

# Magazine

www.italiaracing.net

n. 271  
12 maggio  
2014

# KIMI FURIOSO

## GP SPAGNA

Hamilton e la Mercedes dominano il quarto GP di fila, la Ferrari sempre più giù. Ed esplose il malumore di Raikkonen che teme i favoritismi pro Alonso



Registrazione al tribunale Civile di Bologna  
con il numero 4/06 del 30/04/2003

**Direttore responsabile:**

Massimo Costa  
(info@italiaracing.net)

**Redazione:**

Stefano Semeraro  
Marco Minghetti

**Collaborano:**

Carlo Baffi  
Antonio Caruccio  
Marco Cortesi  
Alfredo Filippone  
Dario Lucchese  
Claudio Pilia  
Guido Rancati  
Dario Sala  
Silvano Taormina  
Filippo Zanier

**Tecnica:**

Paolo D'Alessio

**Produzione:**

Marco Marelli

**Fotografie:**

Photo4  
Actualfoto  
Photo Pellegrini  
MorAle

**Realizzazione:**

Inpagina srl  
Via Giambologna, 2  
40138 Bologna

Tel. 051 6013841  
Fax 051 5880321  
info@inpagina-bo.it

© Tutti gli articoli e le immagini  
contenuti nel Magazine Italiaracing  
sono da intendersi  
a riproduzione riservata  
ai sensi dell'Art. 7 R.D.  
18 maggio 1942 n.1369

## L'editoriale

# NEWY E FERRARI, FORSE STAVOLTA...

Stefano Semeraro

La nuova era Ferrari potrebbe cominciare con Adrian Newey. Un rumor che circola da anni, quello del possibile trasferimento del genio di Stratford a Maranello, e che il progettista della Red Bull ha sempre rigettato, con la scusa della troppa "politica" che circola attorno alla Scuderia italiana, della voglia di rimanere in Inghilterra, vicino ai figli che dovevano completare gli studi. Adesso però i figli stanno crescendo e forse il mago della F.1 un pensierino a trasferirsi dalle parti di Modena ha iniziato a farlo. Secondo indiscrezioni riportate dalla stampa britannica la Ferrari sarebbe tornata pesantemente alla carica con Newey, offrendogli in pratica un assegno in bianco e tutte le condizioni che ha voglia di chiedere. «C'è un campionato in corso, e al momento la mia preoccupazione è di acchiappare quelle macchine color argento - ha risposto sibillino Newey a Barcellona - ma prima o poi dovrò pensare al mio futuro». Per qualcuno l'inizio di un sogno, per altri il segno concreto che comunque una trattativa c'è, visto che la smentita non è arrivata. Alla Red Bull un po' sono preoccupati, un po' fanno (finte?) spallucce. «Newey alla Ferrari? - ha buttato lì Chris Horner - Be', è un po' come chiedere l'età a una signora. Io credo che lui stia benissimo con noi, ma è chiaro che la forza di attrazione della Ferrari non si può negare». L'addio di Domenicali, l'arrivo di Mattiacci e la riorganizzazione interna, hanno segnato lo spartiacque fra una stagione che Maranello vuole chiudere (anche se ancora non ci riesce). L'arrivo di Newey sarebbe uno squillo di tromba, e il segnale che davvero la Rossa sta facendo di tutto per risorgere, inviato anche a chi, come Fernando Alonso, forse si sta chiedendo se vale la pena restare per combattere una battaglia sempre più dura. Dopo le amarezze di questi primi mesi di Mondiale, sicuramente è una speranza a cui aggrapparsi. ..

# Il graffio di Baffi

MERCEDES: PROBLEMI  
DA STRAPOTERE.

... E FRA MENO  
DI UN'ORA  
CI PARTE L'AEREO.

IL TERZO,  
STA ANCORA  
GIRANDO ...



BAFFI

# LEWIS FORZ

Hamilton ha chiuso un weekend perfetto, iniziato con la pole e concluso con la quarta vittoria di fila. Ora è in testa al campionato, e non si vede chi potrà fermarlo. Anche Rosberg, che pure ci ha provato, cambiando anche strategia, ha dovuto arrendersi dopo una lotta serrata ma segnata



# ZA 100



# FORMULA 1

GP SPAGNA



## Stefano Semeraro

Lo sapevano già tutti, adesso l'ha capito anche la classifica. Lewis Hamilton è l'uomo da battere nell'anno del signore 2014. Con 100 punti tondi è ora il leader (per la prima volta dal Canada 2012) di un campionato piloti che in realtà è il campionato di due piloti: Lewis, appunto, e il suo compagno Nico Rosberg. Che gli sta alle calcagna con 97 punti, ma in un certo senso è come se fosse l'ultimo della fila, visto che è l'unico a condividere con il ragazzo di Stevenage l'usufrutto della Mercedes dei miracoli. E chi è più triste di un polta che perde con una macchina vincente?

Lewis, invece, sprizza felicità da tutti i pori. In qualifica aveva strappato la quarta pole in cinque gare, in gara la quarta vittoria di fila. Sudata, certo, ma netta e indiscutibile, celebrata con buona lisciata di baffi anche da Dieter Zetsche, il grande capo della Mercedes-Benz che a Barcellona pareva il Papa.

«Avevamo qui il nostro boss, oggi - ha scherzato Hamilton - quindi è stato fantastico regalargli una doppietta. Nico ha guidato alla grande, ho faticato per tenerlo dietro, ma alla fine ce l'ho fatta». E meno male che Lewis, come già il giorno prima in qualifica («la macchina è inguidabile»), si è lamentato «dell'eccessivo sovrasterzo che mi impediva di inserirmi al meglio nelle curve». Eppure, ha poi aggiunto, «non ho mai guidato una macchina che avesse un simile gap di performance rispetto alla concorrenza». Insomma, la morale è semplice: con questa Mercedes gli altri non li vedo neppure, e se Rosberg ancora mi sta attaccato è solo perché non ne ho ancora sfruttato tutto il potenziale della vettura. Chi ha paura di una stagione monotonamente e britannicamente arginata, è avvertito.

Hamilton è partito benissimo, mantenendo un fondamentale vantaggio sul compagno di squadra che ha provato a sparigliare la situazione rimanendo in pista tre giri più di lui nel primo stint, e poi scegliendo le gomme dure invece delle medie preferite da Lewis. Per la maggior parte della gara i due sono rimasti separati da un paio di secondi, quando Hamilton

è rientrato ai box per l'ultima volta al giro 43 Rosberg ha tentato in maniera decisiva l'assalto. Ventitré giri su gomme più morbide non sono stati facili da gestire per l'inglese, palesemente in difficoltà in molte curve e che nel finale si è ritrovato Rosberg a 6 decimi. Ma Luigino, si sa, è un animale da gara, un agonista feroce, uno che non molla mai. Gli ultimi giri sono stati da thriller, ma di quelli in cui sai già come andrà a finire. Anche perché il box Mercedes, che assiste volentieri ai duelli dei suoi piloti solo fino a quando non sente odore di pericolo, ha intimato a Rosberg di «pensare a conservare le gomme». La versione tedesca del famoso 'multi-21'. Nel dopo gara Rosberg, intristito, incupito, visibilmente preoccupato per l'ennesima lezione incassata dal compagno, ha spiegato che gli sarebbe bastato «un giro in più» per puntare alla vittoria - ma in pochissimi gli hanno creduto.

«Sono partito male, è un mio difetto e devo migliorarmi - ha ammesso il tedesco -. Quando è stato chiaro che ero secondo ho puntato su una strategia più lenta, volevo avere una chance di acchiappare Lewis nel finale con le gomme option. Co sono andato vicino, ma non è bastato. Ora c'è Monte-Carlo, che è la mia gara di casa, e la lezione che ho imparato oggi è che devo tirare fuori dalla macchina quel piccolo extra in più che mi serve». La cattiva notizia per lui è che anche Hamilton può migliorarsi, e visto il talento di Luigino, il suo istinto per la vittoria, per riuscire a farsi concedere un pizzico di amore in più dalla Mercedes Nico dovrà veramente fare le ore piccole per studiare.

## I risultati del weekend

**PL1: Hamilton 1° - Rosberg 5°**

**PL2: Hamilton 1° - Rosberg 2°**

**PL3: Rosberg 1° - Hamilton 2°**

**Qua: Hamilton 1° - Rosberg 2°**

**Gara: Hamilton 1° - Rosberg 2°**

UN



Sebastian  
Vettel



# Vettel

# POMERIGGIO DA LEONE

Due giorni di sofferenza, uno di gloria. Le libere e le qualifiche rovinata da guai meccanici, dal cambio che gli si pianta proprio nel momento del bisogno, come in passato accadeva soprattutto a Webber, poi la resurrezione da campione vero. Da campione del mondo





## Stefano Semeraro

Sebastian Vettel sta vivendo un inizio di stagione molto travagliato, fra l'amore che non sboccia con "Suzie" e gli exploits di Ricciardo che minacciano di ridimensionare la sua superiorità degli ultimi anni, disegnata con a fianco un compagno non sempre all'altezza (e molto sfortunato). Ma a Barcellona ha piazzato una gara da fuoriclasse senza se e senza ma. Quindicesimo sulla griglia dopo un sabato maledetto, quarto alla fine, appena alle spalle di Ricciardo che in partenza ha potuto sprintare via con davanti solo le Mercedes. Seb invece si è dovuto costruire un pomeriggio da leone battagliando nel traffico - lui abituato a correre con l'orizzonte libero e la folla alle spalle - sorpassando con il coltello fra i denti, con talento e la grinta che secondo i suoi critici non sarebbe la migliore delle sue qualità. Ma il sorpasso su Gutierrez all'esterno, in un punto dove raramente si tenta la sorte (tanto che anche Marc Gené lo ha commentato con incredulità), la dicono lunga sulla voglia che il tetra-campione ha di dare filo da torcere alle apparentemente imbattibili Mercedes. L'arma tattica che Vettel ha usato per recuperare e macinare avversari - Ferrari comprese - sono state le tre soste, ma per riuscire nell'impresa i calcoli non sarebbero bastati. Serviva corazon.

«Alla fine non credo che avrei potuto fare meglio di così», ha detto alla fine, esausto ma orgoglioso. «La partenza non è stata granché, ho perso un posto, ma l'ho recuperato dopo un giro. Quando ti ritrovi nel traffico è sempre dura, così non avevo esattamente idea di quanto fossimo veloci e di dove potessimo

arrivare, ma una volta che ho montato le gomme dure sono riuscito a giocarmela con quelli davanti, quasi a raggiungerli. Avevamo risparmiato due treni di gomme fresche da sabato, è stata la chiave». E se il suo team principale Chris Horner è convinto che il gap con le Mercedes si stia assottigliando vistosamente, anche Seb non nasconde progetti bellicosi. «La Mercedes è molto forte, ha un motore eccezionale, due ottimi piloti, una buona macchina e in inverno hanno lavorato meglio di tutti, quindi meritano di stare là in alto. Lamentarsi sarebbe sbagliato, ma dal nostro punto di vista noi speriamo di rendergli le cose difficili, questa è la nostra motivazione. Credo che fra non molto li raggiungeremo, e li costringeremo a faticarsi le vittorie». Opinione condivisa anche da Ricciardo: «Sapevamo che non potevamo prendere le Mercedes, e quindi salire sul podio è stato bello, ma sono convinto che ci prenderemo ancora più soddisfazioni. Con eb che ha rimontato dal fondo possiamo dire di essere stati il secondo miglior team questa volta. E a Monte-Carlo credo potremo avvicinarci ancora di più. Sarà una bella gara...». Tamburi di guerra, dalle armate blu.

## I risultati del weekend

**PL1: Ricciardo 3° – Vettel 20°**

**PL2: Ricciardo 3° – Vettel 22°**

**PL3: Ricciardo 7° – Vettel 10°**

**Qua: Ricciardo 3° – Vettel 10°**

**Gara: Ricciardo 3° – Vettel 4°**

# FORMULA 1

GP SPAGNA





# Williams

# TERZA FORZA

La prima europea del Circus porta buone notizie alla Williams:  
solo Mercedes e Red Bull sono più veloci,  
e la maturazione di Bottas è ormai una certezza

Valteri  
Bottas

## Filippo Zanier

Aria di Spagna, la Williams ci guadagna. Il gioco di parole (per cui ci scusiamo) è degno dei peggiori bar di Caracas, ma è innegabile che ultimamente le calde atmosfere iberiche abbiano giovato non poco al team di patron Frank. Le prime, decise avvisaglie si erano avute due stagioni fa, quando sul circuito di Barcellona Pastor Maldonado si era ricordato di essere un pilota (cosa che gli capita di rado) e si era regalato un weekend da dominatore con pole position e vittoria a sorpresa. Ieri, anno domini 2014, è arrivata un'ulteriore conferma con il bel quinto posto di Valtteri Bottas a fare da coronamento a un fine settimana positivo, che ha riportato il team di Grove sui valori espressi nei test pre-stagione e lo candida energicamente al ruolo di terza forza del campionato alle spalle soltanto delle imprevedibili Mercedes e delle definitivamente redivive Red Bull.

Un risultato che rinfranca il team inglese perché arrivato non per caso, ma anzi conquistato senza l'aiuto di fattori esterni e grazie a un funzionamento perfetto di tutte le dinamiche di scuderia. Dal punto di vista tecnico, prima di

tutto, è evidente come il pacchetto di aggiornamenti preparato dall'equipe guidata da Pat Symonds abbia fatto appieno il proprio dovere. Se c'era qualcosa che fino ad oggi era stato rimproverato alla FW36 era la mancanza di carico aerodinamico: il basso drag portava con sé effetti collaterali positivi come alte velocità di punta e consumi ridotti rispetto alla concorrenza, ma era innegabile che sui tracciati dove serviva downforce Bottas e Felipe Massa partissero svantaggiati.

L'obiettivo delle novità portate in pista dalla Williams era proprio aumentare la quantità di carico generata dalla monoposto, e visto che il Circuit di Catalunya resta ancora uno dei banchi di prova più affidabili per valutare l'efficienza aerodinamica di un progetto, il bersaglio sembra essere stato centrato in pieno.

Ad aggiungersi alle buone notizie c'è anche l'ottimo fine settimana disputato da Bottas, ormai sempre più leader all'interno del team. Valtteri, cui la velocità non è mancata, sta dando segni concreti di maturazione anche nella capacità di gestire il weekend, passi avanti che a Barcellona sono apparsi evidenti. Costretto a lasciare spazio al rookie Felipe Nasr nelle Libere 1 per rispettare gli accordi di



sponsorizzazione del team, il finlandese si è trovato poi in difficoltà nella seconda e terza sessione di prove, dovendo fare i conti con un assetto che non gli permetteva di spingere con facilità. Lavorando con gli ingegneri, però, Bottas ha deliberato una serie piuttosto ampia di modifiche al setup che, implementate prima della qualifica, hanno cambiato volto alla sua Williams. Finalmente con una macchina in grado di assecondarlo, Bottas ha centrato una bellissima qualifica chiudendo la Q3 al quarto posto e in gara nonostante la strategia a due soste scelta per lui non fosse quella ideale, ha disputato un'ottima prova cedendo solo alla rimonta furibonda del tetra-iridato furioso, Sebastian Vettel.

Se Bottas ha brillato, non si può dire altrettanto di Felipe Massa. Il fine settimana del brasiliano è vissuto su una parabola speculare rispetto a quella del compagno di squadra: dopo aver iniziato bene nelle Libere, Felipe ha commesso un brutto errore in qualifica, perdendo il posteriore alla frenata del tornantino nel suo giro veloce della Q3, un'ingenuità che gli è costata cara, relegandolo a una nona piazzola in griglia che non è poi riuscito a migliorare in gara. Nonostante una vettura competitiva e un'aggressiva

strategia a tre soste, Massa non è infatti riuscito a liberarsi delle vetture che lo precedevano ed anzi, restando costantemente nei loro scarichi si è trovato a fronteggiare un consumo esasperato degli pneumatici anteriori. Non ci sarebbe nulla di male se si trattasse di una gara storta, ma la realtà è che in classifica Bottas è già lontano, avanti ben 22 punti, e la bilancia del peso specifico sulle decisioni del team sembra pendere già con decisione dalla parte del finlandese. Se Massa vuole invertire la tendenza dovrà farlo in fretta, già dal GP di Monaco...

## I risultati del weekend

**PL1: Massa 10° - Nasr 14°**

**PL2: Massa 8° - Bottas 14°**

**PL3: Massa 4° - Bottas 11°**

**Qua: Bottas 4° - Massa 9°**

**Gara: Bottas 5° - Massa 13°**





**DOPPI**





**Umiliata dal doppiaggio di Raikkonen da parte delle due Mercedes, la Ferrari riparte da Barcellona con obiettivi minimi, e piccole speranze, in attesa di recuperare competitività a partire dal Canada, ma già rassegnata a concentrarsi sul 2015. E sulle strategia di gara cala il gelo fra Kimi e il box**

# PIATI E DIVISI

**Stefano Semeraro**

Di perdere se lo aspettavano. Di uscire umiliati dalla gara che l'anno scorso Fernando Alonso aveva vinto, no. «Un minuto e mezzo di distacco è un po' troppo, non va bene». Alla fine è stato proprio Nando, sesto davanti a Kimi Raikkonen, a inquadrare concretamente la vastità del problema Ferrari. A illustrarlo visivamente ci aveva pensato invece il finlandese in gara, doppiato nel finale

dallo scatenato duo della Mercedes davanti al pubblico spagnolo ammutolito e costernato dalla possibilità che l'affronto potesse toccare anche al loro idolo. Del resto, dopo un quarto di un campionato che per quanto riguarda il titolo sembra interessare solo Hamilton e Rosberg, la Mercedes ha già dato un giro alla Ferrari nella classifica piloti (100 Hamilton, 49 Alonso) e tre in quella costruttori (197 a 66, ma anche la Red Bull è da bandiera blu).

Alonso ha provato a dare battaglia all'inizio, non ci è riuscito, il resto della gara è stato un lento scivolare nella mediocrità. Incapace di resistere alla ringhiante rimorsa di Vettel, lo spagnolo si è dovuto limitare a combattere con il degrado delle gomme («che ha condizionato la nostra gara dall'inizio alla fine», ha ammesso Pat Fry) e con il suo compagno di squadra, a fine gara parecchio irritato - per i suoi standard - con le scelte del team. Il primo a rientrare al giro 16 è infatti stato Alonso, anche se in quel momento Kimi gli era davanti (e che quindi avrebbe dovuto avere la priorità), poi Fernando ha puntato sulle tre soste, Raikkonen sulle due. «Nella mia gara di casa avrei voluto fare di più - ha stancamente digrignato Nando - anche se sapevo già da prima che sarebbe stata molto dura. Il distacco non è una novità, non siamo veloci e questo è frustrante, mentre le Mercedes sono forti sia come prestazioni come affidabilità. Noi fino a che i calcoli ce lo consentono continueremo a lottare, ma non si può pretendere di avere una macchina nuova già fra due settimane a Monte-Carlo. La strategia su tre soste? E' stata decisa per cercare di contrastare Vettel, purtroppo al pit-stop ho perso la posizione e ho potuto

superare solo Kimi, anche se non ho corso per quello».

Alonso ci perdoni, ma la sensazione invece è stata proprio quella. In un campionato in cui il duo Mercedes pare deciso a lasciare agli "altri" sono il brivido della competizione interna, battere il compagno di squadra diventa molto, se non tutto. E infatti mister Ghiaccio non l'ha presa bene.

«Per me oggi è stata una gara complicata». ha ammesso Kimi. «Il problema grosso era la mancanza di grip e l'incapacità di trovare il giusto bilanciamento. Le due soste non sono state un scelta felice, mi ha impedito di lottare fino alla fine. Perché ho chiesto via radio chi l'aveva decisa? Volevo solo chiarire alcune cose... Di certo la settimana posizione non ci rende felici, dobbiamo insistere nel miglioramento perché sappiamo quale è la direzione».

Polemiche interne a parte, la prima tappa in questa via crucis che pare comunque destinata a concludersi solo nel 2015, è il Canada. Dove Maranello porterà in pista «tanti pezzi nuovi», come dice Alonso, nella speranza se non di avvicinare (o battere) almeno «di dare fastidio alla Mercedes: in fondo nella Liga si gioca anche per la quinta o sesta posizione». Peccato che Alonso

sia tifoso del dal Madrid. Un obiettivo minimale, piccola guerriglia, che riempie il cuore dei ferraristi di malinconia. Se Alonso accenna alla necessità di «rimontare piano piano, passo per passo, lavorando notte e giorno», in realtà si riferisce già alla prossima stagione, e parla di chi nella factory è già chino su quell'obiettivo.

A Raikkonen invece toccherà sostenere i test aerodinamici a Montmelò, i secondi previsti durante il mondiale dopo quelli del Bahrain dove a scendere in pista fu Alonso. L'ultima volta che una Rossa era stata doppiata era stato nel 2011, proprio in Spagna, e allora saltò la testa di Aldo Costa, il motorista che ha contribuito a progettare la power unit che oggi domina il mondiale. I test bisogna farli, certo; ma sarebbe anche bene usarli per imparare dagli errori del passato.

### I risultati del weekend

**PL1: Alonso 4° – Raikkonen 6°**

**PL2: Alonso 4° – Raikkonen 5°**

**PL3: Alonso 3° – Raikkonen 14°**

**Qua: Raikkonen 6° – Alonso 7°**

**Gara: Alonso 6 – Raikkonen 7°**



Kimi Raikkonen

# MORDE.



## NUOVA RCZ **R** 270 CV

PEUGEOT RACCOMANDA TOTAL Valori massimi ciclo combinato, consumi: 6,3 l/100 km; emissioni CO<sub>2</sub>: 145 g/km.

Preparati ad una carica di adrenalina pura: nasce RCZ R, la versione preparata e potenziata direttamente da Peugeot Sport. Motore 1.6 THP 270 CV e rapporto peso/potenza di soli 4,7 kg/CV per sensazioni di guida estreme. Da 0 a 100 km/h in 5,9 secondi e da 130 km/h a 0 in meno di 61 metri: potente, stabile, precisa e sicura. Nuova Peugeot RCZ R. Solo per veri appassionati di forti emozioni.

### NUOVA PEUGEOT RCZ R

MOTION & EMOTION



PEUGEOT

# SEGNALI DI R

**Nonostante l'handicap Maldonado la Lotus ha mostrato in Spagna concreti passi avanti, portandosi al livello delle Ferrari e mettendo in carriera i primi punti della stagione**

**Filippo Zanier**

Davanti a entrambe le Ferrari in qualifica, e in lotta con Kimi Raikkonen per gran parte della gara nonostante dei problemi di calibrazione della Power Unit lo abbiano lasciato a corto di potenza fino alla bandiera a scacchi. Romain Grosjean ha finalmente potuto tirare fuori i primi, sinceri sorrisi del 2014 a Barcellona, regalando nel contempo ulteriori preoccupazioni agli uomini di Maranello, sempre più "plafonati" man mano che le altre vetture della griglia evolvono.

Da cenerentola del Circus, con una mono-

posto che fino a un mese fa a Sakhir era poco più veloce di Caterham e Marussia, la Lotus si è trovata a Barcellona con una macchina che pare avere finalmente risolto i problemi di integrazione fra i vari sistemi, permettendo finalmente al team di andare a cercare il limite e di valutare realmente la bontà del progetto. I riscontri ottenuti a Barcellona paiono incoraggianti, con una progressione che per l'intero weekend ha visto almeno una E22 affacciarsi nella top ten. Nelle prime due sessioni di Libere a tenere alti i colori del team di Enstone ha pensato Pastor Maldonado, ottavo e nono rispettivamente, mentre da

sabato in poi è salito in cattedra Grosjean: quinto nelle Libere 3, il transalpino si è ripetuto in qualifica staccando di un decimo e mezzo Raikkonen, e poi in gara è stato autore di una prova gagliarda, dove solo il già citato problema alla Power Unit Renault gli ha impedito di fare meglio dell'ottavo posto. Nonostante questo handicap, comunque, Grosjean non si è tirato indietro nei duelli in pista con i ferraristi, rispondendo anche al 24esimo passaggio a un sorpasso appena subito da Raikkonen e confermando che sarà pronto a ripetersi ai livelli dello scorso anno non appena gli sarà fornito del materiale all'altezza.



# SVUEGLIO





Se da una parte la squadra diretta da Gerard Lopez può tirare un sospiro di sollievo, resta comunque da sciogliere il nodo Maldonado. Se all'inizio della carriera in F.1 al pilota venezuelano veniva riconosciuto un certo talento a fare da accompagnamento all'indubbia valigia, oggi Pastor sembra il fantasma di quel pilota. La sua fallosità lo sta rendendo sempre più simile a una "macchietta", e il tempo che lo staff tecnico del team perde a riparare le monoposto che lui danneggia con spaventosa regolarità è tale da far sorgere una domanda più che legittima: dove sarebbe la Lotus se nello sviluppo di questo travagliato inizio di stagione avesse avuto a disposizione due piloti e non uno soltanto?

Certo, si potrebbe obiettare che senza il budget garantito dal pool di sponsor di Maldonado la Lotus non si sarebbe forse neppure presentata al via del Mondiale, ma una considerazione del genere non può giustificare comunque l'apporto praticamente nullo che Pastor sta dando al team in questo momento. Anche a Barcellona la storia si è ripetuta, con le buone prestazioni delle prove libere vanificate dall'errore in Qualifica, che ha visto il venezuelano a muro già in Q1, un impatto violento con le gomme della Curva 3 che ha costretto gli uomini Lotus all'ennesimo super-lavoro per schiararlo in gara, ovviamente in fondo alla griglia. Poi, pronti-via, al quarto giro è subito arrivato un con-

tatto con Kobayashi che gli è costato una penalizzazione di cinque secondi, seguito da una gara anonima chiusa in quindicesima piazza.

In un momento così difficile per la carriera di Maldonado arriva Montecarlo, una pista che ha visto i momenti più brillanti della sua vita di pilota così come quello più buio. Era il 2005 quando Pastor rischiò di essere bandito dal circuito monegasco a vita, dopo che ignorando una bandiera gialla mentre gareggiava nella World Series by Renault investì un commissario che si trovava sul tracciato ferendolo in modo piuttosto grave. Tra il 2007 e il 2010, però, in GP2 Maldonado non ha mai mancato il podio, aggiudicandosi per ben due volte vittoria e pole. Una redenzione in piena regola, di cui il team Lotus spera di vedere quanto prima una nuova puntata.

## I risultati del weekend

**PL1: Maldonado 8° - Grosjean 17°**

**PL2: Grosjean 9° - Maldonado 17°**

**PL3: Grosjean 5° - Maldonado 9°**

**Qua: Grosjean 5° - Maldonado 21°**

**Gara: Grosjean 8° - Maldonado 15°**



# INCUBO McLAREN

**Il ritorno in Europa non serve a ridare smalto alla MP4-29, che anche a Barcellona relega Button e Magnussen fuori dai punti**

Filippo Zanier

Allo sbando. La nuova McLaren del nuovo corso, con buona pace di Ron Dennis, continua ad assomigliare pericolosamente a quella del tanto vituperato Martin Withmarsh. Un team senza leadership, vittima di un progetto di vettura poco competitivo e che non riesce a risalire la china causa mancanza di idee, poche e per di più confuse.

Difficile davvero trovare parole diverse per commentare l'ennesima gara fuori dai punti, chiusa a distanze siderali dal podio e con la qualifica di Jenson Button (ottavo e non troppo lontano dalle Ferrari) come unica nota positiva di un fine settimana decisamente amaro. A stupire non è tanto il fatto che per il secondo anno consecutivo a Woking si sia progettata una macchina completamente sbagliata, tanto carente da vanificare anche i vantaggi derivanti dal motore Mercedes, ma la mancanza di reazione della squadra: a Barcellona, prima europea del Circus dove di solito arrivano pacchetti di aggiornamento consistenti per le monoposto in difficoltà, in McLaren non si è visto niente di rilevante, neppure per rivedere quel retrotreno dove la carenatura "a campana" del-

le sospensioni che tanta curiosità aveva creato nei test pre-stagione non convince più nemmeno il direttore tecnico Tim Goss. Levarla e basta, soluzione tentata nei test post-gara a Sakhir, non può essere la soluzione perché ha effetti deleteri sull'efficienza del diffusore posteriore, disegnato proprio attorno a questa soluzione, ma mentre il reparto tecnico cerca di capire da che parte andare a parare, le gare si susseguono e la vetta si allontana sempre di più.

L'unica risposta di Ron Dennis, per ora, pare essere lo shopping tecnico: con l'arrivo di Peter Prodromou previsto per per la stagione 2015 e in attesa di dirimere la questione Dan Fallows con la Red Bull, a Woking arriveranno Tony Salter dalla Sauber e Guillaume Cattelani dalla Lotus, ma non sembrano inserimenti in grado di fare la differenza e visti i sei mesi di "gardening" obbligatorio passerà del tempo prima che possano fare sentire la propria influenza.

Stagione già buttata via, e pensieri quindi già rivolti al 2015? Difficile pensarla diversamente, ma con 14 GP ancora da disputare è impossibile rassegnarsi completamente a una lunga agonia. Pare quindi che lo staff tecnico McLaren tenterà come prima carta importante un nuovo muso, simile a quello "a tricheco" della Lotus che dovrebbe arrivare già a Montecarlo o al più tardi in Canada. La speranza è che funzioni perché ad oggi, se si esclude quel doppio podio di Albert Park che sembra sempre più casuale, il bilancio è deficitario anche rispetto al 2013: tra Malesia, Bahrain, Cina e Spagna l'anno scorso la McLaren era stata una volta in top 5 e cinque volte nella top ten. In questa stagione, invece, il team ha dovuto accontentarsi di appena due ingressi tra i primi dieci, entrambi in Malesia. Un po' poco, per quello che doveva essere l'anno della rinascita...

## I risultati del weekend

**PL1:** Perez 9° - Hulkenberg 12°

**PL2:** Hulkenberg 11° - Perez 16°

**PL3:** Hulkenberg 15° - Perez 16°

**Qua:** Hulkenberg 11° - Perez 12°

**Gara:** Perez 9° - Hulkenberg 10°



EN



Jenson  
Button

# UN WEEKEND CO

La Force India ha affrontato a Montmelò un circuito sul quale si sapeva ci sarebbero state difficoltà per la VJM06. Nonostante tutto però, l'avventura catalana si è chiusa con un doppio piazzamento a punti

Marco Cortesi

E' stata una trasferta frustrante quella della Force India a Montmelò, una pista sulla quale gli uomini di Vijay Mallya sapevano già che avrebbero trovato difficoltà: "è stato un pomeriggio difficile - ha spiegato Sergio Perez - ma abbiamo conquistato due punti anche se forse, con il consumo delle gomme, più ridotto di quanto ci aspettavamo, avremmo anche potuto adottare una tattica aggressiva. Forse si poteva puntare anche al settimo posto..." Comunque, sia il messicano che Nico Hulkenberg sono riusciti a continuare nella loro striscia positiva di piazzamenti a punti, e la scuderia con base a Silverstone rimane quarta tra i costruttori a soli nove punti dalla Ferrari. Un risultato davvero di alto profilo. "Alla fine si è trattato di limitare i danni - ha detto Hulkenberg - abbiamo capito sin dalle prove libere che sarebbe stata dura per noi. Il degrado degli pneumatici era consistente e arrivare in due a punti è stato un ottimo risultato. Speriamo di essere più competitivi nei prossimi Gran Premi".

## I risultati del weekend

PL1: Button 2° – Magnussen 7°

PL2: Magnussen 6° – Button 7°

PL3: Magnussen 6° – Button 8°

Qua: Button 8° – Magnussen 15°

Gara: Button 11° – Magnussen 12°



# OMPLICATO



# COLPO A VUOTO

**La Toro Rosso ha raccolto meno di quanto ci si aspettava. Un ritiro, quello di Vergne, e problemi di gomme per Kvyat danno qualche grattacapo proprio quando siamo al decisivo inizio della stagione europea**

**Antonio Caruccio**

Il GP di Spagna ha dato alla Toro Rosso molto meno di quanto si aspettavano sia Daniil Kvyat che Jean Eric Vergne. Nessuna delle due vetture è riuscita ad entrare in zona punti, come nemmeno nel Q3 in qualifica. Vergne addirittura, data una penalità di 10 posizioni in griglia rimediata per una gomma non avvitata durante il cambio pneumatici nelle prove libere, non ha nemmeno preso parte al Q2, decidendo di salvare le gomme per la gara. Una scelta poi vanificata dalla rottura dello scarico che lo ha costretto al ritiro al ventiquattresimo passaggio. Kvyat invece in qualifica è stato eliminato nel Q2 in compagnia delle Force India, guadagnando una posizione per la sostituzione al cambio della Red Bull di Sebastian Vettel. Al via della corsa Daniil è stato capace di conquistare posizioni, superando anche Jenson Button nel secondo settore. Dopo la pri-

ma sosta si è trovato ad occupare la settima posizione in zona punti, ma poi il degrado delle gomme è stato decisamente elevato, costringendolo a perdere terreno sulle Force India di Sergio Perez e Nico Hulkenberg che hanno poi chiuso la zona punti, oltre che sulle McLaren di Button e Kevin Magnussen, ed alla Williams di Felipe Massa.

## **I risultati del weekend**

**PL1: Kvyat 11° - Vergne 13°**

**PL2: Kvyat 10° - Vergne 12°**

**PL3: Vergne 12° - Kvyat 13°**

**Qua: Kvyat 13° - Vergne 22°**

**Gara: Kvyat 14° - Vergne RIT.**





# SI PUNTA SUI TEST

La compagine di Hinwil spera che i test di questa settimana possano essere un passo decisivo per riaggantare gli avversari dopo un inizio di stagione difficile. Dopo aver sistemato parte dei problemi a motore e cambio si punta a migliorare il rendimento delle gomme

Antonio Caruccio

Saranno i test di questa settimana a dare alla Sauber la speranza di recuperare il gap che le divide da Toro Rosso e McLaren? La squadra svizzera ha infatti portato nella gara di Barcellona un aggiornamento del pacchetto aerodinamico visto nelle prime quattro gare del mondiale, e qualche miglioramento in effetti si è visto. Il ritardo rispetto agli altri è diminuito da oltre un secondo a circa mezzo secondo, ma c'è ancora molta strada da fare per raggiungere la zona punti. In gara sia Adrian Sutil che Esteban Gutierrez avevano progettato una tattica di due soste, ma dopo una buona partenza il messicano è stato dirottato su una strategia a tre soste, privilegiando l'utilizzo delle gomme medie. Stessa linea, per quanto riguarda la scelta degli pneumatici, anche per Sutil, con il tedesco che però ha preferito il comportamento della vettura nel finale, quando gli erano state montate le gomme dure. La scelta di Gutierrez è stata anche dettata dalla difficoltà del campione GP3 2010 di gestire gli pneumatici che si deterioravano in fretta, con conseguente perdita di aderenza in accelerazione e velocità di punta nei due lunghi rettilinei del Montmelò. Nei due giorni di test che di disputeranno in Catalunya si cercherà di andare ad incrementare non solo la performance con le gomme Pirelli, ma anche l'ottimizzazione del nuovo pacchetto aerodinamico.

## I risultati del weekend

PL1: - Sutil 15° - Van der Garde 18°

PL2: Sutil 13° - Gutierrez 15°

PL3: Sutil 17° - Gutierrez 18°

Qua: Gutierrez 14° - Sutil 16°

Gara: Gutierrez 16° - Sutil 17°



# MARGINI DI OTTIMISMO

La Marussia sembra aver colmato il gap con la Caterham, ma c'è ancora molto lavoro da fare. Se Bianchi e Chilton sono riusciti ad avvicinarsi anche alle Sauber, la performance assoluta al confronto coi top-team lascia ancora molto a desiderare





### Antonio Caruccio

C'è grande ottimismo in Marussia dopo la conclusione del GP di Spagna. Entrambe le monoposto hanno infatti visto la bandiera a scacchi, risultato che sembra mandare in visibilio non solo i piloti, ma anche l'entourage della squadra diretta da John Booth. Certo va dato merito alla vettura rossonera di aver colmato il gap con le Caterham, ed in alcuni casi essersi espressi su tempi gara simili a quelli delle Sauber. Questo però sembra più essere un problema della squadra svizzera che un merito per Jules Bianchi e Max Chilton. Al francese va però dato atto di essere tornato a stare davanti al compagno. D'altro canto Chilton, rispetto ad un 2013 in cui sembrava essere disperso, si è nettamente avvicinato al più esperto transalpino nelle prestazioni. Bianchi ha portato a termine una strategia su due soste, mentre per Chilton, nel primo stint di gara, si è di deciso di passare ad una tatti-

ca a tre pit-stop, che non ha però pagato nella battaglia interna. Il tempo perso ha pesato, dando a Chilton una "penalità" in termini di tempo gara che non ha potuto colmare. Due sono i giri di ritardo dalle Mercedes al termine dei 66 passaggi di gara, ed un commento via radio da parte del vincitore Lewis Hamilton al suo ingegnere al muretto box "Le Marussia sono ovunque" resterà nella memoria di questa gara, che forse proprio tanta gioia e soddisfazione alla squadra inglese non deve dare...

### I risultati del weekend

**PL1: Bianchi 16° - Chilton 19°**  
**PL2: Bianchi 18° - Chilton 19°**  
**PL3: Chilton 19° - Bianchi 20°**  
**Qua: Chilton 17° - Bianchi 18°**  
**Gara: Bianchi 18° - Chilton 19°**

# IL TRENO



# STA PASSANDO

La Caterham sembra avere grosse difficoltà nel trovare la direzione giusta, ed il GP di Spagna ha portato la squadra inglese a perdere terreno anche dalla Marussia. Quale futuro?



## Marco Cortesi

Dopo un inizio di stagione in cui c'erano state per la Caterham buone speranze di fare il salto di qualità, a Barcellona sembra che siano stati gli archi-rivali a balzare in avanti. Anche la Marussia sembra essersene andata. Con una situazione già così difficile in un inizio mondiale che doveva dare soddisfazioni ai "piccoli", Kamui Kobayashi e Markus Ericsson si sono trovati fanalini di coda fin dalla qualifica. Il giapponese si è poi visto costretto allo stop: "quando stavo iniziando a recuperare tempo su Bianchi - ha detto - uno freno anteriori si è rotto e ho solo potuto cercare di tenere la macchina lontana dal muro, ma la mia gara è finita lì". La cosa più preoccupante, è che la struttura di Tony Fernandes ha anche dalla sua un pilota eccellente, e ciononostante sembra incapace di trovare la giusta direzione. Per Mar-

cus Ericsson, non c'è molto da sperare. Messo a rischio per un contatto ricevuto da Maldonado al via, lo svedese non si è mai potuto mettere in evidenza, anche a causa dei problemi di bilanciamento. Ironia della sorte, nelle voci su Gene Haas interessato ad acquistare un team, il nome della Caterham non si è fatto. Proprietà blindata o futuro senza speranze?

## I risultati del weekend

**PL1:** Kobayashi 21° - Ericsson 22°

**PL2:** Kobayashi 20° - Ericsson 21°

**PL3:** Kobayashi 21° - Ericsson 22°

**Qua:** Kobayashi 19° - Ericsson 20°

**Gara:** Ericsson 20° - Kobayashi RIT

## L'ORDINE DI ARRIVO **DOMENICA 11 MAGGIO 2014**

- 1 - Lewis Hamilton (Mercedes W05) - 66 giri 1:41'05"155
- 2 - Nico Rosberg (Mercedes W05) - 0"636
- 3 - Daniel Ricciardo (Red Bull RB10-Renault) - 49"014
- 4 - Sebastian Vettel (Red Bull RB10-Renault) - 1'16"702
- 5 - Valtteri Bottas (Williams FW36-Mercedes) - 1'19"392
- 6 - Fernando Alonso (Ferrari F14-T) - 1'27"743
- 7 - Kimi Raikkonen (Ferrari F14-T) - 1 giro
- 8 - Romain Grosjean (Lotus E22-Renault) - 1 giro
- 9 - Sergio Perez (Force India VJM07-Mercedes) - 1 giro
- 10 - Nico Hulkenberg (Force India VJM07-Mercedes) - 1 giro
- 11 - Jenson Button (McLaren MP4/29-Mercedes) - 1 giro
- 12 - Kevin Magnussen (McLaren MP4/29-Mercedes) - 1 giro
- 13 - Felipe Massa (Williams FW36-Mercedes) - 1 giro
- 14 - Daniil Kvyat (Toro Rosso STR9-Renault) - 1 giro
- 15 - Pastor Maldonado (Lotus E22-Renault) - 1 giro
- 16 - Esteban Gutierrez (Sauber C33-Ferrari) - 1 giro
- 17 - Adrian Sutil (Sauber C33-Ferrari) - 1 giro
- 18 - Jules Bianchi (Marussia MR03-Ferrari) - 2 giri
- 19 - Max Chilton (Marussia MR03-Ferrari) - 2 giri
- 20 - Marcus Ericsson (Caterham CT05-Renault) - 2 giri

Giro veloce: Sebastian Vettel 1'28"918

### Ritiri

34° giro - Kamui Kobayashi

24° giro - Jean-Eric Vergne

## IL RIEPILOGO DELLA STAGIONE 2014

Australia	16/03/2014	Nico Rosberg (Mercedes W05)	57 giri in 1.32'58"710
Malesia	30/03/2014	Lewis Hamilton (Mercedes W05)	56 giri in 1.40'25"974
Bahrain	30/03/2014	Lewis Hamilton (Mercedes W05)	57 giri in 1.39'42"743
Cina	20/04/2014	Lewis Hamilton (Mercedes W05)	54 giri in 1.33'28"336
Spagna	11/05/2014	Lewis Hamilton (Mercedes W05)	66 giri in 1.41'05"155





## CLASSIFICA PILOTI

1	Lewis Hamilton	Mercedes	100
2	Nico Rosberg	Mercedes	97
3	Fernando Alonso	Ferrari	49
4	Sebastian Vettel	RBR-Renault	45
5	Daniel Ricciardo	RBR-Renault	39
6	Nico Hulkenberg	Force India-Mercedes	37
7	Valtteri Bottas	Williams-Mercedes	34
8	Jenson Button	McLaren-Mercedes	23
9	Kevin Magnussen	McLaren-Mercedes	20
10	Sergio Perez	Force India-Mercedes	20
11	Kimi Raikkonen	Ferrari	17
12	Felipe Massa	Williams-Mercedes	12
15	Romain Grosjean	Lotus-Renault	4
13	Jean-Eric Vergne	Toro Rosso-Ferrari	4
14	Daniil Kvyat	Toro Rosso-Ferrari	4
16	Adrian Sutil	Sauber-Ferrari	0
17	Esteban Gutierrez	Sauber-Ferrari	0
18	Max Chilton	Marussia-Ferrari	0
19	Kamui Kobayashi	Caterham-Renault	0
20	Pastor Maldonado	Lotus-Renault	0
21	Marcus Ericsson	Caterham-Renault	0
22	Jules Bianchi	Marussia-Ferrari	0

## CLASSIFICA COSTRUTTORI

1	Mercedes	197
2	Red Bull Racing-Renault	84
3	Ferrari	66
4	Force India-Mercedes	57
5	Williams-Mercedes	46
6	McLaren-Mercedes	43
7	Scuderia Toro Rosso-Renault	8
8	Lotus-Renault	0
9	Sauber-Ferrari	0
10	Marussia-Ferrari	0
11	Caterham-Renault	0

# LATVALA TROVA



# A L'EQUILIBRIO

Troppo spesso fallosa, il pilota finlandese in Argentina ha disputato una delle sue gare più belle relegando il compagno Ogier all'inaspettato ruolo di comprimario. Con il nono successo filato Volkswagen centra il record di vittorie consecutive, superando la Citroen ferma a otto



### Guido Rancati

“Non è ancora tutto perso”, dice Sébastien Ogier sabato sera, prima di infilarsi in albergo. Da qualche ora i numeri non autorizzano più il campione della Volkswagen a ritenere possibile una rimonta che all'alba, al via della seconda tappa, lui e gran parte della gente dei rally considerava probabile se non scontata: nell'ottava prova un pneumatico dechappato lo aveva costretto a lasciare per strada tempo prezioso e il fossetto che fino a quel punto lo separava dal primato era diventato un fiume assai difficile da guadare. Ma il francese non dice tanto per dire. Osserva che le prove che ancora restano sono particolarmente difficili e a chi lo ascolta vien da pensare che a puntellare le sue residue speranze sia la considerazione che, certamente capace di imprese notevoli, Jari-Matti Latvala, l'unico che gli è davanti in una classifica dai contorni già piuttosto definiti, non ha nell'affidabilità la sua dote migliore. E sulla montagna a ridosso di Villa Carlos Paz, su strade che nel tempo varie generazioni di assi hanno sfruttato per scrivere paginate intere di storia del Rally d'Argentina, ci vuole davvero poco per commettere un errore fatale. Per fare una frittata dal gusto amarissimo, basta esagerare un tantino. Invece il finlandese con l'altra Polo vuerreci le affronta con la stessa accortezza mostrata nella prova-spettacolo che ha chiuso il sabato. Stando bene attento, ogni volta che si infila il casco in testa, a connettere l'interfono e non disconnettere il cervello. Lascia che nella nebbia del mattino Mikko Hirvonen indossi i panni del mattatore e bada solo a evitare le mille trappole disseminate sul percorso. L'idea di aggiungere altri successi parziali ai cinque ottenuti nei dieci round delle prime due gior-

nate manco lo sfiora. Sa di essere in una botte di ferro ed evita con insolita lucidità di complicarsi la vita. Prova dopo prova anche Ogier si convince che l'esito della guerra sudamericana è ormai scritto e rinuncia a punzecchiare il compagno di squadra. Ma non a dare un'altra zampata sul tratto di El Condor, quello che distribuisce quale che punto supplementare. Ci dà dentro e mette tutti in riga. Ai diciotto punti del secondo posto ne aggiunge tre, due più di Latvala battuto anche da Hirvonen. I conti sono presto fatti: il finlandese intasca ventisei punti e il francese diciannove. Abbastanza per restare saldamente in testa nella corsa al titolo che è sempre di più una faccenda privata fra i due della panzerdivision tedesca. Il nordico festeggia il primo posto e lui si consola ampiamente con la certezza di aver compiuto un altro passo verso la conquista di un altro iride. Il problema a una “scarpa” brucia ancora, ma un po' meno: “Un secondo posto – filosofeggia – è pur sempre meglio di niente...”.

### Alla Volkswagen è l'ora dei record

I primati, si sa, sono fatti per essere battuti e grazie a Jari-Matti Latvala la Volkswagen ha rastrellato il nono successo consecutivo, battendo quello stabilito qualche anno fa dalla Citroen la cui miglior striscia di successi s'era fermata a quota otto. Jost Capito ripete che l'obiettivo resta la conquista delle due corone iridate, ma intanto ha un altro record da mettere in bacheca.







Veloce e anche intelligente Sébastien Ogier ha ben presto capito che la missione argentina sarebbe stata quella di raggranellare punti in ottica campionato



## L'ORDINE DI ARRIVO DOMENICA 11 MAGGIO 2014

1. Latvala-Anttila (VW Polo Wrc) in 4.41'24"8
2. Ogier-Ingrassia (VW Polo Wrc) a 1'26"9
3. Meeke-Nagle (Citroen DS3 Wrc) a 5'54"7
4. Mikkelsen-Markkula (VW Polo Wrc) a 6'18"3
5. Neuville-Gilsoul (Hyundai i20 Wrc) a 8'25"8
6. Kubica-Szczepaniak (Ford Fiesta RS Wrc) a 10'08"0
7. Evans-Barritt (Ford Fiesta RS Wrc) a 10'32"2
8. Prokop-Ernst (Ford Fiesta RS Wrc) a 12'03"9
9. Hirvonen-Lehtinen (Ford Fiesta RS Wrc) a 19'54"8
10. Al-Attiyah-Bernacchini (Ford Fiesta RS Rrc) a 23'10"2

### Il campionato Piloti

- 1.Ogier 112; 2.Latvala 88; 3.Ostberg e Mikkelsen 48; 5.Hirvonen 40, 6.Meeke 32; 7. Neuville 31; 8.Evans 26; 9.Prokop 22; 10.Bouffier 18.

### Il campionato Costruttori

- 1.Volkswagen Motorsport 187; 2.Citroen Total Abu Dhabi 90; 3.M-Sport WRT 68; 4.Hyundai Motorsport 55; 5.Volkswagen Motorsport II 52; 6 Jipocar Czech NT 24; RK M-Sport 12.



Kris Meeke

## MEEKE FINALMENTE A PODIO...

Kris Meeke chiude sul podio la trasferta dall'altra parte dell'oceano e incassa il suo miglior risultato nella serie iridata. Che sia lui e non Mads Ostberg a salvare il bilancio della Citroen un po' sorprende, ma non troppo: il nordirlandese non è un figurante e l'ha confermato affrontando nel modo giusto una gara per lui nuova. Lasciando per strada manciate di secondi – alla fine sono quasi sei i minuti che lo separano da Jari-Matti Latvala – ma non sbaglia niente. E po' dar voce alla sua soddisfazione con una frase che dice tutto: “Sono ovviamente contento del risultato e lo sono soprattutto per averlo ottenuto in un rally che non conoscevo. E che ho scoperto talmente difficile che spesso mi sarebbe piaciuto ripetere subito una prova appena finita per vedere se l'avevo capita!”.



Robert Kubica

# NEUVILLE SALVA LA HYUNDAI

Dani Sordo paga pegno e la sua gara finisce prima del tempo. A salvare il bilancio della Hyundai ci pensa Thierry Neuville: il belga, come tanti altri, vede l'arrivo grazie al SuperRally, ma dà una bella lucidata al piazzamento in rimonta con il miglior tempo ottenuto sabato sera nella prova-spettacolo di Villa Carlos Paz.



## ... E KUBICA VEDE IL TRAGUARDO

Malcolm Wilson dev'essere stato convincente. Meno, molto meno arrebbante del solito Robert Kubica resta sempre ai margini del gruppetto di quelli che fa gara di testa, ma non sbaglia niente e per la prima volta della stagione vede il traguardo. A dieci minuti e passa dal primo, ma sesto assoluto e miglior fordista all'arrivo Davanti ad Elfyn Evans che seguita il suo apprendistato. E davanti pure a Mikko Hirvonen che si fa perdonare l'errore iniziale con tre acuti nel finale.

# ITALIANO RALLY

TARGA FLORIO





# ANDREUCCI TORNA RAMPANTE

**Il campione toscano  
porta alla prima vittoria  
la Peugeot 208 T16  
nel tricolore riaprendo  
anche la lotta per il titolo**

# ITALIANO RALLY

## TARGA FLORIO

Per dirla con Riccardo Cocciantè, era già tutto previsto. Lo era che la Peugeot 208 R5 curata dalla gente della Racing Lions guarisse dai suoi malanni e lo era pure che Paolo Andreucci, dopo lo stop subito al Sanremo, il primo da quando è tornato a gareggiare per il Leone Rampante, tornasse a vincere. Ad ammetterlo, a bocce ferme da un istante, è lo stesso garfagnino: "Come era prevedibile s'è tornati ad essere protagonisti fino alla fine", dice dopo aver ringraziato gli uomini di Paolo Fabrizio Fabbri per avergli consegnato una vettura perfetta e la Pirelli per avergli fornito "scarpe" altrettanto perfette per danzare sull'asfalto siciliano. Dopo aver osservato che quella ottenuta nel palermitano è una delle sue più belle vittorie.

E' andato davvero forte, Ucci. Ha cominciato a scaricare la sua tremenda voglia di dimenticare i tanti, troppi problemi patiti al Ciocco e la beffa subita al Sanremo fin dai primissimi metri di gara. Subito in testa, nella prima frazione ha lasciato solo un paio di successi parziali a Giandomenico Basso e, di fatto, messo una seria ipoteca sull'attico del podio. Tanto pesante da convincere il veneto a stravolgere l'assetto della Fiesta alimentata a gas per provare a mettergli il sale sulla coda. "Abbiamo ancora qualche problema legato al peso supplementare che ci portiamo dietro per via dei consumi maggiori e abbiamo tentato di risolverli in gara. A volte funziona...", fa Giando. Già, a volte. Ma questa volta non ha funzionato e il divario fra i

due è lievitato in fretta. Consigliando all'inseguitore di rinunciare al colpaccio e all'inseguito di prendersela un tantino più comoda. "Va comunque bene così: alla partenza avrei firmato per il secondo posto...", butta lì senza rimpianti. E di rimpianti non può davvero averne Andrea Nucita, terzo e ancora una volta grandissimo. Che il messinese vada come il vento è talmente chiaro che hanno cominciato a capirlo persino quei fenomeni della federazione, ma sulle strade madonite è stato (se possibile) ancora più incisivo del solito. Anche e soprattutto nel finale, resistendo a Umberto Scandola in un testa a testa che resterà a lungo nelle menti e nei cuori degli appassionati. "E' andato forte", mormora Umbi senza troppa allegria. Ci ha provato, il veronese, ma non ce l'ha fatta a salire sul podio. Malgrado il triste tentativo dei suoi di mandare in confusione l'avversario chiedendo e ottenendo che andasse all'ultimo assalto con un minuto di ritardo sul tempo teorico. Per impedirgli di avere il conforto degli intertempi. Storie di ordinaria follia in un mondo che finge di non vedere che il tempo delle furbate e furbatine è definitivamente finito.

Storie che non bastano a far dimenticare il tanto di bello che la Targa, la mitica Targa, numero novantotto ha offerto. Grazie ai tre del podio, ma anche a Ivan Ferrarotti e a Stefano Albertini, strepitoso. E pure a Marco Runfola che pure ha dovuto arrendersi nel finale. Non prima, però, di aver ribadito di saperci fare parecchio.



Ancora problemi di peso per la Fiesta di Basso



Albertini primo tra gli Junior



## L'ORDINE DI ARRIVO SABATO 10 MAGGIO 2014

1. Andreucci-Andreussi (Peugeot 208 T16) in 1.41'39"3
2. Basso-Dotta (Ford Fiesta R5 LDI) a 25"1
3. Nucita-Princiotto (Peugeot 207 S2000) a 37"7
4. Scandola-D'Amore (Skoda Fabia S2000) a 38"2
5. Campedelli-Bizzocchi (Ford Fiesta R5) a 3'14"6
6. Ferrarotti-Fenoli (Renault Clio R3) a 7'06"1
7. Albertini-Mazzetti (Peugeot 208 R2) a 7'18"8
8. Andolfi-Casalini (Renault Clio R3) a 7'35"0
9. Vittalini-Tavecchio (Citroen DS3) a 7'44"5
10. Di Palma-"Cobra" (Renault Clio R3) a 7'50"8 0

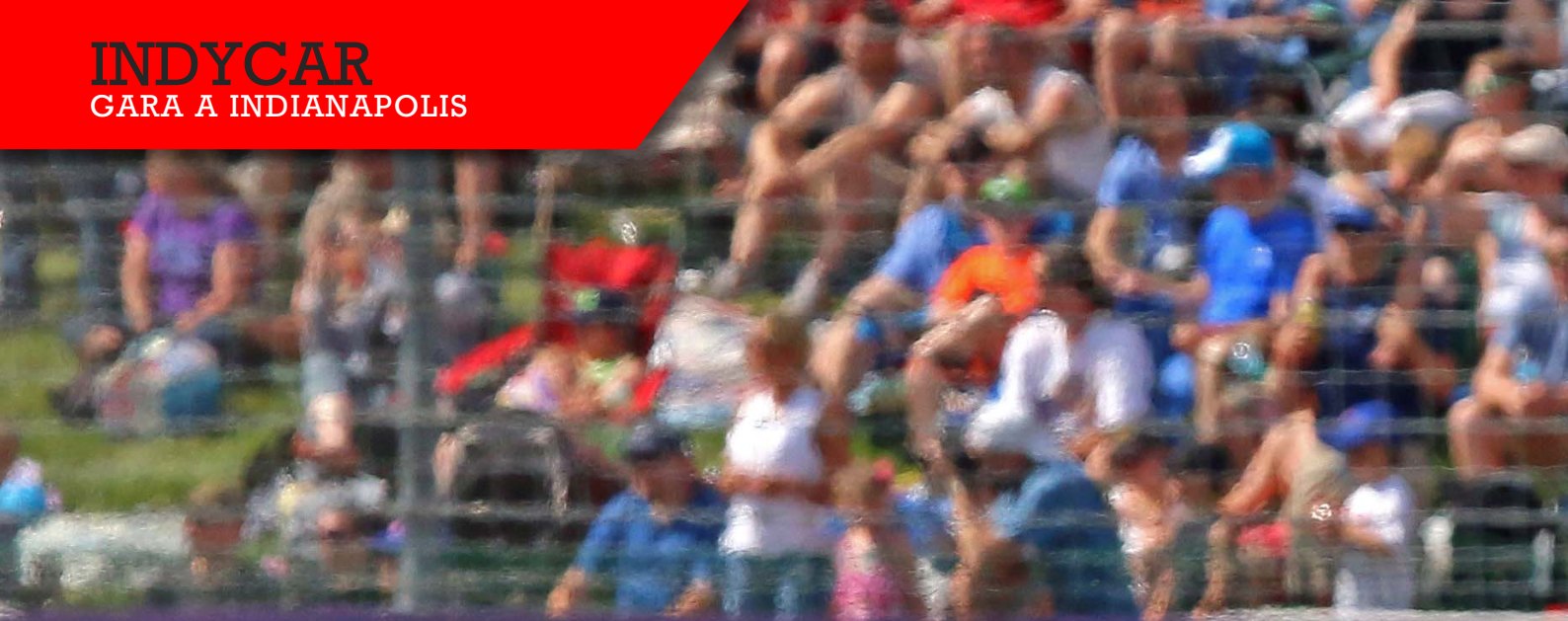
Classifica CIR Conduttori: 1. Scandola 35 ;2. Basso 27; 3. Andreucci 25; 4. Nucita 22; 5. Andolfi Junior 17 ;6. Perego 16; 7. Michelini 13; 8.; Scattolon; 10. 9. Albertini 8;10 Panzani 6.

Classifica CIR Produzione: 1.Andolfi J. 39 ; 2.Ferrarotti 30; 3.Vittalini 32 ;4.Mar-chioro 22

Classifica CIR Junior: 1.Scattolon 38 ; 2.Panzani 30; Albertini 27 ; Carella 21; Cru-gnola 12

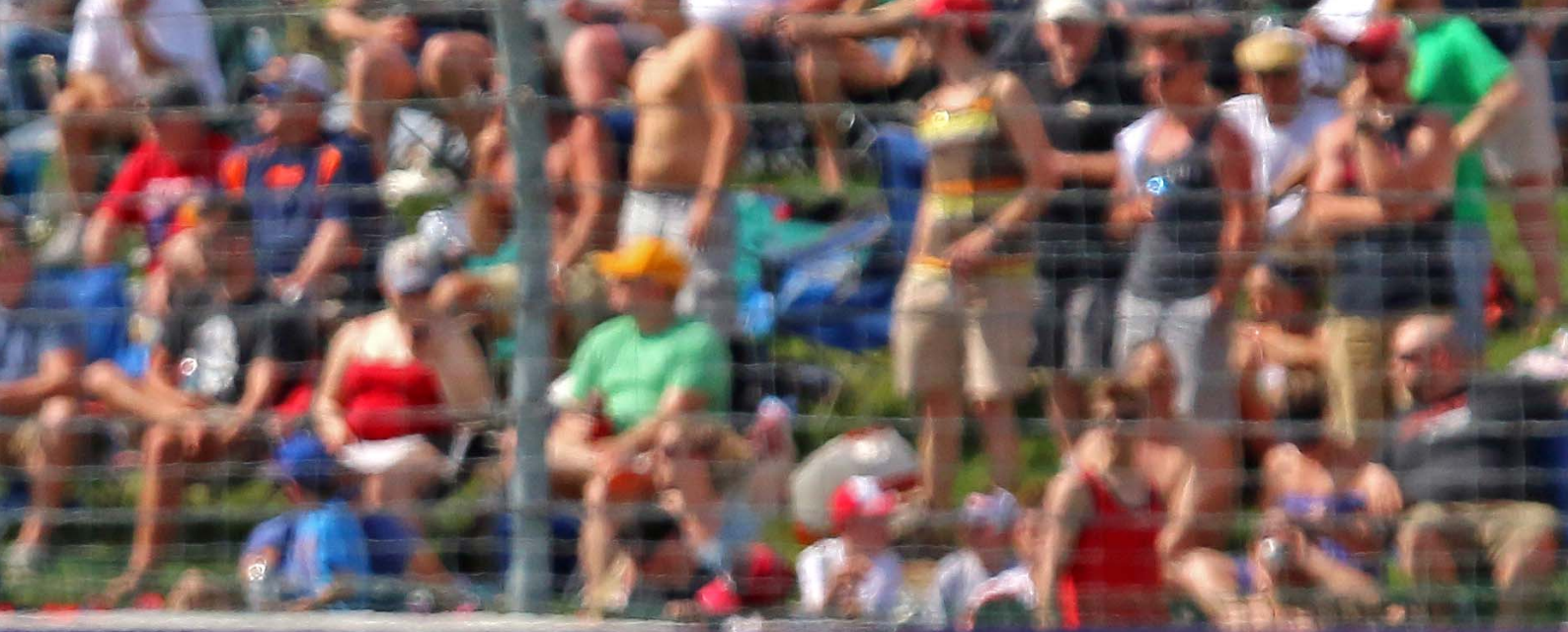


Andrea Nucita  
ottimo terzo assoluto



# IL RISPAM





*Crown Royal*

PLEASE DRINK RESPONSIBLY.®



In una gara caratterizzata da incidenti ed infortuni, Simon Pagenaud è riuscito a risparmiare abbastanza carburante per vincere nell'esordio dell'IndyCar sul circuito stradale di Indianapolis. E il campionato è riaperto...

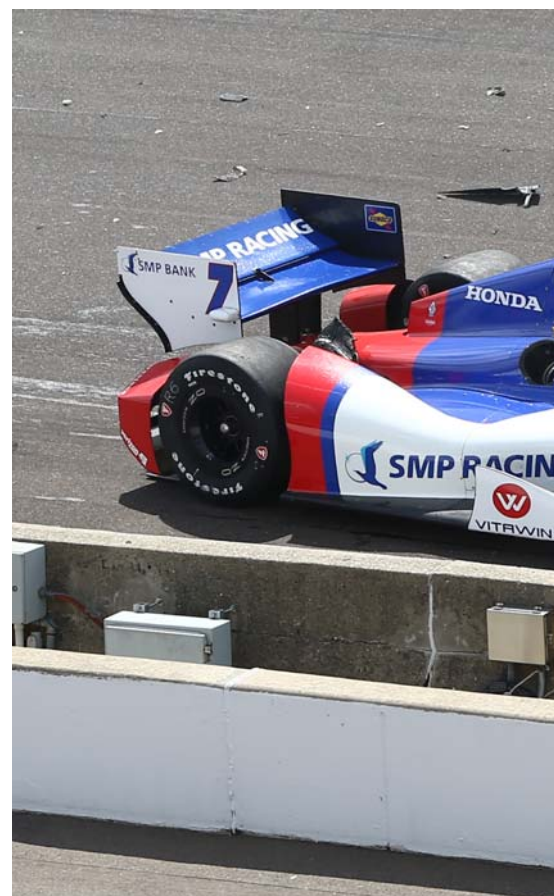
# OSO PAGENAUD



## Marco Cortesi

E' stato Simon Pagenaud a trionfare nella prima apparizione dell'IndyCar sul tracciato stradale di Indianapolis. Ma il francese è stato solo un protagonista secondario di una corsa ricca di eventi e che ha visto alla fine prevalere la strategia. Pagenaud è stato bravo a completare ben 28 giri con un pieno di carburante, riuscendo dove Oriol Servia era caduto e precedendo, a parità di tattica, Ryan Hunter Reay. Ma la corsa è stata molto di più che un gioco comandato dai box. A cominciare dalla partenza, in cui il sogno di Sebastian Saavedra si è trasformato in un tremendo incubo: il colombiano, che aveva segnato una pole a sorpresa, ha spento il motore venendo centrato con gran violenza da Carlos Munoz e Mikhail Aleshin, un altro che sulla pista dell'Indiana, nuova per tutti, aveva ottime speranze di prevalere. Poi, ci sono stati i "caduti per detriti". Il primo è stato il sindaco di Indianapolis, ferito ad un braccio in partenza dai rottami del botto di Saavedra. Poi a preoccupare tutti ci ha pensato "il sindaco" James Hinchcliffe, colpito alla testa da un pezzo dell'alettone di Justin Wilson nell'ultima

ripartenza. Fermatosi repentinamente a bordo pista e trasportato in ospedale, ha riportato un trauma cranico, perdendo le prime prove libere per la 500 Miglia a favore di Ernesto Viso. Subito dimesso, dovrà essere nuovamente visitato. Ci è mancato poco anche per Franck Montagny e Martin Plowman: l'inglese ha perso il posteriore della sua Dallara ed è decollato su un cordolo, atterrando sul rivale del team Andretti. Così come per il botto iniziale, nessuna conseguenza per i piloti. In tutto questo, il campionato è risultato brillantemente riaperto. Will Power e Scott Dixon si sono visti protagonisti di un duro scambio di colpi che ha spedito il secondo in sabbia, mentre il primo, sopravvissuto alla toccata, è stato penalizzato per aver calpestato un tubo dell'aria compressa in pit-lane. La situazione in classifica vede ora Hunter-Reay ad un solo punto da Power, mentre Pagenaud è solo a -6. Dopo il debutto sul percorso della MotoGP, opportunamente modificato ma tristemente povero di pubblico, la IndyCar manda tutto in archivio per la vera, sfida, quella importante. Iniziata con Will Power al top ed un redento Juan Pablo Montoya, l'avventura della Indy500...





Ryan Hunter Reay  
secondo al traguardo

## L'ORDINE DI ARRIVO DOMENICA 11 MAGGIO 2014

- 1 - Simon Pagenaud (Dallara DW12-Honda) – Schmidt - 82 giri
- 2 - Ryan Hunter-Reay (Dallara DW12-Honda) – Andretti - 0"8906
- 3 - Helio Castroneves (Dallara DW12-Chevy) – Penske - 1"8244
- 4 - Sebastien Bourdais (Dallara DW12-Chevy) – KV - 2"5406
- 5 - Charlie Kimball (Dallara DW12-Chevy) – Ganassi - 5"3007
- 6 - Ryan Briscoe (Dallara DW12-Chevy) – Ganassi - 9"1914
- 7 - Jack Hawksworth (Dallara DW12-Chevy) – Herta - 14"6161
- 8 - Will Power (Dallara DW12-Chevy) – Penske - 18"5958
- 9 - Takuma Sato (Dallara DW12-Honda) – Foyt - 20"9721
- 10 - Tony Kanaan (Dallara DW12-Chevy) – Ganassi - 21"4539
- 11 - Justin Wilson (Dallara DW12-Honda) – Coyne - 26"4750
- 12 - Oriol Servia (Dallara DW12-Honda) – Rahal - 29"6561
- 13 - Carlos Huertas (Dallara DW12-Honda) – Coyne - 33"0827
- 14 - Marco Andretti (Dallara DW12-Honda) – Andretti - 1 giro
- 15 - Scott Dixon (Dallara DW12-Chevy) – Ganassi - 1 giro
- 16 - Juan Pablo Montoya (Dallara DW12-Chevy) – Penske - 1 giro
- 17 - Josef Newgarden (Dallara DW12-Honda) – Fisher - 2 giro
- 18 - Martin Plowman (Dallara DW12-Honda) – Foyt - 3 giro

Giro più veloce: Scott Dixon - 1"10"4062

### Il campionato

1. Power 149; 2. Hunter-Reay 148; 3. Pagenaud 143; 4. Castroneves 102; 5. Dixon 102; 6. Conway 93; 7. Andretti 89; 8. Wilson 87; 9. Kanaan 82; 10. Bourdais 81.

## ▶ HIGHLIGHTS



L'incidente che ha coinvolto il via il poleman Saavedra e Aleshin

Nasr, Dillmann e Palmer  
in lotta in gara 2





# SPAZIO AI VETERANI

Cecotto e Nasr sono i due vincitori della prima tappa europea della categoria, due piloti con molta esperienza in questa formula. Per il brasiliano in particolare si tratta del primo successo al 50esimo tentativo

### Claudio Pilia

Messa in archivio l'apertura del campionato 2014 sul circuito del Sakhir, nel (piccolo) deserto del Bahrain, la GP2 Series ha fatto rotta verso l'Europa, continente nel quale la serie rimarrà fino alla prossima trasferta mediorientale di Abu Dhabi, per il finale di stagione a novembre. L'appuntamento spagnolo, sul tradizionale saliscendi del Montmelò a Barcellona, è stato teatro come sempre di un grande spettacolo, ma soprattutto ha fornito le prime importanti conferme sugli attori impegnati in pista. La prima arriva direttamente dal team Carlin, che anche quest'anno ha deciso di scendere in pista con tutt'altra intenzione che fare il comprimario. La scelta di confermare l'astro nascente del motorsport brasiliano, Felipe Nasr, ed affiancarlo all'esperto compagno di squadra Julian Leal (un 4° e un 5° posto come auto-regalo di compleanno!), finora ha dato decisamente buoni frutti: 90 punti, scaturiti peraltro con due terzi posti, due medaglie d'argento e una vittoria, quest'ultima del più giovane Nasr. Il 21enne di Brasilia, infatti, in gara 2 si è aggiudicato per la prima volta una vittoria in GP2, con grande sangue freddo e visione di gara. Partito alla grande allo spegnimento dei semafori, in due giri ha conquistato la vetta, facendo un lavoro perfetto, dopo il quale ha deciso di preservare le gomme e limitarsi ad arginare i timidi attacchi di Jolyon Palmer.

### PALMER MATURO DILLMANN LOTTATORE

Ecco, Palmer. Il britannico, che non sembra aver minimamente patito il cambio di scuderia sembra aver imparato ad andar forte usando la testa, soprattutto in gara 2, dove si è accontentato del secondo gradino del podio, risultato importante in ottica campionato, che gli ha permesso di consolidare la propria leadership, a 70 punti. Sotto il sole catalano si è fatto vedere eccome anche Tom Dillmann. Il francese, al quale evidentemente non è ancora andato giù il fatto di essere stato appiedato - o meglio dire, non confermato per il 2014 - dal team Russian Time a favore di Michal Evans, si è nuovamente calato nell'abitacolo della Dallara-Mecachrome, stavolta in quello di una delle due Arden, per sostituire l'assente Alexandre Negrao, fermato da problemi fisici. Dillmann ha, quindi, affrontato con il coltello tra i denti il weekend del suo "rientro" nella serie, seppur temporaneo, non mostrando alcuna ruggine e, anzi, ha corso

buona parte di gara 1 noncurante del cofano motore svitato (salvo poi essere richiamato ai box dai commissari, con una bandiera nero-arancio) e non gettando la spugna nemmeno in gara 2, nella quale si è tenuto alle spalle anche un aggressivo Arthur Pic. I due non si sono risparmiati, con il francese di Campos che ha tallonato Dillmann fino alla bandiera a scacchi, non riuscendo a cogliere un pesante podio per pochi decimi.

### CECOTTO STRATEGICO CHE SUCCEDA MARCIELLO?

Ottimi indizi fanno riporre buone speranze sul portacolori venezuelano della Trident, Johnny Cecotto, il quale, nella feature race di sabato, ha costruito la sua vittoria con una strategia perfetta e un pit-stop al momento giusto, a 9 giri dalla fine. Sfruttate appieno le gomme dure e con un margine sufficiente per la sosta, Cecotto è rientrato in pista con le morbide, dapprima resistendo agli attacchi di Nasr e poi lanciandosi alla caccia di Palmer, passando al comando alla fine del 28° giro. Sembra pagare qualche difficoltà di adattamento, invece, il campione in carica dell'Europeo di Formula 3, Raffaele Marciello. Partire dalle retrovie, per "Lello", è stato già in passato un problema, che pareva superato, ma il salto di categoria sembra l'abbia fatto riemergere. Vedremo, nel prossimo - e atipico - round di Monte Carlo se la situazione migliorerà...



Sempre a punti Pic e Leal



Cecotto e Palmer festeggiano dopo gara 1



Weekend difficile per Marciello

## L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 1 SABATO 10 MAGGIO 2014

- 1 - Johnny Cecotto - Trident - 36 giri 1.00'28"853
- 2 - Jolyon Palmer - Dams - 3"409
- 3 - Felipe Nasr - Carlin - 3"750
- 4 - Julian Leal - Carlin - 6"128
- 5 - Rio Haryanto - Caterham - 15"895
- 6 - Arthur Pic - Campos - 16"842
- 7 - Tio Ellinas - MP - 18"407
- 8 - Tom Dillmann - Arden - 20"565
- 9 - Adrian Quaife Hobbs - Rapax - 21"265
- 10 - Stephane Richelmi - Dams - 21"460
- 11 - Artem Markelov - Russian Time - 22"233
- 12 - Simon Trummer - Rapax - 22"804
- 13 - Stoffel Vandoorne - ART - 23"397
- 14 - Mitch Evans - Russian Time - 23"630
- 15 - Rene Binder - Arden - 37"682
- 16 - Stefano Coletti - Racing Engineering - 41"847
- 17 - Sergio Canamasas - Trident - 42"769
- 18 - Conor Daly - Lazarus - 45"415
- 19 - Kimiya Sato - Campos - 48"653
- 20 - Takuya Izawa - ART - 52"965

Giro più veloce: Mitch Evans 1'34"141

### Ritirati

- 26° giro - Daniel De Jong
- 18° giro - Alexander Rossi
- 3° giro - Nathanael Berthon
- 1° giro - Daniel Abt
- 1° giro - Raffaele Marciello
- 1° giro - Facundo Regalia

## L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 2 DOMENICA 11 MAGGIO 2014

- 1 - Felipe Nasr - Carlin - 26 giri in 42'01"901
- 2 - Jolyon Palmer - Dams - 7"635
- 3 - Tom Dillmann - Arden - 13"814
- 4 - Arthur Pic - Campos - 14"172
- 5 - Julian Leal - Carlin - 14"732
- 6 - Johnny Cecotto - Trident - 18"842
- 7 - Stephane Richelmi - Dams - 19"236
- 8 - Stefano Coletti - Racing Engineering - 22"993
- 9 - Adrian Quaife Hobbs - Rapax - 30"744
- 10 - Stoffel Vandoorne - ART - 31"379
- 11 - Tio Ellinas - MP - 31"839
- 12 - Daniel Abt - Hilmer - 32"142
- 13 - Takuya Izawa - ART - 33"313
- 14 - Alexander Rossi - Caterham - 34"189
- 15 - Kimiya Sato - Campos - 37"025
- 16 - Raffaele Marciello - Racing Engineering - 38"689
- 17 - Facu Regalia - Hilmer - 39"975
- 18 - Sergio Canamasas - Trident - 44"122
- 19 - Daniel De Jong - MP - 1'14"656
- 20 - Mitch Evans - Russian Time - 2 giri

Giro più veloce: Daniel De Jong in 1'34"261

### Ritirati se vuoi te la mando

- 2° giro - Nathanael Berthon
- 2° giro - Rene Binder
- 2° giro - Artem Markelov
- 1° giro - Simon Trummer
- 1° giro - Conor Daly
- 1° giro - Rio Haryanto

### Il campionato

1. Palmer 70 punti; 2. Leal 48; 3. Nasr 42; 4. Cecotto 29; 5. Pic 26; 6. Vandoorne 25; 7. Trummer 18; 8. Dillman 14; 9. Coletti e Richelmi 13.



Il via di gara 1

# LYNN SCATTA

Grazie alla pole position ed al successo in gara 1, il portacolori Red Bull si è issato in vetta alla classifica, ma Stanaway ed Eriksson promettono battaglia





**P ZERO**

**PIRELLI**

**PIRELLI**

**PIRELLI**

**A BENE**

### Antonio Caruccio

Alex Lynn conferma i pronostici della vigilia, lasciando Barcelona come leader della GP3. L'inglese, portacolori della Red Bull sotto le insegne del team Carlin, si è aggiudicato la pole position e la vittoria in gara 1. Questo bottino, orfano della gara di domenica in cui non ha raccolto nemmeno un punto per via delle condizioni meteo avverse, gli è però sufficiente per stare davanti alla concorrenza, su tutti il rientrante Richie Stanaway. Il neozelandese sin dalle prove libere si era messo in luce segnando il miglior tempo, dimostrando di essere tra i più competitivi del lotto. Per lui è arrivato così il podio in gara 1 alle spalle di Jimmy Eriksson. Lo svedese è passato sotto la tenda del team Koiranen quest'anno, che nel 2013 lottava per il titolo con Kevin Korjus ed Aaro Vainio. Curioso notare come Eriksson lo scorso anno difendesse i colori di Status GP, team con cui corre ora Stanaway, non riuscendo però in tutto l'anno a trovare la giusta confidenza con la vettura. Jimmy ha però molto da recriminare in gara 2, perché se nel corso della quarta tornata non avesse subito un sorpasso proprio ad opera di Stanaway e di Marvin Kirchhofer, sarebbe ora in seconda piazza nel campionato a pochi punti da Lynn. Con i se con i ma non si fanno le corse, ed è per questo che proprio Kirchhofer, nonostante sia al debutto, ha perso una grande occasione. Il tedesco scattava dalla seconda posizione, ma in gara 1 ha spento il motore in fase di partenza. La procedura è stata abortita dai commissari, con un ulteriore giro di formazione, che ha visto il campione della F3 tedesca poter riprendere la seconda piazzola riuscendo a ripartire prima che transitasse l'ultima monoposto sulla linea di partenza. Marvin è poi partito bene, arrivando però troppo baldanzoso alla prima curva, finendo largo e rientrando quinto, davanti al compagno in seno al team ART, Dino Zamparelli. Troppi errori quindi per un ragazzo che può essere una delle rivelazioni del campionato. L'italoinglese invece si è issato sul podio in gara 2, giungendo terzo e raccogliendo un bottino di 18 punti. "Ho raccolto più punti in un fine settimana quest'anno, che tutta la scorsa stagione" sono state le parole di Zamparelli al termine del fine settimana catalano. Se la gara del sabato della GP3 è stata abbastanza noiosa, come spesso accade al Montmelò, quella domenicale è stata decisamente divertente. Disputatasi su pista umida a causa delle precipitazioni cadute nella notte, ha visto il successo di Dean Stoneman, il secondo dell'inglese su due partecipazioni alla GP3. Dopo l'incredibile debutto di Abu Dhabi nel 2013, Dean raccoglie così la sua prima vittoria del 2014, anche se rischiava di



Richie Stanaway



non essere della partita al via. Nel corso del giro di ricognizione infatti, proprio sul rettilineo principale, mentre scaldava le gomme alle spalle del poleman Matheo Tuscher, ha perso il controllo della sua Dallara intravedendosi, rischiando di finire a muro. L'inglese è riuscito a riprendere il controllo e nel secondo giro di gara ha sopravanzato lo svizzero di casa Jenzer, andando poi a prendere la vittoria. Proprio Tuscher, che a dispetto della sua stazza ha soli 17 anni, è tornato alle corse dopo un anno sabbatico, riportando il team Jenzer su un podio che mancava da Silverstone 2013 con Alex Fontana. E proprio lo svizzero-greco è stato invece uno dei protagonisti mancato di questo inizio di stagione. Prima un problema al sedile nelle prove libere, poi di accensione nelle qualifiche, combinate ad una partenza non ottimale, hanno fatto in modo che Alex non entrasse in nessuna occasione in zona punti. Al portacolori del Lotus Formula 1 Junior Team va comunque dato il merito di aver messo a segno l'unico sorpasso, ai danni di Pal Varhaug in gara 1, nelle parti alte della classifica. Così come va

riconosciuto alla ART il coraggio di averlo chiamato ai box in gara 2 per cambiare le gomme quando era entrata la safety-car e l'intensità della pioggia era aumentata. Sia Fontana che Lynn hanno infatti montato le rain, e per un paio di giri hanno messo a segno una grande rimonta che li aveva portati a margine della zona punti. Purtroppo però dopo poco la pioggia è diminuita ed il sole ha asciugato le traiettorie, vanificando questa scelta. Tra i debuttanti, da segnalare le prestazioni di Santiago Urrutia, Emil Bernstorff e Jann Mardenborough. L'uruguayo, bloccato in qualifica dalla rottura del fondo, ha recuperato dal ventunesimo al tredicesimo posto in gara 2, come anche Bernstorff, ottavo domenica dopo essere finito in ghiaia nel primo giro sabato. Jann invece, portacolori della Nissan nei progetti GT, ha vanificato una posizione tra i primi cinque finendo in testa-coda in fase di ripartenza dopo la safety-car con la pioggia. Ancora da svezzare invece i giovani di Trident, con Roman De Beer autore della miglior prestazione in qualifica, con il quattordicesimo tempo.



Jimmy Eriksson



Santiago Urrutia



Alex Fontana

## L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 1 SABATO 10 MAGGIO 2014

- 1 - Alex Lynn - Carlin - 16 giri 26'36"158
- 2 - Jimmy Eriksson - Koiranen - 2"451
- 3 - Richie Stanaway - Status - 10"417
- 4 - Patrick Kujala - Manor - 12"712
- 5 - Marvin Kirchhofer - ART - 13"475
- 6 - Dino Zamparelli - ART - 16"535
- 7 - Dean Stoneman - Manor - 17"393
- 8 - Matheo Tuscher - Jenzer - 19"358
- 9 - Nick Yelloly - Status - 19"983
- 10 - Patric Niederhauser - Arden - 20"513
- 11 - Alex Fontana - ART - 21"088
- 12 - Pal Varhaug - Jenzer - 27"560
- 13 - Robert Visoiu - Arden - 28"799
- 14 - Jann Mardenborough - Arden - 29"342
- 15 - Ryan Cullen - Manor - 32"313
- 16 - Luis Sa Silva - Carlin - 33"359
- 17 - Nelson Mason - Hilmer - 35"854
- 18 - Alfonso Celis - Status - 41"705
- 19 - Beitske Visser - Hilmer - 50"120
- 20 - Denis Nagulin - Trident - 53"776
- 21 - Santiago Urrutia - Koiranen - 1'12"602
- 22 - Ivan Taranov - Hilmer - 1 giro

Giro veloce: Alex Lynn 1'38"960

### Ritirati

- 5° giro - Adderly Fong
- 0 giri - Emil Bernstorff
- 0 giri - Victor Carbone
- 0 giri - Roman De Beer
- 0 giri - Carmen Jorda

## L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 2 DOMENICA 11 MAGGIO 2014

- 1 - Dean Stoneman - Manor - 15 giri 30'14"777
- 2 - Matheo Tuscher - Jenzer - 0"925
- 3 - Dino Zamparelli - ART - 1"802
- 4 - Richie Stanaway - Status - 3"275
- 5 - Marvin Kirchhofer - ART - 3"740
- 6 - Jimmy Eriksson - Koiranen - 6"294
- 7 - Nick Yelloly - Status - 6"668
- 8 - Emil Bernstorff - Carlin - 7"303
- 9 - Patric Niederhauser - Arden - 10"665
- 10 - Luis Sa Silva - Carlin - 15"987
- 11 - Robert Visoiu - Arden - 16"714
- 12 - Adderly Fong - Jenzer - 17"941
- 13 - Santiago Urrutia - Koiranen - 43"010
- 14 - Jann Mardenborough - Arden - 45"167
- 15 - Beitske Visser - Hilmer - 46"998
- 16 - Ryan Cullen - Manor - 53"140
- 17 - Victor Carbone - Trident - 1'06"000
- 18 - Alex Lynn - Carlin - 1'16"118
- 19 - Alex Fontana - ART - 1'34"572
- 20 - Ivan Taranov - Hilmer - 1'43"432

Giro veloce: Patric Niederhauser 1'40"580

### Ritirati

- 8° giro - Carmen Jorda
- 6° giro - Pal Varhaug
- 6° giro - Alfonso Celis
- 3° giro - Denis Nagulin
- 2° giro - Nelson Mason 7
- 1° giro - Patrick Kujala

# MARZIANI

Il francese del team Prema è stato sempre al vertice realizzando anche tre pole ed ha mantenuto la testa della classifica generale davanti a Blomqvist. Verstappen velocissimo in qualifica, ma troppo irruento in gara. Per Fuoco un weekend negativo



# O OCON



L'arrivo vittorioso di Ocon

**Massimo Costa**

E' arrivato dal pianeta Prema, è sbarcato nella cittadina di Pau, si è messo il casco e la tuta ed ha cominciato a spargere talento e istinto su uno dei tracciati più complicati della stagione. Esteban Ocon ha vinto la prima gara del weekend francese, ha conquistato due secondi posti, è partito tre volte dalla pole. Il francese, rookie in F.3, seguito dal programma Junior Lotus, ha capitalizzato un bottino di 61 punti totali che gli hanno permesso di contrastare il "rivoltoso" Tom Blomqvist e di rimanere al comando del FIA F.3 European. L'inglese del team Carlin ha in qualche modo cercato di arginare Ocon benché penalizzato da quelle dieci posizioni in più che ha dovuto scontare sullo schieramento di partenza di gara 1, eredità del cambio motore effettuato ad Hockenheim. Blomqvist, al terzo anno nella F.3 europea, non ha preso punti in gara 1 (undicesimo), ha però vinto gara 2 con un gran fiuto nel corso dell'ultimo giro quando ha superato un Ocon in difficoltà con la ruota posteriore destra, si è piazzato terzo nella corsa finale. Ed ora ha 57 punti di distacco dal giovane francese.

Il podio di gara 2  
con Ocon e Dennis  
a circondare  
il vincitore Blomqvist





## VERSTAPPEN MAGICO MA CHE ERRORI IN GARA

E' stato un weekend esaltante per la serie europea della F.3. Ocon e il rookie più di tutti in quanto arriva dal karting, Max Verstappen, hanno letteralmente dato spettacolo nelle due sessioni di qualifica. Quello che hanno fatto è stato incredibile, rifilando 4-5 decimi a tutti gli altri. Come ci siano riusciti lo sanno soltanto loro. Aggredivano le curve del cittadino di Pau e arrivavano alla chicane Foch come nessun altro, uno spettacolo per gli occhi. Ma se Ocon ha poi saputo concretizzare anche nelle tre gare, Verstappen ha pagato molto cara la sua inesperienza. Terzo nella prima corsa nella quale si era gestito molto bene, nella seconda e nella terza ha sbattuto senza pietà per se stesso. La gara 2 è stata molto difficile, con asfalto bagnato. Ocon mentre era al comando ha commesso un piccolo errore alla chicane che precede il traguardo, toccando il rail con la posteriore destra. Poco dopo, uno sconclusionato Felix Rosenqvist gli è piombato addosso alla frenata del Pont Oscar colpendolo proprio sulla ruota già ferita e finendo la sua folle corsa contro le gomme di protezione. Ocon aveva un vantaggio di 15" su Blomqvist, velocemente si è ridotto a 5". Buon per lui è entrata la safety-car per altri incidenti e la corsa è ripresa a 2' dalla fine per tempo massimo. Ocon non è riuscito a contenere Blomqvist, ma ce l'ha fatta con Jake Dennis e Antonio Giovinazzi. In gara 3, Esteban è partito non al meglio facendosi bruciare da Rosenqvist, al primo successo 2014, ma ha tenuto bene il secondo posto fino al traguardo.

## DENNIS E GILBERT TRA I MIGLIORI

Ocon, Blomqvist e Rosenqvist i tre vincitori di Pau. Lo svedese del team Mucke è tornato in vetta alla classifica con una bella vittoria in gara 3 dopo aver speso i tanti problemi di natura elettronica che lo avevano afflitto tra Hockenheim e Silverstone. Ma sul tracciato francese si è finalmente messo in luce Dennis. Stranamente sotto tono nelle prime due tappe, l'inglese ha mostrato tutto il suo talento proponendosi come il primo degli altri: quarto, terzo e quarto. Non male per il rookie del team Carlin che, come Ocon, arriva dalla Eurocup Renault. Qualcosa di interessante lo ha mostrato anche l'australiano Mitchell Gilbert del team Fortec, sesto e quinto tra la seconda e la terza corsa.



Gilbert precede Verstappen in gara 3



## GIOVINAZZI SEMPRE A PUNTI, FUOCO KO

Antonio Giovinazzi ha tenuto alto i colori italiani. Settimo, quarto e decimo, ha piano piano risalito la classifica generale del campionato. Un bel weekend per il pugliese del team Carlin che soprattutto in gara 2, col bagnato, si è giocato il podio con Dennis fino sulla linea del traguardo. Per compiere un passetto in avanti decisivo, serve qualcosa in più in qualifica, ma manca veramente poco per raggiungere anche questo traguardo. Antonio Fuoco non ha preso punti in un fine settimana veramente difficile per lui. Il ragazzo del team Prema ha sbattuto dopo appena 8 giri nelle prove libere, saltando il secondo turno. Questo ha impattato su tutto il resto del fine settimana assieme al dolore alla mano sinistra per la botta contro le gomme della curva Pont Oscar. Ma stoica-

mente, Fuoco non ha mai mollato, e anche se costretto alla decima e nona fila da due qualifiche difficili e anche sfortunate per la bandiera rossa uscita nei momenti meno opportuni, il calabrese ha avvicinato la zona punti in gara 3 e vi era pure entrato in gara 2, ma all'ultimo giro è rimasto bloccato in retromarcia al tornantino quando ha cercato di evitare un "mucchietto" di vetture formatosi per un contatto tra Gilbert e Latifi. Fuoco avrà modo di rimuginare sul weekend di Pau che gli ha sicuramente insegnato parecchio. Riccardo Agostini ha cominciato bene nelle libere (nono), ma si è ritrovato nelle zone basse della classifica in qualifica. Ha saputo recuperare e anche lui come Fuoco ha visto la zona punti in gara 2, ma sempre a quel tornantino è pure lui rimasto bloccato nel momento clou. Michele Beretta è stato abile nella seconda corsa (dodicesimo), ma nelle altre ha commesso qualche errore di troppo



Antonio Giovinazzi





## L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 1 SABATO 10 MAGGIO 2014

- 1 - Esteban Ocon (Dallara-Mercedes) - Prema - 27 giri
- 2 - Lucas Auer (Dallara-Mercedes) - Mucke - 2°922
- 3 - Max Verstappen (Dallara-VW) - Van Amersfoort - 5°951
- 4 - Jake Dennis (Dallara-VW) - Carlin - 11°368
- 5 - Jordan King (Dallara-VW) - Carlin - 12°673
- 6 - Felix Serralles (Dallara-Mercedes) - West Tec - 14°710
- 7 - Antonio Giovinazzi (Dallara-VW) - Carlin - 15°797
- 8 - Edward Jones (Dallara-VW) - Carlin - 21°196
- 9 - Richard Goddard (Dallara-Nissan) - T Sport - 24°022
- 10 - Sean Gelael (Dallara-VW) - Carlin - 24°864
- 11 - Tom Blomqvist (Dallara-VW) - Carlin - 26°059
- 12 - John Bryant-Meisner (Dallara-Mercedes) - Fortec - 26°510
- 13 - Dennis Van de Laar (Dallara-Mercedes) - Prema - 26°715
- 14 - Felix Rosenqvist (Dallara-Mercedes) - Mucke - 28°113
- 15 - Gustavo Menezes (Dallara-VW) - Van Amersfoort - 29°548
- 16 - Felipe Guimaraes (Dallara-Mercedes) - Double R - 29°672
- 17 - Antonio Fuoco (Dallara-Mercedes) - Prema - 30°443
- 18 - Tatiana Calderon (Dallara-Mercedes) - Mucke - 34°853
- 19 - Jules Szymkowiak (Dallara-VW) - Van Amersfoort - 35°525
- 20 - Roy Nissany (Dallara-Mercedes) - Mucke - 42°210
- 21 - Hector Hurst (Dallara-Mercedes) - West Tec - 45°011
- 22 - Riccardo Agostini (Dallara-Mercedes) - Eurointernational - 1 giro

Giro più veloce: Esteban Ocon 1'10"741

### Ritirati

- 12° giro - Michele Beretta
- 0 giri - Nicholas Latifi
- 0 giri - Mitchell Gilbert
- 0 giri - Alexander Toril

Un po' in ombra Fuoco

## L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 2 SABATO 10 MAGGIO 2014

- 1 - Tom Blomqvist (Dallara-VW) - Carlin - 22 giri 36'11"933
- 2 - Esteban Ocon (Dallara-Mercedes) - Prema - 4°551
- 3 - Jake Dennis (Dallara-VW) - Carlin - 4°652
- 4 - Antonio Giovinazzi (Dallara-VW) - Carlin - 4°910
- 5 - Dennis Van de Laar (Dallara-Mercedes) - Prema - 5°419
- 6 - Mitchell Gilbert (Dallara-Mercedes) - Fortec - 9°334
- 7 - Lucas Auer (Dallara-Mercedes) - Mucke - 9°601
- 8 - Felix Serralles (Dallara-Mercedes) - West Tec - 10°089
- 9 - Roy Nissany (Dallara-Mercedes) - Mucke - 16°847
- 10 - Hector Hurst (Dallara-Mercedes) - West Tec - 18°577
- 11 - John Bryant-Meisner (Dallara-Mercedes) - Fortec - 20°202
- 12 - Michele Beretta (Dallara-Mercedes) - Eurointernational - 30°469
- 13 - Gustavo Menezes (Dallara-VW) - Van Amersfoort - 34°013
- 14 - Riccardo Agostini (Dallara-Mercedes) - Eurointernational - 34°637
- 15 - Felipe Guimaraes (Dallara-Mercedes) - Double R - 1 giro
- 16 - Alexander Toril (Dallara-Nissan) - T Sport - 1 giro

Giro più veloce: Nicholas Latifi 1'23"280

### Ritirati

- 20° giro - Nicholas Latifi
- 20° giro - Jordan King
- 20° giro - Antonio Fuoco
- 16° giro - Edward Jones
- 15° giro - Tatiana Calderon
- 15° giro - Jules Szymkowiak
- 13° giro - Felix Rosenqvist
- 13° giro - Sean Gelael
- 11° giro - Max Verstappen
- 7° giro - Richard Goddard

## L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 3 DOMENICA 11 MAGGIO 2014

- 1 - Felix Rosenqvist (Dallara-Mercedes) - Mucke - 29 giri 36'01"050
- 2 - Esteban Ocon (Dallara-Mercedes) - Prema - 0°829
- 3 - Tom Blomqvist (Dallara-VW) - Carlin - 3°401
- 4 - Jake Dennis (Dallara-VW) - Carlin - 5°865
- 5 - Mitchell Gilbert (Dallara-Mercedes) - Fortec - 7°001
- 6 - Lucas Auer (Dallara-Mercedes) - Mucke - 7°697
- 7 - Dennis Van de Laar (Dallara-Mercedes) - Prema - 8°655
- 8 - John Bryant-Meisner (Dallara-Mercedes) - Fortec - 9°481
- 9 - Jordan King (Dallara-VW) - Carlin - 10°356
- 10 - Antonio Giovinazzi (Dallara-VW) - Carlin - 11°449
- 11 - Antonio Fuoco (Dallara-Mercedes) - Prema - 12°316
- 12 - Felipe Guimaraes (Dallara-Mercedes) - Double R - 19°157
- 13 - Felix Serralles (Dallara-Mercedes) - West Tec - 19°550
- 14 - Jules Szymkowiak (Dallara-VW) - Van Amersfoort - 20°433
- 15 - Tatiana Calderon (Dallara-Mercedes) - Mucke - 21°795
- 16 - Roy Nissany (Dallara-Mercedes) - Mucke - 26°242
- 17 - Edward Jones (Dallara-VW) - Carlin - 44°458
- 18 - Hector Hurst (Dallara-Mercedes) - West Tec - 1 giro

Giro più veloce: Rosenqvist 1'10"884

### Ritirati

- 20° giro - Nicholas Latifi
- 16° giro - Michele Beretta
- 14° giro - Riccardo Agostini
- 8° giro - Sean Gelael
- 1° giro - Max Verstappen
- 1° giro - Gustavo Menezes
- 0 giri - Alexander Toril
- 0 giri - Richard Goddard

### Il campionato

- 1.Ocon 164; 2.Blomqvist 107; 3.Auer 95; 4.Verstappen 68; 5.Fuoco 67; 6.Giovinazzi 61; 7.King 60; 8.Dennis 54; 9.Rosenqvist 49; 10.Jones 47



Michele Beretta

# CHI FERMI



Quattro successi su quattro corse, questo l'incredibile avvio di stagione dell'esperto olandese che fino ad ora si è sempre trovato al comando dal via alla bandiera a scacchi. In evidenza i rookie Isaakyan, Leclerc. Rovera aveva fatto ben sperare dopo una grande qualifica, poi ha rovinato tutto

# MA DE VRIES?



De Vries primattore  
anche a Pau

# F.RENAULT ALPS

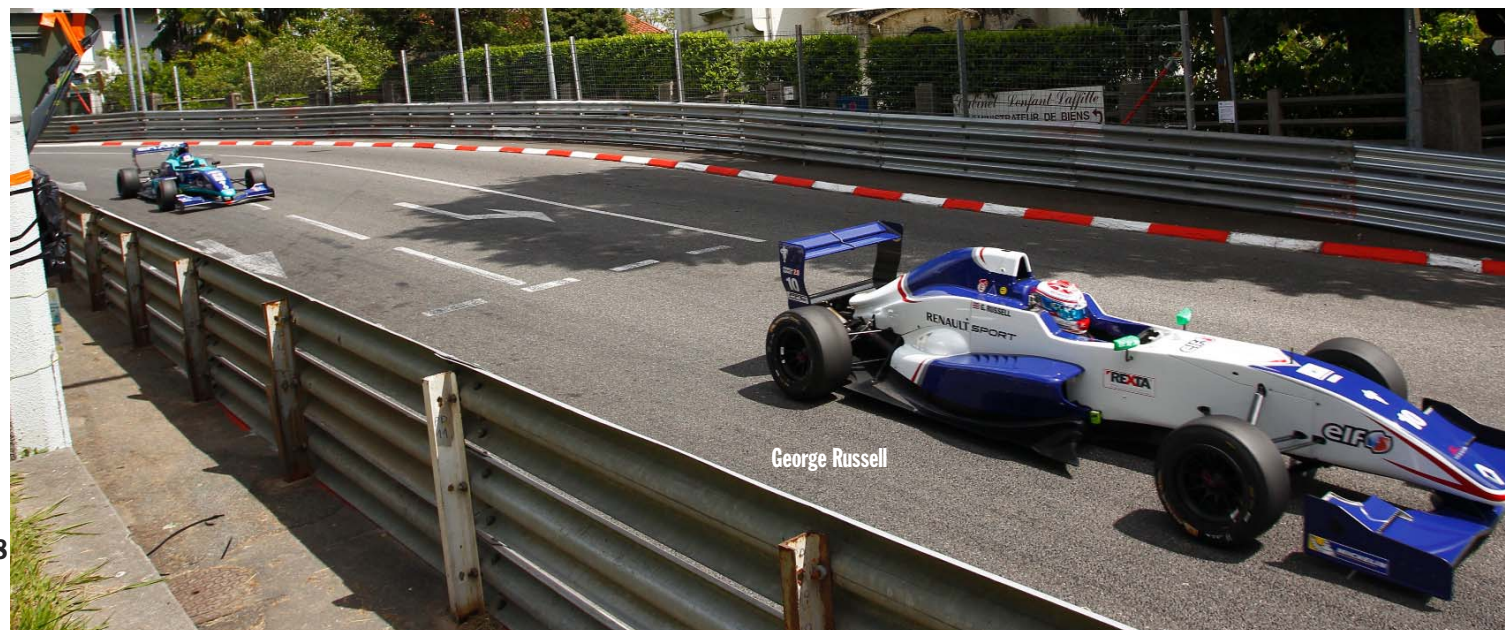
## GARE A PAU

### Massimo Costa

Prendi un circuito cittadino certamente non facile, veloce, caratterizzato da varianti da apnea e secche staccate, metti dentro un buon numero di debuttanti in monoposto, un meteo variabile che ha pensato bene di regalare anche un po' di pioggia nel momento giusto, e si avranno non poche sorprese. Su tutto e tutti però, naviga la costante Nyck De Vries. E' lui il mattatore indiscusso di questa prima parte del campionato di F.Renault ALPS. Due vittorie a Imola, due successi a Pau. Quattro gare nelle quali è sempre stato in prima posizione, dalla partenza alla bandiera a scacchi. Grande concentrazione, la sensazione che possa fare e ottenere quel che vuole con la monoposto del team Koiranen sia con l'asciutto sia con la pioggia. Certo, De Vries è al terzo anno nella serie e la maggior parte degli avversari è alle prime armi, molti arrivano direttamente dal karting. Questo non toglie che De Vries sta ampiamente meritando la posizione di classifica che occupa: la prima e con 100 punti. Bottino pieno. Viene da chiedersi chi potrà mai ostacolarlo, chi potrà mai potrà costringerlo a effettuare sorpassi, a metterlo veramente sotto pressione. Forse in questa fase della stagione, nessuno. Almeno nel campionato ALPS perché abbiamo già visto che per De Vries la musica è un po' diversa nella Eurocup dove vi è un livello di pilotaggio superiore.

### BRILLA LA STELLINA DI ISAAKYAN

A Pau, è brillata la stellina di Matevos Isaakyan. La storia del russo supportato da SMP e schierato dalla italiana JD Motorsport, è veramente particolare. Dopo una buona stagione 2013 nella Formula Academy francese, conclusa al quinto posto, Isaakyan ha deciso di salire in F.Renault 2.0. Si è ben preparato durante la fase pre campionato, ma a Imola non ha potuto correre in quanto non ancora 16enne. E per pochi giorni, appena diciassette. Ha quindi debuttato sulla Tatuus nella Eurocup ad Alcaniz, non sfigurando. A Pau, che conosceva grazie all'esperienza del 2013, Isaakyan ha ben impressionato in qualifica e in gara 1 ha conquistato un bel secondo posto. Che avrebbe ripetuto nella seconda corsa, ma a 3





Matevos Isaakyan

giri dal traguardo la pista scivolosa per la pioggia, che ha causato una infinità di incidenti, ha tratto in inganno anche lui ed ha concluso la gara contro le protezioni. Ma siamo certi che di Isaakyan scriveremo ancora molto spesso durante il 2014. E oltre.

## LECLERC SUL PODIO CON INTELLIGENZA

Assieme al russo, si è messo in luce Charles Leclerc. Il monegasco della Fortec a Imola c'era, ma per vari motivi non aveva recuperato punti. Questa volta, Leclerc, che è al debutto assoluto in monoposto, ha fatto tutto per bene. Una gran gara 1, conclusa al sesto posto dopo un interminabile, furibonda, corretta, battaglia con altri due rookie totali, George Russell e Ben Barnicoat, rispettivamente di Koiranen e Fortec. Poi, una gara 2 attenta, intelligente, nella quale ha guidato con grande perizia tanto da permettergli di evitare errori e di concludere al secondo posto, grazie anche ai ritiri o testacoda di Isaakyan e Simon Gachet. Segnatevi anche questo nome quindi, Leclerc, che già in kart a livello mondiale si è distinto un po' ovunque ed ora già al secondo appuntamento ALPS è salito sul podio. Gachet invece, che vanta già una certa esperienza in macchina, poteva dare seriamente fastidio a De Vries. Nelle libere ha messo il musetto davanti, in qualifica nel proprio gruppo è stato spinto in seconda fila da Isaakyan. In gara 1, il francese della ARTA ha conquistato il terzo posto, ma la domenica mattina ne ha combinate di tutti i colori chiudendo ottavo dopo due testacoda.



Charles Leclerc

# F.RENAULT ALPS

GARE A PAU



Alessio Rovera



Hugo De Sadeleer



Dario Capitanio

## ROVERA SPETTACOLO NEL BENE E NEL MALE

E anche Alessio Rovera aveva illuso non poco. Disperso a Imola, dove era andato in difficoltà con le gomme da bagnato che non conosceva sia nelle libere sia in qualifica, il pilota della Cram campione F.Abarth 2013 a Pau ha "spaccato". Primo tempo nel proprio gruppo il venerdì nel turno libero, secondo di gruppo in qualifica con una pole persa per 10 millesimi. Andata a un tal De Vries. Robe da chiodi, nel senso che tutti ci si stropicciava gli occhi per capire se fosse veramente Rovera, il pilota che a Imola quasi chiudeva la fila delle 39 monoposto, a ritrovarsi in bagarre per un posto in prima linea. E su un circuito a lui sconosciuto ed estremamente difficile. Sì, era proprio Rovera. In Cram non erano stupiti più di tanto, anzi. Perché nei test invernali ha sempre girato sui tempi dei migliori, quindi Imola va catalogata come una di quelle trasferte stortissime. Del resto non si fa il primo tempo a Pau la prima volta che lo si affronta se non si ha qualcosa di speciale. In gara però, Rovera ha evidenziato notevole ingenuità. Un errore in gara 1 banale, mentre era terzo, lo ha fatto concludere... come a Imola. Sotto la pioggia procedeva con gran prudenza e subito lo hanno infilato senza complimenti Gachet e Leclerc. Poi, un altro testacoda, questa volta con botto contro le barriere. Ora a Rovera non resta che proseguire su questa strada (quella delle prove...) per dare un seguito logico a quel che ha costruito in Francia.

## DE SADELEER A PODIO CAPITANIO IN MOSTRA

Russell e Barnicoat sono state altre due piacevoli sorprese, emerse in gara 1. Barnicoat era al debutto nella serie ALPS in quanto corre nel Renault NEC e a Monza si è distinto con un quarto posto. Vedremo se tornerà dalle nostre parti o se rimarrà nella serie nordica. Russell non si è potuto ripetere in gara 2, in quanto ha stallato al via del giro di ricognizione, Barnicoat ha sbattuto. La pioggia ha fatto diverse "vittime" lungo le strade di Pau, tutta esperienza comunque. Correre su questo tracciato cittadino per molti tornerà utile in futuro. Dall'ecatombe di gara 2 è quindi emerso a sorpresa Hugo De Sadeleer, svizzero della Tech 1 che con circospezione ha evitato guai salendo sul terzo gradino del podio. Non male anche Dario Capitanio, che lascia Pau con in tasca un buon decimo posto in gara 1 e un ancora miglior risultato in gara 2: sesto.

## L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 1 SABATO 10 MAGGIO 2014

- 1 - Nyck De Vries - Koiranen - 21 giri 26'26"444
- 2 - Matevos Isaakyan - JD - 3"973
- 3 - Simon Gachet - ARTA - 5"491
- 4 - George Russell - Koiranen - 24"462
- 5 - Ben Barnicoat - Fortec - 24"928
- 6 - Charles Leclerc - Fortec - 25"849
- 7 - Akash Nandy - Tech 1 - 26"455
- 8 - Luke Chudleigh - Tech 1 - 29"853
- 9 - Alex Bosak - Prema - 33"112
- 10 - Dario Capitanio - BVM - 35"331
- 11 - Hugo De Sadeleer - Tech 1 - 37"025
- 12 - Martin Kodric - Fortec - 42"596
- 13 - James Allen - ARTA - 43"713
- 14 - Kang Ling - Koiranen - 45"252
- 15 - Denis Korneev - Jenzer - 59"605
- 16 - Semen Evstigneev - BVM - 1'01"906
- 17 - Alessio Rovera - Cram - 1'02"193
- 18 - Thiago Vivacqua - Tech 1 - 1'05"009
- 19 - Matteo Confiantini - TS - 1'06"296
- 20 - Danyko Pronenko - GSK - 1'07"732
- 21 - Pietro Peccenini - TS - 1 giro
- 22 - Dennis Anoschin - Jenzer - 1 giro

Giro più veloce: Nyck De Vries 1'14"668

### Ritirati

- 16° giro - Marek Boeckmann  
13° giro - Patric Armand

## L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 2 DOMENICA 11 MAGGIO 2014

- 1 - Nyck De Vries - Koiranen - 17 giri 26'47"183
- 2 - Charles Leclerc - Fortec - 22"737
- 3 - Hugo De Sadeleer - Tech 1 - 42"410
- 4 - Patric Armand - Tech 1 - 44"820
- 5 - Martin Kodric - Fortec - 53"280
- 6 - Dario Capitanio - BVM - 53"952
- 7 - Semen Evstigneev - BVM - 1'14"034
- 8 - Simon Gachet - ARTA - 1'17"306
- 9 - Denis Korneev - Jenzer - 1'30"057
- 10 - Matteo Confiantini - TS - 1 giro
- 11 - Pietro Peccenini - TS - 1 giro

Giro più veloce: Nyck De Vries 1'26"713

### Ritirati

- 14° giro - Matevos Isaakyan  
13° giro - Danylo Pronenko  
13° giro - Dennis Anoschin  
10° giro - Akash Nandy  
9° giro - Luke Chudleigh  
9° giro - Kang Ling  
9° giro - James Allen  
8° giro - Ben Barnicoat  
6° giro - Alessio Rovera  
4° giro - Marek Boeckmann  
1° giro - George Russell

### Non partiti

- Thiago Vivacqua  
Alex Bosak

### Il campionato

- 1.De Vries 100; 2.Gachet 55; 3.Russell 37; 4.Leclerc 26; 5.Tang 24; 6.Morris 23; 7.Korneev 20; 8.Isaakyan 18; 9.De Sadeleer 15; 10.Capitanio 13.

**Antonio Caruccio**

Riccardo Cazzaniga è uno dei giovani piloti italiani che stanno emergendo nel mondo del motorsport. Data l'origine monzese, non poteva che finire nel mondo delle corse, con un richiamo ai motori che vede coinvolto anche il fratello maggiore Daniele, impegnato con le monoposto già da un paio d'anni. Cazzaniga, classe 1997, ha scelto di correre in un campionato alternativo, il VdeV ed ha vinto la prima gara con una delle Tatuus di F.Renault del team GSK.

**Come ti sei avvicinato al mondo delle corse?**

"Mio papà è sempre stato un grande appas-

sionato e da quando eravamo piccoli ha portato me e mio fratello a girare in kart. Abbiamo fatto un campionato organizzato da Brianza Karting e poi è avvenuto il passaggio in monoposto. Mio fratello ha iniziato con la Formula Gloria per poi passare in Renault ALPS nel 2013. Io invece, ho fatto alcuni test lo scorso anno con la vecchia monoposto della Tatuus e questo è il mio primo anno di gare".

**Hai iniziato da subito con GSK?**

"No, l'accordo con la squadra di Sergio Cane è arrivato solo successivamente. Il primo test l'ho fatto con il team Viola, mentre con GSK ho pianificato la stagione 2014 del VdeV".

**Di che campionato si tratta?**

"Il VdeV è una serie di origine tedesca, che ha però preso piede in tutta Europa ormai, organizzando campionati di vario genere. Io corro con la Formula Renault 2000, ma ci sono anche gare riservate alle Porsche ed ai Prototipi. È un bel contenitore che permette ai gentleman di divertirsi e ai giovani come me di poter percorrere un buon numero di chilometri prima di arrivare in campionati come ALPS o Eurocup Renault".

**Come è andato questo inizio di stagione?**

"Ho preso parte alla tappa di Le Mans qualche settimana fa, e sono contento di come siano andate le cose. Ho concluso due gare in top-10, mentre nella terza per un mio errore mi sono insabbiato alla prima curva. In gara-

# L'ALTERNATIVO

È uno dei nomi nuovi del motorsport tricolore. Si sta facendo le ossa in un campionato di seconda fascia in vista di un prossimo debutto in serie più competitive. E intanto si mette in mostra...





3 infatti ha iniziato a piovere nel corso del giro di formazione e ho frenato sull'umido perdendo il controllo. Un errore che per fortuna non ha avuto gravi conseguenze, ma mi sarebbe piaciuto poter continuare la corsa per accumulare chilometri”.

#### **Qual è l'obiettivo per questa stagione?**

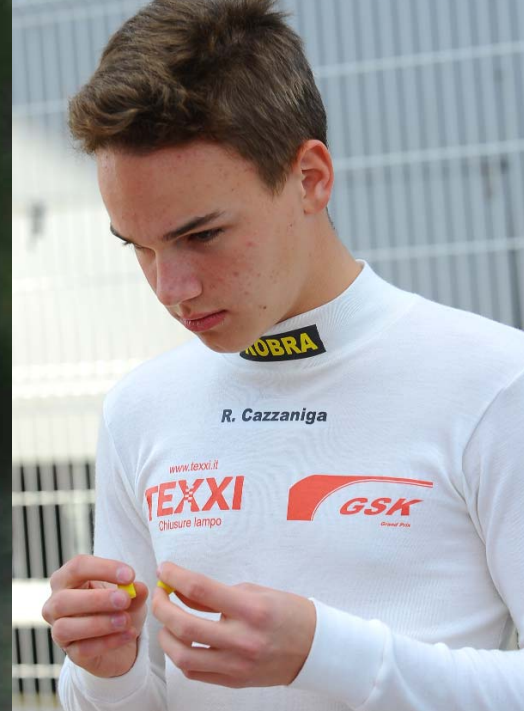
“Non mi sono prefissato un vero obiettivo. Punto a raccogliere buoni risultati, ma soprattutto a fare chilometri ed esperienza. Certo mi piacerebbe poter essere tra i primi cinque, e magari ogni tanto salire sul podio, ma la cosa importate è avere dei progressi costanti nel corso dell'anno”

#### **Com'è il rapporto in pista con tuo fratello Daniele?**

“Molto buono. Ogni volta che lui gira io guardo la sua telemetria e cerco di capire come guidare la macchina. Inoltre, essendo io al primo anno, mi aiuta dandomi consigli su come gestire la gara o come affrontare le piste che non conosco dicendomi i punti di frenata, le traiettorie e le marce da usare”.

#### **Sei giovanissimo, hai solo 16 anni. Cosa fai nella tua vita oltre correre?**

“La maggior parte della mia giornata è incentrata sul perfezionamento nel mondo del motorsport. Vado però a scuola dove frequento Ragioneria a Monza. Da gennaio ho iniziato a potenziare la preparazione fisica perché la differenza con il kart è notevole. Vado in palestra e cerco di allenare soprattutto il collo, per essere sempre pronto agli sforzi in pista”.



# LOEB NEL NUBIF

Per la prima volta una gara del Mondiale Turismo è stata cancellata per causa di forza maggiore. Una violenta e persistente pioggia ha reso inagibile il tracciato slovacco e già la prima corsa è stata interrotta prima della bandiera a scacchi. Nonostante ciò, la Citroen è riuscita nuovamente a vincere...



# RAGGIO

**Dario Sala**

Indubbiamente l'appuntamento dello Slovakia Ring resterà nella storia del WTCC. È la prima volta che, nella storia decennale della categoria, una gara viene cancellata. La pioggia caduta in maniera pesante già nella prima corsa (interrotta anch'essa dopo nove giri) ha fatto sì che venissero a mancare le necessarie condizioni di sicurezza per disputare la seconda frazione. Già nella prima prova, i piloti avevano avvisato delle difficoltà nel mantenere in linea la macchina sui rettili a causa dell'aquaplaning. Fra le due gare sono passate cinque ore e la pioggia ha smesso solo a tratti di cadere. Per il resto ha continuato a riversarsi in grande quantità su tutta l'area del circuito, creando di fatto una situazione di pericolo. Cosa ravvisata dalla direzione gara che ha provato a far girare la safety-car per capire il reale stato della pista. Non ci è voluto molto per capire che non c'erano le condizioni per disputare la corsa vista la grande quantità d'acqua alzata dall'Alfa Romeo 4C. Una decisione giustissima quindi e nessuno scandalo o mancanza di organizzazione. Solo le avversità del meteo.



## LOEB TORNA ALLA VITTORIA

L'unica gara disputata, seppur mozzata sempre per la pioggia, ha sorriso a Sébastien Loeb che in partenza ha sorpreso il poleman José María López autore di uno scatto infelice. Una volta al comando e con la migliore visibilità, il francese ha impostato il suo ritmo lasciando gli altri nella nube d'acqua. López ha provato a recuperare, ma l'aumento della pioggia gli ha tarpato le ali. Loeb ha così messo in cascina punti buoni che gli hanno permesso di raggiungere il secondo posto in classifica alle spalle di López che ha leggermente allungato approfittando della battuta di arresto di Yvan Muller. Alla fine quindi nessuna sorpresa se non il commento della settima vittoria della Citroen che continua a dominare il campionato.

## LOPEZ FA LA DIFFERENZA

Per tracciare un'analisi di questo appuntamento bisogna quindi guardare alle prove. Sull'asciutto è emersa ancora una volta tutta la potenza dei francesi. La sensazione, del resto suffragata dai fatti, è che stiano realmente giocando con la concorrenza, usando la potenza del motore a loro piacimento. Nelle libere illudono di poter essere prendibili, poi in qualifica Honda e compagnia si ritrovano di nuovo con quel secondo di distacco presente dall'inizio del campionato. In condizioni normali, le C-Elysée non sono battibili. In più lo Slovakia Ring ha fatto capire che Loeb è sicuramente più forte di quello che si credeva, che Muller è il solito grintosissimo campione (nonostante l'errore in gara), e che López è maledettamente veloce. Nel primo tratto del circuito lungo circa 38 secondi, l'argentino ha rifilato quattro decimi ai suoi compagni di squadra. Si tratta di un rettilineo e di un curvone. Ebbene, sabato sera nel paddock, voci bene informate hanno svelato che López ha fatto quel curvone in pieno. Cosa mai riuscita a nessuno dei suoi compagni e della concorrenza. "Pecho" ha fatto la differenza dimostrando così che la sua leadership non è casuale e che per tutti sarà



La Safety Car davanti alle Citroen di Loeb e Lopez

davvero dura batterlo. Piccolo particolare: era la sua prima volta allo Slovakia Ring.

## TROPPI CERVELLI PER LA HONDA

E gli altri? Alla Honda stanno lavorando come pazzi. Gli uomini di Alessandro Mariani ci stanno dando dentro e per giugno è previsto che nuovi pezzi delle sospensioni vengano omologati. Questo dovrebbe migliorare il comportamento della Civic, ma il telaio non è il vero problema nonostante la macchina a volte appaia nervosa. L'unità motrice manca di velocità di punta. I tecnici stanno lavorando sulle mappature cercando la miglior soluzione, ma c'è ancora molto da fare. Piccola annotazione: guardando il box Honda dall'esterno, si notano gli uomini della JAS che curano telaio e aerodinamica, i giapponesi che portano le ultime novità sul motore e i tecnici di Mugen Europe che poi ci lavorano sopra. Forse troppe teste pensanti? Intanto anche l'affidabilità non è il massimo con Mehdi Bennani costretto ai box molte volte per problemi con il turbo. Speriamo davvero per il bene del campionato che la Honda possa tornare competitiva in fretta e recuperare terreno. Lo meritano tutti quelli che stanno lavorando a testa bassa e che si sentono accusati di problemi non loro. Le Cruze private intanto, continuano a portare a casa piazzamenti. A volte la sensazione è che la seconda forza del campionato siano loro. Sensazioni ovviamente...





## L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 1 DOMENICA 20 APRILE 2014

- 1 - Sébastien Loeb - Citroen C-Elysée - Citroen - 8 giri 20'38"595
- 2 - José Maria Lopez - Citroen C-Lysée - Citroen - 1"105
- 3 - Norbert Michelisz - Honda Civic - Zengo - 2"435
- 4 - Tom Coronel - Chevrolet Cruze - Roal - 4"081
- 5 - Tom Chilton - Chevrolet Cruze - Roal - 5"205
- 6 - Gianni Morbidelli - Chevrolet Cruze - Munnich - 6"026
- 7 - Tiago Monteiro - Honda Civic - Honda Jas - 6"960
- 8 - Gabriele Tarquini - Honda Civic - Honda Jas - 7"410
- 9 - Rob Huff - Lada Granta - Lada - 8"359
- 10 - Yvan Muller - Citroen C-Elysée - Citroen - 9"457
- 11 - Hugo Valente - Chevrolet Cruze - Campos - 10"535
- 12 - Dusan Borkovic - Chevrolet Cruze - Campos - 10"971
- 13 - René Munnich - Chevrolet Cruze - Munnich - 12"325
- 14 - James Thompson - Lada Granta - Lada - 14"231
- 15 - Mehdi Bennani - Honda Civic - Proteam - 14"960
- 16 - Petr Fulin - Seat Leon - Campos - 39"574
- 17 - Franz Engstler - BMW 320 TC - Engstler - 1'00"002
- 18 - Pasquale Di Sabatino - BMW 320 Tc - Engstler - 1'30"455
- 19 - John Filippi - Seat Leon - Campos - 1 giro

Giro più veloce Sébastien loeb 2'18"193



# GORDON, 20 ANNI DOPO

**Il californiano del team Hendrick in Kansas conquista una vittoria che consolida la sua leadership in campionato, tra la crisi di Johnson, il boom della Patrick e i problemi di gomme**



**Marco Cortesi**

Ha chiuso un ciclo Jeff Gordon in Kansas. Il pilota del team Hendrick ha vinto anche con un pizzico di fortuna la sua ottantanovesima corsa in Sprint Cup vent'anni dopo il suo primissimo successo. Ad aiutarlo sono state una serie di vicissitudini capitate ai box a Kevin Harvick, ancora una volta apparso in forma splendida. Partito dalla pole, il portacolori di Tony Stewart e Gene Haas ha allungato alla grande prima di incappare in una caution arrivata poco dopo la sua sosta in regime di bandiera verda. Poi, riuscito a recuperare sorpasso dopo sorpasso la testa, ha ritardato troppo l'ultimo rifornimento, arrivando in corsia senza benzina. Qualunque cosa accada comunque, ha già la certezza di entrare in Chase For The Cup con due affermazioni che, anche in virtù della tranquillità acquisita e della superiorità a tratti mostrata, aumenteranno quasi sicuramente. Ammesso che ci siano più di 16 vincitori diversi questa stagione, chi rischia di più al momento è Kurt Busch, colpito da due forature e ventottesimo in classifica: a parità di primi posti, entrano infatti gioco i punti in campionato ed è il campione di Las Vegas ad essere il più in bilico con un solo successo ed il ventottesimo posto. Ma forse ancora più in bilico è Jimmie Johnson che di vittorie non ne ha in tasca nemmeno una. Le nuove regole sulle altezze sembrano avere colpito al cuore la superiorità tecnica del gruppo guidato da Chad Knaus, facendo entrare la crew della vettura numero 48 in una spirale negativa. Oltre alla vittoria di Gordon, Kansas City ha regalato una bella prova di Danica Patrick, autrice del proprio miglior piazzamento nella categoria. Finalmente una performance di carattere dalle prove alla corsa. Il lato negativo, il "rant" di questo weekend, come quello precedente in Virginia, riguarda invece la Goodyear. Ancora svariate le forature, e ancora una volta i detriti di una gomma hanno finito per tagliare le condotte del carburante (di Jamie McMurray) causando un pericoloso incendio. Una revisione al comparto è quantomai necessaria.

**Jamie McMurray è andato a muro e poi a fuoco per una foratura: i detriti di gomma hanno tranciato una condotta dell'olio**





## L'ORDINE DI ARRIVO DOMENICA 11 MAGGIO 2014

- 1 - Jeff Gordon (Chevy) – Hendrick - 267 giri
- 2 - Kevin Harvick (Chevy) – Stewart/Haas - 267
- 3 - Kasey Kahne (Chevy) – Hendrick - 267
- 4 - Joey Logano (Ford) – Penske - 267
- 5 - Dale Earnhardt Jr (Chevy) – Hendrick - 267
- 6 - Carl Edwards (Ford) – Roush/Fenway - 267
- 7 - Danica Patrick (Chevy) – Stewart/Haas - 267
- 8 - Aric Almirola (Ford) – Petty - 267
- 9 - Jimmie Johnson (Chevy) – Hendrick - 267
- 10 - Matt Kenseth (Toyota) – Gibbs - 267
- 11 - Ryan Newman (Chevy) – Childress - 267
- 12 - Kyle Larson (Chevy) – Ganassi - 267
- 13 - Brad Keselowski (Ford) – Penske - 267
- 14 - Brian Vickers (Toyota) – Waltrip - 267
- 15 - Kyle Busch (Toyota) – Gibbs - 267
- 16 - Greg Biffle (Ford) – Roush/Fenway - 267
- 17 - Paul Menard (Chevy) – Childress - 266
- 18 - Denny Hamlin (Toyota) – Gibbs - 266
- 19 - Austin Dillon (Chevy) – Childress - 266
- 20 - Tony Stewart (Chevy) – Stewart/Haas - 266
- 21 - Martin Truex Jr (Chevy) - Furniture Row - 266
- 22 - Ricky Stenhouse (Ford) – Roush/Fenway - 265
- 23 - Clint Bowyer (Toyota) – Waltrip - 264
- 24 - Marcos Ambrose (Ford) – Petty - 264
- 25 - Michael Annett (Chevy) – Baldwin - 264
- 26 - Casey Mears (Chevy) – Germain - 264
- 27 - Ryan Blaney (Ford) – Penske - 263
- 28 - Cole Whitt (Toyota) – Swan - 263
- 29 - Kurt Busch (Chevy) - Stewart – Haas - 263
- 30 - AJ Allmendinger (Ford) – JTG - 262
- 31 - Joe Nemecek (Toyota) – Nemco - 262
- 32 - Reed Sorenson (Chevy) – Baldwin - 261
- 33 - Josh Wise (Chevy) – Parsons - 261
- 34 - Travis Kvapil (Ford) - FAS Lane - 258
- 35 - Alex Bowman (Toyota) - BK Racing - 257
- 36 - Justin Allgaier (Chevy) – Hscott - 186
- 37 - David Gilliland (Ford) - Front Row - 184
- 38 - David Ragan (Ford) - Front Row - 171
- 39 - Jamie McMurray (Chevy) – Ganassi - 149
- 40 - Timmy Hill (Chevy) – CircleSport - 137
- 41 - JJ Yeley (Chevy) – XXXtreme - 136
- 42 - Landon Cassill (Chevy) – Hillman - 63
- 43 - Ryan Truex (Toyota) - BK Racing - 57

### Il campionato

1. Gordon 394; 2. Kenseth 379; 3. Kyle Busch 373; 4. Earnhardt 368; 5. Edwards 367.

### Vittorie:

2 - Logano, Harvick

1 - Gordon, Edwards, Kyle Busch, Kurt Busch, Earnhardt, Keselowski, Hamlin



Sopra, David Gilliland ha investito la vettura di Justin Allgaier che attraversava la pista dopo un contatto. L'incidente, molto violento, non ha causato danni ai piloti

# **IL PROGETTISTA DI EMOZIONI**

**Nel cuore della Motor Valley emiliana, un'azienda tutta italiana si sta affermando nel campo della progettazione e realizzazione di nuovi autodromi. Il tutto grazie ad un approccio originale e a diverse soluzioni innovative. Insieme all'ideatore Jarno Zaffelli scopriamo Studio Dromo e i progetti che sta portando avanti**







Rio Hondo

## Silvano Taormina

### Quando nasce Studio Dromo?

Studio Dromo nasce nel 2000 con l'intento di progettare e costruire un autodromo a Reggio Emilia, la mia città, che poi purtroppo non ha trovato compimento. Fino al 2007 mi sono occupato di progetti che sono rimasti sulla carta fino a quando, nel luglio del 2008, mi ha richiamato il cliente con il quale stavo progettando l'autodromo di Reggio Emilia chiedendomi di spostare il progetto in Veneto. Nel 2009 sono stato contattato da Misano per una consulenza e per la prima volta ho utilizzato il sistema DroCas. Da lì in poi sono arrivate altre chiamate da Imola, Mugello, di nuovo Imola e infine Varano.

### In che cosa consiste esattamente il sistema DroCas e come funziona?

Si tratta di un sistema certificato che, a partire da un modello tridimensionale della pista, calcola le probabilità di caduta o incidente in un determinato punto del tracciato e in particolare modo di prevedere dove si fermeranno il pilota e il mezzo. In questo modo è possibile progettare l'ampiezza delle vie di

fuga, la superficie necessaria d'asfalto e di ghiaia, la distanza delle barriere e il posizionamento dei marshall per un intervento tempestivo ed efficace. Per sviluppare DroCas sono stati presi in esame oltre trentamila incidenti.

### Questo sistema è stato utilizzato con successo a Termas de Rio Hondo, il tracciato che di recente ha ospitato per la prima volta la MotoGP. Come è nata la collaborazione con gli organizzatori argentini?

Con una semplice telefonata. Una volta venuto a conoscenza del fatto che la MotoGP avrebbe fatto tappa in Argentina, ho contattato gli organizzatori proponendomi per la ristrutturazione del tracciato già esistente. Da lì è nata la nostra collaborazione.

### Quali sono le particolarità di Termas de Rio Hondo?

Ci sono alcune curve uniche nel loro genere. La curva 2, progettata interamente da Studio Dromo, ha un banking variabile con quattro tipi di inclinazione diversa. La 3 invece è una curva negativa, ovvero il ban-

king va a scalare verso l'esterno e, in caso di errore, il pilota ne paga le conseguenze in termini di perdita di velocità nel lungo rettilineo successivo. Infine l'ultimo tornante ha le linee di una "traiettoria ideale" di un tornante tradizionale, pertanto si presta a diverse interpretazioni.

### In effetti, durante la gara, si è avuta la percezione che più di una curva si presta ad essere interpretata con diverse traiettorie. In che modo avete cercato di raggiungere questo obiettivo?

In genere i progettisti hanno una filosofia diversa nel disegnare curve in grado di offrire più traiettorie, ovvero allargare la larghezza in uscita. Per me l'ideale è progettare una curva in grado di trarre in inganno, che non sia perfetta. Talvolta anche con una visibilità in entrata non proprio ottimale. Paradossalmente preferisco creare delle piste "pericolose", il pilota deve avere paura di sbagliare. Non deve essere il layout ad essere sicuro, ad esempio spezzando i rettilinei con delle chicane, ma ciò che c'è oltre le curve, ovvero le vie di fuga in asfalto, quelle in ghiaia, le barriere di protezione e quant'altro.

## **Il sistema DroCas punta proprio a prevedere i fattori di rischio e a creare delle piste perfette dal punto di vista della sicurezza.**

Esattamente. Basti pensare che, nell'arco dell'intero week-end di Rio Hondo, trentacinque cadute su trentasei sono avvenute esattamente nei punti in cui avevamo calcolato una probabilità maggiore. La sicurezza non è opinabile ma va calcolata. Ci sono delle curve che non sembrano pericolose ma in realtà lo sono, quindi le vie di fuga devono essere adeguate e i commissari devono essere posizionati in maniera idonea. Ci sono altre curve che sembrano pericolose ma in realtà non lo sono. Ciò vuol dire che le vie di fuga possono essere meno ampie e i fotografi, così come le tribune, possono posizionarsi più vicino. L'ultima piega di Rio Hondo ha una traiettoria obbligata in modo tale che i piloti accelerino lontano dal muro, a differenza ad esempio del rettilineo principale di Valencia dove la linea ideale è un metro dal pit-wall, e quindi non creano problemi a chi dal muretto espone le time-board.

## **Quali sono i principali fattori che prendete in considerazione quando progettate un circuito?**

Uno dei principali fattori è il consumo delle gomme. Ci sono curve, ad esempio come la Sachsen Kurve del Sachsenring, dove i piloti, dopo aver percorso in pieno una lunga sequenza di curve a sinistra, arrivano ad una piega a destra con la spalla fredda e cadono. Se a cadere è un professionista delle MotoGP il problema è relativo, in poche ore avrà una moto nuova. Se invece cade un semplice appassionato durante un track day, rischia di andare incontro a danni molto onerosi. Quando progetto una pista tengo conto anche di questi fattori non propriamente "racing". La sequenza delle curve 9, 10 e 11 di Rio Hondo, che inizialmente era un unico

curvone, è un esempio di questi. I piloti sarebbero arrivati all'ultimo tornante con la spalla destra fredda e quindi la probabilità di caduta sarebbe stata troppo elevata.

## **Quali sono stati i commenti dei piloti all'indomani della gara?**

Erano tutti entusiasti. La prima cosa che mi hanno fatto notare è che questo un tracciato perfettamente compatibile per le moto. In particolare modo ne hanno apprezzato la difficoltà e la possibilità di percorrere più di una curva in pieno. Dei commenti positivi sono giunti anche dai piloti del WTCC dopo la gara dello scorso anno. In particolare modo Jose Maria Lopez, l'unico ad aver girato anche sul vecchio tracciato, lo ha definito il migliore di tutta l'Argentina. Ha apprezzato la possibilità di scegliere due-tre traiettorie diverse per ogni curva.

## **Un vero successo, in particolar modo in questo periodo in cui nascono molti tracciati ultra moderni ma senza una vera e propria anima. Qual è il segreto per disegnare una pista in grado di lasciar contenti i piloti?**

In genere chi progetta i tracciati ha due approcci diversi. C'è chi non tiene assolutamente conto di cosa pensano i piloti puntando a creare qualcosa di appariscente e chi, diversamente, gli disegna il tracciato su misura. In questi anni ho girato numerose piste in giro per il mondo cercando di capire cosa piacesse di più ai piloti ma nello stesso tempo cogliendo anche l'opinione di team manager, meccanici, giornalisti, commissari e in generale di tutti gli addetti ai lavori. Il mio approccio consiste nel cogliere le sensazioni, talvolta le emozioni, e cercare di costruire qualcosa in grado di suscitare.

## **Un lavoro prettamente psicologico insomma. Quanto conta in questo caso l'intuito del progettista?**

Direi che l'intuito è fondamentale. Per quanto riguarda la sicurezza, ci basiamo prettamente su dei calcoli che prendono in considerazione una casistica. Per il layout invece è importante creare qualcosa di bello e al contempo originale, non fare un collage prendendo le parti migliori delle altre piste come è successo a Magny Cours. Mi è capitato in più di un'occasione di osservare da vicino curve come il cavatappi di Laguna Seca, la 130R di Suzuka o il Karussel del Nordshelife. Ciò che ho provato a replicare nei miei tracciati non è il disegno della curva in se, quanto la filosofia che c'è dietro, il piacere che genera sia a chi la percorre sia a chi guarda la gara. Punto sempre a dare una personalità ai miei tracciati, a creare un "tutto armonico".

## **Al momento vi state occupando anche della progettazione e della realizzazione dei nuovi autodromi di Pontedera e Verona. A che punto sono?**

Il progetto "Motorcity" a Verona è stato approvato nel 2010. La fase di reperimento dei fondi è a buon punto, il problema è che l'amministrazione locale vuole prima adeguare tutta una serie di infrastrutture intorno al circuito e stanno avendo qualche problema per stanziare i fondi necessari. Pontedera è in attesa dell'ultima fase dell'iter d'autorizzazione e, se tutto va bene, il prossimo anno inizieranno i lavori. E' una pista progettata principalmente per gli appassionati che vogliono divertirsi in tutta sicurezza piuttosto che alle competizioni.

## **E all'estero?**

Al momento ci stiamo occupando del nuovo tracciato di Vladivostok in Russia e nel frattempo seguiamo altri progetti in Serbia, Polonia e in Asia. Di recente ci siamo occupati anche del tracciato di Mooresville negli Stati Uniti.



# PRODUZIONE

BMW M3 E M4



# DUE FUCILI DA SPARO

**2 o 4 porte pari sono. Perché come prestazioni nulla cambia tra la berlina e la coupé. La prima si chiama sempre M3, la seconda M4**



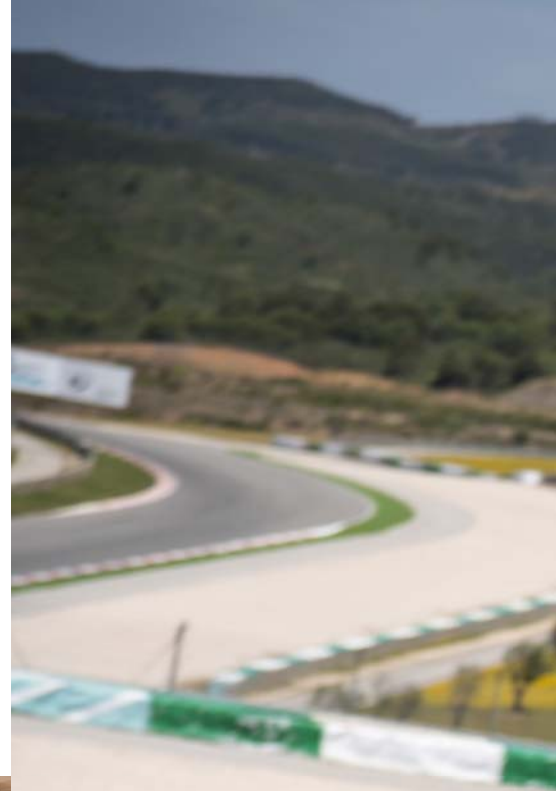
# PRODUZIONE

BMW M3 E M4

M3. M4. Due sigle magiche. Non perché una ricorda la metropolitana milanese o l'altra un fucile d'assalto. M3 e M4 sono rispettivamente la nuova berlina sportiva a 4 porte e la versione con due porte in meno e carrozzeria più bassa di BMW. Entrambe nate da nobile stirpe. La M3 venne presentata aspirata con motore 4 cilindri sul finire degli anni ottanta da oltre 200 cavalli, un vero record, poi cresciuto a sei negli anni novanta (321 cavalli) e quindi a otto (420 cavalli), ma da oggi sposa il turbo (431 cavalli) e sarà solo con carrozzeria quattro porte. La sigla M4 identifica il modello con la medesima base meccanica ma su carrozzeria due porte. Sotto il cofano di entrambe c'è ora un sei cilindri sovralimentato sempre a iniezione diretta che rispetto all'otto cilindri ha perso un po' giri ma ha

acquisito più cavalli: da 420 a 431. Ricordiamo infatti che l'otto cilindri aveva un regime massimo di rotazione pari a 8250 giri, il sei sovralimentato si ferma a 7600. Il nuovo sei cilindri ha una cilindrata di 2979 cc e dispone di una coppia pari a 550 Nm nell'arco di regime compreso tra i 1850 e i 5500 giri. Due i cambi disponibili: un manuale a sei rapporti, un doppia frizione con funzione manuale o automatica a sette rapporti.

La M4 coupé raggiunge i 250 km/h ma con optional 7ME di sblocco autolimitazione tocca i 280 km/h e accelera da 0 a 100 km/h in 4,1 secondi. Con cambio manuale il tempo da 0-100 è di 4,3 secondi. Da 0 a 1000 metri impiega 22,2 secondi con il manuale, 21,9 con il doppia frizione automatico. Interessante è far notare che le pre-





stazioni di accelerazione sono le stesse tra la M3 e la M4. Rispetto alla precedente M3 a due porte, la M4 coupé è più leggera di 80 kg anche in virtù di un motore più compatto con due cilindri in meno. Sia la M4 sia la M3 hanno il tetto in carbonio. La distribuzione dei pesi è ottimale al 50:50. La trazione è come sempre sull'asse posteriore ma ora c'è un sistema sofisticato definito Smokey Burnot che permette una gestione maggiore dello slittamento ruote motrici, inoltre è presente lo Stability Clutch Control che apre la frizione in fase di sovrasterzo. C'è quindi sempre il differenziale posteriore attivo M. Oltre ovviamente al tasto che permette di escludere tutta l'elettronica per chi vuole avere sempre tutto sotto il suo controllo e sotto la sua responsabilità. Per quanto riguarda l'impatto estetico sia

M3 sia M4 mantengono i quattro scarichi al posteriore, il cofano bombato e i passaruota maggiorati per accogliere ruote da 19 pollici 275/35 sull'asse posteriore, 255/35 anteriormente. All'interno strumentazione e schermi personalizzati con illuminazione in linea con il carattere sportivo e sedili ben conformati per trattenere il corpo nelle forti accelerazioni laterali.

Guardando al listino merita attenzione il sistema carboceramico per i freni, proposto però a ben 7500 euro; il tetto apribile in cristallo che però elimina il carbonio ma viene offerto senza alcun sovrapprezzo; le finiture interne in rovere bianco per 860 euro. I fari a led adattivi sono di serie e anche la luce nel bagagliaio è a led.

La M3 quattro porte viene proposta a 75.565 euro; la M4 due porte a 76.665 euro.



Quarta, 170 km/h a 6500 giri. Quinta, 210 km/h sempre a 6500 giri. Sesta, 250 km/h sempre al regime massimo. Mai una Peugeot è andata a questa velocità. Ma mai anche nessuna Peugeot da 170 km/h a 210 km/h ha richiesto meno di 8 secondi. E poche sono le auto così rapide nel salire di velocità. Merito di un motore eccezionale ma anche di un cambio ottimamente rapportato con salti di giri tra una marcia e l'altra alquanto limitati per tenere carico il turbo e vigorosa la spinta. E' entusiasmante la Peugeot RCZ R quando si affonda sull'acceleratore e come le vere super sportive richiede pure un uso intenso del pedale centrale, quello del freno, che non delude: con spazi di arresto assai ridotti e una modularità da auto da corsa. Proposta a 41.850 euro, questa versione speciale della RCZ dispone di 271 cavalli grazie a un 1,6 litri turbo dopato anche nei pistoni,

accelera da 0 a 100 km/h in 5,9 secondi e fatto incredibile, consuma pochissimo: rispettando i limiti si fanno 12 chilometri con un litro e anche oltre se si sta attenti; godendo dei cavalli attorno ai 10 chilometri. Naturalmente esagerando si scende, ma non si dimezzano i valori come sulla stragrande maggioranza delle vetture ad alte prestazioni. Piatta ma non rigida come un ferro da stiro, è pure comoda grazie pure a dei sedili riusciti con seduta e schienale ben strutturati, i poggiatesta sono invece super morbidi e super confortevoli. E' quindi una 2+2 con adeguato bagagliaio che si può usare tutti i giorni grazie a una visibilità a 360° più unica che rara su tutte le auto di oggi, merito dei sostegni del tetto sottili. Tornando alle sue prestazioni tiene testa fino a 250 km/h a un mito come la Porsche Cayman che costa assai di più e per questo piace ancora di più.

# RIVOLUZIONE FRANCESE

**Nessuna è come Lei e pochissime vanno come Lei grazie a 271 cavalli. Il motore è un mostro e stupisce per quanto poco consuma. E' un quattro cilindri con pistoni specifici della Mahle e soluzioni brevettate. Il turbo soffia come la Bora nelle peggiori giornate...**







### Test FIA F.3

7-8 ottobre a Imola

### Test World Series Renault

21-22 ottobre a Jerez

3-4-5 novembre ad Alcaniz

### 18 maggio

Moto GP a Le Mans

DTM a Oschersleben

ELMS a Imola

Blancpain GT Sprint a Brands Hatch

Super Formula al Fuji

Nascar a Charlotte — All Star

V8 Supercars a Perth

2000 Light a Spielberg

F.Renault 1.6 Nordic a Botniaring

Euro V8 Series al Mugello

EuroGTSprint al Mugello

Europeo Rally in Portogallo

Trofeo Rally Terra Puglia e Lucania

CIVM a Verzegnis

### 25 maggio

F.1 a Monte Carlo

World Series Renault 3.5 a Monte Carlo

GP2 a Monte Carlo

Indycar a Indianapolis ovale

Indy Lights a Indianapolis ovale

Formel 3 al Lausitzring

Adac GT al Lausitzring

British F.3 a Silverstone

F.Renault NEC a Silverstone

Blancpain Endurance Silverstone

Trofeo Lamborghini a Silverstone

F.Renault ALPS a Spielberg

Clio Cup a Spielberg

Targa Tricolore Porsche a Spielberg

F.Renault 1.6 Nordic a Tierp Arena

F.Junior a Franciacorta

WTCC al Salzburgring

Nascar a Charlotte

### 1 giugno

Moto GP al Mugello

Indycar a Detroit (2)

USCC a Detroit

World Series Renault 3.5 a Spa

Eurocup Renault 2.0 a Spa

F.Renault NEC Junior a Spa

FIA F.3 European a Budapest

DTM a Budapest

Super GT ad Autopolis

Nascar a Dover

Stock Car Brazil a Ribeirao Preto

Auto GP a Monza

GT Italia a Monza

CIP a Monza

Italiano WRC Salento

CIVM Trofeo Scarfiotti

### 8 giugno

F.1 a Montreal

Mondiale Rally in Sardegna

Indycar a Fort Worth

WTCC a Mosca

GT Open a Portimao

F.3 Open a Portimao

Formel 3 a Spielberg

Adac GT a Spielberg

F.Renault ALPS a Spa

F.4 Italia ad Adria

F.Junior ad Adria

Nascar a Pocono

Nascar Euro Series a Brands Hatch

Italiano Rally Sardegna

Trofeo Rally Terra Sardegna

### 15 giugno

Moto GP a Montmelò

WEC - 24 Ore di Le Mans

Formel 3 a Hockenheim

F.Renault NEC a Hockenheim

Nascar a Michigan

Clio Cup ad Adria

Coppa Italia ad Adria

RS Cup ad Adria

Targa Tricolore Porsche ad Adria

2000 Light ad Adria

CIVM Passo dello Spino

### 22 giugno

F.1 a Spielberg

GP2 a Spielberg

GP3 a Spielberg

FIA F.3 European a Spa

WTCC a Spa

GT Open a Jerez

F.3 Open a Jerez

British F.3 Snetterton

Euro V8 Series a Brno

EuroGTSprint a Brno

Nascar a Sonoma

V8 Supercars a Hidden Valley

Europeo Rally in Belgio

Italiano WRC Marca Trevigiana





## 29 giugno

Mondiale Rally in Polonia  
 Moto GP ad Assen  
 Indycar a Houston (2)  
 USCC a Watkins Glen  
 World Series Renault 3.5 a Mosca  
 Eurocup Renault 2.0 a Mosca  
 FIA F.3 European al Norisring  
 DTM al Norisring  
 Blancpain Endurance Le Castellet  
 Trofeo Lamborghini a Le Castellet  
 Nascar a Kentucky  
 Auto GP a Imola  
 F.4 Italia a Imola  
 CITE a Imola  
 CIP a Imola  
 CIVM Coppa Teodori

## 6 luglio

F.1 a Silverstone  
 GP2 a Silverstone  
 GP3 a Silverstone  
 Indycar a Pocono  
 Indy Lights a Pocono  
 F.3 Masters a Zandvoort  
 Blancpain GT Sprint a Zandvoort  
 GT Open a Budapest  
 F.3 Open a Budapest  
 F.Renault ALPS a Monza  
 Clio Cup a Monza  
 Coppa Italia a Monza  
 Targa Tricolore Porsche a Monza  
 RS Cup a Monza  
 Nascar a Daytona  
 Nascar Euro Series a Tours  
 V8 Supercars a Townsville  
 Italiano Rally San Marino  
 Trofeo Rally Terra San Marino  
 CIVM Trento-Bondone

## 13 luglio

Moto GP al Sachsenring  
 Indycar a Iowa  
 USCC a Mosport  
 World Series Renault 3.5 al Nurburgring  
 Eurocup Renault 2.0 al Nurburgring  
 F.Renault NEC Junior al Nurburgring  
 Super Formula al Fuji  
 FIA F.3 European a Mosca  
 DTM a Mosca  
 Nascar a Loudon  
 GT Italia al Mugello  
 CITE al Mugello  
 CIP al Mugello  
 F.4 Italia al Mugello  
 F.Renault 1.6 Nordic a Falkenberg

## 20 luglio

F.1 a Hockenheim  
 GP2 a Hockenheim  
 GP3 a Hockenheim  
 Indycar a Toronto (2)  
 Indy Lights a Toronto  
 Auto GP a Spielberg  
 ELMS a Spielberg  
 Super GT a Sugo  
 GT Open a Silverstone  
 F.3 Open a Silverstone  
 Coppa Italia a Magione  
 RS Cup a Magione  
 2000 Light a TBA  
 Nascar Euro Series al Nurburgring  
 Europeo Rally in Estonia  
 CIVM Coppa Selva di Fasano

## 27 luglio

F.1 a Budapest  
 GP2 a Budapest  
 GP3 a Budapest  
 British F.3 a Spa  
 F.Renault NEC a Spa  
 Blancpain Endurance Spa (24 Ore)  
 Trofeo Lamborghini a Spa  
 USCC a Indianapolis  
 Nascar a Indianapolis  
 CIP a Magione



## 3 agosto

Mondiale Rally in Finlandia  
Indycar a Lexington  
Indy Lights a Lexington  
FIA F.3 European a Spielberg  
DTM a Spielberg  
F.Renault NEC Junior ad Assen  
F.4 Italia a Magione  
WTCC a Rio Hondo  
Nascar a Pocono  
V8 Supercars a Ipswich  
Stock Car Brazil a San Paolo  
CIVM Cronoscalata del Reventino

## 10 agosto

Moto GP a Indianapolis  
USCC a Elkhart Lake  
Super GT al Fuji  
Adac GT al Slovakia Ring  
F.Renault 1.6 Nordic a Parnu  
Nascar a Watkins Glen

## 17 agosto

Moto GP a Brno  
Indycar a Milwaukee  
Indy Lights a Milwaukee  
Auto GP al Nurburgring  
FIA F.3 al Nurburgring  
DTM al Nurburgring  
Nascar a Michigan  
Stock Car Brazil a Cascavel

## 24 agosto

F.1 a Spa  
GP2 a Spa  
GP3 a Spa  
Mondiale Rally in Germania  
Indycar a Sonoma  
Indy Lights a Sonoma  
Super Formula a Motegi  
USCC a Danville  
Blancpain GT Sprint al Slovakia Ring  
Nascar a Bristol  
V8 Supercars a Ipswich  
F.Renault 1.6 Nordic a Knutstorp  
CIVM Trofeo Fagioli

## 31 agosto

Moto GP a Silverstone  
Indycar a Fontana  
Super GT a Suzuka  
Formel 3 al Nurburgring  
Adac GT al Nurburgring  
British F.3 a Brands Hatch  
F.Renault NEC a Most  
F.Renault NEC Junior a Zolder  
Nascar ad Atlanta  
Stock Car Brazil a Curitiba  
GT Italia a Le Castellet  
Europeo Rally in Repubblica Ceca  
Italiano Rally Friuli

## 7 settembre

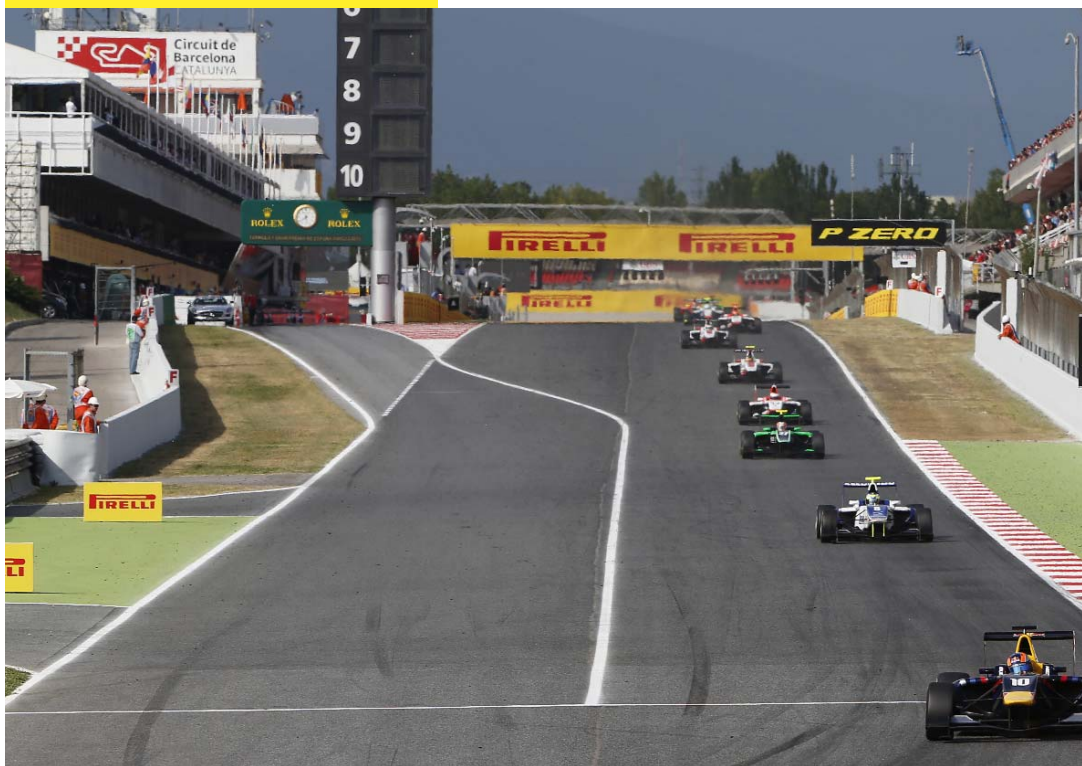
F.1 a Monza  
GP2 a Monza  
GP3 a Monza  
Blancpain GT Sprint a Portimao  
GT Open a Spa  
F.3 Open a Spa  
EuroGTSprint a Magny-Cours  
F.Renault ALPS al Mugello  
Clio Cup al Mugello  
Coppa Italia al Mugello  
Targa Tricolore Porsche al Mugello  
RS Cup al Mugello  
F.Renault 1.6 Nordic a Solvalla  
CIP a Varano  
F.Junior a Varano  
Nascar a Richmond  
Trofeo Rally Terra Costa Smeralda  
CIVM Coppa Carotti

## 14 settembre

Mondiale Rally in Australia  
Moto GP a Misano  
World Series Renault 3.5 a Budapest  
Eurocup Renault 2.0 a Budapest  
Super Formula ad Autopolis  
ELMS a Le Castellet  
DTM al Lausitzring  
Formel 3 al Lausitzring  
WTCC a Sonoma  
Formula E a Pechino  
British F.3 a Donington  
Nascar a Chicago  
V8 Supercars a Victoria  
Stock Car Brazil a Nova Santa Rita  
F.4 Italia a Vallelunga  
GT Italia a Vallelunga  
CITE a Vallelunga  
Italiano WRC San Martino di Castrozza

## 21 settembre

F.1 a Marina Bay  
Formel 3 al Sachsenring  
Adac GT al Sachsenring  
Euro V8 Series al Sachsenring  
Blancpain Endurance al Nurburgring (1000 Km)  
Trofeo Lamborghini al Nurburgring  
F.Renault NEC al Nurburgring  
WEC ad Austin  
USCC ad Austin  
Nascar a Loudon  
Europeo Rally a Cipro  
Italiano Rally Adriatico  
CIVM Pedavena Croce



## 28 settembre

Moto GP ad Alcaniz  
World Series Renault 3.5 a Le Castellet  
Eurocup Renault 2.0 a Le Castellet  
Super Formula a Sugo  
DTM a Guangzhou  
GT Open a Monza  
F.3 Open a Monza  
F.4 Italia a Monza  
2000 Light a Monza  
F.Renault 1.6 Nordic a Mantorp Park  
CITE a Pergusa  
Nascar a Dover  
Stock Car Brazil a Salvador

## 5 ottobre

F.1 a Suzuka  
Mondiale Rally in Francia  
USCC a Braselton  
Super GT a Buriram  
Formel 3 a Hockenheim  
Adac GT a Hockenheim  
Euro V8 Series a Hockenheim  
F.Renault ALPS a Jerez  
F.Renault NEC Junior a Spa  
Nascar a Kansas City  
Coppa Italia a Imola  
Targa Tricolore Porsche a Imola

## 12 ottobre

F.1 a Sochi  
GP2 a Sochi  
GP3 a Sochi  
Moto GP a Motegi  
WEC al Fuji  
Blancpain GT Sprint a Zolder  
FIA F.3 European a Imola  
GT Italia a Imola  
CIP a Imola  
EuroGTSprint a Imola  
WTCC a Shanghai  
Nascar a Charlotte  
Nascar Euro Series a Le Mans  
V8 Supercars a Bathurst  
Stock Car Brazil a Curitiba  
Europeo Rally in Romania  
Italiano Rally Due Valli

## 19 ottobre

Moto GP a Phillip Island  
World Series Renault 3.5 a Jerez  
Eurocup Renault 2.0 a Jerez  
FIA F.3 European a Hockenheim  
DTM a Hockenheim  
Blancpain GT Sprint a Zolder  
Auto GP a Estoril  
ELMS a Estoril  
GT Open a Montmelò  
F.3 Open a Montmelò  
F.4 Italia a Montmelò  
F.Renault NEC Junior a Zandvoort  
Formula E a Putrajaya  
Nascar a Talladega  
Italiano WRC Como

## 26 ottobre

Mondiale Rally in Spagna  
Moto GP a Sepang  
WTCC a Suzuka  
Nascar a Martinsville  
V8 Supercars a Surfers Paradise  
GT Italia a Monza  
CITE a Monza  
Clio Cup a Vallengunga  
Coppa Italia a Vallengunga  
RS Cup a Vallengunga  
F.Junior a Franciacorta  
Europeo Rally in Svizzera

## 2 novembre

F.1 ad Austin  
WEC a Shanghai  
Blancpain GT Sprint a Baku  
Nascar a Fort Worth  
Stock Car Brazil a Taruma

## 9 novembre

F.1 a San Paolo  
Super Formula a Suzuka  
Moto GP a Valencia  
Nascar a Phoenix  
F.Junior a Varano  
Europeo Rally in Corsica

## 16 novembre

Mondiale Rally in Gran Bretagna  
WEC ad Al Sakhir  
Super GT a Motegi  
WTCC a Macao  
F.3 a Macao  
Nascar a Miami  
V8 Supercars a Phillip Island  
Stock Car Brazil a Brasilia

## 23 novembre

F.1 a Yas Marina  
GP2 a Yas Marina  
GP3 a Yas Marina  
Finali Mondiali Trofeo Lambo a Sepang

## 30 novembre

WEC a San Paolo

## 7 dicembre

V8 Supercars a Sidney

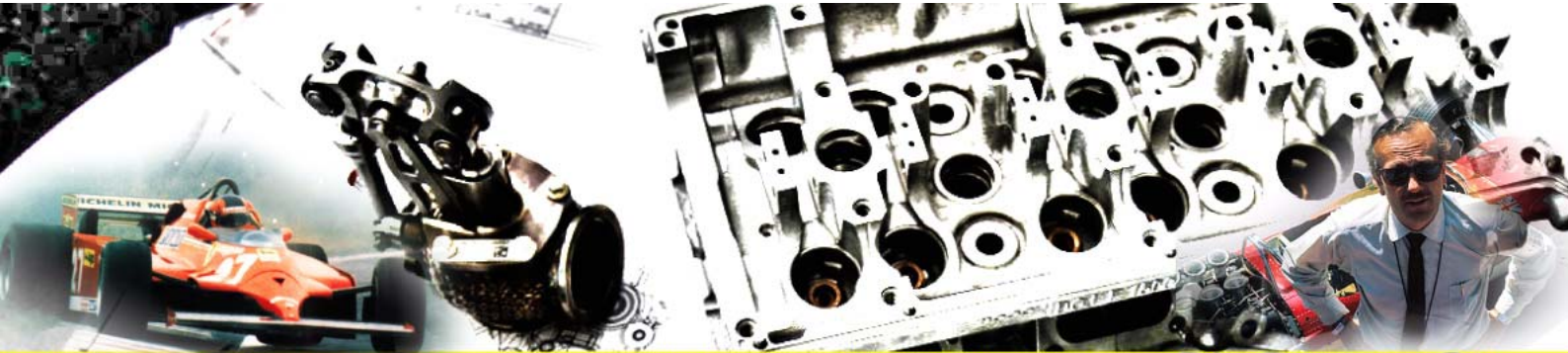
## 13 dicembre

Formula E a Punta del Este

## 10 gennaio 2015

Formula E a Buenos Aires





# IL CUORE NELLE CORSE

Dizionario ragionato (e passionale) del motorsport



## Una nuova avventura ci aspetta!

Per tutto lo scorso anno **Cuore nelle Corse**, la nostra rubrica di cultura e passione sportiva curata in collaborazione da **Italiaracing** e dall'ing **Andrea Toso** della **Dallara**, ci ha tenuto compagnia esplorando l'articolatissimo e affascinante mondo del motorsport in tutti i suoi aspetti. Da questo numero **Cuore nelle Corse** torna sotto forma di appuntamento per tutti coloro che hanno una curiosità, un dubbio, un ricordo, una proposta da sottoporre e condividere all'ingegner **Toso** e alla comunità dei lettori di Italiaracing. Con questo nuovo formato ci proponiamo di essere multimediali e interattivi, sterzando con agilità fra le pagine del nostro Magazine e la rete di internet e dei **social network**, e vi invitiamo quindi a visitare i nostri account Twitter e Facebook e ad inviare le vostre domande e le vostre proposte all'indirizzo mail **cuoredellecorse@gmail.com**