

n. 325
13 luglio 2015

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



LA F1 SI RIMETTE A FUOCO

Dal 2017 si cambia: per recuperare audience e invertire il calo di passione la F.1 si darà nuove regole alla ricerca dei suoi antichi valori

Magazine



18



30



46



50

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

FUTURO FERRARI.

... E SE KIMI
RESTASSE?

COL 2016 BISESTILE,
C'È LO DOVREMMO
PURE TENERE
UN GIORNO IN PIÙ.

BAFFI

FORMULA 1

Ferrari

Le novi

**Il World Motorsport Council
ritocca le regole su
superlicenza, aiuti
alla guida, sanzioni e
annuncia la prima bozza
del calendario 2016**

ità della F1



Si è svolto per la prima volta fuori dall'Europa il Consiglio Mondiale della FIA. L'organo decisionale della Federazione Internazionale si è riunito per l'occasione a Città Del Messico: la capitale ospiterà il ritorno della Formula 1 nella nazione sudamericana il prossimo 1 novembre. In queste pagine, un'analisi delle novità introdotte.

Partenze in mano ai piloti

Dopo i riscontri emersi nello scorso Strategy Group, la FIA ha precisato quali saranno le limitazioni agli aiuti in partenza da veder messe in atto già dalla gara di Spa-Francorchamps del Mondiale 2016. Il focus principale sarà rimettere in gioco la sensibilità personale, ed il mezzo sarà l'eliminazione dei sistemi per trovare e modificare il punto di stacco della frizione. Non sarà innanzitutto possibile agire per cambiare l'impostazione una volta che la vettura avrà lasciato la pitlane, mentre sarà proibita l'adozione di programmi automatici per individuare il punto di stacco ideale di modo da avere un avvio più "sicuro". In più, verranno limitate tutte le comunicazioni dai box riguardo alle procedure di partenza: saranno ammessi solo i messaggi relativi a sicurezza (olio in pista, partenza cancellata ecc...) e ad eventuali problemi che emergano una volta in pista e che necessitino di un'azione (rientro ai box o ritiro).

Ridotte le sanzioni

Per quanto riguarda i propulsori, si è mantenuta la concessione di un motore in più ai nuovi costruttori, che verrà estesa retroattivamente alla Honda. Inoltre sono state limitate alla "sola" retrocessione in griglia le penalità inflitte per la sostituzione di motori e cambi. Eliminati i rischi di drive-through che potevano essere affibbiati qualora ci fossero più posizioni da scontare che partecipanti al GP.

Entra Baku, inversione Russia-Malesia

Non meno importante è la pubblicazione del calendario provvisorio per la prossima stagione. Si partirà il 3 aprile prossimo, come da tradizione, in Australia. Si tratta di un piano molto serrato, con sette occasioni in cui ci saranno gare in weekend consecutivi. Aggiunta principale sarà quella di Baku: la pista cittadina dell'Azerbaijan sarà a metà stagione sotto le insegne del GP d'Europa, poco prima della tappa in Germania che potrebbe tenersi ad Hockenheim. Non si è però ancora avuta una conferma sul tracciato. Altro cambio degno di nota, quello del GP di Russia che viene anticipato al primo maggio, mentre la Malesia passa a settembre. Anticipo prima dell'Austria, onde evitare concomitanze con Wimbledon, per il GP di Gran Bretagna.

Superlicenza, ma non per tutti

Tra le altre decisioni prese a Città Del Messico, c'è anche stata la modifica del sistema di punteggio necessario per ricevere la Super Licenza F.1. Per debuttare nel mondiale serviranno 40 punti raccolti in tre anni e un test per verificare le qualità del candidato. Se in precedenza erano stati assegnati 60 punti al vincitore della futura F.2 e 50 al campione GP2, ora entrambe le serie sono state ridimensionate a 40 punti che andranno anche al secondo e al terzo per quanto riguarda la F.2 e al secondo per la GP2. 40 punti anche per il campione Indycar e WEC mentre fa sorridere che a questo livello vi sia ancora il FIA F.3 europeo: 40 i punti al vincitore finale del campionato. Cinque punti in più rispetto alla precedente graduatoria per la Renault 3.5, che così sale da 30 a 35. Non si può rimarcare come la FIA consideri le potenti e formative Dallara-Gibson della World Series al di sotto delle piccole monoposto di F.3 che hanno 300 cavalli in meno. Una visione "casalinga" del motorsport quella degli uomini in giacchetta FIA. La GP3 rimane a 30 punti, 25 i punti per la giapponese Super Formula. Sono state inserite le serie DTM e WTCC, 15 punti ai campioni come al primo classificato della Indy Lights. 10 i punti a chi vince i campionati della F.3 nazionale (per ora solo in Giappone). Sorprende che la F.4 (guarda caso creazione della FIA) abbia ricevuto 2 punti in più, 12 in totale, per il campione. Un "aiutino" per tenerla davanti alla Renault 2.0 (Eurocup, ALPS e NEC) che ha ora 10 punti, 5 in più della precedente graduatoria. Ricordiamo che la Renault 2.0 è più veloce di 6" al giro (per esempio a Spa) di una F.4. Lascia anche di stucco il fatto che un pilota potrebbe vincere, in tre anni consecutivi, la Formula Renault ALPS, la Formula Renault Eurocup ed il DTM senza maturare i requisiti per la F.1.

I nuovi sistemi di punteggi

	1°	2°	3°	4°	5°	6°	7°	8°	9°	10°
Formula 2	40	40	40	30	20	10	8	6	4	3
GP2 Series	40	40	30	20	10	8	6	4	3	2
FIA F.3 European	40	30	20	10	8	6	4	3	2	1
FIA WEC	40	30	20	10	8	6	4	3	2	1
IndyCar	40	30	20	10	8	6	4	3	2	1
Formula Renault 3.5	35	25	20	15	10	7	5	3	2	1
GP3 Series	30	20	15	10	7	5	3	2	1	0
Super Formula	25	20	15	10	7	5	3	2	1	0
FIA WTCC	15	12	10	7	5	3	2	1	0	0
DTM	15	12	10	7	5	3	2	1	0	0
Indy Lights	15	12	10	7	5	3	2	1	0	0
FIA Formula 4 Nazionali	12	10	7	5	3	2	1	0	0	0
Campionati nazionali F.3	10	7	5	3	1	6	0	0	0	0
F.Renault (Eurocup, Alps, NEC)	10	7	5	3	1	6	0	0	0	0
Mondiali Kart Senior	3	3	2	1	0	0	0	0	0	0

FORMULA 1

Lewis Hamilton





Il doppio fallo del campione

Stefano Semeraro

Lewis Hamilton vuole fare a modo suo, lo sappiamo. E' la sua forza (in pista), qualche volta anche la sua debolezza. Ha provato a farlo anche a Wimbledon, dove era stato invitato per assistere alla finale fra Roger Federer e Novak Djokovic addirittura nel Royal Box, cioè nel settore ultraesclusivo dove siedono i reali, nobili e vip molto selezionati. Solo che per entrare nel blasonato recinto occorre vestirsi secondo un "dress code" molto rigido, molto formale, mentre Lewis si è presentato all'ingresso con un'ora di ritardo, indossando i jeans e una camicia hawaiana. Senza giacca e senza cravatta, accessorio indispensabile per affacciarsi sul prato più famoso d'Inghilterra dal Royal Box. Gli addetti alla sicurezza lo hanno fermato, lui pare abbia dato di matto per un paio di minuti; poi si è dovuto accontentare di seguire la finale su uno schermo tv, e di scattare qualche selfie nella Club House dell'All England Club. Evidentemente Hamilton ha un problema di etichetta con le istituzioni britanniche, visto che recentemente anche ad una cena con la regina era riuscito a fare una gaffe rivolgendosi a Elisabetta in maniera non prevista dal cerimoniale. «Non fare entrare Hamilton sul Centre Court è una pomposità inglese al peggior livello», ha protestato Gary Lineker, ex centravanti della nazionale da anni passato con grande successo al ruolo di giornalista e dirigente televisivo. «Le regole sono regole», ha invece twettato Martun Brundle, l'ex collega di Hamilton che ha però riconosciuto come sia scontato che «se uno invita Lewis Hamilton, deve aspettarsi che si presenti vestito come Lewis Hamilton». L'All England Club, 'antichissimo circolo che ospita da sempre il torneo, non ha voluto commentare. Per il momento, Wimbledon-Hamilton 15-0. E silenzio, per favore.



FORMULA 1

Chris Horner



«Non flirtiamo con la Ferrari, ma se nel 2017...»

Chris Horner ha appena rinnovato il contratto con la Red Bull, ed è preoccupato dei ritardi della Renault nello sviluppare la power unit. Il team ha smesso di parlare di ritiro, ma guarda al 2017 e alle nuove regole che dovrebbero rimettere al centro i valori base del Circus. E non chiude la porta alle proposte di Marchionne

Stefano Semeraro

Horner, in Canada il consulente della Red Bull Helmut Marko ha dichiarato che il nuovo progetto a cui sta lavorando la Renault riguarda l'accumulatore di energia, e che i risultati si sarebbero visti nel giro di tre settimane. Che scadevano a Silverstone. A che punto sono i lavori?

«Credo che dovrebbe rispondere la Renault, perché è roba loro, non nostra. Ma da quanto ne so stanno facendo buoni progressi con l'accumulatore. Ora stanno per mettere in pratica alcune decisioni strategiche, e hanno deciso che strada prendere nello sviluppo per il resto dell'anno e quanto avrà un grosso impatto sulla prossima stagione».

Cosa pensate di questa tempistica?

«Ovviamente che mette a prova la nostra pazienza. Come tutti i team competitivi vorremmo vedere i risultati... ieri, e sfortunatamente quando si parla di motore i tempi sono più lunghi che per i teali. La pazienza non è la nostra forza. Vogliamo vedere i risultati il più presto possibile...».

"Più presto possibile" cosa significa? Le prossime tre settimane?

«Per arrivare dallo stato a cui è il progetto a quello che desideriamo serviranno probabilmente due mesi. Due o tre mesi. Dovrà essere comunque entro la fine dell'anno, e ciò che impariamo quest'anno sarà da'aiuto per la prossima stagione».

Sia la Renault sia la Red Bull hanno disegnato lo scenario di una loro possibile uscita dalla F.1. Visto che lei ha appena rinnovato con la Red Bull, ci può dire se quelle idee sono ormai tramontate?

«Be, ho firmato da poco. Siamo determinati a tornare competitivi. Non esserlo fa male, ma sfortunatamente ci sono fattori che non dipendono dalla tua volontà. Ma noi abbiamo la situazione sotto controllo, stiamo lavorando a tutta in modo che, quando lo sviluppo del motore arriverà, saremo in grado di sfruttarlo al meglio».

Al momento il telaio vi soddisfa?

«Non siamo mai soddisfatti. Vogliamo sempre fare meglio. Il cambio dei regolamenti in inverno ci ha danneggiato, probabilmente più di quanto pensavamo, ma ora siamo in grado di capire bene dove dobbiamo migliorare, e come farlo».

Sarebbe un vantaggio portare nel team James Key spostandolo dalla Toro Rosso? E' uno che sta dimostrando cosa si può ottenere con un piccolo budget.

«Non abbiamo alcun interesse nel farlo. Il nostro gruppo tecnico è molto forte. Adrian Newey è ancora coinvolto in ogni dettaglio poi ci sono Rob Marshall, Pierre Wache e Dan Fallows. Non abbiamo alcun interesse a cambiare nulla».

Ci sono voci su un possibile acquisto della Lotus da parte della Renault. Questo cosa significherebbe per i due team Red Bull? Il boss Carlos Ghosn ha dichiarato che sarà molto difficile che la



Renault fornisce motori-cliente nel 2017.

«E' una decisione che devono prendere loro. Sarebbe un po' ironico se finissero per ricomprare il team che loro stessi hanno venduto. Ma per quanto ci riguarda, noi abbiamo un accordo molto chiaro con la Renault, che ci garantisce uno status privilegiato. Per qualsiasi scenario quello che conta è disporre di un motore competitivo».

Qualcuno ha suggerito che ultimamente la Red Bull stia flirtando con la Ferrari. Potrebbe essere un rimedio a breve termine? Di sicuro non a lungo termine, se volete vincere altri titoli mondiali.

«E' una esagerazione dire che la Red Bull sta flirtando con la Ferrari. Ovviamente come Red Bull Group abbiamo un buon rapporto con la Ferrari per quanto riguarda la fornitura alla Toro Rosso. Sergio Marchionne ha fatto un'offerta generosa senza però dettargliela al GP d'Austria, noi però restiamo concentrati su quello che abbiamo al momento».

Il 2016 è una cosa. Ma il 2017?

«Sarebbe tutta un'altra cosa».

Aveva mai immaginato, dopo tanti successi, di ritrovarsi così in fretta nei guai, e per giunta senza una via d'uscita chiara davanti?

«Le cose in F.1 cambiano molto in fretta. La grande maggioranza delle persone che ci hanno aiutato a vincere 4 mondiali e 50 Gran Prix sono ancora qui. Le circostanze sono cambiate.

Sfortunatamente l'elemento che l'impatto più grosso sulla nostra competitività non dipende da noi».

Lei ha detto che anche se Vettel corresse ancora con la Red Bull le cose non cambierebbero di molto.

«Non cambierebbero di molto perché il nostro problema non sono i piloti».

Davvero non cambierebbe nulla con Vettel? Il pilota conta così poco?

«Saremmo più poveri!».

Bernie Ecclestone ha indicato che le gare di F.1 nel 2017 saranno più facili da seguire e più divertenti da guardare. Perché è servito tanto tempo per capire che lo sport stava andando nella direzione sbagliata?

«Il problema è che se hai un gruppo di esperti tutti convinti che solo loro sanno come vanno fatte le cose, finisce per crearsi una gran confusione. Penso che solo da poco si sia compresa la realtà, e di conseguenza tutti hanno cominciato a spingere di più verso i cambiamenti che servono. Bernie ha sempre avuto ragione a dire che la F.1 significa uomini e macchine spinti al limite. Occorre che sia una componente drammatica, la F.1 deve essere veloce, rumorosa e sexy. In una parola, serve il fattore "wow". Dobbiamo tornare a questi principi, che sono facili da rispettare se tutti vogliono la stessa cosa. Non sono proprio tutti sicuri di come arrivarci, ma ora almeno sanno quello che vogliono!».



Non ha vizi né scaramanzie, ama la bici e sorpassare in pieno all'Eau Rouge, ma per il resto pensa solo a correre e nella vita (e in hoel...) si accontenta dell'essenziale. L'unico vizio? Sta nel frigo

Corse e cioccolato

C'è una routine che segui prima di ogni gara?

«Indosso la tuta, parlo con il mio ingegnere e sono pronto per la gara. Nessun rituale, nessun voodoo, nessuna meditazione»

Quando esci qual è l'ingrediente fondamentale per una bella serata?

«Gli amici e un bel locale. Tutto quello che serve».

Che cosa deve esserci per forza nel tuo motorhome?

«La biancheria per la gara, le scarpe per la gara, la tuta, i guanti, il casco, il sistema HANS, e sono a posto. Nessun talismano».

E nel tuo frigorifero di casa?

«Un po' di cioccolato».

Le qualità che apprezzi in una moglie o in una compagna?

«Che sia carina con me. E' abbastanza».

La qualità più importante di un compagno di squadra?

«Rispetto e buone vibrazioni. Se ogni tanto si ride è meglio».

Il consiglio che daresti per evitare lo stress in aeroporto?

«Io non sono mai stressato. E' una cosa che dipende da te. Se sei veramente rilassato niente può davvero stressarti».







Le qualità essenziali di un pilota di F.1?

«Il talento, e saper lavorare duro. Se le possiedi entrambe hai una buona chance di arrivarci».

Che cosa ti aiuta a rilassarti dopo un GP?

«Parlare con i miei ingegneri, analizzare la gara. E poi chiacchierare con gli amici».

Quali sono gli elementi fondamentali di un bel circuito?

«Curve veloci, bei punti di frenata e tanto grip!».

L'app che non può mancare nel tuo telefonino?

«WhatsApp».

E le qualità essenziali di un bravo boss?

«La sportività e la capacità di farti sentire a tuo agio. Franz (Tost, ndr) è perfetto in entrambi gli aspetti».

Cosa ti aspetti da un hotel?

«Una bella doccia e un buon letto. Niente cose strane».

Qual è il GP a cui un vero appassionato deve assistere almeno una volta nella vita?

«Spa, il mio preferito. E ovviamente Monaco».

Che cosa ti serve per dormire bene?

«Niente, quando vado a letto mi addormento in dieci secondi».

Che cosa ti porti sempre dietro quando viaggi?

«L'iPad, per giocare un po'».

Qual è la curva "assoluta" in F.1?

«L'Eau Rouge».

Quali sono gli elementi base del tuo allenamento?

«Correre e andare in bici, con una netta preferenza per la bici. Deve essere una cosa di famiglia: tutti i miei amano la bici».

E le qualità personali che ritieni essenziali per il tuo successo in F.1?

«tenere i piedi per terra».

Un consiglio fondamentale per chi vuole diventare pilota di F.1?

«Meglio che me lo tenga per me, altrimenti rischio di favorire la concorrenza!».



MORE
LIFE
FOR YOUR
LIFE



**CITROËN C4 CACTUS È UN'AUTO UNICA E INNOVATIVA.
A LUGLIO TUA DA 13.600 EURO.**



Grazie agli Airbump® di serie, microcapsule d'aria rivestite da protezioni in soffice materiale plastico, all'innovativa tecnologia del touch pad 7" e all'efficienza dei motori PureTech, Citroën C4 Cactus è l'auto fatta su misura per chi vuole fare nuove esperienze e provare emozioni intense.

VIENI A PROVARE I MOTORI PURETECH, VINCITORI DEL PREMIO "MOTORE DELL'ANNO 2015".



WORLD CAR DESIGN OF THE YEAR
2015 WORLD CAR AWARDS

CRÉATIVE TECHNOLOGIE



CITROËN preferisce TOTAL Consumo su percorso misto: Citroën C4 Cactus PureTech 110 S&S: 4,7 l/100 km. Emissioni di CO₂ su percorso misto: Citroën C4 Cactus PureTech 75, Citroën C4 Cactus PureTech 82, Citroën C4 Cactus 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 Citroën C4 Cactus PureTech 75 Feel. Promo non cumulabile, valida in caso di permuta o rottamazione e sottoscrizione del finanziamento Linea Prime € 13.600, IVA e messa su strada incluse (IPT e imposta di bollo su conformità escluse). Anticipo € 3.800. Imposta sostitutiva sul contratto in misura di legge. Spese di incasso mensili € 3,50. Importo totale del credito € 10.150. Spese pratica pari a € 350. Importo totale dovuto € 12.108,24. 72 rate mensili da € 198,80. TAN (fisso) 5,99% TAEG 8,36%. La rata mensile comprende i servizi facoltativi EssentialDrive (Estensione della Garanzia 72 mesi/60.000 Km, importo mensile del servizio € 7,63) e Azzurro Classic (Antifurto con polizza furto e incendio - Prov. VA, importo mensile del servizio € 19,50). Offerte promozionali riservate a Clienti privati per i contratti stipulati fino al 31/07/2015 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. Il premio "Motore dell'anno 2015" è riferito alla categoria dei motori di cilindrata da 1 a 1,4 litri. Le immagini sono inserite a titolo informativo.





Il catalano torna al successo e la Honda coglie la prima doppietta 2015 grazie al secondo posto di Pedrosa. Rossi, terzo, allunga su Lorenzo e si gode l'ennesimo podio prezioso in prospettiva mondiale

Marquez, in Germania con furore

Stefano Semeraro

Tre mesi senza vincere possono essere pochi o tantissimi, se ti chiami Marc Marquez sono lunghi una vita. Così il sesto centro in sei anni (in tutte le categorie in cui ha corso) al Sachsenring per il Piccolo Diavolo è stata davvero una liberazione, da festeggiare anche con una diretta tv "pirata" in proprio grazie ad una telecamerina estratta dalla tuta. Finalmente un ritorno sul gradino più alto del podio, sotto la luce dei riflettori che negli ultimi tempi aveva dovuto cedere ai rivali della Yamaha, Lorenzo e Rossi, e ai sussulti di gloria della Ducati (che però sembrano ormai essersi spenti) a inizio stagione. In Germania, dopo tanti problemi, è tornata a ruggire complessivamente la Honda, che ha piazzato la prima doppietta con l'ex-ritirando Pedrosa secondo davanti al Dottor Rossi e a Lorenzo, mentre a scongiurare lo sprofonzo della Rossa ci ha pensato ancora una volta Andrea Iannone, quinto dietro i "Fab Four" (meglio: i tre + uno) del motomondiale.

Un weekend da leone, quello di Marquez, che in gara come Pedrosa ha azzardato la scelta della gomma dura all'anteriore (contrariamente alla concorrenza) e dopo il fuoco d'artificio di Lorenzo alla partenza è scappato via diventando in fretta un'idea troppo lontana da inseguire per chiunque.

Dietro di lui per un po' si sono dati battaglia Rossi e Pedrosa, ma lo spagnolo quando ha voluto è riuscito a passare Valentino fra le curve fluide e non eccessivamente veloci del Sachsenring, mentre Lorenzo si attestava senza troppe pretese in quarta posizione. «Sono tornato a divertirmi in sella alla mia moto – ha spiegato Marquez – piano piano stiamo tornando ma a partire già dai test di Misano resta parecchio lavoro da fare». Il ritorno alla vecchia



Pedrosa davanti a Rossi



ciclistica sembra per ora aver ridato fiato alla Honda, e ambizioni a Pedrosa, che nonostante un po' di desuetudine all'altissimo livello (non ero più abituato a questi ritmi) dopo le titubanze in partenza ha poi passato nell'arco di tre giri sia Rossi sia Lorenzo, che ora, dopo la seconda sconfitta consecutiva nei confronti del compagno di squadra, si trova staccato di 13 punti nel mondiale. «L'importante è stare davanti a Jorge, e ci sono riuscito. E' un successo importante per il mondiale e per la battaglia psicologica con Jorge», ha ammesso alla fine Valentino, che nella prima parte della gara, prima di subire la rimonta di Pedrosa, si era scatenato con qualche sorpasso (lo stesso Pedrosa, Hernandez, Iannone) vivendo anche un grande brivido al terzo giro, e poi a suo dire ha sfruttato la striscia dello spagnolo della Honda per scollarsi di dosso lo spagnolo di "casa sua": «Il punto chiave è quando Dani mi ha passato, perché gli sono rimasto incollato 8-10 giri e questo mi ha risucchiato via dalla lotta con Lorenzo. Ho pensato di poter attaccare anche Pedrosa, ma a quel punto lui ha cambiato ritmo: secondo me si era tenuto qualcosa per il finale. Bene così, qui in Germania non eravamo comunque all'altezza delle Honda». Il tredicesimo podio consecutivo e il primo consolidato in classifica gli consentiranno di partire sereno per le vacanze. Ma – come è lui il primo a sottolineare «guai a dare Marquez per spacciato per il mondiale», nonostante i 65 punti di ritardo.

Positivo anche il bilancio di Iannone («dobbiamo risolvere i problemi di grip, ma personalmente sono terzo nel mondiale e non posso dire che mi aspettavo di meglio»), mentre Andrea Dovizioso, ancora vittima di una caduta, vede lontani i quattro podi di inizio stagione. «Stavolta ero al limite e ho fatto un piccolo errore. Non è un problema psicologico, ma forse è vero che siamo partiti troppo forte».

L'ORDINE DI ARRIVO DOMENICA 12 LUGLIO 2015

- 1 - Marc Marquez (Honda) - Repsol Honda - 30 giri in 41'01"087
- 2 - Daniel Pedrosa (Honda) - Repsol Honda - 2"226
- 3 - Valentino Rossi (Yamaha) - Yamaha - 5"608
- 4 - Jorge Lorenzo (Yamaha) - Yamaha - 9"928
- 5 - Andrea Iannone (Ducati) - Ducati - 20"785
- 6 - Bradley Smith (Yamaha) - Tech 3 - 23"215
- 7 - Cal Crutchlow (Honda) - LCR - 29"881
- 8 - Pol Espargaro (Yamaha) - Tech 3 - 34"953
- 9 - Danilo Petrucci (Ducati) - Pramac - 35"875
- 10 - Aleix Espargaro (Suzuki) - Suzuki - 37"253
- 11 - Maverick Vinales (Suzuki) - Suzuki - 37"274
- 12 - Yonny Hernandez (Ducati) - Pramac - 42"081
- 13 - Hector Barbera (Ducati) - Avintia - 48"611
- 14 - Alvaro Bautista (Aprilia) - Gresini - 50"687
- 15 - Jack Miller (Honda) - LCR - 53"769
- 16 - Nicky Hayden (Honda) - Aspar - 58"921
- 17 - Eugene Laverty (Honda) - Aspar - 1'02"738
- 18 - Alex De Angelis (ART) - Ioda - 1'03"122
- 19 - Loris Baz (FTR Yamaha) - Forward - 1'11"162
- 20 - Marco Melandri (Aprilia) - Gresini - 1'15"910

Giro veloce: Marc Marquez 1'21"530

Ritirati

Claudio Corti (FTR Yamaha) - Forward
 Andrea Dovizioso (Ducati) - Ducati
 Hiroshi Aoyama (Honda) - AB
 Mike Di Meglio (Ducati) - Avintia
 Scott Redding (Honda) - Marc VDS

Il campionato

1. Rossi 179; 2. Lorenzo 166; 3. Iannone 118; 4. Marquez 114; 5. Dovizioso 87; 6. Smith 87; 7. Pedrosa 67; 8. Crutchlow 66; 9. P. Espargaro 64; 10. Vinales 57; 11. Petrucci 51; 12. A. Espargaro 44; 13. Hernandez 32.



Et voilà, Bourdais

Con una prestazione maiuscola, il francese sorprende tutti e si propone come outsider nella lotta al titolo non più saldamente nelle mani del team Penske, che ha visto Castroneves vincere la lotta interna tra i suoi alfieri. Nel frattempo cresce bene Newgarden, sempre più vicino ai top-driver



Silvano Taormina

Non vinceva una gara su ovale dal lontano 2006, quando si impose sul miglio di Milwaukee nell'anno del suo ultimo titolo in Champ Car. A nove anni di distanza, proprio sullo storico impianto del Wisconsin, Sebastien Bourdais ha rotto l'incantesimo imponendosi grazie ad un passo inavvicinabile per tutto il resto del plotone ed una strategia impeccabile. Un successo, il secondo del 2015 dopo quello in gara 2 a Detroit, che lo tiene ben saldo nel gruppo di testa alla vigilia di un finale di stagione che si preannuncia alquanto imprevedibile. Bourdais

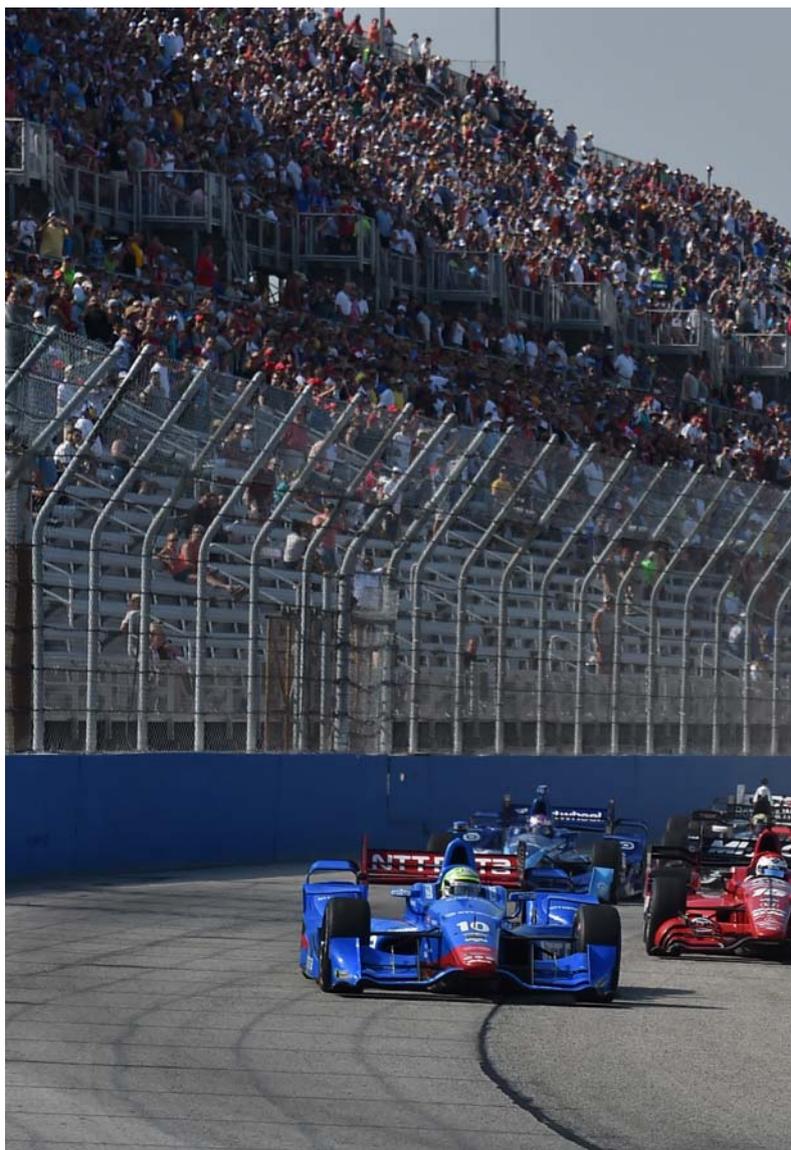
ha gettato le basi della sua vittoria verso la metà gara quando, dopo aver risalito la china dalla sesta fila sullo schieramento, si è issato al comando iniziando a dettare un ritmo in grado di solcare un margine importante sugli inseguitori. Nemmeno un paio di caution lo hanno scollato dalla vetta. Fin dove potrà spingersi Bourdais è ancora presto per dirlo. Il suo punto di forza, oltre alla velocità e ad un team interamente concentrato su di lui, è sicuramente quella maturità agonistica che nel finale potrebbe spingerlo a far traballare il già scricchiolante predominio mostrato dai piloti del team Penske fino a questo punto della stagione.

Difficile situazione in casa Penske

Proprio l'instabilità in casa Penske è un altro tema emerso al termine del fine settimana di Milwaukee. Troppi galletti nello stesso pollaio, troppe energie da spartire su più fronti. Al termine di ogni weekend, per un pilota che sorride ce n'è almeno un altro che ne esce con il muso lungo. Questa volta festeggia Helio Castroneves, incappato in una leggerezza regolamentare che lo ha visto estromettere dalle qualifiche, ma pienamente redento grazie ad una fenomenale cavalcata fino alla piazza d'onore. Gli è mancato solo il guizzo finale per impensierire Bourdais. Bicchiere mezzo pieno e mezzo vuoto per il leader del campionato Juan Pablo Montoya, poco brillante in qualifica ed eccessivamente cauto in gara. Il quarto posto finale gli fa guadagnare qualche lunghezza su Dixon ma, sicuramente, pesa di più il rammarico per l'ennesima occasione persa per gettare l'affondo. Altro zero in casella per Will Power, coinvolto incolpevolmente in un incidente innescato da Ryan Briscoe, sempre nelle zone calde della classifica piloti, ma con un peso in più sul morale. L'impressione è che in casa Penske urge definire una direzione da seguire, scegliere su chi puntare e mettere gli altri a sua disposizione se non si vuole rischiare di regalare il titolo a qualcun altro. Scenario che, a tre prove dalla fine e con tre piloti in lotta per il campionato, preannuncia una potenziale implosione da evitare a tutti i costi.

Rahal e Newgarden speranze a stelle e strisce

Continua il momento positivo di Graham Rahal, al suo quinto podio stagionale dopo il recente successo a Fontana. Piazzamento che lo tiene ben saldo in terza posizione dietro a uno Scott Dixon che, diversamente, fatica a mantenersi costantemente nella parte alta della graduatoria. Adesso Rahal è chiamato a dare costanza a questa vera e propria rinascita agonistica dopo che per anni è stato etichettato come la stella emergente, ma in realtà mai emersa del tutto, dell'automobilismo a stelle e strisce. Etichetta adesso balzata nelle mani di Josef Newgarden, già vincitore quest'anno a New Orleans e Toronto e gara dopo gara sempre più in linea con il passo dei top-driver nonostante militi in un team emergente quale il CFH Racing. A Milwaukee ha fatto il bello e il cattivo tempo nelle libere e in qualifica. In gara ha mantenuto la testa per oltre cento giri prima di perdere del tempo prezioso nel traffico a causa di una strategia non proprio ottimale. Il quinto posto finale, considerate le attese del pre-gara, gli va un po' stretto ma, allo stesso tempo, lo proietta con fiducia nella volata finale in attesa di definire obiettivi ben più importanti per la prossima stagione. Con la speranza che arrivi la chiamata da parte di un top-team...





L'ORDINE DI ARRIVO DOMENICA 12 LUGLIO 2015

- 1 - Sebastien Bourdais (Dallara DW12-Chevy) - KV - 250 giri 1.56'46''826
- 2 - Helio Castroneves (Dallara DW12-Chevy) - Penske - 2''237
- 3 - Graham Rahal (Dallara DW12-Honda) - Rahal - 2''879
- 4 - Juan Pablo Montoya (Dallara DW12-Chevy) - Penske - 10''003
- 5 - Josef Newgarden (Dallara DW12-Chevy) - CFH - 11''548
- 6 - Tony Kanaan (Dallara DW12-Chevy) - Ganassi - 12''400
- 7 - Scott Dixon (Dallara DW12-Chevy) - Ganassi - 12''998
- 8 - Marco Andretti (Dallara DW12-Honda) - Andretti - 13''063
- 9 - Simon Pagenaud (Dallara DW12-Chevy) - Penske - 13''695
- 10 - Ed Carpenter (Dallara DW12-Chevy) - CFH - 15''436
- 11 - Gabby Chaves (Dallara DW12-Honda) - Herta - 16''602
- 12 - Charlie Kimball (Dallara DW12-Chevy) - Ganassi - 17''420
- 13 - Ryan Hunter-Reay (Dallara DW12-Honda) - Andretti - 17''943
- 14 - Takuma Sato (Dallara DW12-Honda) - Foyt - 18''318
- 15 - Carlos Munoz (Dallara DW12-Honda) - Andretti - 18''905
- 16 - Tristan Vautier (Dallara DW12-Honda) - Coyne - 2 giri

Giro più veloce: Helio Castroneves 22''121

Ritirati

- 221° giro - Jack Hawksworth
- 219° giro - Justin Wilson
- 183° giro - Sage Karam
- 156° giro - Stefano Coletti
- 120° giro - Ryan Briscoe
- 120° giro - Will Power
- 113° giro - James Jakes
- 27° giro - Pippa Mann

La classifica piloti

- 1. Montoya 439; 2. Dixon 385; 3. Rahal 370; 4. Castroneves 370; 5. Power 369; 6. Bourdais 343; 7. Andretti 332; 8. Kanaan 314; 9. Newgarden 309; 10. Pagenaud 278.



Newgarden e Rahal
scattano al via

RENAULT 3.5

Gare a Spielberg

Rowland vs Vaxiviere

Battaglia continua

**Matthieu Vaxiviere
vincitore della
seconda gara**





L'inglese e il francese si sono spartiti pole e vittorie e ormai sono imprendibili nella classifica di campionato. Jaafar e Stoneman hanno infatti perso il passo. Per la prima volta sul podio il rookie Nissany

Massimo Costa

Si va in vacanza con una certezza: il campionato Renault 3.5 2015 è ufficialmente un affare riservato a due piloti: Oliver Rowland e Matthieu Vaxiviere. A meno di burrascose novità che potrebbero emergere nei prossimi appuntamenti di Silverstone, Nurburgring, Le Mans e Jerez, il copione della sceneggiatura del film Renault di quest'anno è scritto. Al Red Bull Ring, si sono divisi le pole come già accaduto a Spa e a Budapest, e le vittorie come verificatosi ad Alcaniz e a Spa. Sono i due uomini forti del campionato. In Austria, hanno dominato rispettivamente gara 1 e gara 2, con Vaxiviere che però nella prima corsa ha un po' perso il passo per una soluzione aerodinamica di medio carico, e non alto carico come la maggioranza e l'inglese della Fortec. Però, tornato sui suoi passi, Vaxiviere ha imposto il suo ritmo nella corsa conclusiva. Merito di questa superiorità va ascritta anche ai team Fortec e Lotus Charouz. Rowland non è mai incappato in noie tecniche, sempre al traguardo e mai peggio della sesta posizione, come Vaxiviere del resto, che ha un solo zero in casella, ma per un incidente alla prima curva della gara di Monte-Carlo. Rowland conta ora 166 punti, Vaxiviere 140. Considerando che al vincitore ne spettano 25, si può capire come il divario tra i due rivali sia in fondo minimo.



Pietro Fantin davanti al compagno Bonifacio



In casa Fortec si festeggia Oliver Rowland sempre leader di campionato

Jaafar ha perso il contatto

Al loro passo, nessuno ha resistito. C'era stato inizialmente il fuoco di paglia, definiamolo così, di Jazeman Jaafar, compagno di Rowland nel team Fortec. Una vittoria a Monaco, due secondi posti nelle gare 1 di Alcaniz e Spa, ma tra Budapest e Spielberg il pilota malese si è perso conquistando soltanto un quarto posto nella seconda corsa in Ungheria (nessun punto nella prima gara) e due modesti piazzamenti in Austria, decimo e nono. Tanto è bastato per farlo precipitare a 76 punti di distacco da Rowland, un divario difficilmente recuperabile.

Dams ancora senza vittorie

Stesso discorso per Dean Stoneman. L'inglese del team Dams, dal 2015 divenuto pilota Red Bull, non riesce a trovare la costanza nei risultati. Quattro i podi, ma anche tre le gare senza punti (due volte dodicesimo e un ritiro proprio a Spielberg in gara 2 per un errore). Stoneman ha 86 punti e la storia si fa complicata. Come lo è per il suo compagno Nyck De Vries, ancora a secco di vittorie (cosa insolita per la Dams che si era abituata bene negli ultimi due anni con Kevin Magnussen e Carlos Sainz), tre podi, 71 punti e la certezza di non poter fare molto per andare a contrastare Rowland e Vaxiviere. De Vries a Spielberg ha comunque offerto un weekend piuttosto solido, terzo e quinto, a dimostrazione che il pilota Junior McLaren viaggia forte. Ma servirebbe qualcosa di più.

Latifi, Nissany e Fantin Le sorprese austriache

In Austria hanno corso bene Nicholas Latifi, poi coinvolto nel drammatico incidente al termine di gara 1 innescato da Roberto Merhi e di cui abbiamo diffusamente parlato nel web, Roy Nissany e Pietro Fantin. Il canadese della Arden aveva bat-

tagliato a lungo con Tom Dillmann guadagnando un prezioso quinto posto, poi divenuto quarto per la penalità a Merhi per limiti del tracciato non rispettati. In gara 2, un contatto al 1° giro causato da Stoneman lo ha messo fuori gioco. Nissany invece, fin dal primo turno libero aveva mostrato di essere veloce. In qualifica 1 aveva commesso un errore che ne aveva pregiudicato la posizione finale nello schieramento di gara 1. Ma in qualifica 2 è stato lineare guadagnando il quinto tempo. Partito quarto per la esclusione di Merhi, Nissany si è portato subito terzo, posizione che ha mantenuto fino al traguardo girando costantemente su tempi da assoluto. Anche Fantin aveva lasciato intendere che per un posto sul podio c'era anche lui. Velocissimo nelle libere, nelle due qualifiche è incappato in una serie di contrattempi che lo hanno privato della possibilità di partire nelle prime file. In gara 2 però, ha recuperato alla grande chiudendo quarto.





L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 1 DOMENICA 12 LUGLIO 2015

- 1 - Oliver Rowland - Fortec - 27 giri 41'47"327
- 2 - Dean Stoneman - Dams - 8"375
- 3 - Nyck De Vries - Dams - 15"809
- 4 - Nicholas Latifi - Arden - 18"231
- 5 - Tom Dillmann - Carlin - 18"367
- 6 - Matthieu Vaxiviere - Lotus Charouz - 19"613
- 7 - Gustav Malja - Strakka - 20"347
- 8 - Aurelien Panis - Tech 1 - 21"441
- 9 - Tio Ellinas - Strakka - 22"002
- 10 - Jazeman Jaafar - Fortec - 23"538
- 11 - Egor Orudzhev - Arden - 29"131
- 12 - Beitske Visser - AVF - 29"804
- 13 - Pietro Fantin - Draco - 31"826
- 14 - Bruno Bonifacio - Draco - 33"753
- 15 - Louis Deletraz - Comtec - 34"573

Giro più veloce: Oliver Rowland 1'18"501

Ritirati

- 7° giro - Roy Nissany
- 1° giro - Marlon Stockinger
- 0 giri - Alfonso Celis
- 0 giri - Sean Gelael
- 0 giri - Meindert Van Buuren

Escluso

Roberto Merhi



Beitske Visser sempre concreta

L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 2 DOMENICA 12 LUGLIO 2015

- 1 - Matthieu Vaxiviere - Lotus Charouz - 31 giri 41'48"906
- 2 - Oliver Rowland - Fortec - 4"151
- 3 - Roy Nissany - Tech 1 - 20"244
- 4 - Pietro Fantin - Draco - 25"199
- 5 - Nyck De Vries - Dams - 28"905
- 6 - Marlon Stockinger - Lotus Charouz - 41"105
- 7 - Gustav Malja - Strakka - 42"152
- 8 - Tom Dillmann - Carlin - 45"782
- 9 - Jazeman Jaafar - Fortec - 47"644
- 10 - Beitske Visser - AVF - 55"380
- 11 - Bruno Bonifacio - Draco - 1'02"851
- 12 - Alfonso Celis - AVF - 1'07"019

Giro più veloce: Oliver Rowland 1'19"603

Ritirati

- 23° giro - Egor Orudzhev
- 21° giro - Meindert Van Buuren
- 16° giro - Sean Gelael
- 9° giro - Aurelien Panis
- 2° giro - Dean Stoneman
- 1° giro - Nicholas Latifi
- 1° giro - Louis Deletraz

Il campionato

1. Rowland 166; 2. Vaxiviere 140; 3. Jaafar 90; 4. Stoneman 86; 5. De Vries 71; 6. Dillmann 69; 7. Orudzhev 40; 8. Ellinas, Fantin 38; 10. Malja 33.



Ottima gara di Roy Nissany
a podio in gara 2

Giovinazzi leader

Il pilota del team Carlin conquista una vittoria e due secondi posti in Olanda, riportandosi al top della classifica anche grazie al weekend nero di Leclerc

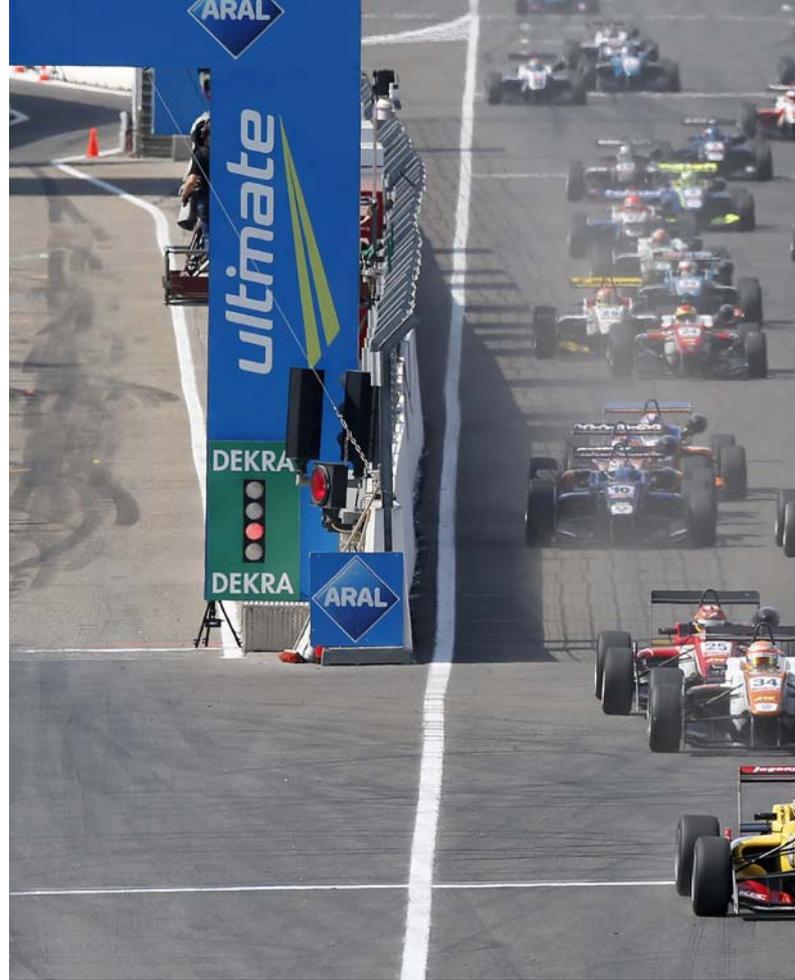




Antonio Giovinazzi
precede Felix Rosenqvist

Marco Cortesi

Campionato riaperto nel FIA Formula 3 a Zandvoort, e a fare la parte del leone in cima alla classifica si è issato un eccellente Antonio Giovinazzi. Il pugliese del team Carlin ha corso con la maturità di un veterano, incamerando una vittoria e due secondi posti, incassando bene anche la beffa della terza corsa quando, passato al pronti-via da Markus Pommer, non ha perso la pazienza badando a portare a casa punti preziosi. In gara 1, la sua difesa al via è stata perfetta, ed è stata seguita da una lunga cavalcata davanti a Felix Rosenqvist. Sul corto e tortuoso tracciato costiero alle porte di Amsterdam, traffico e difficoltà di sorpasso sono stati i principali fili conduttori del fine settimana. Oltre agli aspetti dimensionali, c'è da considerare l'andamento della pista, che non prevede grosse staccate ma piuttosto un'alternanza di curve veloci e medio veloci. Complicato, a meno di non avere un passo nettamente superiore, riuscire a trovare lo spazio per passare. Dopo aver rinunciato ad attaccare Giovinazzi, Rosenqvist ha quindi badato a marcare punti, mentre nella seconda corsa ha potuto mostrare tutto il suo potenziale. Lo svedese della Prema ha condotto dall'inizio alla fine davanti al rivale, allungando con apparente facilità nonostante le ripartenze da dietro la safety-car. In gara 3, Pommer ha poi messo a segno uno start assolutamente perfetto, vincendo la sua prima gara nella categoria e portando al vertice il team Motopark al termine di un weekend altalenante.





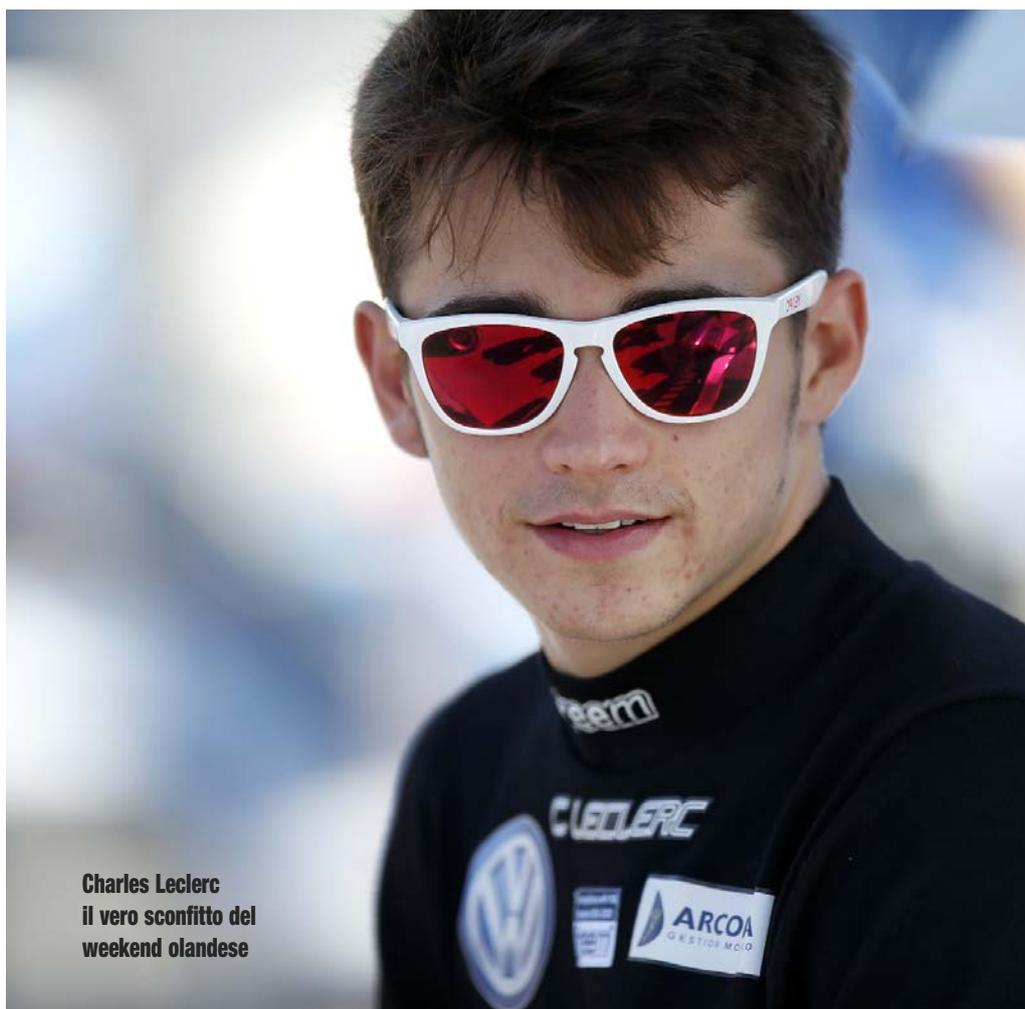
Il via di gara 1 con Giovinazzi e Rosenqvist in prima fila

Leclerc cade in disgrazia

E' stato proprio Pommer infatti a propiziare l'avvicendamento al vertice della classifica. Con un cambio repentino di traiettoria al via, il tedesco ha infatti costretto Lance Stroll a chiudere bruscamente Charles Leclerc, rendendo il contatto tra i due inevitabile. La rottura di un componente della sospensione posteriore ha poi spedito il monegasco forte nelle barriere, costringendolo al ritiro. Nella terza gara, al via con un vettura ricostruita nella serata di sabato, Leclerc ha pagato dazio, terminando nella stessa posizione da cui era partito, la decima, e marcando un solo punto. Ora, Giovinazzi ha 7,5 lunghezze di vantaggio, ma Leclerc deve anche guardarsi le spalle da un Rosenqvist in forma smagliante. Sempre in casa Prema, buoni riscontri tutto considerato sono arrivati da Jake Dennis. Il britannico, partito tre volte dalla seconda fila, ha fatto del suo meglio incassando due quarte posizioni ed un podio. Anche se sopra quota 200 punti, ha comunque perso terreno e si trova sotto di 72 lunghezze. Tentare un recupero sarà una missione a dir poco difficile.



L'arrivo vittorioso di Pommer in gara 3



Charles Leclerc il vero sconfitto del weekend olandese

Stroll in gran forma

Per quanto riguarda i rookie, Stroll è stato senza dubbio il più in forma. Il canadese della Ferrari Driver Academy ha terminato due volte quinto e migliore tra i debuttanti in gara 1 e gara 3, ritirandosi per la toccata con Leclerc nella seconda manche. Tre volte al traguardo anche George Russell, che continua ad essere costante anche se tutto sommato poco incisivo. La posizione in classifica lo conferma. Il britannico è sì quinto assoluto e primo dei rookie, ma a -142 dalla vetta.

Finalmente una buona condotta

Per quanto riguarda il lato comportamentale, solo in gara 3 si è potuto fare qualche appunto ai partecipanti: diversi piloti hanno tentato attacchi al limite, ed il risultato sono state tre situazioni di safety-car. Non un disastro, considerando le traiettorie quasi obbligate di Zandvoort e le poche vie di fuga. La prova sarà però al Red Bull Ring, dove con l'asfalto a bordo pista e grandi staccate si spera di vedere più maturità. Anche gli ex kartisti hanno tutto sommato ben figurato: Callum Iott, nonostante un'uscita sulla ghiaia, è andato vicino ad un piazzamento a punti, mentre Alessio Lorandi è entrato in top-20 nella terza corsa, dopo aver patito il traffico ed i problemi di messa a punto avuti dal team Van Amersfoort su tutte e tre le vetture. Top-20 anche per Michele Beretta, autore di tre gare accorte.



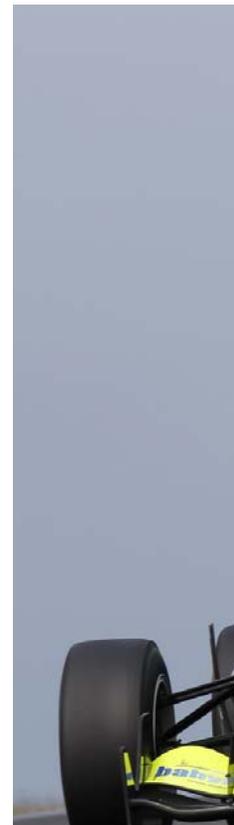
Jake Dennis



Lance Stroll



Michele Beretta



L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 1 SABATO 11 LUGLIO 2015

- 1 - Antonio Giovinazzi (Dallara-VW) - Carlin - 23 giri
- 2 - Felix Rosenqvist (Dallara-Mercedes) - Prema - 1"127
- 3 - Markus Pommer (Dallara-VW) - Motopark - 8"484
- 4 - Lance Stroll (Dallara-Mercedes) - Prema - 11"065
- 5 - Charles Leclerc (Dallara-VW) - Van Amersfoort - 12"156
- 6 - George Russell (Dallara-VW) - Carlin - 13"591
- 7 - Alexander Albon (Dallara-VW) - Signature - 14"059
- 8 - Mikkel Jensen (Dallara-Mercedes) - Mucke - 20"226
- 9 - Nabil Jeffri (Dallara-VW) - Motopark - 21"052
- 10 - Brandon Maisano (Dallara-Mercedes) - Prema - 22"158
- 11 - Callum Ilott (Dallara-VW) - Carlin - 28"594
- 12 - Sam MacLeod (Dallara-VW) - Motopark - 30"767
- 13 - Arjun Maini (Dallara-VW) - Van Amersfoort - 31"573
- 14 - Raoul Hyman (Dallara-Mercedes) - West-Tec - 32"043
- 15 - Dorian Boccolacci (Dallara-VW) - Signature - 36"522
- 16 - Gustavo Menezes (Dallara-VW) - Carlin - 37"85
- 17 - Pietro Fittipaldi (Dallara-Mercedes) - Fortec - 39"578
- 18 - Michele Beretta (Dallara-Mercedes) - Mucke - 44"629
- 19 - Tatiana Calderón (Dallara-VW) - Carlin - 45"351
- 20 - Wing Chung Chang (Dallara-Mercedes) - Fortec - 49"126
- 21 - Matt Solomon (Dallara-Mercedes) - DoubleR - 53"524
- 22 - Matthew Rao (Dallara-Mercedes) - Fortec - 55"998
- 23 - Kang Ling (Dallara-Mercedes) - Mucke - 57"793
- 24 - Nicolas Pohler (Dallara-Mercedes) - DoubleR - 01:03"34
- 25 - Fabian Schiller (Dallara-Mercedes) - West-Tec - 01:04"83
- 26 - Zhi Cong Li (Dallara-Mercedes) - Fortec - 01:10"59
- 27 - Mahaveer Raghunathan (Dallara-VW) - Motopark - 01:12"16
- 28 - Santino Ferrucci (Dallara-Mercedes) - Mucke - 01:22"52
- 29 - Maximilian Günther (Dallara-Mercedes) - Mucke - 01:33"99
- 30 - Alessio Lorandi (Dallara-VW) - Van Amersfoort - 1 giro
- 31 - Julio Moreno (Dallara-NBE) - T-Sport - 1 giro

Giro più veloce: Jake Dennis - 1'31"072

Ritirati

- 18° giro - Ryan Tveter
- 15° giro - Jake Dennis
- 5° giro - Sergio Sette Camara

L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 2 SABATO 11 LUGLIO 2015

- 1 - Felix Rosenqvist (Dallara-Mercedes) - Prema - 20 giri
- 2 - Antonio Giovinazzi (Dallara-VW) - Carlin - 3"195
- 3 - Jake Dennis (Dallara-Mercedes) - Prema - 7"020
- 4 - Alexander Albon (Dallara-VW) - Signature - 11"350
- 5 - George Russell (Dallara-VW) - Carlin - 13"134
- 6 - Sergio Sette Camara (Dallara-VW) - Motopark - 15"733
- 7 - Maximilian Günther (Dallara-Mercedes) - Mucke - 17"197
- 8 - Santino Ferrucci (Dallara-Mercedes) - Mucke - 18"907
- 9 - Ryan Tveter (Dallara-VW) - Carlin - 19"606
- 10 - Gustavo Menezes (Dallara-VW) - Carlin - 20"351
- 11 - Tatiana Calderón (Dallara-VW) - Carlin - 20"871
- 12 - Callum Ilott (Dallara-VW) - Carlin - 21"525
- 13 - Brandon Maisano (Dallara-Mercedes) - Prema - 22"611
- 14 - Raoul Hyman (Dallara-Mercedes) - West-Tec - 24"281
- 15 - Arjun Maini (Dallara-VW) - Van Amersfoort - 25"063
- 16 - Michele Beretta (Dallara-Mercedes) - Mucke - 25"637
- 17 - Matt Solomon (Dallara-Mercedes) - DoubleR - 26"726
- 18 - Mikkel Jensen (Dallara-Mercedes) - Mucke - 27"135
- 19 - Sam MacLeod (Dallara-VW) - Motopark - 27"192
- 20 - Pietro Fittipaldi (Dallara-Mercedes) - Fortec - 29"446
- 21 - Markus Pommer (Dallara-VW) - Motopark - 9"674
- 22 - Nabil Jeffri (Dallara-VW) - Motopark - 30"468
- 23 - Matthew Rao (Dallara-Mercedes) - Fortec - 33"535
- 24 - Kang Ling (Dallara-Mercedes) - Mucke - 34"126
- 25 - Fabian Schiller (Dallara-Mercedes) - West-Tec - 34"551
- 26 - Wing Chung Chang (Dallara-Mercedes) - Fortec - 35"979
- 27 - Julio Moreno (Dallara-NBE) - T-Sport - 36"292
- 28 - Alessio Lorandi (Dallara-VW) - Van Amersfoort - 37"119
- 29 - Nicolas Pohler (Dallara-Mercedes) - DoubleR - 38"913
- 30 - Mahaveer Raghunathan (Dallara-VW) - Motopark - 45"158
- 31 - Zhi Cong Li (Dallara-Mercedes) - Fortec - 46"006

Giro più veloce: Antonio Giovinazzi - 1'31"644

L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 3 DOMENICA 12 LUGLIO 2015

- 1 - Markus Pommer (Dallara-VW) - Motopark - 19 giri
- 2 - Antonio Giovinazzi (Dallara-VW) - Carlin - 0"544
- 3 - Felix Rosenqvist (Dallara-Mercedes) - Prema - 1"213
- 4 - Jake Dennis (Dallara-Mercedes) - Prema - 1"886
- 5 - Lance Stroll (Dallara-Mercedes) - Prema - 3"865
- 6 - George Russell (Dallara-VW) - Carlin - 4"658
- 7 - Sergio Sette Camara (Dallara-VW) - Motopark - 5"087
- 8 - Alexander Albon (Dallara-VW) - Signature - 5"605
- 9 - Santino Ferrucci (Dallara-Mercedes) - Mucke - 6"562
- 10 - Charles Leclerc (Dallara-VW) - Van Amersfoort - 7"696
- 11 - Raoul Hyman (Dallara-Mercedes) - West-Tec - 8"176
- 12 - Maximilian Günther (Dallara-Mercedes) - Mucke - 9"311
- 13 - Fabian Schiller (Dallara-Mercedes) - West-Tec - 11"07
- 14 - Tatiana Calderón (Dallara-VW) - Carlin - 11"686
- 15 - Michele Beretta (Dallara-Mercedes) - Mucke - 12"921
- 16 - Sam MacLeod (Dallara-VW) - Motopark - 13"063
- 17 - Arjun Maini (Dallara-VW) - Van Amersfoort - 13"998
- 18 - Nabil Jeffri (Dallara-VW) - Motopark - 14"69
- 19 - Alessio Lorandi (Dallara-VW) - Van Amersfoort - 16"244
- 20 - Pietro Fittipaldi (Dallara-Mercedes) - Fortec - 16"923
- 21 - Wing Chung Chang (Dallara-Mercedes) - Fortec - 18"194
- 22 - Callum Ilott (Dallara-VW) - Carlin - 18"715
- 23 - Kang Ling (Dallara-Mercedes) - Mucke - 19"898
- 24 - Julio Moreno (Dallara-NBE) - T-Sport - 20"212
- 25 - Dorian Boccolacci (Dallara-VW) - Signature - 20"53
- 26 - Zhi Cong Li (Dallara-Mercedes) - Fortec - 21"277
- 27 - Matthew Rao (Dallara-Mercedes) - Fortec - 21"694
- 28 - Mahaveer Raghunathan (Dallara-VW) - Motopark - 22"647
- 29 - Brandon Maisano (Dallara-Mercedes) - Prema - 23"624

Giro più veloce: Antonio Giovinazzi - 1'31"357

Ritirati

- 17° giro - Ryan Tveter
- 11° giro - Nicolas Pohler
- 11° giro - Gustavo Menezes
- 7° giro - Mikkel Jensen
- 3° giro - Matthew Solomon

Il campionato

1. Giovinazzi 288; 2. Leclerc 280,5; 3. Rosenqvist 261; 4. Dennis 216; 5. Russell 146; 6. Günther 117,5; 7. Stroll 90; 8. Jensen 81,5; 9. Pommer 70.



George Russell

Alessio Lorandi

Nel calendario 2016 c'è Al campione la Super

Il Consiglio Mondiale si è espresso sulla Formula E. Per parteciparvi, è stata creata una sorta di Super Licenza particolare per la categoria. Vi potranno correre piloti che nei precedenti tre anni hanno accumulato almeno 20 punti attraverso il sistema punti della FIA. Ammessi piloti che hanno già avuto la Super Licenza F.1 o che hanno partecipato ad almeno tre gare della Formula E dell'anno precedente. Il campione riceverà la Super Licenza F.1 anche se la Formula E non è inserita nella graduatoria punteggi delle varie categorie.

Numerose le novità per quanto riguarda il calendario. La stagione partirà il 17 ottobre da Pechino, in Cina. Si proseguirà con una tappa a Putrajaya in Malesia il 7 novembre e successivamente a Punta del Este in Uruguay il 19

dicembre, benché questo evento sia ancora soggetto a conferma. Col nuovo anno si riprenderà da Buenos Aires, in Argentina, il 6 febbraio (anche questa tappa da confermare), poi il 19 marzo è prevista una trasferta da confermare e che potrebbe essere a Città del Messico. Una sola prova negli Stati Uniti, a Long Beach il 2 aprile (non c'è più Miami quindi).

Poi l'approdo in Europa con la bella novità di Parigi il 23 aprile, Berlino il 21 maggio, Mosca il 4 giugno e il gran finale con gara doppia a Londra in data ancora da definire. Rispetto al campionato da poco concluso, è assente anche Monte-Carlo. Non è presente Lugano che era tra le candidate per quello che poteva essere uno storico ritorno di una competizione automobilistica in Svizzera.



'è Parigi Licenza F.1

Il calendario 2015/2016

17 ottobre – Pechino
7 novembre – Putrajaya
19 dicembre – Punta del Este
6 febbraio – Buenos Aires
19 marzo – TBD
2 aprile – Long Beach
23 aprile – Parigi
21 maggio – Berlino
4 giugno – Mosca
TBD – Londra
TBD – Londra



L'elica torna

Le BMW dominano il round olandese del DTM complici le zavorre degli avversari. Wehrlein ed Ekstrom si riportano sotto in classifica. KO Mortara



a girare



Da Costa in lotta con il compagno Farfus

Marco Cortesi

Score quasi perfetto per la BMW a Zandvoort. Sul caratteristico circuito olandese a pochi metri dal Mare del Nord, il marchio bavarese ha ritrovato lo slancio che era mancato nella prima parte dell'anno. Anche grazie alle zavorre imposte agli avversari dai risultati precedenti, la sfida per i successi è stata tutta tra le M4. E a timbrare per primo il cartellino è stato non a caso il sempre affidabile Marco Wittmann che, lasciato sul posto il polesitter Augusto Farfus al via della prima corsa, ha dominato dall'inizio alla fine. Nonostante le condizioni atmosferiche completamente diverse dalla prima corsa del sabato, i risultati si sono ripetuti in una domenica quasi autunnale. A primeggiare è stato Antonio Felix Da Costa, che si è assicurato la sua prima affermazione nella categoria, che fa il paio con il secondo posto di gara 1 in un weekend assolutamente positivo per il portoghese. Secondo Farfus, che avrebbe forse potuto chiedere qualcosa di più al suo fine settimana ma ha pagato due start non brillanti: nel primo si è fatto beffare, mentre nel secondo non è riuscito ad "abbattere" Spengler che si era piantato dalla seconda posizione. Terzo in gara 1, Maxime Martin si è trovato a chiudere nelle retrovie la domenica a seguito di un attacco deciso da parte di Edoardo Mortara. Ciononostante, in BMW si è conquistata tutta la top-5, anche se nella prima corsa erano state ben sette le posizioni monopolizzate al top.

Wehrlein spicca tra gli "altri"

La sfida vera è stata tutta tra... gli altri. La prima corsa ha visto Mike Rockenfeller portare la sua Audi al traguardo in ottava piazza davanti all'omologa RS5 di Nico Muller e alla Mercedes di Pascal Wehrlein. Il tedesco è stato forse il pilota che meno ha sofferto le compensazioni in termini di peso risultando in entrambe le manche il migliore dello schieramento di Stoccarda e terminando sesto la domenica. Il punto focale è stato per molti limitare i danni, e anche se un decimo posto è stato il suo miglior risultato, Jamie Green ha mantenuto la vetta in classifica anche se con soli 5 punti di vantaggio su Matthias Ekstrom e su Wehrlein.

Doppio KO per Mortara

Per tutti l'imperativo era non incappare in problemi o incidenti e, purtroppo, Mortara si è trovato vittima di entrambi. Nella prima corsa, l'italiano dell'Audi è stato messo KO da un problema tecnico, mentre nella seconda, dopo la scaramuccia con Martin ha pagato un contatto con Daniel Juncadella. Ritirato a sua volta per un guaio tecnico in gara 1, Miguel Molina ha dovuto terminare dodicesimo nella seconda corsa dopo aver dispensato numerose sportellate: probabilmente, il passo dello spagnolo era buono per le prime posizioni, ma sullo stretto tracciato olandese, l'unica chance era farsi spazio rischiando di danneggiare la vettura. Incubo anche per Martin Tomczyk, che ha mancato alla grande l'appuntamento con la riscossa BMW. L'ex campione tedesco è stato messo fuori da un ritiro per un problema al motore, prima di essere coinvolto suo malgrado in un contatto tra Wittmann e Lucas Auer, rimasto in mezzo al gruppo dopo aver ritardato la sosta in gara 2 ed "appoggiato" fuori dal rivale. Per il prossimo round del Red Bull Ring si attende una situazione di maggiore equilibrio, anche se a Monaco ci si aspetta di aver colmato il gap di inizio anno.



Weekend negativo per Mortara



Podio monopolizzato di piloti BMW: Farfus, Da Costa e Spengler

Deutsche Post

Die Post für Deutschland

Deutsche Post
Die Post für Deutschland

L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 1 SABATO 11 LUGLIO 2015

- 1 - Marco Wittmann (BMW M4) - RMG - 25 giri
- 2 - Antonio Felix Da Costa (BMW M4) - Schnitzer - 0"464
- 3 - Maxime Martin (BMW M4) - RMG - 2"229
- 4 - Augusto Farfus (BMW M4) - RBM - 3"768
- 5 - Bruno Spengler (BMW M4) - MTEK - 4"514
- 6 - Timo Glock (BMW M4) - MTEK - 6"054
- 7 - Tom Blomqvist (BMW M4) - RBM - 7"273
- 8 - Mike Rockenfeller (Audi RS5) - Phoenix - 7"837
- 9 - Nico Muller (Audi RS5) - Rosberg - 8"677
- 10 - Pascal Wehrlein (Mercedes C63) - HWA - 9"041
- 11 - Gary Paffett (Mercedes C63) - ART - 12"217
- 12 - Christian Vietoris (Mercedes C63) - HWA - 12"906
- 13 - Mattias Ekstrom (Audi RS5) - Abt - 15"738
- 14 - Timo Scheider (Audi RS5) - Phoenix - 17"847
- 15 - Maximilian Gotz (Mercedes C63) - Mucke - 20"492
- 16 - Daniel Juncadella (Mercedes C63) - Mucke - 24"636
- 17 - Lucas Auer (Mercedes C63) - ART - 25"656
- 18 - Adrien Tambay (Audi RS5) - Abt - 30"023

Giro più veloce: Antonio Felix Da Costa - 1'33"462

Ritirati

- 18° giro - Jamie Green
- 16° giro - Robert Wickens
- 14° giro - Miguel Molina
- 7° giro - Edoardo Mortara
- 6° giro - Martin Tomczyk
- 1° giro - Paul Di Resta

L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 2 DOMENICA 12 LUGLIO 2015

- 1 - Antonio Felix Da Costa (BMW M4) - Schnitzer - 39 giri
- 2 - Augusto Farfus (BMW M4) - RBM - 0"473
- 3 - Bruno Spengler (BMW M4) - MTEK - 1"091
- 4 - Timo Glock (BMW M4) - MTEK - 1"71
- 5 - Marco Wittmann (BMW M4) - RMG - 4"975
- 6 - Pascal Wehrlein (Mercedes C63) - HWA - 10"954
- 7 - Mattias Ekstrom (Audi RS5) - Abt - 11"275
- 8 - Christian Vietoris (Mercedes C63) - HWA - 11"567
- 9 - Adrien Tambay (Audi RS5) - Abt - 11"91
- 10 - Gary Paffett (Mercedes C63) - ART - 12"247
- 11 - Mike Rockenfeller (Audi RS5) - Phoenix - 12"661
- 12 - Miguel Molina (Audi RS5) - Abt - 15"13
- 13 - Jamie Green (Audi RS5) - Rosberg - 15"942
- 14 - Paul Di Resta (Mercedes C63) - HWA - 16"456
- 15 - Timo Scheider (Audi RS5) - Phoenix - 16"853
- 16 - Maximilian Gotz (Mercedes C63) - Mucke - 18"319
- 17 - Maxime Martin (BMW M4) - RMG - 29"708
- 18 - Tom Blomqvist (BMW M4) - RBM - 32"670
- 19 - Robert Wickens (Mercedes C63) - HWA - 52"235
- 20 - Lucas Auer (Mercedes C63) - ART - 52"818
- 21 - Nico Muller (Audi RS5) - Rosberg - 8 giri

Giro più veloce: Timo Glock - 1'33"635

Ritirati

- 22° giro - Edoardo Mortara - 18L
- 22° giro - Daniel Juncadella - 18L
- 17° giro - Martin Tomczyk - 23L

Il campionato

1. Green 81; 2. Ekstrom, Wehrlein 76; 4. Mortara 58; 5. Wickens 57; 6. Spengler 52; 7. Wittmann 49; 8. Da Costa 43; 9. Vietoris 40; 10. Paffett 37.



Pascal Wehrlein



Mattias Ekstrom



Più polemiche che corse...

Un circuito cittadino senza senso, le furbate di bassa lega della Citroen, le scorrettezze e l'isterismo di alcuni piloti hanno negativamente contraddistinto l'ultima tappa europea del Mondiale Turismo che ha visto emergere il solito Lopez e l'impeccabile Ma





Dario Sala

L'inedito circuito di Vila Real in Portogallo ha di fatto messo la parola fine alla parte europea del WTCC. Il mondiale ora si prenderà due mesi di vacanza prima di ritornare, a settembre, con la gara di Motegi, il primo degli ultimi quattro round che si disputeranno in Asia ed in Medio Oriente. Intanto, in Portogallo la serie ha vissuto uno dei quei fine settimana intensi che ogni tanto capitano e si lasciano dietro un numero indefinito di discussioni. Il tutto è da ascrivere a questo tracciato velocissimo, stretto, inframmezzato da chicane assurde e senza una staccata dove tentare il sorpasso.

Questo ha fatto sì che durante le prove si siano venute a creare situazioni di tensione per via del traffico, con piloti che ne hanno ostacolati altri durante il giro lanciato. Alcuni con manovre discutibili, altri a causa di sviste o perché indaffarati con le loro tattiche. Gabriele Tarquini ha dichiarato che non vedeva un caos così da almeno dieci anni e si è scagliato contro Ma Qing Hua e i piloti in genere che ormai, non più puniti, fanno quello che vogliono. Lo stesso ha fatto anche Tom Coronel, ma in maniera più plateale, andando dal cinese e gridandogli di tutto mentre questi era seduto in abitacolo. Poi, ha proseguito sui social network e davanti a microfoni e si è preso mille euro di multa.

I giochetti della Citroen fanno infuriare la Honda

Ma queste sono state situazioni limite. I commissari ne hanno analizzate anche altre, sfuggite alle telecamere. In mezzo a questo caos ci si è messa anche la "lite" fra Honda e Citroen. Oltre alle lamentele verso Ma, i giapponesi hanno accusato di poca sportività i francesi. In Q2 infatti, è capitato che fossero solamente dieci i piloti a giocarsi le posizioni. Mentre Lopez e Loeb si sono involati verso le prime due posizioni, Yvan Muller e Ma, girando veramente lenti, hanno occupato la nona e decima piazza che, una volta girata la griglia, sono diventate la pole e la prima fila in gara due. Un gioco che alla Citroen è venuto molto bene visto che sono arrivate due doppiette, ma che la Honda non ha digerito inoltrando una protesta sabato sera. Dal canto loro i francesi hanno risposto che alla Honda farebbero meglio a pensare alle tattiche piuttosto che a quello che fanno gli avversari. Senza entrare nei meriti, va detto che anche questa è stata una discussione nata fundamentalmente a causa di un circuito che ha subito fatto capire che i risultati delle gare sarebbero scaturiti in prova.

Circuito assurdo WTCC ci ripensi...

Poi sono arrivate le gare. La prima noiosa a non finire, la seconda un grande caos dove a farla da padrone sono stati tre incidenti molto seri, finiti fortunatamente senza conseguenze per i piloti. Solo macchine distrutte. E pensare che il promoter del campionato ha sempre detto che una delle ragioni per abbandonare Macao era proprio legata ai danni. Alzi la mano chi ha visto un sorpasso vero nelle due gare. Nessuno. Vila Real sarà quindi una bella città, ma come circuito proprio non ci siamo. Speriamo che il prossimo anno venga completamente rivisto oppure si scelga un'altra località.



Gabriele Tarquini terzo in gara 2



Loeb in difficoltà in gara 2

E intanto Lopez vince e allunga

In tutto questo c'è sempre un pilota che sembra immune a quello che accade. E' José Maria Lopez. Il miglior pilota del WTCC è tornato quello di inizio anno. Su una pista sconosciuta a tutti, ha fatto ancora una volta la differenza, infliggendo a tutti distacchi siderali in prova. Ha vinto alla grande, è rimasto lontano dagli incidenti e dalle polemiche ed ha ringraziato a più non posso meccanici ed ingegneri, dandogli il merito dei suoi successi. Se ne va a casa con un vantaggio di 55 punti. Un bottino che gli permetterà di affrontare l'ultima parte di stagione senza troppa pressione, consapevole comunque che non è ancora finita.

Il concreto Ma le urla di Coronel

Assolto dai commissari, Ma Quing Hua si è preso la sua rivincita in gara andando a vincere in maniera perentoria la seconda corsa. Forse il suo successo non ha lo stesso peso di quello di Lopez, ma in casella ci sono comunque 25 punti e tutte le soddisfazioni del caso. Immaginiamo che abbia riso di gusto dopo ripensando al giorno prima e alle urla di Coronel. Magari non sarà elegante in pista, ma ai microfoni non ha voluto minimamente accennare alla polemica. Insomma, da fuori è sembrato che qualcuno abbia abbaiato alla luna mentre altri abbiano fatto cose concrete. Impressioni, ovviamente.

L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 1 DOMENICA 12 LUGLIO 2015

- 1 - José Maria Lopez (Citroen C-Elysée) - Citroen - 13 giri 26'23"906
- 2 - Sébastien Loeb (Citroen C-Elysée) - Citroen - 1"519
- 3 - Norbert Michelisz (Honda Civic) - Zengo - 5"391
- 4 - Gabriele Tarquini (Honda Civic) - Honda Jas - 5"711
- 5 - Tiago Monteiro (Honda Civic) - Honda Jas - 9"402
- 6 - Ma Quing Hua (Citroen C-Elysée) - Citroen - 12"807
- 7 - Yvan Muller (Citroen C-Elysée) - Citroen - 21"126
- 8 - Jaap Van Lagen (Lada Vesta) - Lada - 22"324
- 9 - Nicky Catsburg (Lada Vesta) - Lada - 27"636
- 10 - Rob Huff (Lada Vesta) - Lada - 28"860
- 11 - Mehdi Bennani (Citroen C-Elysée) - SLR - 29"395
- 12 - Tom Coronel (Chevrolet Cruze) - Roal - 29"853
- 13 - Stefano D'Aste (Chevrolet Cruze) - Munnich - 34"158
- 14 - Tom Chilton (Chevrolet Cruze) - Roal - 47"443
- 15 - Joh Filippi (Chevrolet Cruze) - Campos - 1'06"056
- 16 - Grégoire Demoustier (Chevrolet Cruze) - Craft Bamboo - 1'06"925

Giro più veloce: José Maria Lopez 2'00"873

Ritirati

- 1° giro - Hugo Valente
- 2° giro - Néstor Girolami



Il podio dei privati di gara 1: Bennani, Michelisz e Coronel

L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 2 DOMENICA 12 LUGLIO 2015

- 1 - Ma Quing Hua (Citroen C-Elysée) - Citroen - 11 giri 26'44"910
- 2 - Yvan Muller (Citroen C-Elysée) - Citroen - 5"573
- 3 - Gabriele Tarquini (Honda Civic) - Honda Jas - 10"812
- 4 - Norbert Michelisz (Honda Civic) - Zengo - 11"982
- 5 - José Maria Lopez (Citroen C-Elysée) - Citroen - 12"423
- 6 - Nicky Catsburg (Lada Vesta) - Lada - 15"177
- 7 - Hugo Valente (Chevrolet Cruze) - Campos - 15"639
- 8 - Néstor Girolami (Honda Civic) - Nika - 16"060
- 9 - Rob Huff (Lada Vesta) - Lada - 16"669
- 10 - Mehdi Bennani (Citroen C-Elysée) - SLR - 17"174
- 11 - Tom Coronel (Chevrolet Cruze) - Roal - 18"055
- 12 - Grégoire Demoustier (Chevrolet Cruze) - Craft Bamboo - 25"619
- 13 - Tom Chilton (Chevrolet Cruze) - Roal - 28"318
- 14 - John Filippi (Chevrolet Cruze) - Campos - 31"126

Giro più veloce: Ma Quing Hua 2'01"994

Ritirati

- 1° giro - Tiago Monteiro
- 1° giro - Jaap Van Lagen
- 1° giro - Stefano D'Aste
- 11° giro - Sébastien Loeb

Il campionato

1. Lopez 322; 2. Muller 267; 3. Loeb 230; 4. Ma 146; 5. Michelisz 141;
6. Tarquini 138; 7. Monteiro 124; 8. Chilton 76; 9. Valente 72; 10. Huff 58

Alfredo Filippone

La tappa al Red Bull Ring della TCR International Series, inizialmente non prevista (questa seconda gara in Austria ha sostituito in extremis quella, cancellata, in Argentina) si è rivelata un successo: non solo il tracciato in Stiria ha esaltato la capacità di dar spettacolo, delle vetture TCR, ma l'abbinamento con l'ELMS e la F.Renault 3.5 ha permesso alla serie di Marcello Lotti di raccogliere applausi in un proscenio ben affollato. A mettere la ciliegina sulla torta ci ha pensato la nuova Volkswagen Golf. Attesa e desiderata, la grande novità tedesca, si è subito inserita al top, vincendo gara-2 con Pol Rosell. Davvero non male, sia per il marchio tedesco che per la TCR, che può vantare a due terzi della stagione d'esordio, un sesto marchio presente e il quarto brand diverso a vincere una gara.



La Golf subito al top

Al Red Bull Ring, la serie TCR dà spettacolo e va subito a segno la nuova Golf con Rosell, mentre nel duello Morbidelli-Comini stavolta finisce ko il pesarese, sanzionato dai commissari





Rosell, l'asso vincente

Se, dal punto di vista tecnico, la sfida della VW non era certo proibitiva (la Golf è parente strettissima della León ed è stata sviluppato sfruttando appieno le sinergie di gruppo fra VW e Seat), l'impresa di vincere subito è da applaudire, anche perchè la vigilia era stata un pò tribolata, per l'esigenza della Casa tedesca di portare a termine i test (3000 km) e i protocolli tecnici previsti prima della delibera definitiva e l'esitazione del team a dare spazio, per il gran debutto, a un pilota non suo. Nella fattispecie, Pol Rosell, il bravo quanto misconosciuto 23enne catalano legato alla Seat, che ha assicurato insieme a Jordi Gené, il grosso dei collaudi della Golf. Timido e ritroso, Rosell è uno che passa inosservato ma che in macchina ci sa andare, come dimostrato sia in GT (con vittorie nell'Open) che in turismo (è campione in carica della Seat León Eurocup, di cui guida la classifica provvisoria anche quest'anno). Veloci sin dalle libere, le nuove Golf si sono perse in qualifica e in gara-1, per il gran sovrasterzo provocato indirettamente dal gran caldo, ma in gara-2, proprio l'abilità e la tempra di Rosell, bravissimo a sfruttare la pole nella griglia invertita e a tenere tutti dietro, nonostante fosse in palese crisi di gomme davanti a Oriola e Gené negli ultimi giri, ha fatto la differenza, come dimostrato a contrario da Mikhail Grachev, sull'altra Golf, che è invece sprofondato inesorabilmente.

Morbidelli-Comini, eterno duello...

E' tutto l'anno che si beccano, in pista e fuori, e che si scambiano la prima posizione in campionato (ora, in testa, c'è Pepe Oriola). Non c'erano dubbi che l'eterno duello fra Gianni Morbidelli e Stefano Comini sarebbe andato avanti anche in Austria. I due, per personalità e guida, sono opposti e incom-

patibili e anche a Spielberg, in gara-1, hanno lottato duro, con Morbidello a vincere sul ticinese. Il duello, verbale, è continuato anche nella conferenza-stampa post-gara, che definiremmo vivace, ma a dirimere la diatriba ci hanno pensato, stavolta, i commissari sportivi, che hanno inflitto 30 secondi di penalità a Morbidelli, forse più "per l'insieme dell'opera" che per quanto davvero fatto a Spielberg, privandolo di vittoria e punti e complicando notevolmente la vita in campionato all'alfiere dell'Honda West Coast, qui decisamente la vettura più veloce. A sentenziare definitivamente il weekend del pesarese c'ha pensato un cedimento dei freni in gara-2. Ironia della sorte: l'unica vettura casualmente colpita dalla Civic ormai fuori controllo è stata quella di ...Comini. Questi due sono davvero indissociabili!

Austria poco felix per gli italiani

Non è stato un weekend memorabile per gli altri italiani: Andrea Belicchi, ottimo secondo in gara-1, poteva sperare in un altro risultato di rilievo in gara-2 ma un sassolino ha bucato il radiatore della Seat della Target Competition, facendo bloccare il motore. Michela Cerruti, al debutto in TCR con un'altra vettura del team altoatesino, ha dovuto pagare pegno al fatto di non aver più guidato una trazione anteriore dal 2009, centrando comunque un buon ottavo posto in gara-2 quando le cose cominciarono ad ingranare. Regolare come sempre, Lorenzo Veglia porta a casa un 8° e un 7° ma una miglior posizione in griglia avrebbe permesso al giovanissimo torinese (rientrato dopo aver saltato Sochi per gli esami di maturità) di ottenere di più, visto il passo di gara. Ancora lontana nei tempi la Ford Docus del Proteam, al rientro con Diego Romanini. Valmiro Presenzini confermava che risolti i problemi al cambio, lo sviluppo vero della macchina comincia ora.



Battaglia in pista
tra Morbidelli e Comini

L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 1 DOMENICA 12 LUGLIO 2015

- 1 - Gianni Morbidelli (Honda Civic) - West Coast - 14 giri
- 2 - Stefano Comini (Seat Leon) - Target - 0"621
- 3 - Andrea Belicchi (Seat Leon) - Target - 1"186
- 4 - Pepe Oriola (Seat Leon) - Craft Bamboo - 1"278
- 5 - Jordi Gene (Seat Leon) - Craft Bamboo - 5"743
- 6 - Kevin Gleason (Honda Civic) - West Coast - 6"003
- 7 - Sergey Afanasiev (Seat Leon) - Craft Bamboo - 7"049
- 8 - Mikhail Grachev (VW Golf) - Engstler - 7"389
- 9 - Lorenzo Veglia (Seat Leon) - Engstler - 9"016
- 10 - Pol Rosell (VW Golf) - Engstler - 9"324
- 11 - Michela Cerruti (Seat Leon) - Target - 18"306
- 12 - Igor Skuz (Honda Civic) - West Coast - 54"646
- 13 - Gabriele Marotta (Seat Leon) - Target - 1 giro

Giro più veloce:

Ritirati

6° giro - Diego Romanini

1° giro - Daniel Nagy

L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 2 DOMENICA 12 LUGLIO 2015

- 1 - Pol Rosell (VW Golf) - Engstler - 14 giri 23'45"394
- 2 - Pepe Oriola (Seat Leon) - Craft Bamboo - 0"380
- 3 - Jordi Gené (Seat Leon) - Craft Bamboo - 1"473
- 4 - Sergey Afanasiev (Seat Leon) - Craft Bamboo - 3"701
- 5 - Kevin Gleason (Honda Civic) - West Coast - 4"965
- 6 - Mikhail Grachev (VW Golf) - Engstler - 13"338
- 7 - Lorenzo Veglia (Seat Leon) - Engstler - 15"612
- 8 - Michela Cerruti (Seat Leon) - Target - 16"315
- 9 - Stefano Comini (Seat Leon) - Target - 1'05"927
- 10 - Gabriele Marotta (Seat Leon) - Target - 1'43"533

Giro più veloce: Sergey Afanasiev 1'40"917

Ritirati

11° giro - Andrea Belicchi

7° giro - Diego Romanini

5° giro - Gianni Morbidelli

4° giro - Igor Skuz

Il campionato

1. Oriola 225; 2. Comini 223; 3. Gené 201; 4. Morbidelli 186; 5. Belicchi 164; 6. Gleason 163; 7. Nykjaer 100; 8. Afanasiev 98; 9. Grachev 78; 10. Veglia 55.



Oriola sempre leader di campionato



Michela Cerruti
al debutto nel TCR

ITALIANO RALLY

San Marino



As...salto in lungo

Partiti per difendersi dalla nuova arma che Skoda ha messo a disposizione di Umberto Scandola, la premiata coppia Andreucci-Andreussi ha invece raccolto l'ennesima vittoria in un campionato che, a meno di clamorose sorprese, sembra ormai nella mani nel duo Peugeot



**Vola la Peugeot 208 T16
sugli sterrati sammarinesi:
il tricolore è ormai ad un passo**

“Eravamo partiti per difenderci...”. Il San Marino è appena finito e Anna Andreussi offre un'analisi estremamente precisa della gara. La friulana ricorda che lei e Paolo Andreucci erano partiti quasi rassegnati a subire gli attacchi di Umberto Scandola e Gillo D'Amore e conferma che se il veronese e l'imperiese non si fossero messi per cappello la Fabia R5 già nella seconda prova, il loro obiettivo principale sarebbe stato quello di limitare i danni. Come avevano fatto, assai bene, nel primo tratto cronometrato, concedendo tre secondi e due al rivale più pericoloso nella corsa al titolo, ma mettendosi dietro tutti gli altri. Fermo il pilota della Skoda, hanno cambiato programma e hanno iniziato ad attaccare. Battuti da Simone Campedelli nel terzo round, si sono imposti un ritmo sufficiente a vincere anche l'appuntamento con epicentro nello staterello fondato dal Santo Marino. Quello sulla carta meno favorevole a loro, costretti a mettere per primi le ruote su tutte le prove speciali.

Annina non dice che, per cercare di rallentare la loro marcia trionfale verso l'ennesimo titolo, gli inquilini del palazzo si dovranno inventare qualcosa d'altro. Ma ci sta che lo pensi, che

tema davvero che da qui a poco compaia un codicillo per cui chi ha più punti di tutti debba gareggiare con un handicap, magari tirarsi dietro un rimorchietto. Le vie di loro signori, si sa, sono infinite... Intanto si gode l'ennesima vittoria divisa con l'intramontabile garfagnino e rende merito a chi ha contribuito a concretizzarla: alla gente della Peugeot e a quella della Pirelli, anche e soprattutto ai meccanici della Racing Lions che, allarmati da una perdita d'olio, sono stati di nuovo bravissimi a sostituire il cambio della 208. E ovviamente dice un gran bene pure di Simone Campedelli che, al rientro dopo un annetto di sosta forzata, è stato bravissimo prima a sfruttare la posizione di partenza e poi a difendere un risultato da incorniciare con quella 207 Super2000 che non sarà più la più bella del reame e tuttavia resta ancora un gingillo capace di regalare gioie a chi non ha paura a tenere giù il piede. Quello che non è quasi mai riuscito a fare Giandomenico Basso. Il veneto con la Fiesta a gas è stato, persino più di Scandola, il grande sconfitto della sfida sulle lentissime strade bianche intorno al Titano e s'è preso tutte le colpe di un risultato più che deludente. Anche quelle che, forse, sue non sono.

Junior Tassone come da copione

Missione compiuta: ingaggiato dalla Peugeot Italia a inizio stagione per vincere il Campionato Junior, Michele Tassone rastrella sulla terra del San Marino i punti che lo mettono al sicuro da ogni sorpresa con una gara d'anticipo e il suo sorriso coinvolgente illumina il desolato e desolante piazzalone sul quale quest'anno è tornato a trovare posto il palco d'arrivo. Il ragazzo cuneese ha ancora una volta fatto bene la sua parte, facendo tutto quello che doveva per ripagare chi gli aveva dato fiducia. E' bravo e non ci piove, nell'appuntamento disegnato sotto il Titano ha solo confermato quello che aveva fatto nella passata stagione imponendosi nel Trofeo Suzuki dal quale era ripartito per rilanciare una carriera che rischiava di arenarsi. Del resto, di avere talento lo aveva mostrato nel 2011 marmaldeggiando nel Trofeo 500. Sulle strade del Bel Paese, ma anche e soprattutto su quelle dall'altra parte delle Alpi che la gente dell'Abarth aveva inserito in un calendario ben fatto. Anche se non gli era servito granché. Era un ragazzino, allora. Adesso è un ragazzo ancora sufficientemente giovane per sognare.





C'è talento e talento...

Edoardo Stefanati e Andrea Ferrari archiviano il San Marino con un sedicesimo posto e Renzo Magnani li festeggia. Giusto così. Dei due che la partecipazione alla gara se l'erano guadagnata partecipando alla seconda edizione di Rally Talent parla (bene) pure Claudio Bortoletto ai microfoni della Rai che poi, stimolato da Lorenzo Leonarduzzi, spende qualche parola sui giovani coinvolti nell'Acì Team Italia. Anche su Giuseppe Testa che ha gettato la spugna "per problemi di famiglia", dice l'uomo dalle tante divise. Non è quello che racconta Daniele Sgorbini, collega di Autosprint, pronto a osservare che è triste prendere nota che il pilota che aveva stupito tutti nella selezione di qualche mese fa debba rinunciare a correre per mancanza di budget. Nell'imbarazzato e imbarazzante silenzio dell'intervistatore.

... e il pubblico latita

Campi stretti che più stretti proprio non si può. Gli operatori in divisa AcìSport fanno il possibile per evitare che le immagini dell'arrivo mostrino l'assenza di pubblico intorno alla pedana, ma lo scenario mette tristezza. E non solo a chi ha negli occhi la coreografia degli arrivi del Legend. È una cerimonia alla quale assistono solo gli addetti ai lavori, quella che mette fine al quinto atto stagionale del campionato italiano e la cosa non può sorprendere: va bene la passione, ma sarebbe stato inquietante se anche solo una decina di persone avessero scelto di ritardare il pranzo della domenica per vedere un manipolo di auto passare su un podio piazzato a un tiro di schioppo dalla costa adriatica...

L'ORDINE DI ARRIVO DOMENICA 12 LUGLIO 2015

1. Andreucci-Andreussi (Peugeot 208 T16 R5) in 1.37'45"6
2. Campedelli-Fappani (Peugeot 207 S2000) a 26"9
3. Basso-Granai (Ford Fiesta R5 LDI) a 1'25"6
4. Trentin-De Marco (Peugeot 207 S2000) a 2'51"2
5. Reggini-Bizzocchi (Skoda Fabia S2000) a 2'53"9
6. Ceccoli-Biondi (Mitsubishi Lancer Evo IX) a 6'00"9
7. Biolghini-Castiglioni (Skoda Fabia S2000) a 6'31"8
8. Cobbe-Turco (Ford Fiesta S2000) a 7'38"3
9. Tassone-Michi (Peugeot 208 R2) a 9'36"6
10. Panzani-Baldacci (Peugeot 208 R2) a 10'54"0

Il campionato

Classifica CIR Assoluto: Andreucci 59 punti; 2. Scandola 35; 3. Basso 32; 4. Chardonnet 28; 5. Albertini 18; 6. Perico 15; 7. Caldani e Baccega 10; 9. Tassone 9; 10. Ciavarella 6.

Classifica CIR Junior: 1. Tassone 72 punti; 2. Testa 51; 3. Panzani 31; 4. Marchioro 28; 5. Rossi 24.

Classifica CIR Costruttori: 1. Peugeot 63; 2. Ford 54; 3. Skoda 35; Renault 14.
Classifica Trofeo Rally Terra: 1. Trentin 60; 2. Ricci 34; 3. Cobbe 32; 4. Biolghini 30; 5. Manfrinato 21.

ITALIANO RALLY

San Marino

Simone
Campedelli
grande
protagonista
al San Marino



Numeri da ricordare

24 i punti che separano Paolo Andreucci, primo, da Umberto Scandola, secondo, nella classifica tricolore.

1976 gli euro della tassa d'iscrizione al San Marino per i concorrenti "persone fisiche" con una top car, poco meno del doppio di quelli necessari per essere ammessi al concomitante Rallye Aveyron che proponeva duecento e passa chilometri di prove speciali.

3 i piloti alternatisi in testa al San Marino: Umberto Scandola dopo la prima piese, Simone Campedelli dalla seconda alla quarta e quindi Paolo Andreucci.

15 i minuti di lavoro sulle auto concessi ai meccanici nella seconda tappa

4 i successi collezionati in questa stagione da Mauro Trentin nell'ambito del Trofeo Rally Terra, imbattuto con la Peugeot 207 Super2000.

129,34 la lunghezza totale delle undici prove speciali in programma nel fine settimana sammarinese. Ma solo per Paolo Andreucci: a causa della sospensione della seconda piese, gli altri di chilometri ne hanno percorso solo centoquattordici e ottocentosessanta metri.

3 le vittorie fin qui rastrellate da Paolo Andreucci e Anna Andreussi con la Peugeot 208 T16 in questa prima parte della stagione tricolore.

21 gli equipaggi all'arrivo del rally nell'Antica Terra della Libertà.

24 gli anni che Michele Tassone, fresco vincitore del tricolore Junior, compirà il prossimo dicembre.

8 le prove speciali vinte al San Marino da Paolo Andreucci, battuto solo da Simone Campedelli nel terzo tratto cronometrato e da Giandomenico Basso nell'ultimo.

2 i piloti esclusi dalla gara alla fine della prima tappa: a Luigi Ricci e Nicolò Marchioro è stata ritirata la tabella dopo che i commissari tecnici avevano preso atto che a bordo delle loro auto c'erano pneumatici diversi da quelli dichiarati nella "bolla d'accompagnamento".

19 luglio

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
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
FIA F.3 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

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

4 ottobre

Mondiale Rally in Francia
 Blancpain GT Sprint a Misano
 GT Open a Monza
 Euroformula Open a Monza
 USCC a Braselton – 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
 Blancpain GT Sprint a Zandvoort
 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



È finito così
il debutto della
Skoda R5
nelle mani di
Scandola
a San Marino

25 ottobre

F.1 ad Austin
Moto GP a Sepang
Porsche Supercup ad Austin
Mondiale Rally in Spagna
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

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

Servizi editoriali
per tutte le esigenze

INPAGINA

ON-LINE publishing

InPagina crea e gestisce italiaracing.net, la testata on-line che ha cambiato le regole dell'informazione sullo sport motoristico

EDITORIAL services

InPagina è in grado di fornire una vasta gamma di servizi editoriali, dalla semplice redazione alla fornitura di prodotti finiti

RACING pr service

Pacchetti di gestione PR dedicati a piloti e team InPagina è in grado di offrire contenuti di alto livello a costi accessibili

STORIE di sport

Lo sport vero, quello che emoziona e fa battere il cuore, raccontato da chi della passione ha fatto una scelta di vita



www.inpagina-bo.com

info@inpagina-bo.it