

n. 313
20 aprile 2015

Magazine **Italia** **Racing.net**



**Kimi
è tornato**

Magazine

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

italiaracing.net

Direttore responsabile:

Massimo Costa
(info@italiaracing.net)

Redazione:

Stefano Semeraro
Marco Minghetti

Collaborano:

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

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



Il graffio di Baffi!

**BARHAIN: PODIO AMARO
PER RAIKKONEN.**

MALEDIZIONE!
TORNO SUL PODIO,
PROPRIO QUANDO MANCA
LO CHAMPAGNE.



BAFFI

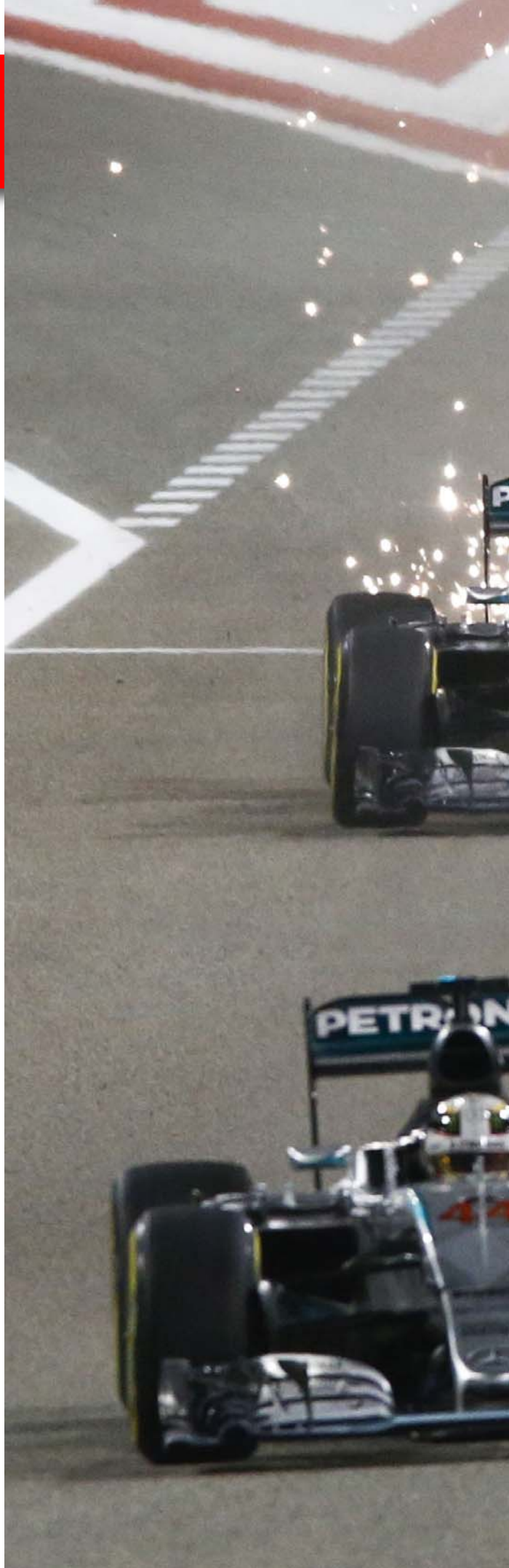
L'editoriale

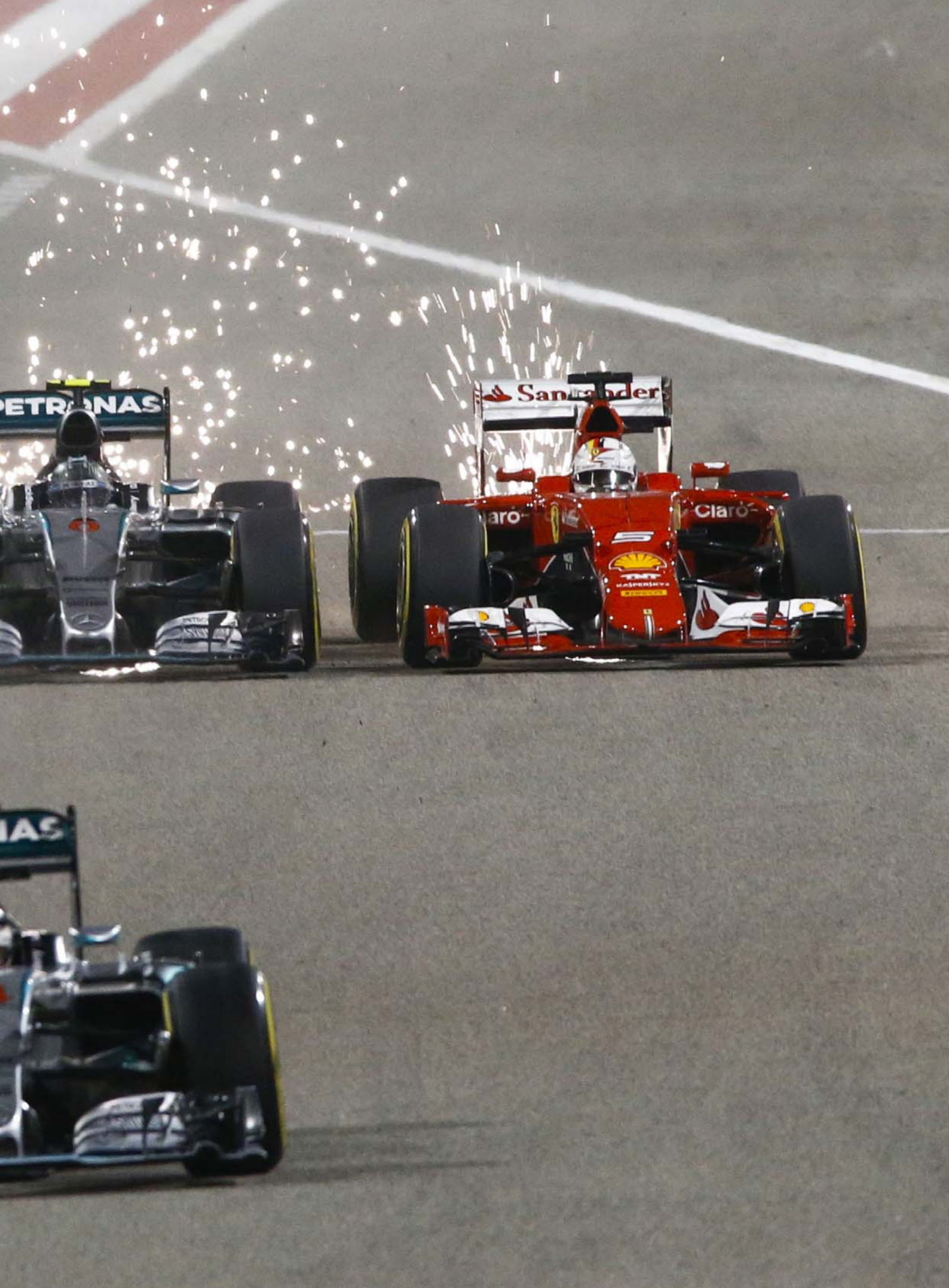
di Massimo Costa

FORMULA NOIA, FORMULA SPETTACOLO QUANTA CONFUSIONE NEI MEDIA

Diciamo la verità, ci hanno un po' stufato coloro che dopo un Gran Premio non particolarmente eccitante, si lanciano nei soliti titoli: Formula Noia. Gli stessi titoli che si leggevano dieci anni orsono, venti anni fa e ancora prima. Salvo poi esaltarsi in una gara combattuta, come in quella del Bahrain. La F.1, non essendo un monomarca per fortuna, ma una categoria che propone costruttori, offre un variegato panorama di monoposto e motorizzazioni. Ci può essere quindi l'anno della Mercedes che domina, della Red Bull che vince quattro titoli in fila, della Ferrari di Michael Schumacher dirompente, della Williams travolgente di Nigel Mansell, della McLaren devastante con Ayrton Senna e Alain Prost, eccetera.

La F.1 può scrivere un GP divertente e 15 giorni dopo un altro GP completamente differente e più noioso. E' la sua storia, la sua natura, nulla di più. Perché meravigliarsi ogni volta? Basta aprire i libri di storia per capire meglio che è questo il succo del campionato del mondo, solo che la rincorsa folle al business, all'audience, ha oggi esasperato il problema e anche le persone di comando come Bernie Ecclestone perdono la testa. Ricordiamo Gran Premi terribilmente soporiferi negli anni Settanta, con il primo che doppiava il terzo, così come negli anni Ottanta o Novanta dove magari il quinto classificato concludeva la corsa a due giri di distacco. Eppure di tanto in tanto qualcuno dice "quelle sì che erano gare". Contenti e convinti loro. Ci sono poi gli snob, quelli che la F.1 fa sempre schifo ed esaltano altre inguardabili categorie... Come arginare il problema? Non c'è soluzione. La strada intrapresa è questa, la F.1 deve essere spettacolare in ogni momento, senno a qualcuno viene il mal di testa.





PETRONAS

Sanpader

aro

Claro

IAS

GP BAHRAIN

Mercedes



Hamilton vuolee Vettel



GP BAHRAIN

Mercedes



Terzo centro su quattro gare per l'inglese, che ha tenuto a bada Raikkonen e sverniciato Rosberg superando anche un piccolo guaio ai freni nel finale. Lewis si sente più forte che mai, punta deciso al titolo, ma il confronto che sogna è quello con il ferrarista. E sulla stessa macchina

Stefano Semeraro

E' presto per dirlo, il campionato è ancora lunghissimo (come del resto l'aritmetica ancora non ci condanna a nessun verdetto...), tutto può succedere. Esaurite le frasi fatte e i luoghi comuni la certezza che rimane dopo il GP del Bahrain è una: c'è un uomo solo al comando, e si chiama Lewis Hamilton. Pole e vittoria, una sicurezza disarmante, una maturità inedita. Ha battuto tutti, Lewis, compresi i problemi ai freni che alla fine hanno tormentato sia lui sia Rosberg. La differenza è che Hamilton ha comunque chiuso senza troppi patemi contro un Kimi Raikkonen arrembante, cavandosela con grande freddezza anche nei momenti meno agevoli, mentre Nico da tre gare rimedia solo bastonate dal compagno di squadra. La Ferrari, è vero, è in grande ripresa, è risuscitata dall'avello tecnico in cui era sprofondata negli ultimi anni e sulla media- lunga distanza può diventare pericolosa, ma per ora Mercedes e Hamilton sono il "ticket" di successo, l'accoppiata vincente. Tanto che l'inglese può permettersi di scegliersi gli avversari: almeno quelli ideali. In attesa che diventino reali.

Hamilton: "Voglio lottare ad armi pari con Sebastian"

«Conta vincere, non chi batti», ha spiegato dal podio del Golfo. «Lottare con le Ferrari è bello, anche se alla fine sentivo il pedale del freno era molto duro, e si è accesa una spia che un po' mi ha preoccupato, per fortuna non era nulla di grave. In questo momento mi sento forte, non sono mai stato così bene. Vettel? Mi piacerebbe duellare con lui in pista, come del resto a tutti i piloti. E mi piacerebbe farlo guidando

la stessa macchina, perché altrimenti oggi non c'è vera competizione, le macchine sono troppo diverse. Magari noi possiamo avere più potenza, le Ferrari magari frenano meglio, noi siamo meglio qui, loro lì... Mi ricordo ai tempi dei duelli fra McLaren e Ferrari: loro avevano un passo più lungo ed erano sottosterzanti, noi più corto e avevamo più sovrasterzo, loro andavano meglio sui circuiti lunghi e veloci, noi su quelli corti e lenti. Nel corso di una stagione le cose si equilibrano, ma il duello vero è con il tuo compagno di squadra, perché hai il suo stesso materiale fra le mani. Detto questo, negli ultimi GP le Ferrari si stanno avvicinando come prestazione, quindi mi aspetto di dover lottare non solo contro Rosberg, ma anche contro Raikkonen e Vettel».

Rosberg rivale troppo tenero

E' troppo presto, il campionato è ancora lungo, anzi lunghissimo. Ma a sentirlo parlare così si ha l'impressione che il nuovo Hamilton, trendy e un po' (molto) tamarro finché volete nel vestire - con quei catenoni d'oro da rapper veramente inguardabili - ma concentrato, lucido, spietato finalmente maturo in pista, consideri questo 2015 una preda in fondo facile da conquistare, e Rosberg un avversario troppo tenero. E che guardi già oltre, ad un futuro non più targato Mercedes. I quattro titoli consecutivi di Vettel non li ha mai digeriti, e non ha mai fatto mistero di considerarli più merito di Newey che del tedesco, anche se ora la frittata potrebbe essere girata a lui che guida da due stagioni una super Mercedes. Ecco, se domani gli capitasse di correre anche lui con una Ferrari, magari nel frattempo tornata vincente, a fianco di Sebastian...



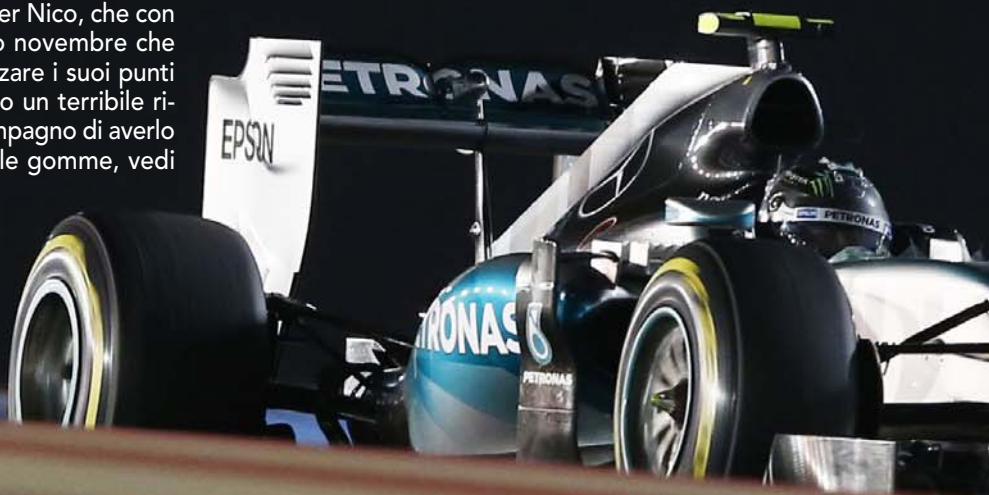
La seconda guida

Rosberg è ancora stato sonoramente battuto da Hamilton, che non è mai riuscito ad avvicinare, né in qualifica né in gara, commettendo poi un errore nel finale che lo ha fatto retrocedere terzo dietro Raikkonen. E presto la Mercedes, per controbattere alla Ferrari, dovrà adottare il gioco di squadra e il ruolo delle parti è già assegnato...

Massimo Costa

Nico Rosberg non è Lewis Hamilton. Così come Mark Webber non era Sebastian Vettel quando la Red Bull dominava il mondiale F.1. Questione di talento, nulla di più. Lo scorso anno ci si è sforzati di vedere nell'educato e rispettoso biondino, ma capace di qualche colpo basso da cattivo ragazzo e di rilasciare nel dopo Shanghai dichiarazioni tipiche del pilota sconfitto, un vincente in grado di tenere testa al britannico. La realtà è che era Hamilton a complicarsi la vita di tanto in tanto. Tutto è finalmente chiaro, per chi si fosse distratto negli ultimi anni, e questa stagione il campione del mondo, sistemate alcune cosucce dal punto di vista della concentrazione (vedremo però se durerà nel corso della lunga stagione), strapazza Rosberg come farebbe con un piatto di uova al tegamino. E per Nico, che con cura dei dettagli ci aveva informato lo scorso novembre che avrebbe trascorso l'inverno cercando di rinforzare i suoi punti deboli rispetto ad Hamilton, deve essere stato un terribile risveglio. E' così che nascono poi le accuse al compagno di averlo volutamente rallentato per fargli consumare le gomme, vedi

Cina, o alla squadra di non aver adottato una strategia vincente per lui. Ricordate Webber? Più o meno la stessa storia insomma. Rosberg, superato da Vettel in qualifica, in gara ha mostrato una grinta che non la si era vista a Melbourne, Sepang e Shanghai. Ma stringi stringi, il risultato finale non è cambiato. Per noie ai freni, ha ceduto a Raikkonen all'ultimo giro il secondo posto arrivando malamente lungo, ma sarà vero che la colpa è tutta dell'impianto frenante? Rosberg si è così piazzato terzo, Hamilton ha vinto il terzo Gran Premio su quattro e veleggia al comando della classifica. Con la Ferrari che preme, Toto Wolff e Niki Lauda dovranno presto ricorrere al gioco di squadra e non più lasciar liberi i loro piloti di fare e disfare come nel 2014. E il copione è già ampiamente scritto, la guida numero due sarà Rosberg.





Raikkonen capitalizza

Una gara spettacolare per Kimi. Secondo davanti a Rosberg ha dato l'impressione di poter raggiungere anche Hamilton: grazie alla sua capacità di sfruttare le gomme e alla voglia di strappare il rinnovo con una Ferrari di nuovo adatta a lui. Ma Arrivabene lo tiene sotto pressione





Formula 1

HUBLOT

ARIA
PARI



Stefano Semeraro

I maliziosi avranno pensato: c'è un contratto da rinnovare e Kimi si è svegliato. Ma non è così, perché Raikkonen non è così. A questo punto della carriera a Iceman interessa tornare a vincere, piazzare gli ultimi acuti di qualità. Dimostrare a tutti che vale un Vettel, un Hamilton, un Alonso. Senza dirlo troppo in giro, ma facendo parlare i risultati, come è sua abitudine. Adesso che ha finalmente una macchina che gli piace, equilibrata come vuole lui, può provarci. Ed eccome se ci ha provato, ad Al Sakhir. Partenza da brivido, con sorpasso a Nico Rosberg "por fuera" alla prima curva, poi dopo la reazione delle Freccie d'argento un secondo stint da fenomeno con le medie, e alla fine sulle soft la caccia aperta alle Mercedes con un ritmo - fra un secondo e un secondo e mezzo più veloce del campione del mondo - che ha fatto crollare Rosberg e messo il pepe al retro-treno a Lewis Hamilton. Uno show esaltante, un GP da attaccante vero, ma anche da grande esperto nella gestione delle gomme.

Kimi non si accontenta del secondo posto

Kimi come al solito avrebbe voluto fare di testa sua e cambiare strategia, ma il box stavolta ha avuto ragione a non "lasciarlo in pace" e a consigliargli di mantenere il piano di gara. Non sembra, eppure è lo stesso Raikkonen che un anno fa pareva pronto per la pensione agonistica e per cullare il figlioletto. Incontentabile, ieri come oggi. «Sì, è bello essere tornato dopo la jella e le difficoltà del 2014, ma non posso dire di essere soddisfatto, se ti accontenti del secondo posto vuol dire che sei finito. Sono arrivato molto vicino a Hamilton: chissà, se Rosberg non mi avesse ripassato nei primi giri dopo che gli ero stato davanti in partenza, avrei perso meno tempo. Mi sarebbe servito qualche giro in più... Ma se continuiamo così presto saremo in grado di lottare per la vittoria ad ogni GP».

Raikkonen deve essere tenuto sotto stress

Dopo il quarto posto in Cina e in Malesia, sicuramente per il finlandese la tendenza è al rialzo, in pista come davanti a Maurizio Arrivabene. Il merito della rinascita, parallela a quella della Rossa, secondo il manager di Raikkonen, Steve Robertson, è anche dovuto alla presa di potere di James Allison a Maranello. Con una Lotus firmata dall'ingegnere inglese nel 2012 e 2013 Kimi infatti era già tornato a ruggire in F.1 dopo le parentesi vacanziere nel Mondiale Rally e nella breve parentesi Nascar. «Kimi guida bene quando 'sente' l'avantreno della monoposto - spiega Robertson - e questo gli accade ora con la Ferrari come gli accadeva alla Lotus». Rinnovo vicino, dunque? «Non firmeremo certo domani», ha risposto ieri Arrivabene a chi gli poneva la questione. «Anche perché non voglio che Raikkonen si senta già con il sedile assicurato e si 'addormenti'. Del resto è uno che dà il meglio sotto stress. Io gli avevo chiesto un segnale, lui ha risposto da campione».





Gli errori di Vettel

Due errori del tedesco hanno costretto dapprima la Ferrari a modificargli la strategia gomme, che doveva essere come quella di Raikkonen, poi a sostituirgli il musetto danneggiato. Il quinto posto finale, dopo la gran qualifica, non rispecchia per niente il potenziale di Seb che poteva anche infastidire Hamilton

Massimo Costa

Questa volta è stato falloso. Ha sbagliato un paio di volte e la possibilità di vedere due Ferrari sul podio è finita nelle vie di fuga del circuito di Al Sakhir. Sebastian Vettel era stato magico in qualifica conquistando la prima fila con un giro dei suoi, da fenomeno, quelli che ci aveva sempre abituato. Ma il duello con Nico Rosberg e la voglia di andare a prendere Lewis Hamilton, lo ha portato ad esagerare. Prima al 9° giro, arrivando lungo alla prima staccata e facendosi superare dal tedesco della Mercedes. A quel punto, lo stratega Inaki Rueda ha dovuto modificare i piani per Vettel, che erano gli stessi di Kimi Raikkonen: partenza con le soft, poi gomme medie e infine di nuovo soft per la volata finale. Esattamente il contrario programmato dalla Mercedes. L'idea era valida e se Vettel avesse fatto tutto bene, sicuramente Lewis Hamilton si sarebbe dovuto preoccupare non poco. Ma Seb nel primo cambio pneumatici anziché le medie ha dovuto rimontare un treno di gomme morbide che non hanno funzionato a dovere a confronto delle due Mercedes. Poi, l'errore finale, mentre tentava di resistere a Rosberg dopo il secondo pit (per due volte Vettel è tornato in pista davanti a Nico) e con le medie è volato fuori alla curva finale al 35° passaggio danneggiando l'ala anteriore. Quindi, si è dovuto nuovamente fermare ritrovandosi in posizioni che gli avranno ricordato la stagione buia del 2014 in Red Bull. Ha recuperato e raggiunto Valtteri Bottas, quarto, ma la potenza del motore Mercedes e la bella guida del finlandese gli ha impedito ogni tentativo serio di sorpasso. Vettel non ha accampato scuse, freni o quant'altro mal funzionanti, dicendo chiaramente che ha sbagliato e che non era giornata. Maurizio Arrivabene, certamente dispiaciuto, ha però sottolineato che anche Vettel è un essere umano e quindi sottoposto a errori. Speriamo soltanto che i gettoni li abbia spesi tutti in Bahrain...



L'incubo continua

L'undicesimo posto di Alonso rende la pillola meno amara, ma il disastroso fine settimana di Button continua a tenere accesa luce rossa dell'allarme per la McLaren e per la Honda





Ancora proibita la zona punti per Alonso e la McLaren

GP BAHRAIN

McLaren





Antonio Caruccio

Anche se con una sola macchina, la McLaren-Honda ha completato la prima gara degna di questo nome dall'inizio della stagione. La squadra inglese ha infatti dovuto abbandonare ogni velleità di mandare in pista Jenson Button per la disputa del Gran Premio dopo che in qualifica il campione del mondo 2009 aveva dovuto abbandonare, per la terza volta in due giorni, la sua vettura a bordo pista. Button ha percorso trentuno giri in totale, una media abbastanza disastrosa considerando che ha completato senza problemi solo la terza sessione di prove libere. Già venerdì mattina infatti, dopo solo due tornate si è fermato in curva 1 finendo in testacoda perché tutti i controlli della sua vettura erano fuori uso. Un problema elettrico che ha spento la vettura e che non ha più permesso a Button di ripartire. Un inconveniente, dice lui stesso, che si è ripetuto analogamente in qualifica, e che gli ha impedito di partire per la gara.

Jenson come Kevin Nel GP di Australia

Nella seconda sessione del venerdì invece, a fermare nuovamente la MP4-30 numero 22 era stata la power-unit Honda, per un problema all'ERS, che invece i giapponesi vantavano di aver progredito dopo la tappa cinese. Quello di Button è la seconda mancata partenza della McLaren quest'anno, da quando Kevin Magnussen non riuscì a schierarsi in Australia. Si è cercato di fare di tutto nel corso della giornata per permettere a Button di schierarsi. Ben venticinque infatti i particolari cambiati in regime di parco chiuso, ma lo stesso Ron Dennis ammetterà che "la possibilità che si riproponesse un problema a Jenson era molto alta. Non eravamo in grado di riverificare il corretto funzionamento dei sistemi per il poco tempo a disposizione, ed abbiamo quindi deciso di abortire la gara".

Alonso sfiora la zona punti

Una ventata di ottimismo arriva invece dalla gara di Fernando Alonso. L'asturiano ha passato agevolmente il taglio del Q1 in qualifica, ed in gara il suo high light, si fa per dire, è stato sicuramente il sorpasso a Kimi Raikkonen... benché lui avesse gomme soft nuove e il finlandese era sulle tele con le medie. Alonso ha comunque corso a testa alta, soffrendo e lottando in posizioni poco nobili per lui e alla fine l'undicesima piazza, a un pelo dalla zona punti, può definirsi soddisfacente: "Non eravamo abbastanza veloci per ambire alla Top-10, ma abbiamo finito la gara e raccolto esperienza importante con la vettura, che è il nostro obiettivo principale. Tutto è andato per il meglio nella mia metà box, mentre sfortunatamente Jenson non ha preso il via della gara. Abbiamo bisogno di guardare molte cose prima della Spagna ed abbiamo tre settimane per incrementare la nostra affidabilità e le prestazioni. C'è molta strada da fare, ma siamo ottimisti".

**Button è dovuto
scendere dalla sua monoposto
senza poter disputare il Gp**

GP BAHRAIN

Gli altri





Bottas si mostra

Il finlandese ha ottenuto il suo miglior risultato stagionale, simile a quello di Massa a Melbourne, ma la Williams ancora una volta delude le attese e il podio rimane lontano. Il brasiliano invece, è stato addirittura costretto a partire dai box recuperando fino al decimo posto finale

Massimo Costa

Con il duello Mercedes-Ferrari che infiamma, gli altri sembrano divenuti figuranti, comparse. Anche perché non riescono ad avvicinare i protagonisti sopra citati a meno che non commettano errori. Come accaduto a Valtteri Bottas che con una Williams-Mercedes ormai relegata al ruolo di terza realtà del mondiale F.1, ma non in grado al momento di avvicinarsi come si pensava alle W06 e alle SF15-T, si è ritrovato davanti a Sebastian Vettel. Bottas ci ha dato dentro alla sua maniera e per il tedesco della Ferrari è stato impossibile superarlo. Il quarto posto del finlandese coincide con il suo miglior risultato (quinto a Sepang e sesto a Shanghai), ma la Williams recrimina per avere perso fin da subito Felipe Massa. Il brasiliano è infatti rimasto fermo in griglia al via del giro di ricognizione per un problema ad un sensore ed è partito dai box. In gara, è stato colpito da Pastor Maldonado che gli ha danneggiato qualcosa nel posteriore rallentando il suo ritmo. Alla fine il decimo posto è troppo poco per Massa.

Red Bull e Ricciardo sesti col botto finale

La Red Bull-Renault non riesce a far meglio del sesto posto ed evidentemente è questa la sua attuale forza. Daniel Ricciardo ha bissato la posizione di Melbourne, ma per il team di Dieter Mateschitz è impossibile poter anche solo pensare di avere il ritmo gara della Williams. Ricciardo ha poi avuto la sventura, ma allo stesso tempo la grande fortuna, di spaccare il motore a cinquanta metri dalla bandiera a scacchi. Ha tagliato il traguardo avvolto da una nuvola bianca di fumo. Daniil Kyat dopo la pessima qualifica, pare per un problema di natura elettronica, che lo ha tenuto fuori dal Q2 è riuscito a fare una bella gara recuperando fino al nono posto. Quattro corse, due volte nono, due ritiri, questo il non confortante tabellino del russo.



Daniel
Ricciardo

NUOVA PEUGEOT 308 GT

≡ VIVI LO SPIRITO GT ≡



Motore 1.6 THP 205 CV / Sospensioni Sport / Peugeot i-Cockpit® / Rapporto peso/potenza
*Motore 2.0 BlueHDi 180 CV / Driver Sport Pack / con volante ridotto / di soli 5,85 kg/CV**

PEUGEOT RACCOMANDA TOTAL Valori massimi ciclo combinato, consumi: 5,6 l/100 km; emissioni CO₂: 130 g/km. *Dato riferito al motore 1.6 THP.

NUOVA PEUGEOT 308 GT

MOTION & EMOTION



PEUGEOT



Grosjean a punti In top 10 Perez

Secondo settimo posto consecutivo per Romain Grosjean. In casa Lotus pensavano che con il motore Mercedes la vita cambiasse. Certamente qualcosa è migliorato, ma la Williams è lontano anni luce e per ora se la giocano con la Force India. Preoccupa invece, Pastor Maldonado che continua a collezionare errori, non ha portato ancora nessun punto alla causa anche se domenica poteva farcela, ma è stato rallentato da un problema alla power unit in occasione del secondo pit-stop, episodio che gli ha fatto perdere diverse posizioni. Sono tornate protagoniste le Force India-Mercedes, con Sergio Perez ottavo e ai primi punti stagionali, mentre Nico Hulkenberg ha lottato per tutta la corsa con la mancanza di aderenza della sua VJM08 concludendo tredicesimo. Male le Toro Rosso-Renault. Carlos Sainz e Max Verstappen si sono dovuti fermare per problemi tecnici. Deludenti le Sauber-Ferrari, fuori dalla top 10 con Felipe Nasr che ha accusato un calo di potenza della power unit e Marcus Ericsson, rallentato al pit-stop da una gomma. Ancora al traguardo con entrambe le vetture la Manor-Ferrari, un piccolo successo per Will Stevens e Roberto Merhi.





Romain
Grosjean



Sergio
Perez



No Money, no Monza



In una intervista alla Gazzetta, Ecclestone ha ribadito che se Monza non sgancia, l'Italia rischia di restare senza GP, come la Germania: largo a Bakù dunque. Per il Supremo il futuro della F.1 sta nel ritorno al V8 e in un taglio dei costi. E con Marchionne l'intesa è ottima

Stefano Semeraro

La F.1 è un business. Punto. Bernie Ecclestone l'ha sempre pensata così – anche perché è il “suo” business – quindi è inutile stupirsi se la logica dell'incasso arriva a toccare anche territori che sembravano riservati all'identità e alla tradizione più profonda della F.1. «Due anni fa avevo stretto un accordo con delle persone che adesso non sono più coinvolte nell'autodromo», ha ribadito qualche giorno fa a Pino Allievi sulla Gazzetta dello Sport. «L'accordo prevedeva che per Monza venissero applicate le stesse condizioni economiche degli altri circuiti europei (20 milioni di euro a Gp, ndr). Tutto fatto, strette di mano. Non è successo nulla...». Bernie fa sapere che per quest'anno il contratto c'è, ma dall'anno prossimo sul futuro del GP d'Italia campeggia un grande punto interrogativo. E che il Supremo sappia fare sul serio, molto sul serio quando di mezzo c'è il 'grano' lo si è visto anche di recente con il GP di Germania. «Perché fare condizioni diverse da Zeltweg o Spa?», continua Ecclestone. «La F.1 si paga. E in Germania non hanno voluto o potuto pagare». Colpa di una “fee”, di una tassa d'iscrizione troppo alta? Vendetta anti-teutonica per la causa di corruzione che ha rischiato di farlo finire in gabbia? L'uomo che ha trasformato uno sport in un affare di dimensioni stellari rispedisce al mittente le accuse. «Io ho solo una percentuale. Gestisco la parte commerciale della CVC (il fondo di investimento proprietario della F.1, ndr). Poi i soldi se li dividono i costruttori. Io rappresento la società che detiene i diritti e cerco di fare il mio lavoro nel miglior dei modi possibile. Ricomprare le mie quote? No, semmai sono loro che da un momento all'altro potrebbero dirmi di accomodarmi alla porta».

Tornare ai V8 e ai 1000 cavalli

Di Marchionne ha una ottima considerazione («Sergio è un tipo che sa quello che vuole e sa come arrivarci, non uno che parla a vanvera senza fare niente») e dopo la visita del Presidente Ferrari a Gstaad all'indomani della suo arrivo a Maranello, sono previsti altri colloqui fra i due. Sul tavolo il futuro della F.1. «Bisogna tornare ai motori aspirati e con il kers, riducendo drasticamente i costi in modo da renderla conveniente per chi in F.1 c'è già e per

chi vuole arrivarci. Basterebbe prendere dei vecchi V8 e aumentare la cilindrata per tornare alla soglia dei 1000 cavalli di potenza. Tornerebbe la gente, tornerebbe lo show, tornerebbero gli sponsor». Non un'idea così distante da quella di molti appassionati in fondo. Per ora un cerotto sulla crisi ce l'ha messo la Ferrari, tornando competitiva («ha dimostrato che la Mercedes si può battere. Mi pare un campionato avvincente e incerto, ci divertiremo ancora»), ma oltre al lato tecnologico e puramente sportivo, è questo il chiodo fisso di Ecclestone, bisogna pensare allo show, all'intrattenimento.

Pronta a entrare Baku Europa sempre più lontana

«La F.1 non è solo tecnologia, ma divertimento, noi dobbiamo pensare a chi paga il biglietto e vuol vedere un grande spettacolo sportivo. E' un giro di soldi: la gente paga il biglietto, l'organizzatore incassa e e paga noi che a nostra volta giriamo i soldi ai team insieme con i diritti tv. Ma se calano l'audience e il pubblico è un problema». A suo parere Dietrich Mateschitz, il boss della Red Bull, abbaia, ma non morde («altro che lasciare la F.1, lui vorrebbe continuare a lottare per il Mondiale. Ma le power unit sono complicate perché esigono una tecnologia costosissima»), e anche in fatto di GP fuori dalla sua porta c'è una coda di organizzatori, anche impensabili fino a qualche anno fa, pronti a prendere il posto di Monza o Hockenheim, e pagando un fior di quattrini. Come ad esempio Baku, in Azerbaijan, già in calendario nel 2016 nonostante le polemiche sul rispetto dei diritti umani. Un tasto al quale Ecclestone per la verità non ha mai dimostrato eccessiva sensibilità. «Controlleremo anche quell'aspetto, ma non mi sembra che ci siano problemi, tutti sono contenti», ha dichiarato alla stampa estera ad Al Sakhir. «Che sia in calendario non è in discussione, sarà un'altra bella gara». La conclusione, insomma, è una sola: chi paga è dentro, chi non ai soldi sta fuori. «L'Italia ricorda un po' la Germania, dobbiamo aspettare a vedere come vanno le cose. Inconcepibile che non si corra a Monza? Mi hanno detto lo stesso quando è successo in Francia e in Germania. Eppure abbiamo dei buoni rimpiazzati, no?». Ecco, su questo si può discutere, Mr Ecclestone.



L'ORDINE DI ARRIVO DOMENICA 19 APRILE 2015

- 1 - Lewis Hamilton (Mercedes W06) - 57 giri in 1.35'05"809
- 2 - Kimi Raikkonen (Ferrari SF15-T) - 3"380
- 3 - Nico Rosberg (Mercedes W06) - 6"033
- 4 - Valtteri Bottas (Williams FW37-Mercedes) - 42"957
- 5 - Sebastian Vettel (Ferrari SF15-T) - 43"989
- 6 - Daniel Ricciardo (Red Bull RB11-Renault) - 1'11"751
- 7 - Romain Grosjean (Lotus E23-Mercedes) - 1'24"763
- 8 - Sergio Perez (Force India VJM08-Mercedes) - 1 giro
- 9 - Daniil Kvyat (Red Bull RB11-Renault) - 1 giro
- 10 - Felipe Massa (Williams FW37-Mercedes) - 1 giro
- 11 - Fernando Alonso (McLaren MP4/30-Honda) - 1 giro
- 12 - Felipe Nasr (Sauber C34-Ferrari) - 1 giro
- 13 - Nico Hulkenberg (Force India VJM08-Mercedes) - 1 giro
- 14 - Marcus Ericsson (Sauber C34-Ferrari) - 1 giro
- 15 - Pastor Maldonado (Lotus E23-Mercedes) - 1 giro
- 16 - Will Stevens (Manor 04-Ferrari) - 2 giri
- 17 - Roberto Merhi (Manor 04-Ferrari) - 3 giri

Giro più veloce:

Ritirati

34° giro - Max Verstappen

29° giro - Carlos Sainz

Non partito

Jenson Button

IL RIEPILOGO DELLA STAGIONE 2015

Australia	15/03/2015	Lewis Hamilton (Mercedes W06)	58 giri in 1.31'54"067
Malesia	29/03/2015	Sebastian Vettel (Ferrari SF15-T)	56 giri in 1.41'05"793
Cina	12/04/2015	Lewis Hamilton (Mercedes W06)	56 giri in 1.39'42"008
Bahrain	19/04/2015	Lewis Hamilton (Mercedes W06)	57 giri in 1.35'05"809



CLASSIFICA PILOTI

1	Lewis Hamilton	Mercedes	93
2	Nico Rosberg	Mercedes	66
3	Sebastian Vettel	Ferrari	65
4	Kimi Raikkonen	Ferrari	42
5	Felipe Massa	Williams-Mercedes	31
6	Valtteri Bottas	Williams-Mercedes	30
7	Daniel Ricciardo	Red Bull-Renault	19
8	Felipe Nasr	Sauber-Ferrari	14
9	Romain Grosjean	Lotus-Mercedes	12
10	Nico Hulkenberg	Force India-Mercedes	6
11	Max Verstappen	Toro Rosso-Renault	6
12	Carlos Sainz	Toro Rosso-Renault	6
13	Sergio Perez	Force India-Mercedes	1
14	Marcus Ericsson	Sauber-Ferrari	5
15	Daniil Kvyat	Red Bull-Renault	4
16	Fernando Alonso	McLaren-Honda	0
17	Jenson Button	McLaren-Honda	0
18	Roberto Merhi	Manor-Ferrari	0
19	Will Stevens	Manor-Ferrari	0
20	Pastor Maldonado	Lotus-Mercedes	0
21	Kevin Magnussen	McLaren-Honda	0

CLASSIFICA COSTRUTTORI

1	Mercedes	159
2	Ferrari	107
3	Williams-Mercedes	61
4	Red Bull Racing-Renault	23
5	Sauber-Ferrari	19
6	Lotus-Mercedes	12
7	Scuderia Toro Rosso-Renault	12
8	Force India-Mercedes	11
9	McLaren-Honda	0
10	Manor-Ferrari	0





Rossi 110 e lode

Un Valentino senza età trionfa in Argentina battendo in rimonta Marquez - che cade cercando di resistergli - staccando la vittoria numero 110. Per festeggiare sul podio il Dottore ha indossato la maglia di Maradona. La "decima", adesso, non è più un sogno.

Luigi Ansaloni

Centodieci e lode per una storia che continua, infinita. Valentino Rossi compie in Argentina un miracolo sportivo, nel segno di un altro immortale, Diego Armando Maradona. Tra miti assoluti si capiscono, si annusano, e a quel punto o si amano o si odiano. Il più grande calciatore della storia (probabilmente) e uno dei più grandi centauri di tutti i tempi (davanti a lui c'è solo Agostini, forse) uniti da un filo che si chiama immortalità. Lo strapotere di Marquez sembra iniziare a cedere. Il pilota spagnolo che lo scorso anno ha dominato la stagione conquistando il suo secondo mondiale consecutivo in MotoGP, ha iniziato malissimo la stagione. Un errore e un quinto posto in Qatar, una vittoria ad Austin e una caduta contro il Dottore in Argentina, il risultato non è favorevole in ottica campionato. Il decimo titolo iridato di Valentino, quello che fino a due anni fa era una barzelletta e che fino allo scorso anno era solo fantasia, improvvisamente in questo 2015 si trasforma in qualcosa di possibile, incredibilmente possibile.

Rossi: "Marquez rischia troppo"

In Argentina Rossi ha centrato la vittoria numero 110 in carriera: Giacomo Agostini, leader di tutti i tempi, è a quota 123. Tredici vittorie a questo punto non sono utopia. «Questa secondo me è una vittoria importante per il campionato - ha detto Rossi - perché Marc è caduto e ha perso tanti punti, ma anche perché l'unico che lo è andato a prendere sono stato io: sicuramente ha capito che quest'anno se vuole vincere non sarà così facile e dovrà fare i conti con me anche. Marc è uno che dà il tutto per tutto, il cento per cento o zero, tante volte sfiora, tocca gli altri piloti, ma questa volta gli è andata male. Se mi avesse buttato giù sarebbe stato un problema». La gara di Rossi non è stata così semplice, Valentino partiva dalla terza fila dello schieramento e ha dovuto lavorare parecchio per arrivare a Marquez. «È stato bello - ha detto il dottore - vederlo lontano, poi giro dopo giro avvicinarlo e pensi: magari oggi lo prendo. Penso che questa sia stata la gara più bella, perché averlo davanti e vedere che puoi andare a prenderlo aiuta

a rimanere concentrati e a mantenere l'adrenalina e non sentire la fatica. Avevo fatto i miei calcoli...». Lo scorso anno a Misano, Marquez commise un errore provando a stare dietro a Rossi, in Argentina la storia sembra si sia ripetuta. «Se un pilota va forte come va Marquez - analizza Rossi - e vince anche 10 gare di fila, è normale che non sbaglia, perché guida con una certa sicurezza. Devono essere i suoi avversari a cercare di dargli fastidio. Questa volta lui ha commesso un errore, ma il campionato è lunghissimo, l'importante è che siamo vicini. Marquez ha fatto tutto bene fin quasi alla fine, l'errore è stato quello di mettere la gomma hard e non l'extra dura». Un errore che Rossi non ha commesso.

Maradona ringrazia Rossi via Facebook

Fino alle qualifiche di sabato il Dottore non era molto contento del set up della sua moto. «Sabato avevo comunque già fatto vedere che dopo qualche giro andavo forte - ha detto - ma non ero a posto. Nel warm-up abbiamo fatto una modifica e mi sono trovato bene. Sapevo di dover partire bene, ma l'annone mi ha dato una carenata alla prima curva e mi ha fatto perdere un po' di tempo. Lì sinceramente ho creduto di non poter più acchiappare Marquez, anche se sapevo di poter far almeno secondo: è andata meglio». Il Dottore ha voluto festeggiare indossando sul podio la maglietta numero 10 della nazionale argentina, dedicata a Maradona: «Diego è stato un eroe sportivo per tutti quelli della mia generazione, ma

Rossi in scia a Marquez poi il patatrak dello spagnolo nel tentativo di resistere al sorpasso



**Andrea Dovizioso
ancora a podio
è secondo in campionato**



L'ORDINE DI ARRIVO DOMENICA 19 APRILE 2015

- 1 - Valentino Rossi (Yamaha) - Yamaha - 25 giri in 41'35"644
- 2 - Andrea Dovizioso (Ducati) - Ducati - 5"685
- 3 - Cal Crutchlow (Honda) - LCR - 8"298
- 4 - Andrea Iannone (Ducati) - Ducati - 8"352
- 5 - Jorge Lorenzo (Yamaha) - Yamaha - 10"192
- 6 - Bradley Smith (Yamaha) - Tech 3 - 19"876
- 7 - Aleix Espargaro (Suzuki) - Suzuki - 24"333
- 8 - Pol Espargaro (Yamaha) - Tech 3 - 27"670
- 9 - Scott Redding (Honda) - Marc VDS - 34"397
- 10 - Maverick Vinales (Suzuki) - Suzuki - 34"808
- 11 - Danilo Petrucci (Ducati) - Pramac - 40"206
- 12 - Jack Miller (Honda) - LCR - 42"654
- 13 - Hector Barbera (Ducati) - Avintia - 42"729
- 14 - Loris Baz (FTR Yamaha) - Forward - 42"853
- 15 - Stefan Bradl (FTR Yamaha) - Forward - 43"037
- 16 - Nicky Hayden (Honda) - Aspar - 43"252
- 17 - Eugene Laverty (Honda) - Aspar - 43"400
- 18 - Mike Di Meglio (Ducati) - Avintia - 43"808
- 19 - Alvaro Bautista (Aprilia) - Gresini - 44"878
- 20 - Marco Melandri (Aprilia) - Gresini - 56"236
- 21 - Karel Abraham (Honda) - AB - 1'03"371
- 22 - Alex De Angelis (ART) - Ioda - 1'08"444

Ritirati

Hiroshi Aoyama (Honda) - Repsol Honda
Marc Marquez (Honda) - Honda
Yonny Hernandez (Ducati) - Pramac

Il campionato

1. Rossi 66; 2. Dovizioso 60; 3. Iannone 40; 4. Lorenzo 237; 5. Marquez 36;
6. Crutchlow 34; 7. Smith 28; 8. A. Espargaro 22; 9. P. Espargaro 15; 10. Vinales 15; 11. Petrucci 15.



anche per tutto il mondo. Era sempre decisivo. L'avevo pronta anche l'anno scorso ma non sono salito sul podio. Il numero 10 ricorda Maradona e non i miei possibili 10 titoli». Una dedica speciale salutata su Facebook dallo stesso Pibe de Oro che ha ringraziato il pilota della Yamaha: «Grazie mille Valentino!!!».

Marquez incassa e non accusa Rossi

Marquez ha incassato la sconfitta e la caduta con molto stile, senza polemiche e senza critiche. «Dopo la caduta ho avuto un po' di paura - ha spiegato - perché mi faceva male il fianco, ma sono a posto. Abbiamo gareggiato con la gomma morbida perché sapevamo che con la più dura non potevamo lavorare bene e non avremmo avuto chance di vincere. Valentino lo sentivo arrivare, sapevo che negli ultimi sarebbe stato vicino, mi ha passato e si è visto quello che è successo. Sono le gare. Vale è il mio riferimento, l'ho sempre detto, e si impara sempre qualcosa da lui...».

Dovizioso porta la Ducati sul podio

Per il resto, ancora una gran gara di Dovizioso, per la terza volta consecutiva al secondo posto con la sua Ducati, mentre Iannone chiude quarto infilato all'ultima curva da un redivivo Crutchlow. E' un periodo d'oro per il costruttore italiano che vede la vittoria sempre più a portata di mano. Dovizioso ne è il perfetto interprete e finalmente può dar sfogo a tutto il suo talento. Il forlivese non sbaglia praticamente mai, sa essere aggressivo e anche riflessivo nello stesso momento. Cosa che invece dovrà imparare a fare Iannone, ancora fallosa, vedi la botta a Rossi e il lungo alla penultima curva dell'ultimo giro che gli è costato il podio a vantaggio di Crutchlow.

Momento fatale

Castrooneves è beffato da Dixon al pit-stop, mentre Montoya mantiene la testa della classifica. Problemi per Filippi e Power, mentre va in fumo il sogno di Moran



Marco Cortesi

Quando un singolo, piccolissimo errore, condiziona tutta una gara. Questo è ciò che è accaduto a Long Beach nella terza gara dell'IndyCar Series 2015. Dopo una prima parte tutta comandata da Helio Castroneves, il pilota brasiliano è stato fermato nei box in occasione della sua prima sosta per evitare un possibile contatto con il rientrante Tony Kanaan. Un piccolo stop che è costato carissimo. Persa la vetta nei confronti di Scott Dixon, Castroneves non l'ha più recuperata, dovendosi accontentare del secondo posto. Di par suo, il neozelandese del team Ganassi è stato praticamente perfetto. Passato Juan Pablo Montoya in partenza, si è messo in caccia, approfittando della prima occasione utile e non lasciando più spazi.

Montoya tiene la testa della classifica

Per il resto, la gara non ha portato grandi sorprese. Montoya ha mantenuto per pochissimo la leadership della classifica giungendo terzo. In crisi col consumo gomme nel finale, il colombiano ha resistito all'attacco del compagno in Penske Simon Pagenaud. A completare un gruppo di sette vetture motorizzate Chevrolet al vertice della graduatoria sono stati Kanaan, Sebastien Bourdais e Josef Newgarden. Mentre Ryan Hunter-Reay ha perso posizioni fin da una partenza non perfetta, Marco Andretti e Carlos Munoz hanno tenuto alta la bandiera di casa Honda.

Filippi e Coletti gara da dimenticare

Giornata da dimenticare per Luca Filippi, Will Power e Stefano Coletti. L'italiano ha visto la sua vettura andare in protezione in occasione del suo primo rientro ai box, e ha dovuto aspettare la spinta dei meccanici. Rimasto dietro di lui, l'australiano non è stato abbastanza veloce nell'azionare la frizione, spegnendo il motore. Entrambi sono finiti sotto di un giro: l'assenza di caution successive ha impedito loro la rimonta. Per Coletti sono invece arrivati problemi al cambio che, anche se risolti dal KV Racing, l'hanno spedito a fondo classifica.

Il sogno di Moran spezzato dal pollice

Chi ha incontrato la sorte più grama in California è stato però Rocky Moran Jr. Fermo dal 2006, il pilota di Pasadena era finalmente riuscito a realizzare il sogno di debuttare in IndyCar. Il suo ultimo campionato full-time era stato la Formula Atlantic 2001, quando si era messo alle spalle nientemeno che Ryan Hunter-Reay. Poi, problemi di budget sempre più gravi avevano congelato le sue speranze di carriera. Dopo essere stato annunciato dal team Coyne e aver disputato le prime prove, Moran ha però riportato la frattura del pollice sinistro in un leggero contatto, e si è visto costretto a rinunciare. Una vera disdetta per lui, ma un'opportunità per Conor Daly che, alla sua seconda apparizione nella serie, ha ben impressionato, chiudendo diciassettesimo, senza mettersi nei guai.



Pagenaud



L'ORDINE DI ARRIVO DOMENICA 19 APRILE 2015

- 1 - Scott Dixon (Dallara DW12-Chevy) - Ganassi - 80 giri
- 2 - Helio Castroneves (Dallara DW12-Chevy) - Penske - 2"2221
- 3 - Juan Pablo Montoya (Dallara DW12-Chevy) - Penske - 13"4862
- 4 - Simon Pagenaud (Dallara DW12-Chevy) - Penske - 13"7382
- 5 - Tony Kanaan (Dallara DW12-Chevy) - Ganassi - 14"6249
- 6 - Sebastien Bourdais (Dallara DW12-Chevy) - KV - 15"0829
- 7 - Josef Newgarden (Dallara DW12-Chevy) - CFH - 18"8398
- 8 - Marco Andretti (Dallara DW12-Honda) - Andretti - 33"9476
- 9 - Carlos Munoz (Dallara DW12-Honda) - Andretti - 34"9599
- 10 - Sebastian Saavedra (Dallara DW12-Chevy) - Ganassi - 35"5359
- 11 - Graham Rahal (Dallara DW12-Honda) - Rahal - 37"4628
- 12 - James Hinchcliffe (Dallara DW12-Honda) - Schmidt - 38"7713
- 13 - Ryan Hunter-Reay (Dallara DW12-Honda) - Andretti - 40"3347
- 14 - Jack Hawksworth (Dallara DW12-Honda) - Foyt - 41"2744
- 15 - Charlie Kimball (Dallara DW12-Chevy) - Ganassi - 44"3872
- 16 - Gabby Chaves (Dallara DW12-Honda) - Herta - 46"6589
- 17 - Conor Daly (Dallara DW12-Honda) - Coyne - 50"0574
- 18 - Takuma Sato (Dallara DW12-Honda) - Foyt - 53"8043
- 19 - James Jakes (Dallara DW12-Honda) - Schmidt - 1'39"7966
- 20 - Will Power (Dallara DW12-Chevy) - Penske - 1 giro
- 21 - Francesco Dracone (Dallara DW12-Honda) - Coyne - 1 giro
- 22 - Luca Filippi (Dallara DW12-Chevy) - CFH - 1 giro
- 23 - Stefano Coletti (Dallara DW12-Chevy) - KV - 8 giri

Il campionato

1. Montoya 119; 2. Castroneves 116; 3. Kanaan 93; 4. Dixon 87; 5. Hinchcliffe 83.



Un uomo in fuga

Vandoorne del team ART è stato semplicemente spettacolare conquistando la prima corsa nonostante una strategia azzardata e cogliendo il secondo posto nella prova sprint. Lui era il favorito della vigilia e lui si è confermato come il pilota da battere

Massimo Costa
Photo 4

Formula Vandoorne? Limitandoci ad osservare quel che è accaduto nella prima prova del campionato GP2 ad Al Sakhir, non ci sbagliamo di molto. Il belga del team ART e del programma Junior McLaren è stato devastante in Bahrain. Pole, vittoria spettacolare in gara 1, rimonta da urlo nella corsa sprint e secondo posto incassato. Cosa si può volere di più da Vandoorne? Vice campione 2014, il ragazzo che aveva trovato il sostegno della Federazione belga nei suoi primi passi fondamentali in monoposto ha tutta l'aria di chi vuol togliersi di dosso l'etichetta di abbonato al ruolo di vice campione nella stagione del debutto: lo era stato nel 2013 nella Renault 3.5, battuto da Kevin Magnussen, lo è stato lo scorso anno, sconfitto da Jolyon Palmer. Da notare però, che Vandoorne al secondo anno non sbaglia l'obiettivo, come gli era capitato nella Eurocup F.Renault quando nel 2012 si è assicurato il titolo sconfiggendo in un drammatico ed epico finale a Barcellona Daniil Kvyat. D'accordo, il campionato è lungo e insidioso, le variabili in gioco sono tante e a volte anche incomprensibili, ma il Vandoorne visto lo scorso weekend appare decisamente maturato rispetto allo scorso anno.





Vandoorne dopo la vittoria in gara 1



Stoffel vince contro una strategia azzardata

Nella gestione degli pneumatici è stato intelligente e nonostante la scelta azzardata del team di farlo partire con le medie, quando la maggioranza aveva scelto le soft, non tenendo conto dell'ingresso della safety-car che in GP2 avviene quasi puntualmente e che andava ad azzerare il vantaggio in gara del belga (mentre gli altri lasciavano le soft per le medie in regime di SC, lui ha dovuto per forza proseguire per aspettare i giri finali per usare la gomma morbida), Vandoorne nel drammatico rush finale è stato superlativo.

Rossi guida "troppo" e consuma le gomme

Buon per lui comunque che le medie di Alexander Rossi, leader che pareva avviato al successo, hanno collassato forse perché troppo strapazzate. L'americano infatti, nonostante l'esperienza acquisita in GP2, ha corso come se non tenesse conto del fatto che le Pirelli da un momento all'altro crollano nelle prestazioni. Una guida più attenta e certosina gli avrebbe forse permesso di vincere gara 1.

Troppi piloti McLaren per il mondiale 2016

La prestazione di Vandoorne non potrà essere certamente ignorata dalla McLaren che ne ha il cartellino. E che, come ha sottolineato il collega Straw di Autosport, rischia di ritrovarsi intasata di piloti per la stagione 2016 del mondiale F.1: Fernando Alonso, Jenson Button, Kevin Magnussen e il belga. Certo è ancora presto per fare pensieri di quel che potrà accadere nel team di Woking fra un anno, ma di sicuro qualcuno



Il duello tra Marciello e Nato poco prima del patatrak



Gran debutto di Visoiu del team Rapax



Weekend indimenticabile per Haryanto, secondo e primo



L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 1 SABATO 18 APRILE 2015

- 1 - Stoffel Vandoorne - ART - 32 giri 1'01"23"306
- 2 - Rio Haryanto - Campos - 5"056
- 3 - Alexander Rossi - Racing Engineering - 5"497
- 4 - Jordan King - Racing Engineering - 12"322
- 5 - Robert Visoiu - Rapax - 20"048 *
- 6 - Mitch Evans - Russian Time - 25"543
- 7 - Nathanaël Berthon - Lazarus - 27"729
- 8 - Julian Leal - Carlin - 28"463
- 9 - André Negrao - Arden - 29"502
- 10 - Nobuharu Matsushita - ART - 29"664
- 11 - Marlon Stockinger - Status GP - 36"875
- 12 - Sergey Sirotkin - Rapax - 38"516
- 13 - Artem Markelov - Russian time - 41"021
- 14 - Sergio Canamasas - MP Motorsport - 41"391
- 15 - Richie Stanaway - Status GP - 43"375
- 16 - Zoel Amberg - Lazarus - 44"062
- 17 - Renè Binder - Trident - 44"682
- 18 - Daniel De Jong - MP Motorsport - 48"421
- 19 - Alex Lynn - DAMS - 1'05"421

Giro veloce: Stoffel Vandoorne 1'44"617

Ritirati

- 5° giro - Raffaele Marciello
- 4° giro - Norman Nato
- 4° giro - Arthur Pic
- 4° giro - Pierre Gasly
- 4° giro - Marco Sorensen



Terzo posto in gara 2 per Berthon del team italiano Lazarus

L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 2 DOMENICA 19 APRILE 2015

- 1 - Rio Haryanto - Campos - 23 giri 41'35"490
- 2 - Stoffel Vandoorne - ART - 3"004
- 3 - Nathanaël Berthon - Lazarus - 5"639
- 4 - Alexander Rossi - Racing Engineering - 6"258
- 5 - Julian Leal - Carlin - 13"945
- 6 - Nobuharu Matsushita - ART - 15"923
- 7 - Robert Visoiu - Rapax - 19"794
- 8 - André Negrao - Arden - 20"159
- 9 - Jordan King - Racing Engineering - 21"101
- 10 - Arthur Pic - Campos - 25"690
- 11 - Richie Stanaway - Status GP - 32"040
- 12 - Artem Markelov - Russian time - 33"200
- 13 - Daniel De Jong - MP Motorsport - 34"335
- 14 - Sergey Sirotkin - Rapax - 34"361
- 15 - Alex Lynn - DAMS - 35"050 *
- 16 - Norman Nato - Arden - 39"501
- 17 - Mitch Evans - Russian Time - 39"536
- 18 - Zoel Amberg - Lazarus - 41"084
- 19 - Marlon Stockinger - Status GP - 43"390
- 20 - Raffaele Marciello - Trident - 47"545
- 21 - Marco Sorensen - Carlin - 49"715 *
- 22 - Pierre Gasly - DAMS - 56"504

Giro veloce: Raffaele Marciello 1'44"715

Ritirati

- 4° giro - Sergio Canamasas
- 2° giro - Renè Binder

Il campionato piloti

- 1. Vandoorne 43; 2. Haryanto 33; 3. Rossi 23; 4. Berthon 16; 5. King, Visoiu 12; 7. Leal 10; 8. Evans 8; 9. Matsushita 7; 10. Negrao 3.

si starà già ponendo il problema. Anche perché se quando vi era il legame con la Mercedes, un pilota della "casa" poteva essere girato a un'altra squadra come la Force India per esempio, questo con la Honda non potrà accadere. Anzi, si potrebbe porre un problema ulteriore se il costruttore giapponese decidesse di promuovere in F.1 un proprio pilota, magari proprio quel Nobuharu Matsushita che tanto bene ha fatto nel suo debutto in GP2. Ci sarà tempo per valutare, ma è inutile che proviamo noi a fare qualche ipotesi visto poi che la logica non è stata assolutamente seguita nella scelta dei piloti 2015, vedi la conferma di Button e la messa in panchina ingiustificata di Magnussen.

Faida tra francesi e Marciello va KO

Per quanto riguarda i piloti che dovrebbero contendere il titolo GP2 a Vandoorne, tutto si è risolto in una faida tra francesi dopo pochi chilometri di gara 1. Norman Nato ha eliminato con un errore in frenata Arthur Pic, Pierre Gasly e Raffaele Marciello, che aveva ingaggiato un duello rusticano pericoloso e inutile (finito poi male) con il transalpino della Arden. Chi deve lottare per il titolo dovrebbe stare un po' più sul chi va là soprattutto nei primi giri. Non essendoci in GP2 una seconda qualifica, ma vige ancora l'anti sportiva e vetusta regola dello schieramento ribaltato per gara 2 in base all'ordine di arrivo della prima corsa, tutti i big di cui sopra sono dovuti partire dalle ultime file. Potevano anche tornarsene a casa. Sergey Sirotkin invece, ha visto calare il rendimento gomme in gara 1 mentre nella seconda è rimasto piantato al giro di ricognizione, cosa che gli capitava in Auto GP e Renault 3.5, difetto che pare accompagnarlo tuttora.

Massimo Costa

E' un momento sempre emozionante quando si è alla vigilia di un campionato importante come la World Series Renault 3.5. Il duro lavoro dei test pre stagione, la ricerca affannosa dei piloti da parte dei team, ha prodotto una lista iscritti piuttosto interessante. Ma anche quest'anno siamo lontani dall'avere la griglia di partenza piena, o la fila dei piloti alla ricerca di un sedile come accadeva fino al 2013. Per il secondo anno consecutivo, la categoria principe della Casa francese deve fare i conti con la crisi economica, legge alla quale le serie subito sotto la F.1, quindi le più costose (Renault 3.5 e GP2), hanno dovuto sottostare. Se in GP2 ha dato forfait il team Hilmer, in WSR ha per ora rinunciato la Comtec lasciando a ventidue il numero dei partenti. Renault Sport Technologies aveva deciso di chiudere a ventiquattro le iscrizioni per il 2015. C'è anche il rischio che siano meno di ventidue perché Zeta Corse non ha nel momento in cui scriviamo il secondo pilota ed ha avuto qualche problema Facundo Regalia, lasciato a piedi in una delle ultime due giornate di test. L'argentino è apparso poi piuttosto confuso avendo segnalato con un comunicato stampa la sua presenza ai test GP2 del Bahrain col team Status, ma in realtà su quello monoposto non ci è mai salito. Si parte quindi con qualche incertezza relativa al numero dei presenti, ma con le idee ben chiare sulla qualità della Renault 3.5 che ha la propria forza in un pacchetto vettura-motore esplosivi. L'ultimo modello Dallara con motore Zytek (o Gibson...) di 530 cavalli, è infatti la monoposto dotata di maggior grip in assoluto e come detto più volte, si avvicina in quanto a velocità in ingresso curva alla F.1. Vediamo allora chi saranno i protagonisti 2015, gli eredi di Robin Frijns, Kevin Magnussen e Carlos Sainz, i tre campioni dell'ultima generazione di vetture Dallara per la Renault 3.5.

Riparte la serie regina della Casa francese che negli ultimi anni ha regalato campionati avvincenti lanciando piloti di grande valore. A fronte della crisi economica che impedisce uno schieramento corposo, anche quest'anno non mancano i giovani talenti



Qualità e co



Pietro Fantin

competitività

RENAULT 3.5

Anteprima Alcaniz



Mix di esperienza per la Dams

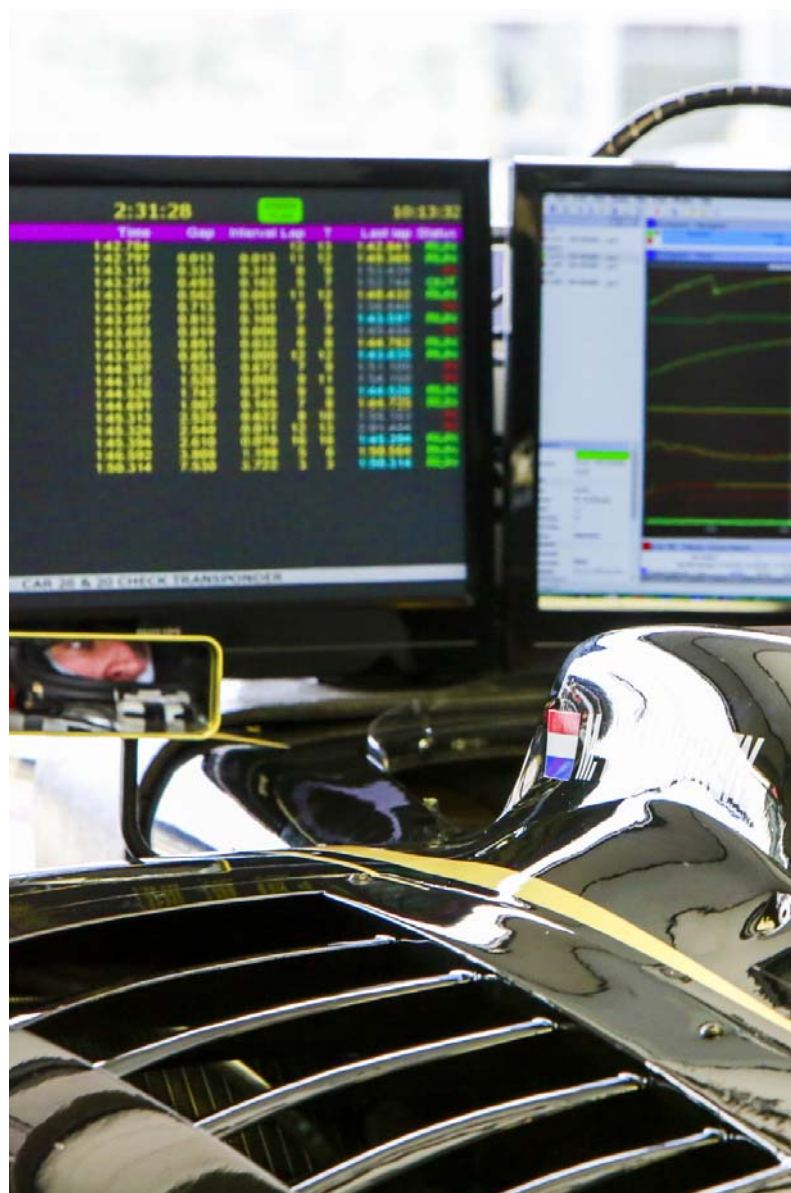
Ha vinto gli ultimi due campionati, con Magnussen e Sainz, ed ha tutte le intenzioni di portarsi a casa il tris. Ma almeno sulla carta, non sarà facile. L'inglese Stoneman è il volto quasi nuovo della serie, divenuto da poche settimane pilota Red Bull, vanta una notevole esperienza culminata con il titolo di vice campione della GP3. Potrebbe essere la sorpresa. L'olandese De Vries arriva da un'annata magica nella Renault 2.0, ma con la 3.5 non ha convinto completamente nei test pre stagione. Ma vedremo nel momento clou, quello delle qualifiche e delle gare, se metterà in campo tutto il suo talento.

Per Fortec e Rowland è l'anno della verità

Sempre a un passo dal vincere il titolo, il team Fortec ci riprova con Rowland, l'inglese che è la punta di diamante del progetto Racing Steps Foundation. Lo scorso anno, da rookie, Oliver è stato velocissimo, ma in diverse occasioni si è dovuto arrendere per errori suoi e per inattesi problemi meccanici. Come compagno avrà l'esperto Jazeman Jaafar, malese che è al suo terzo anno nella categoria e che è atteso al definitivo salto di qualità.

Arden punta su Orudzhev ma attenzione a Latifi

Orudzhev è il giovane sul quale punta il team Arden. Il russo del programma SMP Racing ha mostrato nella Renault 2.0 di essere molto veloce, ma ha avuto troppi alti e bassi. Nella 3.5 ci si aspetta di vederlo lottare al vertice in quanto le sue prestazioni nei test sono state decisamente convincenti. Come compagno si ritrova il canadese Latifi, reduce dal FIA F.3 e non particolarmente ficcante nelle prove causa problemi tecnici. Ma Latifi si era messo in mostra nei test 2014 e soprattutto nelle gare finali della Renault 3.5 alle quali aveva partecipato con Tech 1.





Dean Stoneman

Il calendario 2015

- 26 aprile – Alcaniz
- 24 maggio – Monte-Carlo
- 31 maggio – Spa
- 14 giugno – Budapest
- 12 luglio – Spielberg
- 6 settembre – Silverstone
- 13 settembre – Nurburgring
- 27 settembre – Le Mans
- 18 ottobre – Jerez



Meindert Van Buuren



Jazeman Jaafar



Egor Orudzhev

Vaxiviere punta al titolo con la Lotus Charouz

Il francese Vaxiviere ha tutti i numeri necessari per puntare al titolo. Entrato nel programma Junior Lotus, il suo talento è emerso con prepotenza nella seconda parte del campionato 2014 con la squadra ceca Charouz. E dire che in Renault 2.0 nel 2013 era stato quasi una comparsa dopo un avvio esaltante che lo aveva portato a vincere con la pioggia ad Alcaniz. Vaxiviere nei test invernali è stato quanto mai incisivo e veloce, non ci resta che aspettarlo in gara. Il suo compagno è l'olandese Van Buuren, tutto da scoprire dopo un'annata con Pons non positiva.

Il ritorno di Carlin con Dillmann e Gelael

La squadra inglese di Trevor Carlin è tornata nel campionato, dopo un anno sabbatico, che l'ha vista protagonista da oltre un decennio, da quando ancora la Renault non era entrata in gioco nella World Series che originariamente era organizzata da RPM ed aveva motori Nissan. Il ritorno è stato reso possibile dall'accordo già in essere nel F.3 europeo con il gruppo KFC indonesiano di Ricardo Gelael. Il figlio Sean ha fatto il salto nel Renault 3.5 e nei test ha evidenziato una buona e costante progressione. Al suo fianco avrà l'esperto Tom Dillmann, già in GP2, ma mai al via di una gara WSR. Il francese ha indubbie qualità e il suo nome va inserito con forza tra i pretendenti al titolo.

Draco aspetta Fantin e lancia Bonifacio

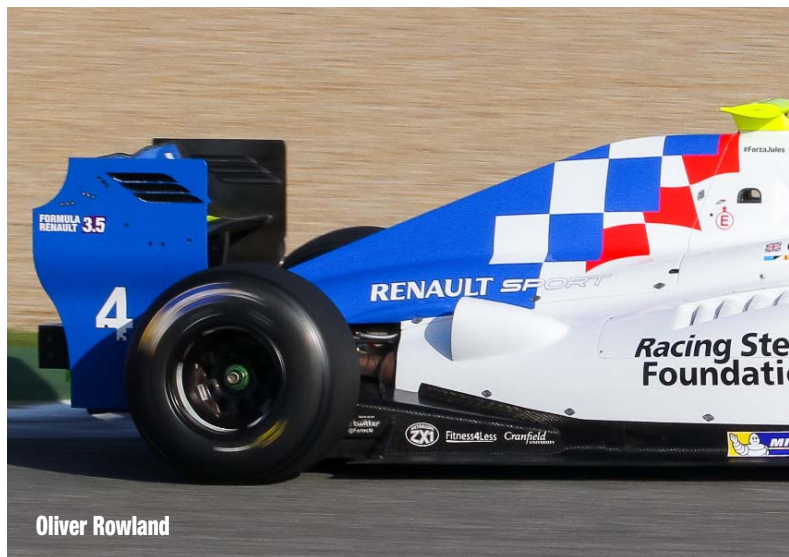
Draco ha dato fiducia al brasiliano Fantin che per il terzo anno affronta la categoria, il secondo con il team italiano. L'intesa con lo staff tecnico è perfetta, Fantin è consapevole che questo deve essere il "suo" anno. Nei test ha lavorato bene lasciando intravedere qualche lampo. Se manterrà la freddezza necessaria in qualifica e in gara, potrà costantemente rimanere al vertice. Draco lancia poi il rookie Bonifacio, anch'egli brasiliano, in arrivo dal Renault 2.0 dove era tra i migliori. Ha inizialmente faticato ad adattarsi alla Dallara 3.5, soprattutto dal punto di vista fisico, ma negli ultimi test questo aspetto è stato superato e qualche tempo interessante lo ha fatto vedere.

Ellinas all'attacco con il team Strakka

Il cipriota Ellinas è tra i candidati al successo nel campionato. Estremamente veloce, ha trovato nella Strakka la squadra ideale per fargli rendere possibile il sogno. Ellinas, che ha disputato qualche gara in GP2 ed ha ottenuto risultati brillanti in GP3, ha impressionato nei test e soprattutto ha mostrato la capacità, non da tutti, di segnare il tempo in un giro secco. Da non sottovalutare il suo compagno di squadra Malja, svedese in arrivo dalla Renault 2.0.



Tio Ellinas



Oliver Rowland





Patric Armand



Roberto Merhi

Alexander Rossi

Gli iscritti al campionato

Dams

Dean Stoneman – Nyck De Vries

Fortec

Oliver Rowland – Jazeman Jaafar

Arden

Egor Orudzhev – Nicholas Latifi

Lotus

Matthieu Vaxiviere – Meindert Van Buuren

Carlin

Tom Dillmann – Sean Gelael

Draco

Pietro Fantin – Bruno Bonifacio

Strakka

Gustav Malja – Tio Ellinas

Tech 1

Aurelien Panis – Roy Nissany

AVF

Beitske Visser – Alfonso Celis

Pons

Roberto Merhi – Patric Armand

Zeta

Facundo Regalia – TBA



Beitske Visser

Tech 1 chioccia di Nissany e Panis

Avrà due rookie la Tech 1. Dopo la difficile stagione 2014 con Sorensen, Abadie ha puntato sui giovanissimi scegliendo i figli d'arte Panis e Nissany. Il primo ha maturato esperienze nel Renault 2.0, il secondo nel FIA F.3. I test li hanno visti sempre nelle ultime posizioni, ma il lavoro è stato mirato più che altro ai long run.

La Visser punta in alto con AVF

Soltanto 12 mesi fa ci si chiedeva se la Visser fosse stata in grado di sopportare l'enorme salto dalla F.Adac Master alla Renault 3.5. Con tanto lavoro, umiltà, pazienza, Beitske ottimamente sostenuta da AVF ha fatto i passi necessari trovando sempre più conforto dai risultati, culminati con l'ingresso in top 5 nella gara finale del 2014 a Jerez. Nei test, la Visser ha impressionato ancora di più confermandosi come la ragazza più veloce nel motorsport europeo e destando grande interesse per ciò che riuscirà a fare nel campionato 2015. Con lei, Celis, messicano che parteciperà anche al campionato GP3 con ART.

Pons cerca il riscatto col talento di Merhi

La squadra spagnola nelle ultime stagioni è rimasta il fanalino di coda della Renault 3.5 nonostante la bontà dello staff tecnico. Finalmente, il team manager De Villota è riuscito a trovare l'accordo con un pilota di grande talento, quel Merhi che ora è impegnato in F.1 con la Manor, ma che sarà nuovamente al via della WSR che nel 2014 lo ha visto combattere fino all'ul-

timo con Sainz per la conquista del titolo. Come compagno avrà il baby Armand, indonesiano che ha corso in Renault 2.0 e che è deciso a farsi almeno due anni di esperienza nella 3.5.

Zeta Corse combatte tra i problemi

Il team di Mosca, grande sorpresa con Merhi del campionato 2014, ha incontrato qualche problema relativo al blocco dei conti imposto ai russi per la guerra in Ucraina. Nonostante ciò, il team principal Novikov non si è arreso, ma le difficoltà sono proseguite con la rottura del rapporto con Porfesa, che gestiva logisticamente le vetture fornendo anche un supporto tecnico, proprio alla vigilia degli ultimi test di Alcaniz. Inoltre, il pilota firmato, l'argentino Regalia, non ha aiutato il team dal punto di vista economico e anche in questo campo si è creata una divergenza che ci auguriamo sia stata risolta. Sconosciuto al momento il nome del secondo pilota che però, come soluzione tampone, potrebbe essere Mavlanov, impiegato nel 2014.





Matthieu Vaxiviere



Gustav Malja



Tom Dillmann



Aurelien Panis

Antonio Caruccio

La nuova stagione della Formula Renault 3.5 è alle porte. Saranno tanti i rookie presenti, provenienti dalle varie formule addestrative del mondo internazionale del motorsport. Uno di questi sarà Roy Nissany, che si è accasato da Tech 1 dopo due anni di duro lavoro in Formula 3, primo israeliano a cimentarsi in una serie di alto profilo appena un gradino sotto la F.1.

Come sta andando questo tuo adattamento alla Renault 3.5? "Tutto secondo i piani. A Jerez abbiamo avuto molti, davvero molti problemi, perdendo in totale circa una giornata intera, che non ho potuto sfruttare in pista. Ad Alcaniz mi sono reso conto che mi mancava questo chilometraggio, cosa su cui ci siamo concentrati più di qualunque altra cosa".

Su che cosa vi siete concentrati?

"Percorrere più chilometri possibili. Abbiamo fatto simulazioni di gara, long-run, prove di pit-stop per mettere da parte un po' di esperienza. Anche se le gomme erano finite o il set-up non era perfetto, abbiamo continuato a girare senza sosta.

Per me era fondamentale trovare confidenza con la vettura, e dopo due anni di Formula 3 era necessario trovare il limite con questa macchina".

A cosa ti sei dovuto abituare maggiormente?

"Tutto è diverso, non solo la potenza, ma anche la confidenza, la capacità di messa a punto, la frenata, lo scivolamento della vettura in pista... è davvero difficile".

Dopo i test collettivi ti ritieni soddisfatto?

"A metà. Non fa piacere vedere il tuo nome indietro. Per buona parte dell'ultimo giorno ad Alcaniz in realtà eravamo davanti, ma non è quello su cui ci siamo concentrati. Non ho commesso errori, non mi sono girato, ho approfondito la mia conoscenza con la vettura e mi sento bene con la macchina, ho lavorato duramente e sono soddisfatto di me stesso. Sono stato costante nei tempi e penso di aver impressionato anche la squadra".

Lo scorso anno provasti la Formula 1 con Sauber. Come procede la situazione con loro?

Step by s

Il pilota israeliano di Tel Aviv, al debutto con Tech 1, è rimasto impressionato dal grip della vettura, boccia la scelta di far correre le vetture in low down force, si aspetta di concludere in top 10 con costanza ogni gara, elogia la F.3 come monoposto formativa e gravita nell'orbita Sauber



"So che ci sono ancora dei contatti in essere, ma è qualcosa di cui si occupa il mio management direttamente, quindi non ne conosco i dettagli. Cerchiamo di continuare una collaborazione con loro perché sarebbe un bellissimo progetto".

Ti ha aiutato guidare una Formula 1 nel passaggio dalla Formula 3 ad una serie superiore?

"Certamente, molto. Ad esempio, ho avuto modo di capire che tipo di informazioni arrivano dalla squadra prima di salire in macchina. Con Sauber ho dovuto studiare molto, così quando ho ricevuto le istruzioni da Tech 1 su questa macchina non sono rimasto particolarmente stupito, perché la F.1 è più complessa. La F.3 invece è molto più semplice. La potenza è sicuramente diversa, se fossi arrivato direttamente dalla serie cadetta la potenza scaturita dalla Formula 3.5 mi avrebbe impressionato maggiormente. Inoltre è stato utile per il DRS, o l'utilizzo dei bottoni sul volante, che qui sono molto meno".

Pensiamo un secondo alla tua carriera in Formula 3. Adesso che l'hai conclusa, ti ritieni soddisfatto o hai dei rimpianti?

"È stato un grande investimento dal punto di vista della mia

formazione professionale. È stata una macchina che mi ha insegnato tanto, una vettura molto complessa e difficile che sviluppa le attitudini di guida dei piloti e devi avere molto talento per andare veloce. In alcune occasioni abbiamo anche puntato ai risultati, ma la cosa migliore per me è stata l'esperienza accumulata sia nella corsa che nella messa a punto".

Cosa ti affascina di più invece della Formula Renault 3.5?

"Il carico aerodinamico, mi piace molto".

Cosa ne pensi dell'obbligo di utilizzo della configurazione a basso carico aerodinamico?

"Non mi piace. È pericoloso sotto certi aspetti e sinceramente non è divertente da guidare. Non usiamo nemmeno metà del potenziale della vettura, non è una situazione realistica, è come tagliare una gamba ad un calciatore. Comunque sono pronto a correre in ogni condizione, è uguale per tutti, è solo una considerazione personale".

Da Mucke avevi molti compagni di squadra, qui invece solo uno. È un grande cambiamento per te?

"Anzitutto Tech 1 è molto diversa come squadra. C'è un'atmosfera familiare, mi trovo bene con loro. Ogni squadra ha i suoi pregi e difetti, ma mi sento a mio agio. In questo modo sento che il team è più concentrato su di me e con Aurelien Panis c'è un buon rapporto, ci siamo allenati insieme per una settimana, dobbiamo dividere il box per un anno e stare bene insieme".

Entrambi i vostri genitori hanno avuto legami con la Formula 1. Vi danno qualche consiglio?

"I tempi sono cambiati, la tecnologia e tante altre cose sono diverse rispetto a quando correvano loro. Basta guardare l'elettronica o anche la semplice ingegneria della vettura. Non so nello specifico per Olivier Panis, ma per quanto riguarda mio padre arrivano molti consigli, ma non sull'atto pratico della guida".

Qual è l'obiettivo per la stagione?

"Dopo i test direi ambire ai punti, alla top-10 con costanza. Lo sapremo con certezza solo dopo la gara di Alcaniz, ma speriamo di poter avere questo pensiero tutto l'anno".

step





L'ultima occasione

Button pareva sul punto di lasciare il mondiale, ma con un colpo di reni degno di un triatleta ha mantenuto il posto ai danni del giovane Magnussen, sacrificato da Dennis. In Australia non ci sarà Alonso per i noti motivi e quindi il danese avrà la sua chance. Ma considerando le difficoltà incontrate nei test con la power unit Honda, le aspettative non sono granché

Massimo Costa

Era sparito dai radar del motorsport. Ignazio D'Agosto, selezionato Kartista Italiaracing nel 2011 e protagonista di tre stagioni di alti e bassi nella Eurocup Renault 2.0, dallo scorso ottobre fino a qualche settimana fa non era più salito su una vettura da corsa. Uno dei giovani più interessanti del panorama motoristico italiano, che nel karting rappresentava l'élite tricolore, era finito nel dimenticatoio silenziosamente. Svanita nel nulla, ma già da un paio di anni, la Tony Kart Academy che lo aveva inizialmente sostenuto nel 2012 con scelte tipiche di non conoscere il mondo delle formule, svanita la pur lontana chance di poter far parte dello Junior Lotus nonostante una stagione 2013 notevole nella quale spesso aveva battuto il compagno di squadra Alexander Albon (seguito da Lotus), svanita la possibilità di lottare per il titolo 2014 per una prima parte di stagione incolore finché il team Koiranen non decise di cambiargli l'ingegnere di pista (e improvvisamente sono arrivati i podi), D'Agosto si è ritrovato senza budget per il 2015.

Dall'Olanda l'interesse decisivo per Ignazio

Ignazio non si è arreso e ha tastato varie possibilità nella speranza di trovare qualche aiuto come nella Euroformula Open, nella F.3 tedesca (poi cancellata), nella F.3 giapponese e nel nuovo Trofeo Renault RS01. Ma nulla è andato in porto. Ovviamente, in tutto questo, neanche un benché minimo segnale di fiducia da parte della Federazione Italiana, i cui uomini in giac-

chetta che dovrebbero tutelare il motorsport tricolore, quanto meno far sentire la loro vicinanza ai giovani di qualità, probabilmente non sanno neanche di chi stiamo parlando. D'Agosto si era quindi arreso con tanta malinconia e delusione, quando dall'Olanda è arrivata la classica chiamata che non ti aspetti. Il team Manor MP gli ha offerto un sedile nuovamente per la Eurocup Renault permettendogli di fare allenamento nella tappa Renault NEC di Monza.

Il via questo weekend dal Motorland Aragon

Quasi incredulo, D'Agosto ha ovviamente accettato anche se sarà il suo quarto anno nella categoria 2.0 litri: "Certo, so bene che la Eurocup deve essere una serie di passaggio verso serie superiori e che quattro campionati in questo contesto diventano tanti. Ma è la mia unica opportunità e non posso certo gettarla via per quel che pensano gli altri. L'obiettivo è uno soltanto: vincere il titolo per puntare al premio di 500mila euro per poi fare la Renault 3.5. E' l'unica chance che ho per rimanere nelle formule e me la devo giocare bene". Con Manor MP le cose hanno funzionato subito e D'Agosto nel NEC a Monza, in gara 1, si è piazzato secondo. Come compagni di squadra, il pilota barese avrà Dennis Olsen, vice campione Eurocup 2014, e il rookie Lasse Sorensen, fratello del Marco impegnato in GP2 e campione Formula Academy 2014. Un super team insomma e già questo fine settimana ad Alcaniz, nella prima prova Eurocup (tre le gare in programma) si capirà se D'Agosto potrà dire la sua per tutta la stagione.

La scelta degli organizzatori di far partire le due corse in concomitanza con la disputa del GP di F.1 in Bahrain è parea autolesionista e poco pratica per quanto riguarda la visibilità televisiva. In pista, Lopez ha mostrato una volta di più la sua superiorità come tutto il team Citroen

Se il Turismo vuol battere la F.1...





EURO

Ancora un successo per Lopez

Dario Sala

In Marocco, sul tracciato di Marrakech, il WTCC ha mandato in scena il secondo atto della stagione. Come spesso capita, la serie mondiale è riuscita a far parlare di sé prima ancora che l'azione sia iniziata. E purtroppo non bene. In una domenica densa di appuntamenti motoristici, il mondiale Turismo aveva l'occasione di fare da traino alla F.1, televisivamente parlando. Poteva infatti correre un paio di ore prima, invece no, ha deciso di far disputare le gare esattamente assieme alla massima formula impegnata in Bahrain, complicandosi così la vita da solo. Scelte dettate dai palinsesti televisivi, ed essendo il WTCC di proprietà e organizzato da una TV, bisogna adattarsi. Il problema è che queste scelte appaiono impopolari per chi ama entrambe le discipline e non aiutano certo una serie ancora in cerca di uscire dalla ristretta cerchia degli appassionati.

Lopez è già sulla strada del titolo bis

Detto degli orari assurdi proposti domenica scorsa, va sottolineato che lo spettacolo la fa sempre da padrone, anche se poi per avere risultati definitivi occorre aspettare, aspettare e ancora aspettare. Ciononostante le certezze non mancano. Josè Maria Lopez è una di queste. Il Campione del Mondo è tornato sul luogo del misfatto. Quel circuito dove è iniziato il suo cammino verso il mondiale. La pista dove è arrivato in punta dei piedi e sconosciuto ai più. Non ci mise molto, un anno fa, a presentarsi e far capire chi era. Non ci ha messo molto quest'anno a far capire che vuole ripetersi. Veloce subito, fin dalle prove libere, "Pechito" ha piazzato la zampata in qualifica con una pole ottenuta davanti all'idolo locale Mehdi Bennani. Poi, però, arriva la gara e nel frangente si vede chi fa un exploit una volta ogni tanto e chi invece punta a qualcosa di più. Quando il semaforo si spegne c'è un pilota che non sbaglia nulla e va dritto verso il massimo risultato possibile e chi invece non coglie l'occasione perdendosi nello scorrere della gara. Lopez, su un circuito difficile e pieno di insidie ha portato a casa la pole che vale cinque punti, una vittoria ed un terzo posto. Guida una vettura perfetta in modo perfetto. Nessun errore, pochissime sbavature ed un livello di



Bennani ad un passo dal podio in gara 1



È finita così la gara di Mikhail Kozlovskiy con la Lada Vesta



L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 1 DOMENICA 19 APRILE 2015

- 1 - José Maria Lopez (Citroen C-Elysée) - Citroen - 14 giri 24'31"802
- 2 - Ma Quing Hua (Citroen C-Elysée) - Citroen - 0"942
- 3 - Sébastien Loeb (Citroen C-Elysée) - Citroen - 4"492
- 4 - Mehdi Bennani (Citroen C-Elysée) - SLR - 5"405
- 5 - Yvan Muller (Citroen C-Elysée) - Citroen - 21"617
- 6 - Tiago Monteiro (Honda Civic) - Honda Jas - 22"986
- 7 - Gabriele Tarquini (Honda Civic) - Honda Jas - 23"410
- 8 - Norbert Michelisz (Honda Civic) - Zengo - 24"799
- 9 - Stefano D'Aste (Chevrolet Cruze) - Munnich - 26"904
- 10 - Rob Huff (Lada Vesta) - Lada - 35"044
- 11 - James Thompson (Lada Vesta) - Lada - 45"222
- 12 - Mikhail Kozlovskiy (Lada Vesta) - Lada - 53"650
- 13 - John Filippi (Chevrolet Cruze) - Campos - 54"397
- 14 - Tom Chilton (Chevrolet Cruze) - Roal - 1'00"552
- 15 - Hugo Valente (Chevrolet Cruze) - Campos - 3 giri

Giro più veloce: José Maria Lopez 1'43"847

Ritirati

- 1° giro - Tom Coronel
- 8° giro - Gregoire Demoustier

Non partito

Dusan Borkovic

pilotaggio superiore. Un perfetto ruolino di marcia. In linea con chi vuole fortemente il secondo mondiale. A dispetto delle dichiarazioni improntate alla prudenza. Lopez è sulla strada del secondo mondiale. Fermarlo sarà difficile per tutti.

Citroen superiore avversari spacciati

Come sembra ormai impossibile fermare la Citroen C-Elysée. Dicono che la Casa francese abbia tagliato i fondi e che la vettura sia stata evoluta solo in qualche particolare. Vederla in azione sul Moulay El Hassam ha fatto capire a tutti quanto sia avanti. Oltre a copiare il cordolo in maniera efficacissima, si notava come non rimbalsava una volta scesa da essi. Questo significa mantenere sempre la trazione ed essere veloci senza tempi morti. La grande trazione ha fatto sì che la C-Elysée potesse battere le Chevrolet Cruze sul dritto, nonostante la vettura inglese disponga di un motore decisamente buono ed evoluto. Le Citroen oltre ad essere veloci sono anche guidate divinamente, mentre lo stesso non si può dire per le Chevrolet. Macchine oneste, guidate malino.

La solita Honda Vesta in ritardo

Mai in gara invece le Honda che anche su questo circuito hanno pagato dazio sia in qualifica sia in gara. Eppure avevano beneficiato delle penalizzazioni altrui per partire davanti. I risultati per cause diverse invece, non sono stati all'altezza degli sforzi profusi per far progredire la Civic. Male le Lada Vesta che hanno patito gravi problemi con il servosterzo. La Vesta è ancora molto indietro e ci vorrà tempo per risalire. Non tanto però. Chi potrà allora fermare Lopez? Sicuramente Yvan Muller che in Marocco ha sfruttato una penalizzazione per andare a vincere gara due. La prima vittoria stagionale lo ha rimesso in gioco ed ora la sua stagione potrebbe aver svoltato. Anche Sébastien Loeb sembra davvero essere migliorato. Ha corso bene ed ha saputo sfruttare al meglio le doti della C-Elysée piazzandosi sempre a podio. Ma Qing hua potrà dire anch'egli la sua. E' giovane e veloce, ma sbaglia ancora tanto. E questo è un peccato gravissimo quando si punta ad un mondiale.



José Maria
Lopez

L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 2 DOMENICA 19 APRILE 2015

- 1 - Yvan Muller (Citroen C-Elysée) - Citroen - 14 giri 24'22"255
- 2 - Sébastien Loeb (Citroen C-Elysée) - Citroen - 0"552
- 3 - José Maria Lopez (Citroen C-Elysée) - Citroen - 18"113
- 4 - Tom Chilton (Chevrolet Cruze) - Roal - 22"754
- 5 - Gabriele Tarquini (Honda Civic) - Honda Jas - 39"496
- 6 - Stefano D'Aste (Chevrolet Cruze) - Munnich - 40"215
- 7 - James Thompson (Lada Vesta) - Lada - 54"634
- 8 - John Filippi (Chevrolet Cruze) - 55"245
- 9 - Hugo Valente (Chevrolet Cruze) - Campos - 56"490
- 10 - Ma Quing Hua (Citroen C-Elysée) - Citroen - 59"952
- 11 - Norbert Michelisz (Honda Civic) - Zengo - 1'07"677
- 12 - Mehdi Bennani (Citroen C-Elysée) - SLR - 1'10"653

Giro più veloce: José Maria Lopez 1'43"480

Ritirati

- 1° giro - Tom Coronel
- 1° giro - Tiago Monteiro
- 1° giro - Mikhail Kozlovskiy
- 1° giro - Rob Huff
- 10° giro - Gregoire Demoustier

Il campionato

- 1. Lopez 93; 2. Loeb 76; 3. Muller 57; 4. Ma, Tarquini 38; 6. Monteiro 36; 7. Bennani 26; 8. Chilton 21; 9. Michelisz 18; 10. D'Aste 12

Fontana vince la scommessa

La scelta di puntare sulla Hyundai i20 Wrc pareva un azzardo ma il pilota comasco ha dimostrato sulle strade dell'isola toscana di aver preso la necessaria confidenza, e gli avversari devono già inseguire







Terzo al traguardo
Tonino Di Cosimo

"Fondamentale". La risposta di Corrado Fontana a chi gli chiede quanto sia stato importante il test svolto sei giorni prima nell'entroterra imperiese è secca come una fucilata. "Andare avanti e indietro per tutta una giornata mi ha aiutato a familiarizzare con la Hyundai e ci ha permesso di affinare al meglio l'abbinamento fra l'auto e gli pneumatici Pirelli", chiarisce il comasco appena prima di godersi la festa elbana dall'attico del podio. Aver vinto lo ha galvanizzato e non solo perché il risultato mette i suoi avversari nella corsa al primo posto dell'International Rally Cup nella mai comoda condizione di doverlo inseguire. A emozionarlo è soprattutto la certezza di aver vinto quella che ai più pareva una scommessa azzardata: lasciare una Focus che ormai conosceva alla perfezione per mettersi ai comandi della vuerreci coreana. Sentirselo dire gli fa piuttosto piacere e ammette che per lui tutto sarebbe stato più semplice se avesse scelto di continuare con la più che collaudata due litri dell'Ovale Blu. "Ma – aggiunge – tutto sarebbe anche stato assai meno stimolante". E per continuare a maneggiare (bene) il volante di una vettura con i numeri appiccicati sulle portiere lui ha bisogno di stimoli.

Quella sulle strade della perla tirrenica, per lui non è stata una passeggiata. E non ci sta ad avallare la tesi per cui a spianargli la strada siano stati gli errori e/o i problemi che hanno messo fuori causa molti di quelli che avevano le credenziali giuste per metterlo in difficoltà: "Questa è una gara storica, una gara tosta, una gara giusta", afferma deciso. Aggiunge: "Su strade piuttosto 'sporche' come queste, è assai facile sbagliare e difatti ero partito con in testa l'idea di non rischiare più di tanto. Almeno non

alle prime battute". I tabulati sembrano avallare le sue parole: il pallino lo ha preso in mano nella terza pieve, quando Felice Re era già rientrato in albergo, Luca Ambrosoli aveva capito che non era giornata e Totò Riolo aveva da confrontarsi con i guai ai freni. Dopo aver lasciato qualche secondo a Rudi Michelin sui diciannove chilometri e spiccioli della Buonconsiglio e sui diciassette chilometri e duecentocinquanta del Volterraio. "Penso – spiega – che Rudi fosse più disposto di me a prendere dei rischi ed era partito molto forte". Passato in testa nella Due Mari, forse non a caso nella prova più lunga del fine settimana, ha badato essenzialmente a fare in modo che all'unico che ancora gli alitava sul collo non venisse troppa voglia di rivettare il pedale di destra sul pianale della DS3 in versione R5.

Il lucchese ha recepito il messaggio piuttosto in fretta e pur senza trasformarsi in turista s'è adeguato al ruolo di damigello d'onore: "Alla vigilia – dice – non pensavo a vincere e solo dopo i primi tratti cronometrati mi son detto che forse avrei potuto farcela. Ma non ho impiegato molto a rendermi conto di non potercela fare. Del resto, il secondo posto mi va benissimo...". Va bene pure a Tonino Di Cosimo, terzo con una Focus. Non se la tira, il siciliano. Non nasconde la soddisfazione per avercela fatta ad arrampicarsi sul podio e fa sapere che il suo prossimo obiettivo è ridurre il gap nei confronti chi lo ha preceduto questa volta. E non nasconde il suo apprezzamento per una gara "che è nell'enciclopedia dei rally, che offre delle speciali belle e lunghe e che permette ancora di correre anche di notte". Già, oltre ad offrire scenari da sogno, il Rallye Elba è anche questo.



L'ORDINE DI ARRIVO SABATO 18 APRILE 2015

1. Fontana-Agnese (Hyundai i20 Wrc) in 1.29'50"8
2. Michelini-Perna (Ford Fiesta R5) a 31"8
3. Di Cosimo-Di Papa (Citroen C4 Wrc) a 2'35"5
4. Cogni-Pollicino (Peugeot 207 S2000) a 3'29"6
5. Rusce-Barone (Subaru Impreza Wrc) a 3'40"7
6. Bettini-Acri (Peugeot 207 S2000) a 4'12"5
7. Freguglia-Vozzo (Ford Fiesta Wrc) a 4'35"0
8. Mella-D'Amore (Ford Fiesta Rrc) a 5'13"5
9. Gasperetti-Ferrari (Renault Clio R3) a 5'14"0
10. Strata-Garbero (Mitsubishi Lancer Evo IX) a 5'47"0

Stop forzato per Ambrosoli, Re e Riolo

Le descrizione di uno dei copiloti più esperti del giro rende bene l'idea: "Un dosso in una sinistra che porta fuori. E lui è andato fuori", Lui è Felice Re, la curva è al chilometro diciassette della prima prova speciale. Dove si è conclusa con una serie di capriole la gara del comasco. E la sua lunga serie di sfide senza incidenti. Statisticamente dove succedere, è successo. Il vincitore dell'edizione scorsa dell'International Rally Cup è stato solo il primo dei big costretti alla resa: dopo di lui è toccato a Gino, fermo in una cunettona e impossibilitato a tornare in carreggiata (in gara c'è tornato, per divertirsi e per macinar chilometri il giorno dopo), quindi a Riolo, tradito dai freni, e infine ad Ambrosoli che si è arreso dopo un'uscita neppure tanto violenta. Mal comune non è mai mezzo gaudio e la serie allestita bene da Lorian Norcini e Michele Tedaldi è iniziata con un manipolo di protagonisti a secco di punti.



Splendido
secondo
Rudi Michelini

Strata sbalordisce con la Lancer

Il motto scritto sul cofano anteriore e su quello posteriore della Mitsu di Marco Strata è simpatico: "Andare di traverso non è tempo perso". Ma il genovese non si limita divertirsi e divertire, mostra al colto e all'inclito come si deve pilotare la berlina giapponese. E sull'asfalto elbano demolisce con la forza devastante dei tempi l'ormai diffusa convinzione che le Lancer siano ferri vecchi. Non è stato bravo, è stato ancora più eccezionale di quanto la classifica non dice. Perché il decimo posto non gli rende il giusto merito e, soprattutto, non spiega che a farlo scivolare di parecchie posizioni è stata una foratura nell'ultimissimo impegno. Le pietre non attraversano le strade neppure all'Elba ed è altamente probabile che a costringerlo ad arrembiare con chiave e crick sia stato un suo errore. Che non cancella il tantissimo di buono fatto fino a quel momento.



Alessandro Re sbaglia ed a gioire è Gabriele Cogni

Il ragazzo ha le idee chiare e sa esprimerle bene: "Sbagliare fa parte del gioco e ho sbagliato. Ma mi è andata bene e posso dire di aver scoperto quale è il limite della DS3 Regional senza distruggerla", fa Alessandro Re alla fine di una gara che per lui, agli inferi nella prima semitappa, è stata una gara ad inseguimento. Diciannovesimo, il figlio d'arte non ha raccolto granché e soprattutto non ha potuto duellare come avrebbe potuto con Francesco Bettini e Gabriele Cogni, i due grandi interpreti sull'asfalto dell'isola bella con le Super2000. A spuntarla è stato il piacentino, di fatto al debutto con la Leonessa che ha ancora fame. Che sa ancora regalare belle emozioni a chi la usa con le dovute maniere.

Gasperetti non perde il vizio

Dalla Twingo R2 alla Clio R3, il passo di Federico Gasperetti non cambia. E il toscano mette tutti in riga all'Elba e rastrella punti e premi del Trofeo Clio Irc. Alle sue spalle, fermo il mai troppo fortunato Marco Asnaghi – stoppato dalla rottura delle colonnette – chiude Gianluca Tosi seguito dal pistaiolo Kevin Gilardoni che prosegue il suo apprendistato veloce nelle corse su strada.

Gabriele Cogni





Marco Strata



La Clio Super1600 di Alberto Spinetti

L'incidente di Spinetti turba la gara e la disinformazione scende in campo

Una curva come diecimila altre, occhio e croce centocinquanta metri dopo l'inizio della quinta speciale elbana, la Lacona. Ma qualcosa va storto e la Clio Super1600 di Alberto Spinetti – ventesimo assoluto a quel punto – inizia a rotolare. L'auto francese si ferma dopo aver urtato due spettatori. Uno, Armando Valenti, se la cava con qualche escoriazione e un lieve stato di shock; all'altro, Riccardo Paoletti va molto meno bene e i medici che lo prendono in cura all'ospedale di Portoferraio ne dispongono il trasferimento in elicottero alla struttura pisana di Cisanello dove viene ricoverato in condizioni gravi. Un primo intervento alla milza blocca l'emorragia, un secondo e più delicato intervento alla testa riduce l'ematoma. Le due operazioni sono tecnicamente riuscite, ma a cinquantasei ore dall'incidente la prognosi resta riservata.

Fin qui i fatti. Il resto è sensazionalismo all'italiana. E se all'Ansa c'è chi si dà da fare per dare ragioni a chi crede che il giornalismo sia avviato a essere sempre più pressapochistico e disinformativo corredando la notizia con la foto della Peugeot nella quale Loris Roggia perse la vita a un Rally del Salento, la redazione sportiva di Canale 5 non trova di meglio che proporre un collage (confezionato a tempo di record) dei più drammatici incidenti che hanno funestato i rally.



Federico Gasperetti

La primavera di Scola

Il calabrese ha realizzato tempi inavvicinabili per tutti con la Osella-Honda e con una ficcante doppietta balza al comando della classifica con pieno merito

Gianluca Marchese

È proprio primavera. I giovani vanno alla conquista della prima CIVM. Faggioli non si iscrive, Merli deve prendere le misure al suo nuovo "mostro" e alla 57^a Monte Erice ci pensa Domenico Scola a infilare una doppietta stellare sul piede dei tre minuti. Prima netti, poi, in gara-2, il muro viene abbattuto. Prima di lui, guarda caso, a Erice c'erano riusciti soltanto Faggioli e Merli. Il rampollo calabrese non si lascia sfuggire l'occasione di fare il pieno di punti e lanciarsi in testa alla classifica. Poi, magari, gli eterni duellanti si rifaranno sotto, ma intanto è lecito sognare. Scola ha strabiliato sull'Osella PA2000 Honda e già in gara-1 si era messo dietro un altro giovane dimostratosi super nella salita di casa, Giuseppe Castiglione, ma soprattutto aveva rifilato oltre tre secondi proprio a Merli, che d'accordo con Osella per il 2015 ha optato per la FA30 Evo motorizzata RPE. Per il trentino di Vimotorsport, addirittura ritirato in gara-2 per un cedimento di un piccolo particolare del cambio, l'occasione per la rivincita arriverà già domenica prossima a Caltanissetta. Vero è che dovrà ancora adattarsi a prototipo e nuovo motore e che sull'auto, come lui stesso ha ammesso, c'è ancora da lavorare, ma talento ed esperienza non gli mancano e ad aiutarlo troverà il tracciato stesso della Coppa Nissena, assai più scorrevole e per nulla angusto rispetto alla cronoscata trapanese, non propriamente adatta ai propulsori 3000.





Castiglione fa tutto bene

Anche per questo a tallonare Scola ci ha pensato un Castiglione che sulla Tatuus F.Master già a Erice 2014 si era dimostrato ampiamente all'altezza di giocarsela con i migliori del Tricolore. Grandi "qualifiche", gara-1 perfetta e capolavoro in gara-2 a soli 9 decimi dal vincitore, ma con successo pieno di gruppo E2M con le F3000 ad anni luce di distanza. Un weekend da incorniciare, insomma. Come quello di Francesco Conticelli, altro giovanotto. O, se vogliamo, della famiglia Conticelli per intero. Anche approfittando del ritiro di Merli e di quello di Domenico Cubeda, presto fermo in gara-2 per guai al radiatore dopo il 4° assoluto e 2° E2B della prima salita, Francesco e papà Vincenzo (con la Pa30 Zytek, primo tre litri al traguardo) hanno concluso rispettivamente sul podio e subito ai piedi di esso. Per Conticelli jr è un terzo posto che emoziona e dà nuovi stimoli dopo un 2014 in sordina e arriva all'esordio in gara con la PA2000, prototipo con il quale ha trovato subito un buon feeling. Così come Michele Fattorini, altro giovane di belle speranze. L'umbro ha accantonato il progetto della Picchio-Alfa Romeo, almeno per ora, e grazie a un accordo con Osella ha esordito sul modello due litri migliorando a ogni salita fino a raggiungere la top-five in gara. Vedremo se a Caltanissetta arriveranno conferme, ma certo è che un pensierino alla Cronoscalata della Castellana il 10 maggio nella sua Orvieto l'avrà già fatto...

Magliona da record CN Corona eroe casalingo

Pronti-via e Omar Magliona non fa una piega: sull'Osella PA21 Evo del Team Faggioli è sesto assoluto e domina con doppietta e record il gruppo dei prototipi CN alla prima su coperture Pirelli, che a loro volta esordivano su prototipo nel Tricolore. L'alfiere della siciliana CST Sport, che festeggia in casa, ha settato il nuovo limite di categoria del tracciato ericino (3'09"61 in gara-1, quasi replicato poi), ma spiega che il lavoro di setup rispetto agli pneumatici è appena iniziato: "C'è ancora da migliorare - ha detto -, però siamo su di giri per il risultato perché abbiamo dimostrato di disporre di un ottimo potenziale di partenza". A esultare in casa per un risultato di rilievo è pure un'altra scuderia dell'isola, la Cubeda Corse, per la quale Giuseppe Corona si è preso un secondo posto (8° assoluto) che conferma tutto quanto di buono il catanese aveva dimostrato lo scorso anno, vincendo il TIVM Sud sulla versione PA21/S. Al di là del Tricolore, proprio il Trofeo sarà quanto mai interessante, perché subito dietro a Corona a Erice si sono "presentati" Lombardi e Ligato, ovvero i nuovi arrivi in gruppo sulle versioni Evo dell'Osella. Alla Nissena saranno scintille. E chissà che non rientri pure la quinta...

Castiglione
super nella
gara di casa



Ragazzi leader nel GT aspettando Leogrande

Se i "ragazzi" hanno dominato il podio assoluto... Ragazzi, quella "volpe" di Roberto, ha messo subito in chiaro le cose in gruppo GT sulla Ferrari 458 di casa Superchallenge, che si prende anche il terzo gradino del podio con Jarach. In mezzo il dominatore delle prove, quel Franco Leogrande nuovo arrivo con la Porsche 997 GT3 che però, non è riuscito a rispondere agli attacchi del campione in carica, apparso in grande spolvero nelle due salite di gara. La sensazione comunque è che possa esserci equilibrio in molte gare, se Leogrande troverà continuità. E se Cannavò, solo quarto, troverà le giuste misure alla Lambo Gallardo Supertrofeo sulla quale esordiva in gara, in parte rovinata nella seconda salita per l'aver preso una pietra.

Di certo l'equilibrio regnerà in E1-E2S. Anzi, si è già rivelato grazie all'uno a uno tra Gramenzi e Giuliani. Il primo, che ha tolto la ruggine invernale all'Alfa 155 DTM, ha preso il ritmo in progressione e, non capacitandosi del tempo segnato in gara-1 (secondo lui un po' troppo alto), in gara-2 stampa un crono stellare che mette dietro il rivale bolognese, il quale si era aggiudicato su Lancia Delta proprio il primo duello. Già alla Nissena arrivano dunque a pari punteggio, mentre non ha deluso le attese neppure il duello in classe 1600, con Aragona, impegnato a svezzare le nuove gomme Yokohama sulla Peugeot 106, che la spunta di 1" globale su Chirico. A Caltanissetta sarà anche da valutare le prestazioni della Renault Megane Trophy in arrivo dalla pista con Bettera al volante. Abituato ai circuiti, a Erice il bresciano ha badato esclusivamente al sodo, cioè ad adattarsi a una specialità diversa ("in salita non esistono vie di fuga") e a migliorare a ogni salita su un'auto da settare al meglio. E alla fine è già arrivato il primo podio di gruppo...



L'ORDINE DI ARRIVO DOMENICA 19 APRILE 2015

Classifica assoluta: 1. Scola (Osella Pa2000 Honda) in 5'59"76; 2. Castiglione (Tatuus F.Master) a 2"40; 3. Conticelli F. (Osella Pa2000 Honda) a 11"68; 4. Conticelli V. (Osella Pa30 Zytec) a 16"53; 5. Fattorini (Osella Pa2000 Honda) a 17"12; 6. Magliona (Osella Pa21 Evo Honda) a 19"48; 7. Bruccoleri (Lola B99 Zytec) a 24"03; 8. Corona (Osella Pa21/S Honda) a 25"71; 9. Gulotta (Radical Sr4 Suzuki) a 28"57; 10. Lombardi (Osella Pa21 Evo Honda) a 31"71.

Gara-1: 1. Scola (Osella Pa2000) in 3'00"03; 2. Castiglione (Tatuus F.Master) a 1"49; 3. Merli (Osella Fa30 Evo Rpe) a 3"39; 4. Cubeda (Osella Pa2000 Honda) a 4"90; 5. Conticelli F. (Osella Pa2000) a 6"05; 6. Conticelli V. (Osella Pa30) a 6"85; 7. Fattorini (Osella Pa2000) a 8"66; 8. Magliona (Osella Pa21 Evo) a 9"58; 9. Bruccoleri (Lola B99) a 10"77; 10. Macario (Lola B02 Evo Judd) a 12"20.

Gara-2: 1. Scola (Osella Pa2000) in 2'59"73; 2. Castiglione (Tatuus F.Master) a 0"91; 3. Conticelli F. (Osella Pa2000) a 5"63; 4. Fattorini (Osella Pa2000) a 8"46; 5. Conticelli V. (Osella Pa30) a 9"68; 6. Magliona (Osella Pa21 Evo) a 9"90; 7. Corona (Osella Pa21/S) a 13"07; 8. Bruccoleri (Lola B99) a 13"26; 9. Gulotta (Radical Sr4) a 13"33; 10. Lombardi (Osella Pa21 Evo) a 14"42.

Classifica dei gruppi. Racing Start: 1. Scappa (Renault Clio Rs) in 7'55"20; 2. Angelini (Renault Clio Rs) a 5"57; 3. Chiavaroli (Renault Clio Rs) a 8"34; 4. Loconte (Peugeot 106) a 25"51; 5. La Delfa (Renault Clio Rs) a 26"13. RS turbo: 1. Montanaro (Mini Cooper S) in 7'42"11; 2. Novaglio (Mini Cooper S) a 1"39; 3. Pezzolla (Peugeot 207 Rc) a 21"47; 4. Tacchini (Mini Cooper S) a 29"48; 5. Scaffidi (Mini Cooper S) a 48"05. Gr. N: 1. "O Play" (Mitsubishi Evo X) in 7'04"37; 2. Del Prete (Mitsubishi Evo X) a 0"61; 3. Cacioppo (Mitsubishi Evo X) a 6"87; 4. Regis (Peugeot 106 R) a 35"16; 5. Errichetti (Peugeot 106 R) a 40"22. Gr. A: 1. D'Amico (Renault New Clio) in 7'14"68; 2. Coppola (Peugeot 106 R) a 13"13; 3. Ghizzoni (Honda Civic Type-R) a 13"43; 4. Parlato (Honda Civic Type-R) 19"72; 5. Amato (Renault Clio Williams) a 30"19. E1-E2S: 1. Gramenzi (Alfa Romeo 155 Dtm) in 6'36"60; 2. Giuliani (Lancia Delta Evo) a 2"11; 3. Bettera (Renault Megane Trophy) a 27"88; 4. Mistretta (Peugeot 207 S2000) a 29"46; 5. Aragona (Peugeot 106) a 30"93. GT: 1. Ragazzi (Ferrari 458 Challenge) in 6'54"66; 2. Leogrande (Porsche 997 Gt3) a 3"68; 3. Jarach (Ferrari F458 Challenge) a 20"73; 4. Cannavò (Lamborghini Gallardo Super Trofeo) a 21"98; 5. Parrino (Porsche 997 Gt3) a 22"16. CN: 1. Magliona (Osella Pa21 Evo) in 6'19"24; 2. Corona (Osella Pa21/S) a 6"23; 3. Lombardi (Osella Pa21 Evo Honda) a 12"23; 4. Ligato (Osella Pa21 Evo Honda) a 13"37; 5. Poma (Osella Pa21/S) a 36"40. E2/B: 1. Scola (Osella Pa2000) in 5'59"76; 2. Conticelli F. (Osella Pa2000) a 11"68; 3. Conticelli V. (Osella Pa30) a 16"53; 4. Fattorini (Osella Pa2000) a 17"12; 5. Gulotta (Radical Sr4) a 28"57. E2/M: 1. Castiglione (Tatuus F.Master) in 6'02"16; 2. Bruccoleri (Lola B99 Zytec) a 21"63; 3. Caruso (Tatuus F.Renault) a 36"53; 4. Maccarrone (Gloria CP7) a 39"11; 5. De Gasperi (Lola B99 Zytec) a 39"86.

Magliona ok in CN
con nuovi colori



Ragazzi e la Ferrari
circondati dalla grande
passione del pubblico
siciliano



PRODUZIONE

Nuova Smart Forfour 90 CV



Bentornata Classe A

Lunga solo 3,49 metri, larga 1,66 e alta 1,55: smart forfour riporta su strada le dimensioni che, insieme alla seduta di guida alta, hanno scritto il successo della prima generazione della Classe A, tanto amata dalle donne italiane. La nuova forfour - 100% smart nel design esterno, negli allestimenti e versioni, nella tecnologia e nei motori - è perfettamente a proprio agio nel traffico cittadino grazie ad un angolo di sterzata record di appena 8,65 metri e si distingue per l'inedita flessibilità degli interni, che permette di sfruttare al meglio lo spazio a bordo ed il volume di carico. Dal seggiolino per il bambino, alla spesa del fine settimana, forfour è pronta a tutto grazie anche alla capacità del bagagliaio di ben 315 litri che, reclinando il divano posteriore, arriva fino a 975 litri. In Italia, forfour è proposta in cinque versioni particolarmente ricche fin dall'ingresso in gamma: youngster, sport edition #1, passion, proxy e prime. Tre le motorizzazioni disponibili: due aspirati da 61 e 71 CV cui si aggiunge oggi il brillante 898 cc TURBO da 90 CV, che rende la forfour ancora veramente sportiva. Il nuovo motore sviluppa una coppia massima di 135 Nm a 2.500 giri/min e il suo turbocompressore di nuova concezione dispone di una valvola wastegate controllata elettronicamente, che consente di aumentare la dinamica del motore e ridurre i consumi grazie anche al dispositivo automatico start/stop. smart 90 TURBO è disponibile a partire da 14.570 euro. Al volante l'auto risulta maneggevole e abbastanza vivace. Alcune scelte come i comandi dei vetri sono scomodi perché troppo arretrati. I vetri posteriori si aprono solo a compasso. Porte escluse che hanno ampia apertura, per i vetri meglio si poteva fare.

22-23 aprile

Test GP3 a Montmelò

26 aprile

Mondiale Rally in Argentina
Indycar a Birmingham
World Series Renault ad Alcaniz
Eurocup F.Renault ad Alcaniz
Euroformula Open a Le Castellet
GT Open a Le Castellet
Adac GT Masters a Oschersleben
Adac Formel 4 a Oschersleben
Stock Car Brasil a Brasilia
Nascar a Richmond
Clio Cup a Varano
RS Cup a Varano

28-29 aprile

Test Porsche Carrera Cup Italia a Imola

3 maggio

Moto GP a Jerez
WEC a Spa
DTM a Hockenheim
FIA F.3 a Hockenheim
Super GT al Fuji
Auto GP a Budapest
WTCC a Budapest
ETCC a Budapest
TCR Series a Valencia
USCC a Laguna Seca
Nascar a Talladega
V8 Supercars a Perth
GT Italia a Vallelunga
F.4 Italia a Vallelunga
F.2 Trophy a Vallelunga
Formula Academy a Le Mans
BRDC F.4 a Rockingham
Italiano Rally – Adriatico
Trofeo Rally Terra – Adriatico

10 maggio
F.1 a Montmelò
GP2 a Montmelò
GP3 a Montmelò
Porsche Supercup a Montmelò
Indycar a Indianapolis (road)
F.E a Monte Carlo
GT Open a Estoril
Euroformula Open a Estoril
F.3 giapponese a Motegi
Blancpain GT Sprint a Brands Hatch
Nascar a Kansas City
TCR Series a Portimao
3 Ore Endurance al Mugello
Coppa Italia ad Adria
RS Cup ad Adria
Coppa Italia ad Adria
British F.4 a Thruxton

12-13 maggio
Test F.1 a Montmelò

17 maggio
Moto GP a Le Mans
FIA F.3 a Pau
F.Renault ALPS a Pau
Formula Academy a Pau
ELMS a Imola
WTCC al Nurburgring Nordschleife
24 Ore del Nurburgring
Nascar All Stars a Charlotte
CITE a Magione
V8 Supercars a Winton
SMP F.4 Hameenlinna

24 maggio
F.1 a Monte Carlo
GP2 a Monte Carlo
World Series Renault a Monte Carlo
Porsche Supercup a Monte Carlo
Mondiale Rally in Portogallo
Indycar a Indianapolis
Super Formula a Okayama
F.3 giapponese a Okayama
Formula E a Berlino
Auto GP a Silverstone
Blancpain GT Endurance a Silverstone
Super Trofeo Lamborghini a Silverstone
F.Renault NEC a Silverstone
Nascar a Charlotte
TCR Series a Monza
Targa Tricolore Porsche a Monza
F.Renault ALPS a Spielberg
Clio Cup a Spielberg
Italiano Rally – Targa Florio

28 maggio

Test FIA F.3 a Monza

31 maggio

Moto GP al Mugello
Indycar a Detroit
USCC a Detroit
DTM al Lausitzring
Test 24 Ore Le Mans
World Series Renault a Spa
Eurocup F.Renault a Spa
Renault RS01 a Spa
TCR Series al Salzburgring
Stock Car Brasil a Curitiba
Nascar a Dover
FIA F.3 a Monza
F.4 Italia a Monza
GT Italia a Monza
CITE a Monza
Porsche Carrera Cup Italia a Monza
BRDC F.4 a Silverstone
Italiano WRC – Salento

7 giugno

F.1 a Montreal
Indycar a Fort Worth
Blancpain GT Sprint a Zolder
GT Open a Silverstone
Euroformula Open a Silverstone
F.3 giapponese al Fuji
Adac GT Masters a Spielberg
Adac Formel 4 a Spielberg
WTCC a Mosca
SMP F.4 a Mosca
Formula E a Mosca (cittadino)
Nascar a Pocono
F.Renault ALPS a Spa
F.Renault NEC a Spielberg
British F.4 a Oulton Park
ERC nelle Azzorre – Sata Rallye Acores





14 giugno

Mondiale Rally in Italia
Trofeo Rally Terra – Sardegna
Moto GP a Montmelò
WEC – 24 Ore di Le Mans
Indycar a Toronto
World Series Renault a Budapest
Eurocup F.Renault a Budapest
Renault RS01 a Budapest
Formula Academy a Budapest
Nascar a Michigan
F.4 Italia a Franciacorta
F.2 Trophy a Franciacorta
Targa Tricolore Porsche a Misano
RS Cup a Misano
Coppa Italia a Misano

21 giugno

F.1 a Spielberg
GP2 a Spielberg
GP3 a Spielberg
Porsche Supercup a Spielberg
Super GT a Buriram
Blancpain GT Endurance a Le Castellet
Super Trofeo Lamborghini a Le Castellet
FIA F.3 a Spa
Adac GT Masters a Spa
Adac Formel 4 a Spa
WTCC al Slovakia Ring
ETCC al Slovakia Ring
TCR Series a Sochi
V8 Supercars a Darwin
Coppa Italia a Varano
Italiano WRC – Marca

23-24 giugno

Test F.1 a Spielberg

28 giugno

Moto GP ad Assen
Indycar a Fontana
F.E a Londra
FIA F.3 al Norisring
DTM al Norisring
USCC a Watkins Glen
Auto GP a Le Castellet
WTCC a Le Castellet
ETCC a Le Castellet
Nascar a Sonoma
F.3 giapponese a Okayama
CITE a Imola
Porsche Carrera Cup Italia a Imola
F.2 Trophy a Imola
British F.4 a Croft
ERC in Belgio – Geko Rallye Ypres

5 luglio

F.1 a Silverstone
GP2 a Silverstone
GP3 a Silverstone
Porsche Supercup a Silverstone
Mondiale Rally in Polonia
Euroformula Open a Spielberg
GT Open a Spielberg
Blancpain GT Sprint a Mosca
Adac GT Masters al Lausitzring
Adac Formel 4 al Lausitzring
Nascar a Daytona
GT Italia a Imola
F.Renault ALPS a Monza
Clio Cup a Monza
RS Cup a Monza
Coppa Italia a Monza
Italiano WRC – Lanterna

12 luglio

Moto GP a Sachsenring
Indycar a West Allis
World Series Renault a Spielberg
ELMS a Spielberg
Auto GP a Zandvoort
DTM a Zandvoort
FIA F.3 a Zandvoort
USCC a Mosport
Nascar a Kentucky
V8 Supercars a Townsville
WTCC a Vilareal
F.4 Italia al Mugello
GT Italia al Mugello
Porsche Carrera Cup Italia al Mugello
BRDC F.4 a Snetterton
SMP F.4 a Kazan
Italiano Rally e TRT – San Marino

19 luglio

F.1 al Hockenheim
GP2 al Hockenheim
GP3 al Hockenheim
Porsche Supercup a Hockenheim
Indycar a Newton
Nascar a New Orleans
Super Formula al Fuji
F.3 giapponese al Fuji
F.Renault ALPS a Misano
Clio Cup a Misano
Coppa Italia a Misano
3 Ore Endurance a Misano
ERC in Estonia – auto24Rallye

26 luglio

F.1 a Budapest
GP2 a Budapest
GP3 a Budapest
Porsche Supercup a Budapest
Blancpain GT Endurance a Spa (24 Ore)
Super Trofeo Lamborghini a Spa
Porsche Carrera Cup Italia a Spa
F.Renault NEC a Spa
Nascar a Indianapolis
SMP F.4 a Parnu
TCR Series a Buenos Aires
ETCC al Salzburgring
CITE a Pergusa

2 agosto

Mondiale Rally in Finlandia
Indycar a Lexington
FIA F.3 a Spielberg
DTM a Spielberg
V8 Supercars a Ipswich
Stock Car Brasil a Salvador
Nascar a Pocono
F.Renault NEC ad Assen
BRDC F.4 a Brands Hatch

9 agosto

Moto GP a Indianapolis
Super GT a Fuji
USCC a Elkhart Lake
Nascar a Watkins Glen
TCR Series a Codegua
British F.4 a Snetterton

16 agosto

Moto GP a Brno
Adac GT Masters al Nurburgring
Adac Formel 4 al Nurburgring
Nascar a Michigan
SMP F.4 ad Alastaro
Stock Car Brasil a Goiania

23 agosto

F.1 a Spa
GP2 a Spa
GP3 a Spa
Porsche Supercup a Spa
Mondiale Rally in Germania
Indycar a Pocono
Super Formula a Motegi
F.3 giapponese a Motegi
V8 Supercars a Sydney
Nascar a Bristol
BRDC F.4 a Snetterton
British F.4 a Knockhill

30 agosto

Moto GP a Silverstone
Indycar a Sonoma
WEC al Nurburgring
FIA F.3 a Mosca
DTM a Mosca
Super GT a Suzuka
Adac GT Masters al Sachsenring
Adac Formel 4 al Sachsenring
Stock Car Brasil a Cascavel
Formula Academy a Magny-Cours
ERC in Repubblica Ceca – Barum Rally
Italiano Rally – Friuli Venezia Giulia

6 settembre

F.1 a Monza
GP2 a Monza
GP3 a Monza
Porsche Supercup a Monza
World Series Renault a Silverstone
Eurocup F.Renault a Silverstone
Renault RS01 a Silverstone
Auto GP a Brno
ETCC a Brno
ELMS a Le Castellet
Blancpain GT Sprint a Portimao
GT Open a Spa
Euroformula Open a Spa
Nascar a Darlington
Clio Cup al Mugello
RS Cup al Mugello
Coppa Italia al Mugello
Targa Tricolore Porsche al Mugello
F.4 Italia ad Adria
F.2 Trophy ad Adria
SMP F.4 Mosca
British F.4 a Rockingham

13 settembre

Mondiale Rally in Australia
Moto GP a Misano
World Series Renault al Nurburgring
Eurocup F.Renault al Nurburgring
Renault RS01 al Nurburgring
DTM a Oschersleben
Adac F.4 a Oschersleben
WTCC a Motegi
V8 Supercars a Sydney
Stock Car Brasil a Brasilia
Nascar a Richmond
GT Italia a Vallelunga
CITE a Vallelunga
Porsche Carrera Cup Italia a Vallelunga
BRDC F.4 a Donington
Italiano WRC – San Martino di Castrozza

20 settembre

F.1 a Singapore
TCR Series a Singapore
Super GT a Sugo
WEC ad Austin
USCC ad Austin
Blancpain GT Endurance al Nurburgring
Super Trofeo Lamborghini al Nurburgring
F.Renault NEC al Nurburgring
Adac GT Masters a Zandvoort
Nascar a Chicago
F.4 Italia a Imola
SMP F.4 a Sochi
Italiano Rally – Roma
Trofeo Rally Terra – Roma

27 settembre

F.1 a Suzuka
Moto GP ad Alcaniz
World Series Renault a Le Mans
Eurocup F.Renault a Le Mans
Renault RS01 a Le Mans
FIA F.3 al Nurburgring
DTM al Nurburgring
WTCC a Shanghai
Nascar a Loudon
GT Italia a Misano
CITE a Misano
Formula Academy a Navarra
BRDC F.4 a Brands Hatch
ERC a Cipro
BRDC F.4 a Brands Hatch
British F.4 a Silverstone
ERC a Cipro

4 ottobre

Mondiale Rally in Francia
Blancpain GT Sprint a Misano
GT Open a Monza
Euroformula Open a Monza
USCC a Brasetton – Petit Le Mans
F.Renault NEC a Hockenheim
Adac GT Masters a Hockenheim
Adac Formel 4 a Hockenheim
Stock Car Brasil a Santa Cruz do Sol
Nascar a Dover
ETCC a Pergusa
F.4 Italia a Misano
F.2 Trophy a Misano
Porsche Carrera Cup Italia a Misano





11 ottobre

F.1 a Sochi
 GP2 a Sochi
 GP3 a Sochi
 Moto GP a Motegi
 WEC al Fuji
 V8 Supercars a Bathurst
 Nascar a Charlotte
 F.Renault ALPS a Jerez
 British F.4 a Brands Hatch
 Targa Tricolore Porsche a Imola
 3 Ore Endurance a Imola
 Coppa Italia a Imola
 ERC in Grecia - Acropoli
 Italiano Rally - Due Valli

18 ottobre

Moto GP a Phillip Island
 World Series Renault a Jerez
 Super Formula a Sugo
 Eurocup F.Renault a Jerez
 Renault RS01 a Jerez
 ELMS a Estoril
 FIA F.3 a Hockenheim
 DTM a Hockenheim
 F.3 giapponese a Sugo
 Stock Car Brasil a Curitiba
 Nascar a Kansas City
 GT Italia al Mugello
 CITE al Mugello
 Porsche Carrera Cup Italia al Mugello
 F.2 Trophy al Mugello
 Italiano WRC - Como

25 ottobre

F.1 ad Austin
 Moto GP a Sepang
 Porsche Supercup ad Austin
 Mondiale Rally in Spagna
 Blancpain GT Sprint a Baku
 TCR Series a Buriram
 V8 Supercars a Surfers Paradise
 Nascar a Talladega
 Formula Academy a Le Castellet
 3 Ore Endurance ad Adria
 Coppa Italia ad Adria
 Clio Cup ad Adria
 RS Cup ad Adria
 Trofeo Rally Terra - Costa Smeralda

1 novembre

F.1 a Mexico City
 WEC a Shanghai
 Super GT a Autopolis
 GT Open a Montmelò
 Euroformula Open a Montmelò
 WTCC a Buriram
 Nascar a Martinsville

8 novembre

Moto GP a Valencia
 Super Formula a Suzuka
 V8 Supercars ad Auckland
 Stock Car Brasil a Taruma
 Nascar a Fort Worth
 ERC in Francia - Giro di Corsica

15 novembre

F.1 a San Paolo
 Mondiale Rally in Gran Bretagna
 Super GT a Motegi
 Nascar a Phoenix
 3 Ore Endurance a Vallelunga

22 novembre

F.3 a Macao
 TCR Series a Macao
 WEC ad Al Sakhir
 WTCC a Losail
 V8 Supercars a Phillip Island
 Nascar a Miami

29 novembre

F.1 ad Abu Dhabi
 GP2 ad Abu Dhabi
 GP3 ad Abu Dhabi

6 dicembre

V8 Supercars a Sydney

13 dicembre

Stock Car Brasil a San Paolo





PERCHÉ METTERE GLI AIRBUMP® SULLE PORTI RE?



NUOVA CITROËN C4 CACTUS CON PROTEZIONI AIRBUMP®.

Nuova Citroën C4 Cactus, associando un design innovativo ad una tecnologia utile, è l'auto che risponde alle domande di oggi. Grazie agli Airbump®, microcapsule d'aria rivestite da protezioni in soffice materiale plastico, Nuova Citroën C4 Cactus ti protegge dai piccoli urti quotidiani.

**TUA DA 100 EURO AL MESE CON FORMULA SIMPLYDRIVE.
DOPO 2 ANNI SEI LIBERO DI TENERLA, SOSTITUIRLA O RESTITUIRLA.**



WORLD CAR DESIGN OF THE YEAR
2015 WORLD CAR AWARDS

CRÉATIVE TECHNOLOGIE



CITROËN preferisce TOTAL TAN (fisso) 3,99% TAEG 6,67%. Consumo su percorso misto: Nuova Citroën C4 Cactus 1.2 PureTech 110 S&S: 4,7 l/100 km. Emissioni di CO₂ su percorso misto: Nuova Citroën C4 Cactus 1.2 PureTech 75, Nuova Citroën C4 Cactus 1.2 PureTech 82, Nuova Citroën C4 Cactus 1.2 PureTech 110 S&S: 107 g/km. Offerta promozionale esclusi IPT, Kit sicurezza + contributo PFU e bollo su dichiarazione di conformità, al netto dell'Incentivo Concessionarie Citroën. Esempio di finanziamento su Nuova Citroën C4 Cactus PureTech 75 Feel. Promo non cumulabile, valida in caso di permuta o rottamazione €14.400, IVA e messa su strada incluse (IPT e imposta di bollo su conformità escluse). Anticipo €4.250. Imposta sostitutiva sul contratto in misura di legge. Spese di incasso mensili €3,50. Importo totale del credito €10.500. Spese pratica pari a €350. Importo totale dovuto €11.279,97. 23 rate mensili da €99,89 e una rata finale denominata **Valore Futuro Garantito da €9.066,50**. TAN (fisso) 3,99% TAEG 6,67%. L'importo mensile è valido per una percorrenza di 20.000 KM in 24 mesi. Offerte promozionali riservate a Clienti privati per i contratti stipulati fino al 30/04/2015 presso le Concessionarie Citroën che aderiscono all'iniziativa, non cumulabili con altre iniziative in corso. Informazioni europee di base sul credito ai consumatori presso le Concessionarie. Salvo approvazione Banque PSA Finance - Succursale d'Italia. La foto è inserita a titolo informativo.