematica dello scettro mondiale.

Nel 1964 il mondiale parla ancora inglese, con i primi tre posti in classifica occupati da ben tre piloti: nell'ordine sono John Surtees, Graham Hill e Jim Clark. A giocarsi il campionato sono i primi due, rispettivamente su Ferrari e BRM. Il palcoscenico è quello del GP del Messico, il 25 ottobre a Mexico City. Clark però intende vendere cara la pelle e partito a razzo dalla pole si invola verso la vittoria. Ma a 3 giri dalla fine va in scena il ribaltone. Il motore abbandona Clark e Hill sente già il profumo dell'iride. Passa solo una tornata ed anche il popo-

lare "baffo" d'oltre Manica deve parcheggiare la sua vettura, complice una noia meccanica. Spunta così l'americano Dan Gurney che va a vincere sulla Brabham-Climax. Alle sue spalle giunge Surtees, grazie alla posizione cedutagli dal compagno Lorenzo Bandini. Una mossa non gradita da Hill, che renderà pariglia all'italiano tre anni dopo. Nel GP di Monaco del '67, da doppiato, rallenterà per 2 giri la frenetica rimonta di Bandini sul leader Hulme. Un inseguimento che nel finale si trasformerà in tragedia, per il ferrarista.

Ma tornando al Messico, con la piazza d'onore Surtees guadagna le sei lunghezze necessarie per beffare Hill di un solo punto in graduatoria. Un risultato storico, perché il "Figlio del Vento", come è stato soprannominato, è il primo pilota ad aver vinto il titolo sia nelle due sia nelle quattro ruote. Il dominio inglese continua anche nel campionato successivo, che torna nelle mani di del grande Jim Clark, il quale corona il secondo mondiale alla corte di Colin Chapman, il geniale patron storico della Lotus. L'amaro calice sarà bevuto ancora da Hill, che precederà un giovane promettente scozzese al suo esordio in F.1, Jackie Stewart. La rivincita di Graham arriverà finalmente il 3 novembre del 1968, proprio 40 anni fa. A soccombere sono Hulme e di nuovo Stewart, che nell'ultimo round in Messico, finiranno rispettivamente ko e settimo. Beneficiario da un'avaria di Jo Siffert, Hill diventa leader della corsa fino alla bandiera scacchi. Un successo che vale l'iride, il seconda per Hill che tornato alla Lotus dopo 7 anni alla BRM, ha battuto il compa-

Ruote nel

gno e rivale Clark. Ma un altro scozzese è pronto a salire alla ribalta, Stewart per l'appunto, che nel 1969 raggiunge il titolo sfiorato negli anni precedenti. Per l'ennesima volta, lo scenario è il "Tempio della velocità" di Monza. Il Gran Premio è palpitante sino all'ultimo passaggio, quando quattro vetture si lanciano nello sprint finale, tra cui l'azzurra Matra-Ford di Stewart. Jochen Rindt azzarda e passa lo scozzese a Lesmo, che si riprende subito la posizione. L'austriaco della Lotus tenta il tutto per tutto alla Parabolica, ma nel frattempo si sono fatti sotto anche Bruce McLaren e l'altra Matra di Beltoise, che si presenta in testa sul rettilineo d'arrivo. Rindt è tutto all'interno, mentre Stewart è al centro. La spunta quest'ultimo, che grazie ad un guizzo fa sua la gara ed il mondiale. Il popolare driver divenuto ormai un'icona dell'automobilismo d'oltre Manica, per via della coppola in puro British style,

scriverà il suo nome nell'albo d'oro altre due volte.

Nel 1971, se lo aggiudica matematicamente nell'ultima tappa a Watkins Glen negli Stati Uniti con un 5° posto. Mentre nel 1973, l'incoronazione ha luogo nuovamente Monza, la pista che gli ha regalato la sua prima vittoria in F.1 nel 1965 e pure l'iride. Per Stewart la corsa si fa subito in salita, complice la sostituzione forzata di una gomma. Quando esce dai box è relegato al 20° posto. In testa Ronnie Peterson ha fatto il vuoto, tenendosi dietro Emerson Fittipaldi, rivale diretto di Stewart, che nel frattempo ha dato inizio ad una sfrenata rimonta. Tutti si aspettano il cambio di posizioni in testa da parte del duo della Lotus; una vittoria darebbe al brasiliano il secondo titolo. Invece da Colin Chapman non arriva alcun ordine di scuderia, Peterson non molla la leadership e vince per soli 8/10. Stewart sale fino alla quarta piazza e si lau-

rea così Campione, beffando un Fittipaldi che se ne andrà dalla Lotus sbattendo la porta. Tre anni dopo, sotto i riflettori finisce un altro giovane inglese, James Hunt, in una stagione dai due volti. La prima parte vive nel dominio di Niki Lauda, poi al giro di boa, il destino volta le spalle all'austriaco. Nel GP di Germania al Nurburgring, quello lungo, la Ferrari 312T2 finisce contro le barriere e prende fuoco. Estratto dalle fiamme, Lauda lotta tra la vita e la morte, ma nel giro di poche settimane ritorna miracolosamente in pista per difendere il titolo. La McLaren di Hunt ha però colmato il divario in classifica e punta dritta al mondiale. L'epilogo va in scena il 24 ottobre del 1976 nel GP del Giappone, al Fuji. Il giorno della gara piove a dirotto, al punto che la gara sta per essere annullata. Poi d'un tratto la decisione di prendere il via. Hunt è in prima fila col 2° tempo, Lauda appena dietro col 4°. Passano



Damon Hill



tempo

solo due giri e la Rossa N°1 torna ai box. Il Campione esce dall'abitacolo e si ritira, sotto il diluvio. Confesserà di aver avuto paura di quelle condizioni estreme. Per Hunt tutto sembra in discesa: in testa dall'inizio, deve fare solo 4 punti. Invece a causa di un problema alle gomme deve rientrare ai box perdendo posizioni. Si rianimano così le speranze dei ferraristi che con l'inglese solo 5°, vedrebbero Lauda campione. Invece Regazzoni e Jones, rispettivamente 2° e 3° abbandonano: Hunt "the shunt" è il nuovo Re, per un solo punto. Ma la carriera dello stravagante campione, amante della vita spericolata condita da belle donne, si chiuderà appena tre anni più tardi. Purtroppo la vita non gli regalerà altrettante soddisfazioni, come la pista. Fallito anche il tentativo di commentare i G.P per la BBC, causa i suoi giudizi al vetriolo, entrerà nel vortice dell'alcol, finché un arresto

cardiaco lo stroncherà ad appena 45 anni. E con Hunt se ne andranno anche i sogni di gloria britannici per 16 lunghi anni.

Un digiuno che sarà rotto da un altro grande lottatore, tutto potenza e generosità. Parliamo di Nigel Mansell, soprannominato per l'appunto il "Leone". Dopo un quinquennio alla Lotus, Mansell approda alla Williams, dove sfiora il titolo nell'86 e nell'87, quando un brutto incidente in prova pone fine al suo campionato, a due gare dalla fine e consegna la corona all'odiato compagno-rivale Piquet. Cerca miglior fortuna alla Ferrari, ma invano, finché decide di tornare in patria. Qui con la Williams, riesce finalmente a riscattarsi, nella stagione '92. Al volante di una super FW14B motorizzata Renault, monopolizza il campionato, diventando matematicamente iridato nel G.P di Ungheria con 5 gare d'anticipo. La classifica parla chiaro: Mansell 108 punti,

Patrese (suo compagno) 56 e 10 vittorie in totale, per entrambi, su 16 gare. L'erede del Leone, spunterà quattro anni più tardi e sempre come portacolori della scuderia di Sir Frank Williams. Nel 1996, la lotta al vertice è un discorso circoscritto alle monoposto di Grove. Sono di fronte Damon Hill e Jacques Villeneuve, al suo esordio in F.1. Entrambi sono figli d'arte: il primo del grande Graham, il secondo del funambolico Gilles. La contesa arriva fino all'ultimo round a Suzuka in Giappone. Ad Hill basta guadagnare un solo punto, mentre Villeneuve deve per forza vincere. I due monopolizzano la prima fila, ma l'inglese va subito al comando mentre il canadese rimane imbottigliato nel mucchio. Le sue ambizioni si riducono sempre più al lumicino e sfumano definitivamente quando perde una ruota, fissata male nel suo ultimo pit-stop. Da quel 13 ottobre, il motorsport di Sua Maestà

imboccherà un nuovo periodo avaro di soddisfazioni. Meteo-Button a parte, si dovrà attendere l'arrivo di Lewis Hamilton. Un 2007 sbalorditivo, con il titolo perso per una lunghezza proprio in quel Brasile, che domenica sera gli ha consegnato il passaporto per la storia. Un felice ritorno anche per la McLaren Mercedes, orfana del mondiale piloti dal 1999. L'ultimo successo fu di Mika Hakkinen, che ebbe la meglio sul ferrarista Eddie Irvine. Da allora a Woking hanno dovuto tener botta a non poche delusioni. Non ultima quella dello scorso anno, con la beffa messa a segno da Kimi Raikkonen e dal Cavallino. Amarezza che si aggiunse all'onta della spy-story, che travolse i vertici del team anglo tedesco. Ma come dice il detto, "chi la dura la vince" e Ron Dennis & C. non hanno mai mollato. Congratulations !

a cura di
Carlo Baffi



Lewis Hamilton



Dovizioso vs Pedrosa

È subito polemica

Non erano passate nemmeno ventiquattro ore dall'ultima bandiera a scacchi che sanciva la fine del campionato Moto GP 2008, che team e piloti hanno subito iniziato a preparare la stagione 2009 provando le nuove moto sul Ricardo Tormo di Valencia. Due i giorni programmati, lunedì 27 e martedì 28 ottobre, ma in realtà la pioggia ha reso validi i riscontri del primo giorno. Il più veloce è risultato Casey Stoner, col tempo di 1'32"464, precedendo di alcuni decimi sia Dani Pedrosa sia Valentino Rossi, che ha girato però solo nel pomeriggio del primo giorno. La pioggia arrivata martedì ha poi impedito di portare avanti lo sviluppo delle moto, ma ha dato grande risalto a coloro che hanno girato, ossia i novelli del 2009. Tra tutti spicca certamente Nicky Hayden, parso decisamente a suo agio sulla Ducati Desmosedici GP9, per questa occasione con una livrea completamente a stelle e strisce, sia lunedì con l'asciutto che col bagnato martedì, dove ha ottenuto il miglior tempo assoluto. Molto bene anche Marco Melandri, che oltre ad aver ottenuto il ter-



Marco Melandri (Kawasaki)

zo tempo sul bagnato, ha trovato una grande serenità ed armonia nel team Kawasaki, dopo una stagione non facile con la Ducati, situazione ambientale che certamente lo aiuterà nello sviluppo della moto e nella nuova avventura che ha deciso di intraprendere. Benissimo si è comportato Andrea Dovizioso, subito molto veloce sull'asciutto nel prendere confidenza non

solo con la Rc212v, ma anche con le gomme Bridgestone, con le quali nella seconda giornata ha ottenuto il secondo miglior tempo con la pista bagnata. Incredibilmente, non sono mancate le polemiche, con il forlivese che ancora non entrato nel team ha subito attaccato Dani Pedrosa ed il suo manager Alberto Puig, rei di non avergli rivolto la parola durante il pranzo di

lunedì. Ottimo modo per iniziare un nuovo rapporto, che dovrebbe forse suggerire ai piloti italiani un po' più di umiltà. Quella che ha certamente avuto Niccolò Canepa, all'esordio nel ruolo di pilota ufficiale. Il pilota Super-sport ha portato avanti nel 2008 lo sviluppo delle Bridgestone in sella alla Desmosedici GP8 dell'Alice Team, dove ha percorso numerosi giri per prendere confidenza con la moto dopo che un infortunio lo aveva tenuto lontano dalle corse per qualche settimana. Concorrenza scomoda in casa per il ligure, perchè nella Ducati Junior Team è arrivato un giovane finlandese di belle speranze, Mika Kallio. In questi anni, Kallio si è messo ampiamente in luce nella 125 e 250 guidando una KTM certamente non competitiva, ma portata sempre in vetta alle classifiche. Vicinissimi i due piloti, che avranno però le loro difficoltà per essere subito ad alti livelli, perchè proprio a Valencia è stato annunciato un contingentamento dei test invernali, le cui date verranno diramate nelle prossime settimane.

Antonio Caruccio

Operata con successo la mano di Stoner

Giovedì 30 ottobre Casey Stoner è stato operato con successo, nell'Azienda Ospedaliero-Universitaria Policlinico di Modena dal dott. Antonio Landi, Direttore della Struttura Complessa di Chirurgia della mano, coadiuvato da un'equipe composta da Luigi Pederzini, che ha eseguito la parte artroscopica, e da Norman Della Rosa. Per via artroscopica sono stati rimossi a Stoner due corpi mobili a livello del recesso stiloideo dell'ulna. La pseudoartrosi dello scafoide della mano sinistra è stata trattata, previa rimozione del vecchio mezzo di sintesi (una "grafetta" che era stata inserita nello scafoide di Stoner in una operazione nel 2003), con innesto osseo prelevato dall'ala iliaca e sintesi con vite cannulata di Herbert. A fianco del campione australiano, oltre all'equipe che lo ha operato, è stato sempre vicino il medico di fiducia di Ducati Corse, Fabio Catani dell'Ospedale Rizzoli di Bologna, che lo ha assistito in questi mesi aiutandolo a scegliere la strada migliore da seguire per l'operazione. Stoner è stato dimesso il pomeriggio del 31 ottobre e nei prossimi giorni potrà già intraprendere nella sua casa in Svizzera la fase riabilitativa.



Sete Gibernau (Ducati)



Nicky Hayden (Ducati)

C'è ancora posto per me?

Luca Filippi ci riproverà? Il pilota piemontese non molla e con ogni probabilità anche nel 2009 sarà nella GP2 Main Series, per il quarto anno consecutivo. Magari proprio con la Racing Engineering che lo ha voluto testare a Jerez e che già lo aveva inseguito alla fine del 2006. Alfonso D'Orleans necessita di un pilota di esperienza e con Filippi potrebbe ritentare di ripetere la storia del 2008 vissuta con Giorgio Pantano. Nelle prossime settimane si potrà sapere qualcosa di più. Ancora incerto il futuro di Filippi con la Honda. Nel corso del 2008 ha svolto alcuni test con la RA108 che hanno sempre soddisfatto i responsabili della squadra diretta da Ross Brawn. L'italiano ambisce a un ruolo di primo collaudatore; le ultime notizie davano Alexander Wurz, primo tester nel 2008, come non confermato mentre Mike Conway, che con Filippi divideva il ruolo di secondo collaudatore, punterebbe alla Indycar, via Honda. Nelle prossime settimane si saprà qualcosa di più, anche per via del test che Bruno Senna affronterà il 17 e il 19 novembre a Barcellona. Ci sono buone probabilità infatti che il brasiliano prenda il posto di Rubens Barrichello affiancando il pur non ancora confermato Jenson Button. Se Filippi, come ci auguriamo, ripeterà la GP2, il

numero degli italiani certi salirebbe a due. Davide Valsecchi, che ha già firmato con Durango, sta svolgendo dei test invernali di grande qualità. A Jerez, il pilota comasco diretto da Ivone Pinton ha conquistato il secondo tempo assoluto presentandosi come uomo da battere per il 2009. Valsecchi sta dimostrando di avere completamente dimenticato l'incidente di Istanbul che questa stagione lo ha tenuto fuori per alcune gare condizionando anche le ultime corse del campionato. Ma a partire da Monza, è scattato il click con la vittoria in gara 2, successo poi ripetuto nella seconda corsa di Shanghai, prima tappa della GP2 Asia. Sul circuito spagnolo, il più veloce è stato ancora una volta Kamui Kobayashi del team Dams. Il giapponese del Toyota Driver Program se trasferirà la propria consistenza anche in gara, sarà un osso durissimo per tutti. La grande sorpresa di Jerez è stata il rookie Koudai Tsukakoshi, terzo tempo assoluto con la monoposto del Piquet GP di Tancredi Pagiaro. Nel 2008 ha corso nella F.3 Euro Series senza impressionare troppo anche se di tanto in tanto qualche exploit lo ha ottenuto. Tsukakoshi è un pilota Honda e potrebbe essere il primo vero talento scovato dalla Casa giapponese dopo l'epopea di Takuma Sato. Quar-

to tempo per Pastor Maldonado che si è alternato sulle vetture della iSport e della ART, la squadra che lo dovrebbe schierare nella GP2 2009. Tra coloro che hanno stupito, va inserito il nome di Charles Pic, 18enne francese che questa stagione ha debuttato nella World Series Renault cogliendo una indimenticabile vittoria a Montecarlo col Tech 1. Salito per la prima volta su una vettura GP2, quella della ART, Pic ha ottenuto il quinto tempo assoluto. I suoi programmi erano quelli di ripetere la World Series, ma forse questo risultato potrebbe far cambiare idea... Bene Nico Hulkenberg (ART) fresco campione europeo della F.3 e sesto assoluto, mentre si è confermato su ottimi livelli Roldan Rodriguez, settimo con il Piquet GP Filippi ha concluso ottavo con la Racing Engineering. Tra i volti interessanti visti a Jerez, quello di Chris Van der Drift, che con Trident ha concluso col quattordicesimo tempo. Tra gli italiani, hanno girato per un solo giorno Marcello Puglisi con la seconda vettura della Durango e Davide Rigon con la Dallara del team Campos. Per due giornate si è invece esibito il vice campione della F.3 Euro Series, Edoardo Mortara, che è salito sulle monoposto di Trident e Arden. E' però rimasto lontano dai migliori tempi.





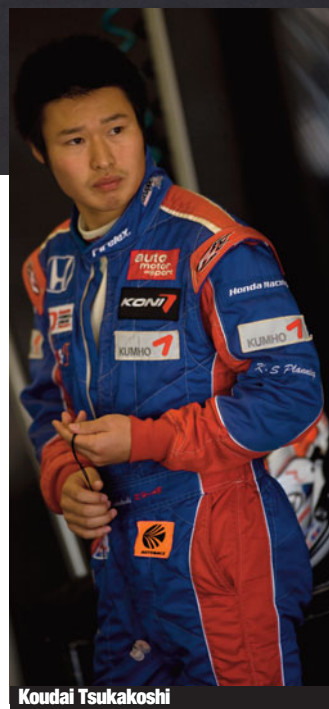
Davide Valsecchi

IL FATTO

Monteiro vuole la BCN

Si sono diradate le nubi che da qualche giorno stazionavano sulla BCN. Italiaracing ha saputo che l'ex pilota di F.1 Tiago Monteiro, attualmente impegnato nel WTCC con la Seat ufficiale, starebbe per rilevare il team di Enrique Scalabroni e Jaime Pintanel. L'opzione per l'acquisto dovrebbe scadere entro un mese. Il personale BCN era ieri a Jerez per i test collettivi e presenti erano pure i piloti Marcos Martinez e Maximo Cortes. Ma le due monoposto sono rimaste ferme ai box in quanto prive della centralina, che rilascia l'organizzazione. BCN si è trovata in serie difficoltà economiche nel corso del 2008 a causa della rottura con i piloti Paolo Nocera, Milos Pavlovic e Adrian Valles. Soldi da restituire e soldi da ricevere mai arrivati. La squadra spagnola si è trascinata fino al termine della stagione partecipando anche alla prima prova della serie asiatica, ma intanto il team era praticamente in vendita. Ci aveva provato Tech 1, squadra francese che milita nella World Series Renault, poi Tec Auto e Llusia (F.3 spagnola) oltre a un imprenditore sempre spagnolo. Finché non è spuntato Tiago Monteiro. Tale soluzione sembra abbia trovato il consenso da parte della GP2 men-

tre parallelamente vi era a Jerez un altro personaggio intenzionato all'acquisto della BCN. Un signore che ha stazionato a lungo nel paddock attendendo un emissario del team. E' quindi proseguita la trattativa con Monteiro. Fondamentale, per la GP2, coprire subito i debiti pre esistenti (questo il motivo per cui le centraline non sono state consegnate a Jerez) e pare che questo problema verrà risolto. Poi, offrire le ovvie garanzie per partecipare all'intero campionato. Se queste non arriveranno, da parte di Monteiro, allora il team rimarrebbe nelle mani degli attuali proprietari. Italiaracing ha contattato Enrique Scalabroni, ma il team manager argentino ha preferito non rilasciare dichiarazioni. Dispiace constatare come Scalabroni, uno dei personaggi più interessanti del panorama GP2, gradevole dal punto di vista umano, profondo conoscitore dell'ambiente motoristico, abbia dovuto abdicare. La recente difficoltà nel reperire sponsor legati alla squadra e non ai piloti, si è purtroppo rivelata decisiva per il futuro della compagine catalana che aveva debuttato nei primi anni 2000 nella F.Nissan proseguendo poi in F.3000 e infine in GP2.



Koudai Tsukakoshi



Davide Rigon

ULTIMA ORA

Grosjean verso Campos Maldonado con ART

Qualche indiscrezione sul mercato piloti è emersa dai test collettivi svolti a Jerez la scorsa settimana. Romain Grosjean potrebbe finire al team Campos, ora di proprietà di Alejandro Agag, uomo molto vicino a Flavio Briatore. La squadra sarà quindi una sorta di Renault Junior Team. Con Grosjean, Vitaly Petrov. Pastor Maldonado è candidato a un posto alla ART e soprattutto ad essere gestito da Nicolas Todt. Ma non ci sono conferme. Con la ART ovviamente Nico Hulkenberg. Luca Filippi si è trovato a suo agio con Racing Engineering e non è escluso che tra l'italiano e Alfonso D'Orleans l'intesa personale si possa tramutare in accordo.



Edoardo Mortara

Tutti i tempi dei quattro giorni di test

- 1 - Kamui Kobayashi - Dams - 1'24"262 - sessione 3
- 2 - Davide Valsecchi - Durango - 1'24"367 - 3
- 3 - Koudai Tsukakoshi - Piquet GP - 1'24"371 - 3
- 4 - Pastor Maldonado - ART - 1'24"727 - 2
- 5 - Charles Pic - ART - 1'24"756 - 3
- 6 - Nico Hulkenberg - ART - 1'24"780 - 3
- 7 - Roldan Rodriguez - Piquet GP - 1'24"841 - 3
- 8 - Luca Filippi - Racing Engineering - 1'24"898 - 3
- 9 - Pastor Maldonado - iSport - 1'24"924 - 3
- 10 - Jerome D'Ambrosio - Dams - 1'25"136 - 3
- 11 - Diego Nunes - Campos - 1'25"206 - 3
- 12 - Karun Chandhok - FMSI - 1'25"255 - 2
- 13 - Andreas Zuber - Super Nova - 1'25"340 - 3
- 14 - Chris Van der Drift - Trident - 1'25"425 - 3
- 15 - Andreas Zuber - Racing Engineering - 1'25"437 - 2
- 16 - Carlos Iaconelli - Durango - 1'25"440 - 3
- 17 - Diego Nunes - Piquet GP - 1'25"545 - 1
- 18 - Giedo Van der Garde - iSport - 1'25"549 - 1
- 19 - Christian Ebbesvik - FMSI - 1'25"590 - 3
- 20 - James Jakes - Super Nova - 1'25"590 - 3
- 21 - Charles Pic - iSport - 1'25"638 - 1
- 22 - Alvaro Parente - Racing Engineering - 1'25"667 - 2
- 23 - Vitaly Petrov - Racing Engineering - 1'25"730 - 3
- 24 - Vitaly Petrov - Campos - 1'25"740 - 1
- 25 - Michael Herck - DPR - 1'25"790 - 3
- 26 - Luca Filippi - Super Nova - 1'25"860 - 1, 2
- 27 - Edoardo Mortara - Arden - 1'25"885 - 4
- 28 - Carlo Van Dam - FMSI - 1'26"025 - 3
- 29 - Sten Pentus - DPR - 1'26"028 - 3
- 30 - Alberto Valerio - Trident - 1'26"137 - 3
- 31 - Luiz Razia - Arden - 1'26"141 - 3
- 32 - Sergio Perez - Campos - 1'26"153 - 3
- 33 - Davide Rigon - Campos - 1'26"399 - 2
- 34 - Jaime Alguersuari - iSport - 1'26"491 - 4
- 35 - Marcello Puglisi - Durango - 1'26"573 - 1
- 36 - Edoardo Mortara - Trident - 1'26"803 - 2
- 37 - Christian Ebbesvik - Arden - 1'26"874 - 1
- 38 - Bertrand Baguette - Trident - 1'28"434 - 4



Marcello Puglisi

Terzo gol per Davide Rigon

Terza vittoria stagionale per Davide Rigon (**sotto**), del Gouan Pechino, sempre più leader della Superleague. Dopo la qualifica, che lo aveva piazzato in seconda fila, Rigon aveva detto che avrebbe pensato solo a fare punti. Ma dopo il pit-stop, appena ha annusato che la vittoria non era così impossibile, ha tirato fuori gli artigli. Crollato nel cambio gomme Adrian Valles (Liverpool), che aveva tenuto la testa della corsa

dopo essere partito dalla pole, Rigon con una bellissima manovra ha infilato all'interno Robert Doornbos (Milan) e da quel momento non ha più avuto rivali. Il podio è stato completato da Alessandro Pierguidi (Galatasaray), protagonista di una delle sue migliori prestazioni in Superleague. Bravissimi i meccanici del Playteam che a pochi secondi dal via hanno rimediato in griglia di partenza ad un inconve-

niente al cambio emerso nel giro di pre schieramento. La squadra italiana ha così potuto festeggiare il secondo posto di Doornbos e il terzo di Pierguidi. Una gara tutta grinta l'ha disputata Tuka Rocha (Flamengo), quarto all'arrivo dopo aver resistito per 29 giri alla pressione esercitata da Franck Perera (Roma). Buona corsa anche per Ryan Dalziel (Glasgow Rangers), quinto, e per Antonio Pizzonia (Corinthians),

sesto, che però ha pagato con la perdita di almeno due posizioni l'aver tardato troppo il pit-stop. Un problema ha subito bloccato Enrico Toccacelo (Borussia Dortmund), che scattava dall'ultima fila. Il romano ha chiuso ultimo nella graduatoria, con un giro percorso, e partirà dalla pole in gara 2 per il criticabile regolamento sportivo della categoria, ritiratosi a causa della rottura del tirante dello sterzo.





Valles e Doornbos ai ferri corti

L'ordine di arrivo di gara 1, domenica 1 novembre 2008

- 1 - Gouan Pechino - Davide Rigon - 32 giri
- 2 - Milan - Robert Doornbos - 1"679
- 3 - Galatasaray - Alessandro Pierguidi - 11"760
- 4 - Flamengo - Tuka Rocha - 32"569
- 5 - Glasgow Rangers - Ryan Dalziel - 33"205
- 6 - Corinthians - Antonio Pizzonia - 34"288
- 7 - Anderlecht - Craig Dolby - 35"238
- 8 - Porto - Tristan Gommendy - 35"712
- 9 - Liverpool - Adrian Valles - 38"594
- 10 - PSV Eindhoven - Yelmer Buurman - 43"216
- 11 - Tottenham - Duncan Tappy - 59"987
- 12 - Basilea - Max Wissel - 1'02"549
- 13 - Olympiakos - Stamitis Katsimis - 1 giro
- 14 - Al Ain - Dominick Muermans - 1 giro

Giro più veloce: Davide Rigon 1'23"586

Ritirati

- 29° giro - Roma - Franck Perera
- 17° giro - Atletico Madrid - Andy Soucek
- 10° giro - Siviglia - Borja Garcia
- 2° giro - Borussia Dortmund - Enrico Toccacelo



Alessandro Pierguidi terzo per i colori del Galatasaray

La cronaca Giro dopo giro

Subito un colpo di scena con Garcia del Siviglia che nei giri pre griglia fora la gomma posteriore sinistra e si insabbia. La sua vettura viene riportata nel paddock a 5 minuti dal via e i meccanici riescono a sostituirgli gli pneumatici permettendogli di partire dai box. Problema in griglia per Pierguidi con i meccanici del Playteam affannati nella parte posteriore della vettura per risolvere un improvviso problema al cambio. La vettura dell'Al Ain viene affidata a Muermans, che ha fatto l'ora per i rookie e prende il posto dell'infortunato Meijer. Il via è lanciato, non passa Toccacelo, che era in ultima fila. Valles prende il comando dalla pole seguito da Doornbos, Rigon, Pierguidi e Rocha. Sesto è Perera, poi Pizzonia, Dalziel, Soucek e Buurman. I primi quattro si avvantaggiano e al 4° giro hanno 5" di vantaggio su Rocha che comanda il resto del gruppo. Val-

les pennella le curve di Vallenga e al 6° passaggio vanta un leggero margine di vantaggio, 1", su Doornbos che ha a 6 decimi Rigon. Poi Pierguidi. A 7" Rocha che resiste a Perera, Pizzonia, Dalziel, Soucek e Buurman. Testacoda al Tornantino di Muermans. All'8° giro, è aperta la finestra per il pit-stop. I primi a sfruttarla al 9° passaggio sono Rigon, Perera, Rocha e Buurman. Al 10° giro si fermano Valles e Doornbos. In testa alla corsa c'è Pierguidi seguito da Pizzonia a 8". Tra i leader, Rigon è davanti a Doornbos dopo un gran sorpasso e Valles, che ha avuto un pit-stop infelice. Rientra Pierguidi, Pizzonia prosegue, ma il suo tempo al 12° giro è più alto di chi ha le gomme fresche di 2"5. Il brasiliano del Corinthians rimane sul tracciato, ma il vantaggio su Rigon si riduce sensibilmente. Si ritira Garcia. Pizzonia infila corsia box al 14° giro. Tutti hanno effettuato il pit-stop. La situazione al 16° passaggio: Rigon primo con 2"1 su Doornbos, 5"6 su Pierguidi, 8"1 su Valles e 15"9 su Rocha. Il brasiliano ha sempre dietro di sé

Perera, poi Dalziel, Soucek, Pizzonia e Dolby. Problemi tecnici per Soucek che si ritira ai box. Rigon comanda con autorità ed ha 2"9 su Doornbos, 7" su Pierguidi e 8"6 su Valles. Poi, a 20"1, il solito gruppetto con Rocha, Perera, Dalziel, Pizzonia e Dolby, più indietro Buurman, decimo. Le prime quattro posizioni si sono stabilizzate. A tenere alto l'interesse è il duello Rocha-Perera. Finché al giro 28, il francese ha un problema alla ruota anteriore sinistra perdendo la linea della traiettoria e venendo superato da Dalziel, Pizzonia e Dolby. Brivido per Rigon, lungo ai Cimini, ma subito si riprende anche se lascia 1"7 a Doornbos. Perera continua a perdere posizioni fino a ritirarsi a tre giri dal termine. Ultimo giro: Rigon vince con 1"6 su Doornbos, bravissimo Pierguidi che si piazza terzo mentre Valles, per un problema tecnico, rallenta e da quarto si piazza nono. Quarto è quindi Rocha, poi Dalziel, Pizzonia, Dolby, Gommendy, Valles e Buurman chiudono la top ten.

Massimo Costa

La prima del Porto e la Roma è seconda

Gara spettacolare e piena di incidenti la seconda disputata sul tracciato capitolino di Vallelunga, prima prova italiana della Superleague categoria che nasce come cunubio tra calcio e motorsport. Solo otto le vetture transitate sotto la bandiera a scacchi, che ha sancito il successo di Tristan Gommendy, al volante della monoposto del Porto, davanti alla Roma di Franck Perera, nella gara di casa, e Yelmer Buurman coi colori del PSV a chiudere il podio.

Al via della corsa Enrico Toccacelo, scattato dalla pole, controlla agevolmente Borja Garcia alle sue spalle. Il gruppo sfila senza problemi nei primi metri, ma alla staccata dei Cimini Tuka Rocha perde il controllo della monoposto del Flamengo, tamponando il Milan di Robert Doornbos. Il brasiliano finisce per mettere fuori gioco anche il connazionale Antonio Pizzonia, al volante della vettura del Corinthians. Questi piloti abbandonano la gara, regalando ben tre posizioni a Davide Rigon, che sfila così quelli che erano stati i suoi maggiori avversari nel corso della prima gara. Entra subito in pista la Safety Car per permettere il recupero delle monoposto coinvolte nell'incidente. Proprio con la vettura di sicurezza sul tracciato si ritira il Basilea, con Max Wissel alla guida, nel corso del quarto passaggio a causa di un problema tecnico, mentre occupava il settimo posto. Rientra alla fine della quinta tornata la Safety Car e subito al sesto passaggio si rivoluziona la classifica con Soucek che supera Toccacelo in uscita dalla curva Campagnano per la prima posizione, imitato dopo poco da Perera, che superando Garcia conquista la terza piazza. Al settimo giro procede il recupero di Rigon, tredicesimo dopo il soprasso alla monoposto dei Glasgow Rangers di Ryan Dalziel, trovandosi all'inseguimento di Alessandro Pierguidi con la vettura del Galatasaray. Incidente al nono giro quando Perera alla staccata dei Cimini si porta all'esterno di Toccacelo, che fa la sua traiettoria ma le due monoposto entrano in contatto con la ruota anteriore sinistra di Perera che colpisce la posteriore destra del romano. Toccacelo finisce contro le barriere distruggendo la sua monoposto. Ritiro per il pilota romano, mentre Perera procede con qualche problema di convergenza alla sospensione coinvolta nel contatto. Iniziano le soste al decimo giro, con Adrian Valles subito in pit con la monoposto del Liverpool, imitato anche dai Rengers. Simultanea fermata per Atletico Madrid (primo) e Roma. Soucek viene tratto in inganno da un uomo

del PSV Eindhoven che erroneamente lo scambia per il suo pilota. Lo spagnolo si ferma nella piazzola del PSV, a fianco di quella dell'Atletico. Quando se ne accorge riparte rabbiosamente ma arriva lungo e storto nella sua postazione. Mentre i suoi meccanici cercano di metterlo in posizione, uno di questi viene investito da Perera e viene trasportato in ospedale per accertamenti.

Soucek effettua deve così effettuare un ulteriore giro per effettuare la sua sosta, cedendo così la leadership virtuale della corsa, in quanto in testa alla gara rimane il Tottenham di Duncan Tappy. In terza posizione c'è il PSV che si difende dalla risalita del Porto, con Gommendy che riuscirà a sopravanzare Buurman solo al diciassettesimo giro, conquistando la seconda posizione, favorito dal rientro di Tappy al pit-stop. Ritiro al diciannovesimo giro per il Siviglia che ferma la vettura al box. Al ventiduesimo passaggio è incredibile il recupero di Gommendy, che si porta in scia a Perera, mettendolo sotto pressione per tentare di conquistare la leadership. Brutto incidente al ventiseiesimo giro con la monoposto dell'Olympiacos che va in sovrasterzo e nel controllo viene toccato da Tappy, che parcheggia la sua vettura in via di fuga. Non è finita però, perché mentre Katsimis rientra, viene centrato dal Galatasaray di Pierguidi. Risultato di questa carambola: tre vetture ferme che avvantaggiano il recupero di Valles e Rigon, che si portano ai piedi del podio in quarta e quinta posizione. I colpi di scena non sono finiti però, perché all'ultimo giro arriva il sorpasso di Gommendy a Perera, in difficoltà con una sospensione danneggiata per il contatto con Toccacelo, alla staccata del Semaforo. Il pilota della AS Roma arriva largo, favo-

L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 2 novembre 2008

- 1 - Porto - Tristan Gommendy - 32 giri in 46'15"508
- 2 - Roma - Franck Perera - 1"482
- 3 - PSV Eindhoven - Yelmer Buurman - 4"662
- 4 - Liverpool - Adrian Valles - 13"321
- 5 - Guoan Pechino - Davide Rigon - 14"126
- 6 - Anderlecht - Craig Dolby - 25"284
- 7 - Glasgow Rangers - Ryan Dalziel - 30"185
- 8 - Al Ain - Dominick Muermans - 1'04"015

Ritirati

Milan - Robert Doornbos
galatasaray - Alessandro Pierguidi
Flamengo - Tuka Rocha
Corinthians - Antonio Pizzonia
Tottenham - Duncan Tappy
Basilea - Max Wissel
Olympiakos - Stamitis Katsimis
Atletico Madrid - Andy Soucek
Siviglia - Borja Garcia
Borussia Dortmund - Enrico Toccacelo

Il campionato

1. Guoan Pechino 353; 2. PSV Eindhoven 294;
3. Liverpool 291; 4. Milan 267; 5. Anderlecht 244;
6. Roma 243; 7. Galatasaray 236; 8. Porto 218; 9. Siviglia 217; 10. Tottenham 207.

rendo l'ingresso del Porto, che andrà così a cogliere il successo. Chiude il podio Buurman, finalmente autore di una buona gara, dopo che a Estoril aveva un po' patito i problemi della sua monoposto. In campionato Rigon rimane al vertice coi colori del Guoan Pechino con 353 punti, contro i 294 del PSV, che approfitta dei problemi di Milan e Liverpool, riportandosi all'inseguimento del vicentino.

Antonio Caruccio





Khan e Razia vincono Prost rimane ancora leader

In una gara condizionata dalla pioggia battente Adam Khan e la TP Formula vanno a vincere il primo appuntamento dell'Euroseries 3000 sul tracciato spagnolo di Barcellona davanti a Fabrizio Crestani (GP Racing) e all'esordiente Edoardo Piscopo (Sighinolfi Autoracing). A causa della forte pioggia la direzione opta per la partenza lanciata dietro la safety car. L'anglo pakistano di casa TP Formula è bravo a mantenere la posizione davanti a Crestani, mentre Luiz Razia (Bull Racing), a causa di un sorpasso in regime di safety car, viene penalizzato con un drive through che lo costringe ad una gara all'attacco, andando a tagliare il traguardo al settimo posto, alle spalle dell'italiano GP Racing Fabio Onidi e del compagno di scuderia Fabio Beretta. Onidi, dopo esser passato sotto la bandiera a scacchi al quarto posto, viene penalizzato di 25"sec per aver compiuto anche lui un sorpasso con la vettura di servizio in pista, regalando così la quarta piazza al leader della classifica Nicolas Prost (**sopra**). Ottima gara per Edoardo Piscopo: partito in quinta posizione, grazie a due spettacolari sorpassi riesce a conquistare il primo podio, salendo sul terzo gradino. La seconda gara della Euroseries 3000 sul tracciato

spagnolo di Barcellona è stata all'insegna del team Bull Racing che riesce a conquistare una fantastica doppietta con i suoi due portacolori, il brasiliano Luiz Razia e Nicolas Prost. Il francese, grazie a questo nuovo podio, porta a 10 i punti di vantaggio sul primo dei suoi inseguitori, l'anglo-pakistano Adam Khan, costretto al ritiro al decimo passaggio quando occupava la quarta posizione alle spalle di Edoardo Piscopo. Il podio è poi stato completato ancora una volta dal romano della Sighinolfi Autoracing, Edoardo Piscopo che lascia la Spagna con un bottino di 10 punti. Buon avvio per Luiz Razia che riesce ad avere la meglio su Francesco Dracone, partito dalla pole position dopo aver concluso in ottava posizione gara-1. Alle sue spalle si inserisce proprio il romano che al sesto passaggio deve abdicare in favore di Nicolas Prost, scattato dalla quinta fila. Gara sfortunata per Fabio Onidi che si vede costretto ad abbandonare la gara e la quarta posizione dopo appena due tornate in seguito ad una toccata con Beretta. Ad un appuntamento dalla fine Nicolas Prost comanda la classifica con 60 punti, davanti a Khan (TP Formula) con 50 punti e a Onidi (GP Racing, fermo a 47.

L'ordine di arrivo di gara 1, domenica 2 novembre 2008

- 1 - Adam Khan - TP Formula - 14 giri 31'00"597
- 2 - Fabrizio Crestani - GP Racing - 1"837
- 3 - Edoardo Piscopo - Sighinolfi - 13"228
- 4 - Nicolas Prost - Bull Racing - 51"023
- 5 - Fabio Onidi - GP Racing - 51"739
- 6 - Fabio Beretta - Bull Racing - 1'00"559
- 7 - Luiz Razia - Bull Racing - 1'02"667
- 8 - Francesco Dracone - Emmebi - 2 giri

Giro più veloce: Fabio Onidi 1'58"942

L'ordine di arrivo di gara 2,

domenica 2 novembre 2008

- 1 - Luiz Razia - Bull Racing - 19 giri 40'38"693
- 2 - Nicolas Prost - Bull Racing - 45"396
- 3 - Edoardo Piscopo - Sighinolfi - 49"514
- 4 - Omar Leal - Durango - 1'35"566
- 5 - Francesco Dracone - Emmebi - 1'41"385
- 6 - Juan Ramon Zapata - Emmebi - 1 giro
- 7 - Fabrizio Crestani - GP Racing - 1 giro
- 8 - Matteo Cozzari - Sighinolfi - 1 giro

Giro più veloce: Fabrizio Crestani 1'59"146

Ritirati

- 2° giro - Fabio Onidi
- 7° giro - Fabio Beretta
- 10° giro - Adam Khan

Il campionato

- 1.Prost 60; 2.Khan 50; 3.Onidi 47; 4.Razia 44; 5.Leal 38



Merhi firma il primo successo

Roberto Merhi (**sopra**) vince la sua prima gara nel campionato spagnolo di F.3 sul circuito di Barcellona, ultima prova stagionale. Un successo che era nell'aria fin dalle prove libere di venerdì. Nelle sessioni libere e nella qualifica, Merhi era stato sempre il più veloce infliggendo anche pesanti distacchi agli inseguitori. Sulla griglia, German Sanchez è stato retrocesso dalla seconda alla quinta piazza. Allo start, Merhi prende indisturbato il comando, mentre alle sue spalle Panciatici infila Martinez, portandosi all'inseguimento dello spagnolo. Esce nel corso della prima tornata per un contatto Natacha Gachnang, chiudendo così ogni sua fantasia sul titolo del 2008, che la vide anche leader nelle fasi centrali di questa stagione. Sul traguardo del primo giro, Merhi mantiene agevolmente il comando su Panciatici, Martinez, Sanchez, Miguez e Ebbesvik, che ha perso alcune posizioni rispetto alla griglia. Solo Panciatici tiene il ritmo di Merhi, mentre alle loro spalle, staccati di tre secondi, Sanchez e Martinez lotta-

no per il podio, con il pilota del team Campos che al quarto passaggio supera il rivale schierato dal Tec Auto, imitato nell'ultima chicane anche da Celso Miguez. Alla quinta tornata Ebbesvik perde una posizione a favore di Bizzarri, autore di una buona rimonta, settimo, dopo la partenza dalla decima posizione. Proprio il pilota italiano del team RP Motorsport al settimo passaggio guadagna ben due posizioni ai danni di Bratt e Martinez. Si ritira intanto Ebbesvik con la sospensione posteriore sinistra rotta a causa di un contatto. Anche De Marco, secondo italiano sullo schieramento, è autore di una buona gara dopo essere scattato dalla tredicesima posizione ed aver perso alcune posizioni nei primi giri. Al nono passaggio però, il friulano ha recuperato la decima posizione e il giro dopo ha passato Adrian Campos. Al penultimo giro arriva un bel sorpasso per la nona piazza ai danni di Jimmy Auby. Conclude invece indisturbato al comando Merhi, accompagnato sul podio da Panciatici.

L'ordine di arrivo di gara 1, sabato 1 novembre 2008

- 1 - Roberto Merhi (Dallara 308) - Tec Auto
16 giri in 28'03"274
- 2 - Nelson Panciatici (Dallara 306) - Hache - 3"419
- 3 - German Sanchez (Dallara 308) - Campos - 11"537
- 4 - Celso Miguez (Dallara 308) - Meycom - 17"9064
- 5 - Will Bratt (Dallara 308) - De Villota - 24"889
- 6 - Stefano Bizzarri (Dallara 306) - RP - 27"019
- 7 - Bruno Mendez (Dallara 308) - Tec Auto - 27"941
- 8 - Marcos Martinez (Dallara 306) - Tec Auto - 32"533
- 9 - Nicola De Marco (Dallara 308) - RP - 34"309
- 10 - Adrian Campos (Dallara 308) - Campos - 37"846
- 11 - Jimmy Auby (Dallara 306) - GTA - 38"441
- 12 - Augusto Scalbi (Dallara 308) - GTA - 39"035
- 13 - Jonathan Legris (Dallara 300) - West Tec - 54"297
- 14 - Francisco Villar (Dallara 306) - West Tec - 54"737
- 15 - Carmen Jorda (Dallara 306) - Campos - 56"824
- 16 - Isaac Lopez (Dallara 306) - De Villota - 1'00"730
- 17 - Jose Alonso (Dallara 306) - Hache - 1'03"095
- 18 - Sergio Canamasas (Dallara 308) - Cetea - 1'04"703
- 19 - Edgar Fernandez (Dallara 306) - Hache - 1'48"237
- 20 - Gustavo Yacamán (Dallara 306) - De Villota - 1 giro

Ritirati

- 9 giri - Ma Qinghua (Dallara 306) - West Tec
- 8 giri - Christian Ebbesvik (Dallara 308) - West Tec
- 5 giri - Victor Garcia (Dallara 308) - RP
- 0 giri - Natacha Gachnang (Dallara 306) - Campos

Giro veloce: Roberto Merhi 1'44"515

Sanchez è il campione

German Sanchez è il campione della stagione 2008 nel campionato spagnolo di Formula 3. Al volante della vettura del team Campos, ha portato a termine una stagione avvincente e combattuta sino a quest'ultimo appuntamento di Barcellona. Sanchez ha sconfitto la concorrenza di Nelson Panciatici, unico dei contendenti di inizio stagione ad aver resistito fino all'ultima corsa. Durante l'anno sono stati numerosi i piloti che si sono alternati al vertice. Natacha Gachnang, l'italiano Nicola De Marco e Jaime Alguersuari, campione della serie inglese, ma tra i candidati al titolo finché si è fatto vedere in Spagna. La vittoria di gara 2 è andata invece all'incredibile Roberto Merhi. Piove copiosamente sulla pista di Barcellona e la direzione gara decide di dare la partenza in regime di safety-car, per dare l'opportunità ai piloti di prendere confidenza con questa difficile situazione. Rientra ai box al termine del primo passaggio la vettura di sicurezza, mentre Stefano Bizzarri, che partiva dalla prima posizione in virtù del ribaltamento dei primi sei posti di gara 1, finisce in testacoda all'ultima curva (prima del via quindi) riuscendo a riprendere la gara in sesta piazza, alle spalle di Will Bratt, primo, Celso Miguez, Panciatici, Roberto Merhi e Sanchez. Alla prima curva Merhi recupera il terzo posto ai danni di Panciatici, incalzato da Sanchez. I due contendenti al titolo arrivano al primo intermedio appaiati, con Sanchez che tocca Panciatici, mandandolo in testacoda, poi urtato anche da un'altra vettura. Panciatici riparte in nona posizione, con la lotta al titolo che sembra compromessa, in quanto il musetto della Dallara 306 del francese è rotto a seguito del contatto. Nel corso del terzo giro però, Sanchez a sua volta viene messo fuori gioco da un contatto a catena tra i piloti italiani del team RP Motorsport, con Bizzarri che in frenata spinge Nicola De Marco contro lo spagnolo di Campos. Recupera dunque due posizioni Panciatici, settimo, che subirà però nei giri successivi la risalita dei piloti alle sue spalle che corrono in condizioni ottimali. Nel frattempo Merhi si è portato in seconda posizione, alle spalle di Bratt, che supererà poi alla terza tornata, involandosi verso un'altra gara solitaria, conclusa con oltre ventidue secondi di margine sull'inglese. Prosegue senza parti-

colari colpi di scena la gara, che al sesto giro vede Merhi ormai alle prese con i primi doppiati, seguito da Bratt, Mendez, Martinez, Campos, Yacaman e Panciatici, settimo e teoricamente ancora in lizza per la conquista dell'iride. Al settimo giro, Christian Ebbesvik supera il pilota del team Hache, relegato ora in ottava piazza. Al sedicesimo giro è la volta di Victor Garcia che infila Panciatici per la settima posizione, con evidenti danni all'ala anteriore, ma entrambi infilano Yacaman, in crisi di gomme, precedentemente sorpassato da Ebbesvik. Al termine dei diciassette giri di gara, Merhi conquista il secondo successo consecutivo, accompagnato sul podio da Bratt e Mendez. Panciatici rinuncia ad ogni pretesa sul titolo, chiudendo in ottava piazza, consegnandolo nella mani di Sanchez (sotto), con 97 a 95, divisi da due sole lunghezze.

Antonio Caruccio



L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 2 novembre 2008

- 1 - Roberto Merhi (Dallara 308) - Tec Auto - 17 giri in 36'10"607
- 2 - Will Bratt (Dallara 308) - De Villota - 22"344
- 3 - Bruno Mendez (Dallara 308) - Tec Auto - 33"638
- 4 - Marcos Martinez (Dallara 306) - Tec Auto - 43"627
- 5 - Adrian Campos (Dallara 308) - Campos - 52"737
- 6 - Christian Ebbesvik (Dallara 308) - West Tec - 1'01"819
- 7 - Victor Garcia (Dallara 308) - RP - 1'16"056
- 8 - Nelson Panciatici (Dallara 306) - Hache - 1'19"404
- 9 - Gustavo Yacaman (Dallara 306) - De Villota - 1'25"024
- 10 - Jonathan Legris (Dallara 300) - West Tec - 1'33"680
- 11 - Natacha Gachnang (Dallara 306) - Campos - 1'40"709
- 12 - Jimmy Aubry (Dallara 306) - GTA - 1'49"004
- 13 - Jose Alonso (Dallara 306) - Hache - 1'54"246
- 14 - Ma Qinghua (Dallara 306) - West Tec - 1'58"025
- 15 - Sergio Canamasas (Dallara 308) - Cetea - 1'58"710
- 16 - Edgar Fernandez (Dallara 306) - Hache - 1'59"570
- 17 - Isaac Lopez (Dallara 306) - De Villota - 1 giro
- 18 - Carmen Jorda (Dallara 306) - Campos - 1 giro
- 19 - Francisco Villar (Dallara 306) - West Tec - 1 giro
- 20 - Stefano Bizzarri (Dallara 306) - RP - 3 giri

Ritirati

- 9 giri - Celso Miguez (Dallara 308) - Meycom
- 3 giri - German Sanchez (Dallara 308) - Campos
- 3 giri - Nicola De Marco (Dallara 308) - RP
- 2 giri - Augusto Scalbi (Dallara 308) - GTA

Giro veloce: Roberto Merhi - 1'58"146

Il Campionato finale

1. Sanchez 97; 2. Panciatici 95; 3. Gachnang 76; 4. De Marco 73; 5. Mendez 65; 6. Bratt 63; 7. Alguersuari 60; 8. Campos 57; 9. Yacaman 56; 10. Ebbesvik 49.

Mancinelli campione d'inverno



Si è conclusa con la vittoria di Daniel Mancinelli e della It Loox Racing (**sopra**), la Winter Cup della Formula Renault 2.0 andata in scena sul circuito di Imola. Grazie alla vittoria ottenuta sabato in gara 1, alle due pole position, al giro veloce ottenuto nella seconda corsa disputata domenica e al quinto posto conquistato proprio nella gara 2, Mancinelli è riuscito a precedere di appena quattro punti il lituano Kazimieras Vasiliauskas (CO2 Motorsport), vincitore della seconda prova. Nico Muller, con i colori della Jenzer Motorsport, conquista invece la classifica "Junior". È Daniel Mancinelli, con i colori della It Loox Racing, il vincitore di gara 1 della Winter Cup di Formula Renault 2.0 che si sta disputando questo weekend sul circuito di Imola. Mancinelli, al termine dei trenta minuti della prima sfida, è riuscito a precedere Daniel Zampieri (BVM Minardi Team) e Nico Müller (Jenzer Motorsport). Scattato dalla pole position Mancinelli viene "bruciato" allo start da Kazimieras Vasiliauskas (CO2 Motorsport), ma tutti i piloti vengono ricompattati dal-

l'intervento della safety car. Appena ripresa la gara proprio Vasiliauskas viene penalizzato dalla direzione gara con un drive through per partenza anticipata, restituendo così la leadership a Mancinelli che la mantiene fino alla bandiera a scacchi incrementando costantemente il suo vantaggio sugli inseguitori, seguito sul traguardo da Zampieri e Müller. Vasiliauskas (**a destra**) conclude al quinto posto alle spalle di Genis Olive (Cram Competition), con Federico Scionti, in gara con la Tomcat Racing, al sesto posto davanti a Thiemo Storz (CO2 Motorsport), Andrea Amici (Viola Formula Racing) e Tomas Pivoda (Jenzer Motorsport). In qualifica, la pole era andata a Mancinelli con il tempo di 2'00"049 davanti a Vasiliauskas in 2'00"596 e il volto nuovo per la serie italiana, Adriano Buzaid (proveniente dalla Renault britannica) in 2'00"775. Il pilota lituano Vasiliauskas, con la vittoria di gara 2, è riuscito a riscattare la delusione di sabato, quando era stato penalizzato per partenza anticipata mentre occupava la prima posizione. Al pronti-via, è riu-

scito a risalire alle spalle del battistrada Mancinelli recuperando diverse posizioni dalla terza fila che occupava sullo schieramento, riuscendo poi a portarsi al comando della gara nel corso della sesta tornata. Mancinelli, saldamente alle sue spalle, ha visto sfumare il podio quando, ad appena due giri dalla conclusione, è finito in testacoda riprendendo la gara dalla quinta posizione, poi mantenuta fino alla bandiera a scacchi. Comunque, una posizione sufficiente per mantenere il comando della classifica della Winter Cup. A salire sul podio con Vasiliauskas sono quindi stati Nico Muller (Jenzer Motorsport) e Genis Olive (Cram Competition), con Carlos Munoz (Jenzer Motorsport) che ha concluso la sfida al quarto posto. Alle spalle di Mancinelli, quinto, sono transitate le due monoposto del BVM Minardi Team, rispettivamente di Adriano Buzaid e Daniel Zampieri, seguiti a loro volta da Federico Scionti (Tomcat Racing), Frank Suntjens (CO2 Motorsport), Tomas Pivoda (Jenzer Motorsport) e Thiemo Storz (CO2 Motorsport).





L'ordine di arrivo di gara 1, sabato 1 novembre 2008

- 1 - Daniel Mancinelli - It Loox - 17 giri 30'31"888
- 2 - Daniel Zampieri - BVM Minardi - 12"945
- 3 - Nico Muller - Jenzer - 13"827
- 4 - Genis Olive - Cram - 14"720
- 5 - Kazimieras Vasiliauskas - CO2 - 21"540
- 6 - Federico Scionti - Tomcat - 36"628
- 7 - Thimo Storz - CO2 - 42"475
- 8 - Andrea Amici - Viola - 47"476
- 9 - Tomas Pivoda - Jenzer - 49"765

Giro più veloce: Kazimieras Vasiliauskas 1'46"296

L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 2 novembre 2008

- 1 - Kazimieras Vasiliauskas - CO2 - 17 giri 30'16"452
- 2 - Nico Muller - Jenzer - 6"690
- 3 - Genis Olive - Cram - 7"775
- 4 - Carlos Munoz - Jenzer - 10"182
- 5 - Daniel Mancinelli - It Loox - 16"833
- 6 - Adriano Buzaid - BVM Minardi - 17"987
- 7 - Daniel Zampieri - BVM Minardi - 28"894
- 8 - Federico Scionti - Tomcat - 29"162
- 9 - Frank Suntjens - CO2 - 37"631
- 10 - Tomas Pivoda - Jenzer - 39"763
- 11 - Thimo Storz - CO2 - 1 giro

Giro più veloce: Daniel Mancinelli 1'46"088

Classifica finale Winter Cup: 1.Mancinelli 58 punti; 2.Vasiliauskas 54; 3.Müller 52; 4.Olive 46; 5.Zampieri 44; 6.Scionti 32; 7.Storz 24; 8.Munoz e Pivoda 22; 10.Buzaid 18; 11.Amici 14; 12.Suntjens 12.





Montermini-Maceratesi vincono alla prima curva...

Si chiude nel segno di Andrea Montermini e Michele Maceratesi il penultimo atto del GT Open 2008. Con uno start eccezionale, il pilota di Sassuolo ha conquistato la leadership alla prima curva, passando Boris Maletic (che partiva dalla pole position conquistata da Rui Aguas) e Marcel Fassler. Montermini ha progressivamente aumentato il proprio vantaggio sulla SunRed di Perez Aicart, a sua volta protagonista di un ottimo avvio, mentre un brutto colpo è arrivato per la vettura gemella del Playteam di Pedro Couceiro. Il portoghese è rimasto coinvolto, sul rettilineo prima del via, in un contatto con Alessandro Garofano. Grazie all'assenza di handicap, Maceratesi ha poi continuato

l'opera iniziata dal compagno di squadra, riuscendo ad evitare, grazie alla sosta anticipata, una situazione di traffico estremamente convulso che ha invece condizionato tutto il pacchetto di inseguitori con la lotta tra le GTS, che ha visto prevalere la Lamborghini Gallardo Peyroles-Tuchbant. Henri Moser, primo ad affrontare i doppiaggi, ha chiuso con tranquillità al secondo posto mentre, in un gruppo ricompattato, Damien Pasini è riuscito, nelle concitate fasi finali, a centrare il gradino più basso del podio. Quarto posto per Ferdinando Monfardini, riuscito ad approfittare di una defaillance della SunRed di Oscar Fernandez.

Marco Cortesi

L'ordine di arrivo, sabato 1 novembre 2008

- 1 - Montermini-Maceratesi (Ferrari 430) - 30 laps 1:00:38.052
- 2 - Fassler-Moser (Ferrari 430) - 33.542
- 3 - Pasini-Bonetti (Ferrari 430) - 49.578
- 4 - Monfardini-Frezza (Ferrari 430) - 50.282
- 5 - Fernandez-Aicart (SR21) - SunRED - 50.911
- 6 - Lietz-Roda (Porsche 997) - 51.109
- 7 - Cioci-Rugolo (Ferrari 430) - 55.757
- 8 - Martins-Davison (Porsche 997) - 56.618
- 9 - Almeras-Ortelli (Porsche 997) - 1:03.528
- 10 - Mayola-Carol (Ferrari 430) - 1:11.036
- 11 - Maletic-Aguas (Ferrari 430) - 1:21.461
- 12 - Cressoni-Kralev (Ferrari 430) - 1:22.424
- 13 - Frassinetti-Giammaria (Ferrari 430) - 1:25.740
- 14 - De Castro-Chacon (Porsche 997) - 1:35.810
- 15 - Villalba-Gutierrez (Mosler MT900R) - Motor Comp. - 1:57.167

... e poi conquistano il titolo

Si compie nel primo pomeriggio di domenica a Barcellona il miracolo Playteam. Dopo l'incidente che nel warm-up aveva messo in dubbio la partecipazione a gara 2, Andrea Montermini e Michele Maceratesi, scesi in pista con una F430 rattoppata, hanno conquistato un sospirato titolo grazie al successo in gara 2 e al contemporaneo piazzamento fuori dalla top-5 di Lietz-Roda. In partenza, era stato Damien Pasini a condurre, mantenendo il numero 1 conquistato con la pole position mentre, alle sue spalle, le Ferrari Playteam contenevano i tentativi di attacco di Richard Lietz. A quel punto, ad entrare in gioco è stato un devastante peggioramento delle condizioni meteo, che hanno rovesciato sull'asfalto catalano diversi violentissimi scrosci di pioggia. Primo a cadere vittima dell'inondazione è stato proprio Pasini, piombato violentemente negli airfence della prima curva dopo aver perso il controllo in frenata. Nella stessa circostanza, si sono trovati fuori pista anche Oscar Fernandez, Francisco Cruz Martins, Ferdinando Monfar-

dini, Maurizio Fratti e Plamen Kralev. Con una 997 poco efficace sull'acqua, sono emersi nelle prime posizioni Manuel Giau, Rui Aguas e Marc Carol e, preso il volante da Pedro Couceiro, la 430 numero 4 ha continuato a condurre con un ampio margine. Mentre Mayola e Maletic perdevano via via il vantaggio accumulato dai compagni, ulteriori acquazzoni rendevano la vita (e la visibilità) impossibile a tutto il gruppo. Decisivo il finale di Montermini che, recuperata la leadership grazie al rallentamento di Manuel Giau e nonostante i 15 secondi di handicap, ha resistito agli attacchi (non particolarmente veementi) di Marcel Fassler, conquistando 22 punti. Più indietro Gianluca Roda doveva cedere il passo ad uno scatenato Matteo Cressoni e ad Antonio Chacon: pur se restituita nelle ultime battute dalla vettura gemella, la sesta piazza non basta. Alla fine sono otto le lunghezze di vantaggio per il Playteam che, anche col secondo posto, si sarebbe assicurato il titolo.

Marco Cortesi

L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 2 novembre 2008

- 1 - Montermini-Maceratesi (Ferrari 430) - Playteam - 21 laps 50:03.751
- 2 - Giau-Couceiro (Ferrari 430) - Playteam - 1.033
- 3 - Fassler-Moser (Ferrari 430) - Trottet - 1.211
- 4 - Cressoni-Kralev (Ferrari 430) - Edil Cris - 14.327
- 5 - Mayola-Carol (Ferrari 430) - Mayola - 18.246
- 6 - Lietz-Roda (Porsche 997) - Autorlando - 21.183
- 7 - Cioci-Rugolo (Ferrari 430) - Advanced - 21.575
- 8 - De Castro-Chacon (Porsche 997) - DriveX - 21.884
- 9 - Ortelli-Almeras (Porsche 997) - Almeras - 44.684
- 10 - Maletic-Aguas (Ferrari 430) - Advanced - 1:48.602
- 11 - Caffi-Fratti (Porsche 997) - Autorlando - 1 lap
- 12 - Villalba-Gutierrez (Mosler MT900R) - Motor Comp. - 2 laps

Il campionato finale: 1. Montermini-Maceratesi 177; 2. Lietz-Roda 169; 3. Giau-Couceiro 161; 4. Moser 117; 5. Monfardini-Frezza 110; 6. Pasini-Bonetti 100.



Cappellari e Calderari

Vittoria e Titolo 2008 per Luca Cappellari ed Enzo Calderari (Bmw m3 E92 3.2 – Duller Motorsport) che a Imola si aggiudicano la 4 Ore ETCS e si confermano primi in classifica assoluta. Alle loro spalle, sotto la bandiera a scacchi, i compagni di squadra Bonamico-Bonamico-Bellini su Bmw M3 E46, e la Bmw 320i della Promotor Sport di Conte-Bellini. Per i vincitori ben 121 giri. La gara si apre all'insegna del forcing impressionante di Belicchi che, sulla Bmw M3 E46 della Arsenio Corse, cerca di chiudere subito il divario che lo distanzia dai primi dopo le qualifiche del sabato rovinata da un incidente nei primi minuti. Capace di migliorarsi costantemente giro dopo giro e di scendere anche diverse volte sotto il miglior tempo fatto segnare in qualifica dagli autori della pole, Belicchi raggiunge le due Bmw M3 della Duller Motorspor in testa in occasione del trentesimo minuto. In soli due giri riesce a conquistare la testa e ad incominciare ad allungare progressivamente sugli inseguitori guidati proprio da Cappellari seguito da Bellini. La prima ora è caratterizzata poi anche molti problemi tecnici ad alcune delle vetture protagoniste della stagione. E' questo è il caso della Bmw 320i della Promotor Sport di Rinaldi-Iezzi con un braccetto ko per un contatto al via, della Alfa Romeo Gt della Oerre Racing (Milani-Belotti-Orlandi) con l'alternatore fuori uso che costringerà l'equipaggio a numerose soste ai box e a scivolare ai margini della classifica, e della Bmw 330i della Zerocinque Motorsport con problemi di elettronica al motore. E' sempre il motore a tradire la Seat Leon Supercopa di Nacamuli-Milli-Limonta mentre il cedimento della sospensione costringe al ritiro la terza vettura della Duller Motorsport iscritta, quella di Bryner-Mulacchiè-Amos. Allo scadere di metà gara si decide invece la prova ed il campionato con Cremonesi salito al posto di Belicchi costretto ai box da problemi alla pedaliera causati probabilmente sempre dal violento impatto contro le barriere nelle libere del sabato mattina. Nonostante gli sforzi dei meccanici ai box, Cremonesi-Belicchi sono costretti al ritiro lasciando strada libera a Cappellari-Calderari che, nonostante la certezza della vittoria del Titolo e della Classe non si risparmiano onorando la gara fin sotto la bandiera a scacchi. Gli ultimi minuti sono animati dalla lotta per le posizioni dalla terza alla quinta posizione con l'ultimo gradino del podio che va meritatamente a Conte-Zanin autori di una prova molto costante, davanti alle due Seat Leon Supercopa di Busnelli-Moccia (Drive Test) e Rossi-Debè (Seven Motorsport). Fra i diesel ad avere la meglio sono nuovamente le due Bmw 330d del Team Millennium. Il via per loro è però problematico con il setup poco adatto all'asfalto umido del mattino. Costrette ad inseguire, passano al comando solo dopo la metà gara quando poi diventano irraggiungibili tagliando il traguardo con Viglione-Sorghini davanti a Peroni-Presti-Vecchietti. Terzi gli autori della pole ieri Oldani-Oppizzi-Caldara su Seat Toledo Tdi.



i campioni 2008

foto Forchini



Tutti i vincitori 2008

Touring Master Cup

Assoluta: Cappellari/Calderari
24h Sp. Oltre 3.0: Cappellari/Calderari
24h Sp. 3.0: "Jolly"/Canali/Valli
24h Sp. 2.0: Orlandi/Belotti
Supercopa: Rossi/Debè

Superdiesel Challenge

Assoluta: Viglione/Sorghini
24h Sp. 3.0: Viglione/Sorghini
24h Sp. 2.0: Semeraro/Scarpellini
Gr. N 3.0: Castiglia/Ammetti



Edwards si mantiene in gioco

È ancora Carl Edwards (**sopra**) a dominare in Texas. Con una tattica che l'ha portato a saltare l'ultima sosta per il rifornimento, il pilota di casa Roush ha conquistato la testa e gestito via via il proprio vantaggio risparmiando carburante. La stessa scelta è stata messa in atto da Jeff Gordon, secondo al traguardo, e da Dale Earnhardt Jr, non così efficace nella salvaguardia del carburante e restato a secco a 5 giri dal termine. Il terzo posto è stato conquistato da Jamie McMurray, precedentemente in testa ma fermatosi per un ultimo "splash", così come Greg Biffle. Buona è stata la prova di Clint Bowyer che, brevemente al comando nelle fasi iniziali, si è nascosto come

d'abitudine conquistando la top-5. In casa Toyota, Kyle Busch ha colto la sesta piazza dopo una gara in recupero, mentre David Reutimann ha portato a Waltrip un bel decimo posto.

In serata-no, Jimmie Johnson ha recuperato fino alla quindicesima piazza dopo aver lungamente navigato intorno alla trentesima posizione, vedendosi recuperare oltre 70 punti in classifica: le lunghezze di vantaggio rimangono 106, con la lotta per il successo rimandata però all'ultimo appuntamento di Homestead. Tra i giovanissimi, ottimo il top-20 di Brad Keselowski al debutto, mentre Joey Logano ha continuato a trovare grandi difficoltà, con-

cludendo quarantesimo con un grande distacco. In sintonia con le pessime notizie in arrivo dal fronte aziendale, i team motorizzati Dodge sono naufragati: ventiquattresimo Kahne, anche per colpa di una ripartenza anticipata, più indietro AJ Allmendinger e Sam Hornish, sempre più indiziato per un ritorno in IndyCar. Da dimenticare anche la gara di Juan Pablo Montoya, vittima di un attacco di follia da parte di David Gilliland: l'alfiere di casa Yates ha violentemente centrato il colombiano in risposta ad una scaracuccia precedente, vedendosi costretto allo stop dalla direzione gara.

Marco Cortesi



L'ordine di arrivo, domenica 2 novembre 2008

- 1 - Carl Edwards (Ford) - Roush - 334
- 2 - Jeff Gordon (Chevy) - Hendrick - 334
- 3 - Jamie McMurray (Ford) - Roush - 334
- 4 - Clint Bowyer (Chevy) - Childress - 334
- 5 - Greg Biffle (Ford) - Roush - 334
- 6 - Kyle Busch (Toyota) - Hendrick - 334
- 7 - Kevin Harvick (Chevy) - Childress - 334
- 8 - Martin Truex Jr (Chevy) - DEI - 334
- 9 - Matt Kenseth (Ford) - Roush - 334
- 10 - David Reutimann (Toyota) - Waltrip - 334
- 11 - David Ragan (Ford) - Roush - 334
- 12 - Mark Martin (Chevy) - DEI - 334
- 13 - Jeff Burton (Chevy) - Childress - 333
- 14 - Casey Mears (Chevy) - Hendrick - 333
- 15 - Jimmie Johnson (Chevy) - Hendrick - 333
- 16 - Tony Stewart (Toyota) - Gibbs - 333
- 17 - Denny Hamlin (Toyota) - Gibbs - 333
- 18 - Brian Vickers (Toyota) - Red Bull - 332
- 19 - Brad Keselowski (Chevy) - Hendrick - 332
- 20 - Dale Earnhardt Jr (Chevy) - Hendrick - 332
- 21 - Marcos Ambrose (Toyota) - Waltrip - 332
- 22 - Paul Menard (Chevy) - DEI - 332
- 23 - Sam Hornish Jr (Dodge) - Penske - 332
- 24 - Kasey Kahne (Dodge) - Evernham - 331
- 25 - Scott Riggs (Chevy) - Haas - 331
- 26 - A.J. Allmendinger (Dodge) - Evernham - 331
- 27 - Michael Waltrip (Toyota) - Waltrip - 331
- 28 - Ryan Newman (Dodge) - Penske - 331
- 29 - Dave Blaney (Toyota) - Davis - 331
- 30 - Ken Schrader (Toyota) - - - 331
- 31 - Bill Elliott (Ford) - Wood - 330
- 32 - Travis Kvapil (Ford) - Yates - 330
- 33 - Scott Speed (Toyota) - Red Bull - 330
- 34 - Regan Smith (Chevy) - DEI - 329
- 35 - Elliott Sadler (Dodge) - Evernham - 329
- 36 - Robby Gordon (Dodge) - Gordon - 329
- 37 - Reed Sorenson (Dodge) - Ganassi - 328
- 38 - Joe Nemechek (Chevy) - Furn. Row - 328
- 39 - Bobby Labonte (Dodge) - Petty - 328
- 40 - Joey Logano (Toyota) - Gibbs - 327
- 41 - Kurt Busch (Dodge) - Penske - 267
- 42 - David Gilliland (Ford) - Yates - 266
- 43 - Juan Montoya (Dodge) - Ganassi - 262

La classifica

1. Jimmie Johnson 6366; 2. Carl Edwards 6260; 3. Greg Biffle 6223; 4. Jeff Burton 6154; 5. Jeff Gordon 6111; 6. Clint Bowyer 6099; 7. Kevin Harvick 6087; 8. Matt Kenseth 5973; 9. Tony Stewart 5962; 10. Kyle Busch 5938; 11. Dale Earnhardt Jr 5937; 12. Denny Hamlin 5935

Papis con il Germain Racing per 18 gare in Sprint Cup

È stato un lungo percorso quello che ha portato Max Papis in Sprint Cup, un percorso che però ha condotto ad un ingresso dalla porta principale. Il pilota italiano prenderà parte a 18 gare della prossima Sprint Cup con il Germain Racing (squadra che, in arrivo dal truck, collaborerà con il team Waltrip), sostenuto da uno sponsor di altissimo livello come GEICO, compagnia di assicurazioni di pro-

prietà del multimiliardario Warren Buffett. Il team, ora alla ricerca di uno sponsor

per la restante metà della stagione, ha anche deciso di schierare Max negli

appuntamento di fine 2008 in Texas e ad Homestead, oltre che nelle restanti gare Craftsman (insieme a Paul Tracy). Il primo weekend non è andato però nel migliore dei modi: chiamato ad una vera impresa visto il parco parenti particolarmente numeroso, Papis non è riuscito a qualificarsi, penalizzato anche da un peggioramento delle condizioni del tracciato nelle fasi finali della sessione.



Io sono leggenda

La pioggia, il freddo, il fango e persino la neve, ma niente lo ha fermato. Con il terzo posto del Rally di Giappone Sébastien Loeb si è assicurato il suo quinto titolo consecutivo di Campione del Mondo Rally. Un'iride che proietta il pilota alsaziano nell'Olimpo della specialità: mai nessuno prima di lui ci era riuscito.

La difficile trasferta giapponese è stata la logica conclusione di una logica implacabile, quella che ha visto il pilota migliore, il più costante il più freddo ed il più riflessivo, portare a termine il lavoro in maniera quasi chirurgica. Un terzo posto voleva, ed un terzo posto è arrivato senza quasi colpo ferire. Durante i tre difficili giorni di gara. L'Extraterrestre della Citroen è rimasto sempre concentrato sul suo obiettivo, e le condizioni sempre mutevoli di un fon-

do traditore - permanente invito all'errore - non lo hanno mai messo in difficoltà: Una volta di più, Sébastien Loeb ha dimostrato di essere un vero fenomeno.

Anche per il suo rivale Mikko Hirvonen non è stata una gara semplice. Per continuare a sperare in qualcosa il finlandese era obbligato a vincere e lo ha fatto, superando anche lui tutti i tranelli di un percorso davvero insidioso. In più Hirvonen e Latvala erano "obbligati" dal team a tentare una doppietta che, sfilato il titolo piloti lascia ancora aperta una piccola speranza per quello Costruttori. Dodici i punti che la squadra diretta da Malcolm Wilson dovrà cercare di recuperare ai rivali francesi nella foresta gallese tra poco più di un mese. Difficile, ma non impossibile...





No, non è un fotomontaggio a fare capolino alle spalle del cinque volte campione del Mondo Sébastien Loeb è proprio un arcobaleno. Un raggio iridato per salutare il più grande di tutti

Sébastien in pillole

1° Rally disputato:
Florival nel 1997

1° Rally Mondiale:
Catalunya nel 1999
con una Citroen Saxo Kit

Presenze nel Mondiale:
112
(di cui 98 con le Wrc)

1° vittoria Mondiale:
Germania nel 2002
con una Citroen Xsara Wrc

Vittorie nel Mondiale:
46
(18 con la C4,
28 con la Xsara)

Podii nel Mondiale:
72

Titoli iridati:
5
(dal 2004 al 2008)

Vittorie in una stagione:
10
(2005, e 2008 serie aperta)

Vittorie consecutive:
6
(nel 2005)

Numero differente di gare vinte:
17
(12 prove del calendario attuale + Sanremo, Portogallo, Irlanda, Cipro ed Australia)

Podii consecutivi:
12
(nel 2005 e 2006)

Record di vittorie:
Germania 8
Tour de Corse 4
Monte-Carlo 5

Percentuale partenze/vittorie nel Wrc:
46,9%
(46 su 98)

Percentuale partenze/podii nel Wrc:
72,4%
(71 su 98)



**E COME REGALO
UN TEST F.1 CON LA RED BULL**

L'indiscrezione girava da un paio di giorni e domenica scorsa, subito dopo l'arrivo trionfale a Sapporo, è stato lo stesso Loeb a confermarlo: lunedì 17 novembre prossimo il cinque volte campione mondiale salirà sulla Red Bull RB4 per una giornata di test a Montmelò. Certo non una primizia per il campionissimo di Hagenau, visto che avevaglià avuto modo di provare una Renault di F1 l'anno scorso al Paul Ricard



E Wilson lo incorona: "Nessuno come lui"

Il messaggio più dolce e più bello è quello che arriva dal "nemico" Malcolm Wilson: "È difficile fare paragoni tra i piloti, ma io mi sento onorato ed allo stesso privilegiato di far parte di uno sport, il rally, in cui è presente il miglior pilota di tutti i tempi. Seb oltre che essere bravo è anche molto calmo e mentalmente indistruttibile. Tra l'altro, a mio parere, quest'anno è andato ancora meglio perché sull'asfalto, la sua superficie preferita è andato ancora più forte. E vi posso assicurare che riuscire a migliore quando si è già al top è qualche cosa di davvero incredibile...".

Tanto zucchero, e non poteva essere diversamente arriva anche dal patron della Citroën Olivier Quesnel: "Sébastien è il nostro samurai... È un genio delle corse, ha una lettura della gara che è eccezionale. Come straordinaria è la sua capacità di adattarsi ad ogni tipo di situazione".

La classifica finale domenica 2 novembre 2008

1. Hirvonen-Lehtinen (Ford Focus Wrc) in 3.25'03"0
2. Latvala-Anttila (Ford Focus Wrc) a 31"1
3. Loeb-Elena (Citroën C4 Wrc) a 2'30"6
4. Atkinson-Prévot (Subaru Impreza Wrc) a 3'42"4
5. Andersson-Andersson (Suzuki SX4 Wrc) a 5'12"9
6. Gardemeister-Tuominen (Suzuki SX4 Wrc) a 6'09"4
7. Wilson-Martin (Ford Focus Wrc) a 7'05"3
8. Solberg-Mills (Subaru Impreza Wrc) a 13'19"9

La classifica mondiale piloti dopo 14 prove

1. Loeb p. 112
2. Hirvonen 102
3. Sordo 59
4. Latvala 50
5. Atkinson 50
6. P. Solberg 41
7. H. Solberg 22
8. Duval 22
9. Galli p. 17
10. Wilson 15

La classifica mondiale Costruttori dopo 14 prove

1. Citroën Total WRT p. 175
2. BP Ford Abu Dhabi World Rally Team 164
3. Subaru World Rally Team 93
4. Stobart VK M-Sport Ford Rally Team 64
6. Suzuki Rally Team 28
5. Munchis Ford World Rally Team 22



Il campione "Una grande ricompensa, dopo tre giorni difficili"

Con la fascia del Sol Levante ben piantata in fronte, è un Loeb ovviamente raggiante quello che si abbandona ai cronisti nel dopo gara giapponese. "È davvero una gioia immensa. Assieme a Daniel Elena avevo fissato questo obiettivo quasi imperativo: vincere il titolo in Giappone per poter poi correre in in Galles senza alcuna pressione. Ed è davvero una grande soddisfazione essere riusciti nell'impresa. Questo ci ha obbligati ad una gara frustrante e per niente divertente. Soprattutto l'ultimo giorno quando la pioggia ha reso ancora tutto più difficile, un vero calvario. Ma la ricompensa è stata grande... Non posso dire se questo titolo è stato più bello degli altri quattro... Il primo rimane forse unico, ma ogni stagione ha un sapore particolare. Adesso, comunque, non è ancora il caso di rilassarsi. Andremo a Cardiff per cercare di chiedere in bellezza la stagione. Per regalare un'altra grande gioia a tutti i ragazzi del team...".



Un campione sui pedali

"Ero un bambino irrequieto, attratto dalle discese...". Dice così, Nicolas Vouilloz neo campione IRC. Ripensando a tanti anni fa, quando ancora aveva i pantaloni corti e scorrazzava in bicicletta per le stradine di Peille. *"Poi - aggiunge - anch'io inevitabilmente sono stato attratto dai motori".* E dalle corse in motorino con i suoi coetanei. Non se la cavava male, pare. Ma a quindici anni ha venduto la moto per ricomparsi una bici. Da discesa. Tutto è cominciato per via di un amico che già si dedicava al down hill: *"Mi convinse a provare e lo feci: lui si piazzò terzo ed io... primo".* Il resto è venuto (quasi) da sé. Di vittoria in vittoria, s'è costruito un albo d'oro stratosferico: dieci titoli mondiali, sette francesi, cinque europei e cinque Coppe del Mondo. È diventato un mito per tutti quelli che si avventano giù per viottoli che neanche alle capre viene voglia di percorrere. E per quelli, sempre più numerosi, che seguono la specialità altamente adrenalica.

- E i rally?

"Quelli già li conoscevo. Il mio paese è sull'Alpi Marittime, da Peille passa la speciale del Col de la Madone che era una classica del Montecarlo. E poi sia mio padre, sia mio zio, erano stati rallyisti. Così ho deciso di provarci".

- Con successo.

"In effetti ho subito vinto il Volant Peugeot 206, guadagnandomi una convocazione a Parigi da parte di Corrado Provera e Jean-Pierre Nicolas: avevano bisogno di un pilota francese nel mondiale e mi offrirono due stagioni part-time con una 206 World Rally Car".

- Cosa non funzionò?

"Beh, il primo anno commisi qualche errore di troppo. Ma era previsto e contavo di sfruttare l'esperienza nella stagione seguente. Invece...".

- Invece?

"La Peugeot Sport mise fine all'impegno nella serie iridata e nel 2005 mi ritrovai a piedi. Per fortuna, gli uomini del Leone non mi dimenticarono e nel 2006 mi aiutarono a imbastire un programma con una 307 della Bsa nell'Intercontinental Rally Challenge".

- Dalla serie transalpina all'Intercontinental Rally Challenge. Stimolante?

"Certo. Il campionato supportato da Eurosport è imperniato su gare importanti e difficili e esserne protagonista mi ha dato altri stimoli".

- Ma non il titolo...

"Già, l'anno passato, a dispetto delle tre vittorie, finii secondo dietro a Enrique Garcia Ojeda, il mio compagno di squadra. A ripensarci mi viene ancora il mal di stomaco, ma adesso mi sono rifatto".

- Meglio vincere delle gare o conquistare il titolo?

"L'ideale è vincere il titolo vincendo molte gare. Ma un campionato è sempre un campionato e va bene anche vincerlo come ho fatto, con un solo primo posto".

- Tanti secondi posti, quale il più amaro?

"Tutti sono amari. Io corro per vincere e quando qualcuno mi sta davanti proprio non riesco a essere contento".

- Quello al Valais, però...

"Beh, l'ultimo è stato diverso. Con Freddy Loix ce la stavamo giocando e l'avremmo fatto fino alla fine, se Marc Van Dalen, il boss della Kronos, non avesse deciso che doveva vincere lui. In fondo ha fatto bene: solo così la squadra ha avuto la certezza di piazzare i propri piloti ai primi due posti della serie".

- Una serie che cresce...

"Parecchio. Rispetto all'anno passato, il livello è ancora cresciuto e basta un niente per scivolare irrimediabilmente indietro in classifica. È davvero un bel campionato".

- E adesso?

"Spero, conto, di disputarlo ancora. In calendario ci sarà anche il Montecarlo e a Peille si stanno già preparando per vedermi in azione".

Guido Rancati





**È ri...nata
una stella**

Mercedes SLR McLaren Roadster 722 S



Brescia, 1 maggio 1955, ore 7 e 22 minuti e le stesse cifre rosse attaccate sul lato di una vettura tutta in alluminio e senza vernice tanto che sembra d'argento ed è pronta a correre come il vento contro il tempo. È la Mercedes 300 SLR W196 guidata da Stirling Moss (in basso) che parte per la Mille Miglia dalla pedana della Leonessa d'Italia per farvi ritorno dopo 10 ore 7 minuti e 48 secondi con una media record ancora imbattuta di 157,65 km/h. Per rinverdire il mito delle Freccie D'Argento e delle Ali di Gabbiano, ecco la Mercedes SLR McLaren Roadster 722 S, quarta variante della velocissima biposto con la Stella sulla calandra prodotta a Woking dove nascono le monoposto di Formula 1 di Lewis Hamilton e Heikki Kovalainen. Di questa versione si faranno solo 150 esemplari e solo 2 o 3 arriveranno in Italia al prezzo davvero esclusivo di 535mila euro chiavi in mano.

La Freccia d'Argento dei nostri giorni in realtà non ha nulla di metallico se non il sottotelaio che regge il motore perché la sua scocca è tutta in fibra carbonio, rigidissima come quella della coupé. Sotto il lungo cofano c'è il V8 5,5 litri con 3 valvole e 2 candele per cilindro della AMG dotato di compressore volumetrico, potenziato per questa "722" da 626 a 650 CV e con coppia portata da 760 a 820 Nm, abbastanza per fare male agli enormi pneumatici su cerchi da 19" con razze a turbina che sembrano fatti apposta per fare vedere i grandi dischi carborceramici della Brembo con pinze verniciate in rosso. La SLR mette soggezione con quel lungo cofano, ma ancora di più quando si tira la maniglia e la portiera si solleva solennemente verso l'alto. Si scavalca il grosso brancardo e si entra nel suo mondo, fatto di Alcantara, pelle e fibra di carbonio che rimane nuda sulla plancia, sui gusci dei sedili e sul fondo come se ci si trovasse dentro una barchetta da corsa. Non si trova lo spazio neppure per una moneta e non è all'altezza qualche particolare in plastica, come la levetta per alzare lo spoiler posteriore che si solleva da solo in frenata per caricare il retrotreno o le due manopole che consentono di selezionare la modalità del cambio a 5 rapporti (automatica, manuale o sportiva) e la velocità di cambiata.

segue a pag 48





Mercedes SLR McLaren Roadster 722 S





SU STRADA

È il momento. Carta canta: 335 km/h, 0-100 km/h in 3,7 secondi e 0-200 km/h in 10,6 secondi. Il V8 invece ruggisce. Piede sul freno, cambio in D e poi via. La sua forza imperiosa si sente fin dai bassi regimi e subito si capisce che, soprattutto a tetto aperto, con la SLR ci si può anche divertire a passo di parata o viaggiare tranquilli in autostrada senza scompigliarsi un solo capello. Ma come resistere? Si schiaccia e allora i 650 CV chiedono strada. Prima, seconda e il primo numero a 3 cifre sul tachimetro arriva in un attimo, i 200 arrivano in terza con altre due marce da spremere e la velocità di decollo a portata di mano. La SLR non è solo motore e distintivo. Non è un fuscello, ma è veloce in inserimento e tiene bene la corda; si sente la rigidità granitica del suo telaio, eppure è persino confortevole sullo sconnesso; infine è ben controllata dall'elettronica, ma non lo sembra mai eccessivamente tanto che in uscita di curva si sente prima l'azione del differenziale autobloccante e, solo se si esagera davvero, quella del chip che pinza sui freni. Quando invece decidiamo di farlo noi, il pedale non sarà il massimo della sensibilità, ma potenza e resistenza lasciano senza fiato. La SLR insomma è un bolide, ma non una bara, con il quale anche piloti poco esperti che avranno il privilegio di portarsela in garage potranno divertirsi con un buon margine di sicurezza.

Nicola Desiderio



Mercedes SLR McLaren Roadster 722 S



Scheda tecnica

Roadster 2 porte, 2 posti con tetto in tela; monoscocca in fibra di carbonio; lunghezza 4.656 mm, larghezza 1.908 mm, altezza 1.281 mm, passo 2.700 mm; peso non dichiarato; bagagliaio 204 litri, serbatoio 98 litri. Motore V8 a benzina, 5.439 cc, alesaggio x corsa 97x92 mm; distribuzione monoalbero in testa per bancata, 3 valvole per cilindro; accensione a doppia candela; compressore volumetrico; potenza massima 650 CV (478 kW) a 6500 giri/min; coppia massima 820 Nm a 4000 giri/min; cambio automatico a rapporti a convertitore di coppia con modalità sequenziale. Sospensioni indipendenti a doppi bracci trasversali sovrapposti; molle elicoidali, ammortizzatori oleopneumatici, barra stabilizzatrice; freni a disco autoventilanti con dischi carboceramici forati con ABS, EBD, BAS, ASR ed ESP. Prestazioni velocità massima 335 km/h; accelerazione da 0 a 100 km/h in 3,7 secondi e da 0 a 200 km/h in 10,6 secondi; consumi 14,5 litri/100 km; emissioni 348 g/km di CO2. Prezzo: 535.000 euro, chiavi in mano.

Focus

La SLR costa come un appartamento da 80 mq in una grande città, ma ha solo un tetto in tela semiautomatico. Per aprirlo, occorre prima fermarsi e mettere il piede sul pedale del freno quindi sbloccare la leva al centro tirandola in basso e ruotandola, infine premere l'apposito pulsante e aspettare 10 secondi. Il vento nei capelli, di quelli davvero impetuosi, è servito.

L'avversaria

Una scoperta tutta in fibra di carbonio? Di simile c'è solo la Porsche Carrera GT che è una targa con tetto rigido asportabile. Uscita di produzione nel 2006, ha un V10 5,7 litri disposto centralmente da 612 CV a 8000 giri/min con cambio manuale a 6 rapporti, supera 330 km/h e accelera da 0 a 100 km/h in 3,9 secondi, ma al contrario della SLR, scende sotto i 10 secondi nello 0-200 km/h. Sicuramente più leggera (1380 kg contro circa 18 quintali), è più sportiva come impostazione e come sensazioni, cede alla rivale anglo-tedesca in comfort, bagagliaio (solo 96 litri!) e facilità di guida. Poco importante che vinca nel prezzo ("solo" 450mila euro) anche se è più esclusiva con 1270 esemplari prodotti.

Come si accende

Avviare la SLR è come lanciare un missile su un caccia. Il pulsante di accensione infatti è sulla sommità della leva del cambio nascosto da una piccola griglia a persiana che si solleva con il pollice destro. Si gira la chiave, si mette il cambio in P, il piede sul pedale del freno e il pollice può finalmente riabbassarsi per premere. Il V8 prende allora vita con un ruggito da leone.



Piccola, giapponese e pure cattiva



La Suzuki Swift Sport è una delle prime esponenti della nuova ondata di piccole bombe da 200 km/h che oggi si offrono ai giovani con potenze intorno ai 130 CV e un prezzo di circa 16mila euro come Citroen C2 VTS, Toyota Yaris TS e Renault Twingo Sport in attesa della Ford Ka ST che dovrebbe ereditare la meccanica della ben più costosa Fiat 500 Abarth. Lunga 3,76 metri, la Swift Sport ha lo stile simpatico che ha decretato il buon successo della piccola nipponica costruita in Ungheria anche se, a differenza delle altre motorizzazioni, è disponibile solo con carrozzeria tre porte e nelle tinte rosso perlato e nero metallizzato.

La personalizzazione esterna è visibile, ma non invadente. Diversi i paraurti, con quello anteriore dotato di una presa d'aria più ampia e quello posteriore che presenta due gruppi ottici supplementari e due grintosi terminali di scarico cromati. Non mancano gli spoiler e i cerchi da 17 pollici (optional). Dentro la sportività appare più decisa con l'utilizzo del rosso per i sedili sportivi e dell'acciaio per il pomello del cambio e la pedaliera. Il volante non è regolabile in altezza, ma ha un'impugnatura massiccia e rimane sempre vicino al corpo permettendo in ogni caso una posizione di guida raccolta. Semplice, ma completa la strumentazione, e pratici i comandi sulla plancia sia per l'impianto audio con Cd e MP3 sia per il comodo climatizzatore automatico. Notizie meno buone invece per chi sale dietro e per i bagagli perché abitabilità e accessibilità sono solo discrete e, se non bastano i 213 litri del bagaglio, per averne 495 occorre accontentarsi di reclinare leggermente lo

schienale del divano posteriore che, su questa versione, è omologato solo per 2 posti.

Poco male perché il pezzo forte della Swift Sport è il suo pepato motore. Il 4 cilindri 1,6 litri ha 125 CV a 6800 giri/min e 148 Nm a 4.800 giri/min ed è dotato di varie finenze per dargli un comportamento davvero sportivo. Per avviarlo basta avere il telecomando in tasca e girare la manopola sul lato destro del piantone. Il motore giapponese ha un bel rombo pieno e si muove piuttosto fluido ai basi regimi, ma senza spingere con convinzione. Si capisce che il meglio è rimandato e, non appena si ha la possibilità di far passare i 5000 all'ago del contagiri, il meglio arriva con tutta la voglia di arrivare velocemente ai 7000. Un comportamento dunque molto sportivo, supportato da un cambio a 5 rapporti corti che consentono di far frullare la Swift Sport ai regimi che predilige a scapito però della rumorosità e dei consumi. Meno sportivo invece l'assetto rivisto totalmente nella parte elastica, ma mantenuto un po' morbido all'avantreno per guadagnare motricità. La Swift se spinta al limite tende ad appoggiarsi sulla ruota anteriore esterna e si mostra abbastanza sensibile al tiro-rilascio così che sul misto ci si può divertire sfruttando al massimo la sua innata agilità, magari disinserendo l'ESP. Non deludono neppure lo sterzo, che si appesantisce sensibilmente col crescere della velocità, e i freni, pronti al pedale, ma anche un po' cedevoli nell'uso più intenso, mai comunque per togliere spazio al sano divertimento.

Nicola Desiderio



L'avversaria

Per cilindrata, potenza e dimensioni, la più vicina sembra la Renault Twingo Sport. Dotata di un motore 1,6 litri di 133 CV, la francese raggiunge 201 km/h e accelera da 0 a 100 km/h in circa 8,7 secondi. La Swift Sport ha dalla sua uno stile più simpatico e meno banale con un abitacolo e un assetto di guida più sportivi, la Twingo invece ha uno spazio interno più generoso e sfruttabile e offre anche una guida più appagante con la possibilità di avere due assetti diversi. La francese ha dalla sua anche il prezzo a partire da 15.200 euro, ma con una dotazione di serie inferiore.

Suzuki Swift Sport



Scheda tecnica

Berlina due volumi 3 porte, 4 posti; lunghezza 3.765 mm, larghezza 1.690 mm, altezza 1.500 mm, passo 2.380 mm; peso 1.105 kg; bagagliaio 213-495 litri; serbatoio 45 litri.

Motore 4 cilindri a benzina, 1.586 cc, alesaggio x corsa 78x83 mm; distribuzione bialbero in testa con variatore di fase lato aspirazione, 4 valvole per cilindro; potenza massima 125 CV (92 kW) a 6.800 giri/min; coppia massima 148 Nm a 4.800 giri/min; cambio manuale 5 rapporti.

Sospensioni, anteriori indipendenti tipo McPherson, posteriori semi indipendenti con bracci longitudinali e assale torcente; molle elicoidali, ammortizzatori a gas, barra stabilizzatrice; freni a disco, anteriori autoventilanti con ABS, EBD, TRC e ESP.

Prestazioni velocità massima 200 km/h; consumi 7,2 litri/100 km; emissioni 175 g/km di CO₂.

Prezzo: 15.990 euro, chiavi in mano.



Focus

Il motore della Swift è un'unità a corsa lunga con distribuzione a doppio albero, 4 valvole per cilindro e variatore di fase continuo sul lato aspirazione. Tra le sue caratteristiche di spicco ci sono l'elevato rapporto di compressione e il collettore di aspirazione in alluminio con i condotti lucidati per migliorare il flusso di gas freschi soprattutto agli alti regimi. Per farlo girare fino a 7.000 giri/min in tutta sicurezza, i pistoni sono forgiati a caldo e raffreddati dal basso con getti d'olio.



Come si accende

A richiesta, la Swift può essere equipaggiata con l'utile sistema di accesso e avviamento senza chiave. Basta quindi avere il telecomando in tasca per poter sbloccare automaticamente le portiere e, una volta seduti al posto guida, avviare il motore girando la manopola alla destra del piantone. È un sistema molto utile se si hanno le mani occupate o la chiave in borsa. Attenti però a non lasciarla in macchina e andare via perché il sistema, per motivi di sicurezza, blocca automaticamente le serrature.

Miss

italiaracing

