

n. 342

30 novembre 2015

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



**È Rovera  
il nostro pilota  
2015**

# Magazine



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

italia**R**acing.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  
Jacopo Rubino  
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

**ROSBERG FIRMA  
IL SUO SESTO TRIONFO  
DEL 2015.**



BAFFI

# È ROVERA IL PILOTA ITALIARACING 2015





## La classifica finale

Alessio Rovera	66 punti
Alessio Lorandi	60
Ignazio D'Agosto	52
Leonardo Pulcini	51
Damiano Fioravanti	45
Diego Bertonelli	41
Michele Beretta	28

È Alessio Rovera il Pilota Italiaracing 2015. Nelle classifiche redatte dai nostri otto giudici, tra i quali il collaboratore di Autosprint e Sky Sport per la F.1 Roberto Chinchero, vi è stato quasi un plebiscito per il 20enne lombardo. Che però, per pochissimi punti, se l'è giocata con Alessio Lorandi, già Kartista Italiaracing 2014. Un duello all'ultimo voto che ha visto prevalere Rovera, al suo terzo anno di monoposto e capace di classificarsi sesto nella Euroformula Open con una vittoria all'attivo e altri tre piazzamenti a podio nonostante un budget ridotto che lo ha costretto a saltare due appuntamenti. Rovera ha iniziato la stagione con la DAV Racing e subito ha messo a segno la vittoria in gara 1 a Jerez, poi è passato nelle fila della BVM per la quale ha gareggiato a Le Castellet, Estoril e Silverstone cogliendo un doppio podio in Francia (terzo e secondo) e un terzo posto in Gran Bretagna. Tutto lasciava presupporre che Rovera potesse lottare per il titolo, ma in Austria, al Red Bull Ring, non si è presentato per motivi di budget tornando con DAV Racing nella successiva prova di Spa (sesto in gara 1) e a Monza. Poi, di nuovo uno stop e l'impossibilità di affrontare l'appuntamento finale di Montmelò. Senza il problema economico, l'assillo mentale che in più di una circostanza non lo ha reso sereno, Rovera aveva tutte le qualità per cercare di lottare per la classifica assoluta. E in ogni caso, i brillanti risultati non sono mancati. Anche per questo motivo, la giuria di Italiaracing ha ritenuto di assegnarli voti alti. In totale, Rovera ha raggiunto 66 punti contro i 60 di Lorandi, protagonista del FIA F.3 a 16 anni. Il giovane di Salò ha debuttato direttamente dal karting, ottenendo punti pesanti a Pau, Spa e Norimberga mentre a Macao ha disputato un weekend perfetto concludendo settimo. Terzo con 52 punti, "l'eterno" Ignazio D'Agosto, Kartista Italiaracing 2011, che nel suo quarto anno di Eurocup F.Renault è riuscito a mettersi in luce in più di una occasione. A seguire, con 51 punti, Leonardo Pulcini, con 45 punti Damiano Fioravanti, con 41 punti Diego Bertonelli e chiude la classifica Michele Beretta con 28.





## L'Albo d'oro

2015 – Alessio Rovera

2014 – Antonio Giovinazzi

2013 – Antonio Fuoco

2012 – Riccardo Agostini

2011 – Raffaele Marciello

2010 – Giovanni Venturini

2009 – Andrea Caldarelli

2008 – Mirko Bortolotti

2007 – Edoardo Mortara

2006 – Edoardo Piscopo

2005 – Davide Rigon

2004 – Ronnie Quintarelli

## La giuria

Antonio Caruccio  
Roberto Chinchero  
Marco Cortesi  
Massimo Costa  
Claudio Pilia  
Jacopo Rubino  
Dario Sala  
Silvano Taormina



# Il guaio di non essere Hamilton

**Nel Golfo, Rosberg ha infilato la terza vittoria filata, peccato per lui che i giochi siano ormai fatti da tempo. L'ennesima annata da comprimario di lusso rischia di trasformarsi in un marchio indelebile per il futuro di un pilota di grande qualità, ma privo delle stimate da fuoriclasse**





PETRONAS

EPSON

MONSTER ENERGY

BOSE

nico

PETRONAS

Thomas Sabo

BOSS HUGO BOSS

PETRONAS

PETRONAS

PETRONAS

QUALCOMM

Allianz

EPSON

BOSE

**Stefano Semeraro**

C'è un bellissimo libro di Thomas Bernhard, si intitola "Il Soccombente", parla del dramma di non essere Glenn Gould, ovvero il genio pianistico più puro del Novecento (parere di chi scrive). Ecco, Lewis Hamilton è il Glenn Gould di Nico Rosberg. Che rimane un buon pilota, anzi un ottimo pilota. Ma non un genio del volante. Come il protagonista del romanzo di Bernhard, Nico è stato – negli ultimi due anni in special modo – un soccombente: al talento, al carisma, alla tigna di Hamilton. Un soccombente di lusso, s'intende, ma sempre il primo degli ultimi, come avrebbe detto Ayrton Senna. Quello che arriva dopo, che magari mette ogni tanto la macchina avanti e la testa fuori dall'acqua, ma che alla fine si ritrova con una manciata di

complimenti e poco altro in tasca. "Good game", dicono spesso i rugbisti inglesi all'avversario dopo averlo triturato: è fair-play, ma anche un'elegantissima presa per i fondelli. Bella partita: peccato che ho vinto io.

Hamilton poi, non dice neppure quello. Da tempo Rosberg lo ignora proprio, anche palesemente, durante le premiazioni sul palco volta la testa dall'altra parte. Nico si è preso le ultime tre gare, sicuramente con merito, ma di fatto è difficile pensare che, una volta messo il titolo in cassaforte Lewis non abbia: 1) tirato i remi in barca; 2) obbedito ai desideri delle alte sfere Mercedes che volevano assicurarsi anche il secondo posto in classifica, tenendo a distanza la Ferrari e regalando un po' di gioia all'eterno secondo tedesco.

## Compagni di squadra perfettamente diversi

Rosberg e Hamilton fra l'altro sono due compagni così diversi che sembrano quasi inventati. Uno nero e l'altro biondissimo, uno rock star e l'altro posatissimo, uno perennemente inseguito dai paparazzi e l'altro praticamente assente dal gossip internazionale. Hamilton flirta con Rhianna e top model assortite? Nico va al cinema con la fidanzata di sempre trasformata in moglie, Vivian, e twitta: "La vita è più semplice quando tua moglie è felice". Il bad boy contro il family man. E se Lewis non fa che ripetere quanto sia stata dura la sua infanzia di unico nero senza tanti mezzi in un mondo di bianchi prevalentemente straricchi (e arroganti), Rosberg trasforma il suo privilegio da figlio d'arte in understatement: «Mio padre e il mio cognome mi hanno reso le cose un po' più facili». Un po'. Non troppo. Rosberg un sedile in F.1 se l'è conquistato anche a forza di risultati, per carità, dal successo in Formula BMW a quello in GP2. Se la Mercedes lo ha scelto, non è solo per l'anagrafe o per la valigia. Il suo paradosso però lo spiega bene David Coul-

thard: «Rosberg ha vinto molte gare e ottenuto parecchie pole position, ma molti meno risultati di chi, come suo padre Keke, ha vinto un mondiale vincendo solo una gara nel 1982, puntando sulla continuità». Rosberg senior, va detto, trionfò in uno degli anni più neri della F.1 moderna, funestato dai drammi di due rivali tosti come Villeneuve e Pironi, mentre l'avversario del figlio è fra i più coriacei di sempre e in due anni non ha sbagliato praticamente nulla.

## Nico ha un unico problema: Lewis

Mentre ogni volta che si arriva al dunque, al sorpasso decisivo, alla gara da non mancare, Rosberg slitta mentalmente. E allora ecco i dispetti ad Hamilton a Spa e a Monaco, ecco i sorpassi mancati, le tattiche male interpretate. Non che a Nico manchi il talento, intendiamoci, né in pista – dove per un anno ha regolarmente battuto un Michael Schumacher un po' bolso, ma pur sempre Schumacher - né fuori: sa stare in equilibrio su un monociclo e insieme lanciare tre palle in aria come un giocoliere, è bravissimo con la stampa, parla correttamente cinque lingue, ha una memoria prodigiosa, è un mago del backgammon e non se la cava male neanche a tennis, a calcio o nelle massacranti gare del triathlon. E' un ragazzo simpatico, Nico. Con un unico problema: non essere Lewis Hamilton.



# GP ABU DHABI

Mercedes



# Hamilton il discoloro

**Nella gara conclusiva per la terza volta consecutiva è stato schiacciato da Rosberg e la sua reazione è stata quella di snobbare il compagno di squadra. Come già in Messico e in Brasile. Ed ha anche lasciato intendere che la strategia Mercedes non era favorevole a lui**





AD



### Massimo Costa

Le ha prese ancora da Nico Rosberg. In qualifica e in gara. Per la terza volta consecutiva dopo la conquista del mondiale ad Austin. Lewis Hamilton ha perso qualcosa, quel tocco magico che spesso e volentieri aveva avvilito Rosberg. Ora è il contrario, appunto. L'inglese però, la prende male e snobba il compagno di squadra con fare irriverente, con comportamenti infantili che non fanno di lui il campione che è. Dovrebbe lavorarci su. Spesso si paragona ad Ayrton Senna, o quanto meno dice di volerlo raggiungere nell'olimpico, ma il compianto brasiliano era certamente feroce con chi divideva il suo box, ma alle battaglie in pista anche brutali (vedi con Alain Prost) era sempre evidente il rispetto per il rivale-compagno. Cosa che Hamilton invece, fa di tutto per nascondere, cercando anche di attirare su di sé l'attenzione delle telecamere quando Rosberg festeggia le pole o le vittorie. Sul circuito di Yas Marina, Hamilton ha subito un distacco pesante in qualifica, e buon per lui che guida una super Mercedes che lo ha mantenuto al secondo posto altrimenti... In gara, Hamilton dopo un periodo di resa, si è svegliato cercando di andare a prendere Rosberg. Ma il tedesco ha reagito da campione. Hamilton le ha provate tutte, tentando anche di stravolgere la strategia, con un solo pit-stop. Ci ha provato, ha dialogato con il suo ingegnere cercando di convincerlo, ma il degrado delle gomme sarebbe stato implacabile e il podio a rischio. Hamilton è sembrato non credere alle parole del suo box, ma ha obbedito ed è rientrato in pit-lane per rimontare le soft, e non le super soft, come ci si attendeva. Hamilton non ha gradito molto, voleva attaccare nei giri finali Rosberg e le Pirelli di miscela morbida potevano consentire l'assalto. Invece, la Mercedes ha scelto per lui le gomme con banda gialla. Si è così conclusa una stagione fantastica per Hamilton, ma rovinata da lui stesso dall'atteggiamento finale. Troppe feste, troppi party, troppi viaggi gli hanno tolto la carica. Certo, siamo sempre stati i primi a dire che Hamilton fa benissimo a comportarsi da star, ma un campione vero deve anche sapere quando è il momento di calmarsi...

# GP ABU DHABI

Ferrari







# L'anno che verrà

**Il 2015 si è chiuso per il team di Maranello con un bilancio decisamente in attivo rispetto alle brucianti delusioni delle annate precedenti. Il 2016 però, sarà la stagione chiave del rilancio in rosso voluto da Marchionne e Arrivabene. Lo dicono in coro il team principal, Vettel, Raikkonen, e persino i nemici della Mercedes**

**Stefano Semeraro**

E così tutti hanno paura – o fiducia, dipende dai punti di vista – della Ferrari che sarà. Della Rossa 2016, che raccoglierà il testimone di una monoposto che ad Abu Dhabi ha saputo incalzare ancora una volta la Mercedes, cogliendo l'ennesimo podio, stavolta con Kimi Raikkonen, ma senza davvero impaurire la concorrenza tedesca, e in più commettendo un errore da matita blu nelle qualifiche. Un finale di stagione in agrodolce, insomma. "La Ferrari è la nostra nemica peggiore", sostiene Toto Wolff, sponda Mercedes. «In un certo senso stiamo raggiungendo la Mercedes - butta lì Raikkonen - avremmo potuto fare meglio, peccato per due brutti pit-stop. Ma la macchina è veloce, il passo gara buono. Forse il terzo posto è la miglior posizione possibile, ma avremmo potuto finire più vicini alle Mercedes». Che è poi il ritratto dello stato dell'arte di Maranello: decisamente meglio dello scorso anno (3 vittorie e 16 podi), ma ancora alla caccia di rivali per ora sempre imprendibili. Che cosa succederà l'anno prossimo, ecco il vero problema. «Sono contento di aver fatto una bella gara alla fine della stagione – riassume sempre Kimi il filosofo – ma questo non cambia nulla di ciò che è successo nel resto dell'anno o di quello che ci aspettiamo per il prossimo».

### **Per il 2016 atteso il salto in avanti**

Quello che si aspettano i ferraristi, ma anche molti non ferraristi, è che la Rossa nel 2016 faccia il definitivo salto in avanti e acchiappi le Freccie d'argento. Si tratterà non più di ben figurare, di rappresentare la minaccia più consistente, ma di dare battaglia dalla prima all'ultima gara e alla fine di vincere. Perché questo chiede Marchionne

alla Ferrari (sennò si rischia un serio ridimensionamento di fondi e ambizioni), questo chiedono i tifosi, questo vogliono Vettel e Raikkonen. Sebastian ha firmato un anno splendido, ha ottenuto i risultati previsti, anzi, è andato oltre: anche nella sua capacità di inserirsi nel team e di diventarne il punto di riferimento, il capitano in pista, il faro. Raikkonen ha vissuto di molti bassi e pochi alti, chiaramente non può essere soddisfatto e punta al riscatto.

### **Vettel è fiducioso Arrivabene pure**

«E' dall'inizio della stagione che siamo costantemente in crescita – dice Vettel – e bisogna considerare a che punto eravamo in inverno, quando eravamo distanti dalle Mercedes. Ora siamo a 15 secondi di distacco in un intero GP, e quindi credo che la strada sia quella giusta. Certo, sappiamo che la Mercedes è veramente forte, e non si tratta solo del motore, dei piloti o del telaio, è il pacchetto complessivo che conta. E' la stessa cosa che serve a noi. Non vogliamo più inseguire, vogliamo essere noi i dominatori, e per riuscirci dovremo concentrarci soprattutto su noi stessi. Ovviamente alla fine conteranno anche i progressi fatti dagli altri, ma al momento non è importante. Sappiamo che possiamo migliorare il telaio e la power unit, e anche noi piloti possiamo dare di più. Ma per ora è tutto un "vorrei, potrei, dovrei...". C'è ancora un sacco di lavoro da fare, per questo bisogna restare con i piedi per terra e lavorare a testa bassa». Come dice Maurizio Arrivabene, recuperare "quei 3-4 decimi che ci mancano" sarà l'impresa difficile, che passa inevitabilmente da un potenziamento della power unit e da un progresso in qualifica. «L'anno in cui dovremo davvero far vedere chi siamo è il prossimo». Il 2016, tanto per non stare sul generico.

“**Sappiamo che la Mercedes è veramente forte, e non si tratta solo del motore, dei piloti o del telaio, è il pacchetto complessivo che conta. E' la stessa cosa che serve a noi. Non vogliamo più inseguire, vogliamo essere noi i dominatori, e per riuscirci dovremo concentrarci soprattutto su noi stessi**”

**SEBASTIAN VETTEL**



**GP ABU DHABI**

**La polemica**



# Mercedes alza il tiro

**La Casa tedesca ha avviato una sottile battaglia contro la Ferrari, accusata di aiutare oltre il lecito il team Haas, per magari trarne propri vantaggi. Ma la FIA ha ribadito che tutto è regolare nel rapporto tra la squadra italiana e quella americana che debutterà il prossimo anno. E' solo l'antipasto di quello che potrà verificarsi nel 2016 quando il confronto tra Stoccarda e Maranello si farà caldissimo**

**Massimo Costa**

Ancora non si è presentata in pista, non ha acceso il motore e non la si è proprio vista. Ma la Haas, la nuova squadra americana che debutterà nel mondiale F.1 del prossimo anno, è già finita nell'occhio del ciclone. Ad Abu Dhabi infatti, si è saputo che la Mercedes a metà ottobre ha chiesto chiarimenti alla FIA per quanto riguarda la stretta collaborazione tra la Ferrari e la Haas. Come al solito, sotto accusa i regolamenti stilati dalla Federazione che spesso lasciano spazio ad ambiguità varie. Mercedes voleva sapere se è possibile che avvenga uno scambio di informazioni e personale tra una squadra e l'altra anche se unite da stretta collaborazione. Chiaro il messaggio rivolto alla Ferrari e alla Haas, ma dietro a questa richiesta di Paddy Lowe c'è anche la volontà di aumentare in futuro il loro coinvolgimento con un secondo team, individuato nella Force India. Inoltre, sono stati chiesti chiarimenti sull'uso della galleria del vento, in quella Ferrari è cresciuta la Haas, e la conferma se ulteriori parti di una monoposto possono essere cedute ad altro team. Ora è possibile rifornire una seconda squadra con una propria power unit, sospensioni e trasmissione. Alla fine, la FIA ha risposto in 14 punti confermando che nessuna violazione è stata commessa da Ferrari e Haas. Nella lettera FIA, si specifica che non è permesso uno scambio di informazioni o di personale tra un team e l'altro. Insomma, una piccola tempesta in un bicchiere d'acqua, ma la manovra Mercedes appare abbastanza chiara: il conflitto con la Ferrari previsto per il 2016 si giocherà non solo in pista, ma anche a suon di lettere, minacce nascoste, sottile politica. Ci sarà da divertirsi.

# GP ABU DHABI

Il fatto



# Renault vuole 100 milioni

**Ancora non si è conclusa l'operazione di acquisto della Lotus da parte della Casa francese, che attende la concessione da parte della FOM di un pesante bonus economico. E se Ecclestone nicchierà, non è escluso che il presidente Ghosn blocchi tutta l'operazione**

Massimo Costa

L'interminabile telenovela Renault-Lotus sta volgendo al termine? Si era detto che nel weekend di Abu Dhabi la Casa francese avrebbe annunciato il suo ritorno in grande stile nel mondiale F.1, come costruttore totale e non solo come motorista. Ma Renault non ha comunicato nulla. A fermare tutto, l'intenzione di non cedere davanti alla richiesta fatta alla FOM di ricevere bonus pesanti, si parla di 100 milioni di euro, e di essere paragonate ai team storici come Ferrari, McLaren. Un riconoscimento, anche logico e comprensibile, di quel che Renault ha fatto in F.1 dal 1977

a oggi per non venire paragonati a un team debuttante come può essere quello di Haas. Bernie

Ecclestone ha fatto orecchie da mercante, ed ha offerto molto meno. Da qui, l'irrigidimento di Carlos Ghosn, presidente della Renault. Che in queste settimane ha dovuto far fronte ai mille segreti emersi dal pozzo senza fondo della Lotus, il team che sta per essere acquistato. Ogni giorno infatti, si scoprono nuovi debiti, cosa che sta innervando non poco il management Renault. Anche ad Abu Dhabi, come già accaduto in altre occasioni, la Lotus ha ricevuto il materiale per ultima, soltanto il giovedì pomeriggio. Frutto di tentativi di blocco, non si sa bene se riusciti o meno, dei vari fornitori, creditori, che la Lotus ha accumulato nel tempo. Un esempio di pessima gestione che vede senza dubbio colpevole il team principal Gerald Lopez, finanziere proveniente dal Lussemburgo arrivato in F.1 all'improvviso e che dopo gli iniziali fasti con cui si presentò e anche i bei risultati ottenuti, si è via via spento. E oggi emergono tutti gli "altarini" che hanno coinvolto, in seconda o terza battuta, il programma Junior Lotus creato per allevare giovani promettenti. Ma ultimamente divenuto un modo per far cassa sui sogni dei ragazzi a cui era stata data una tuta nera.







**Stefano Semeraro**

A Napoli si direbbe 'cornuto e mazziato'. A Fernando Alonso quest'anno, poveraccio, non ne è andata veramente dritta una. Mollata la Ferrari perché non ne poteva più "di arrivare secondo", si è ritrovato a finire con buona regolarità ultimo o fra gli ultimi con una McLaren-Honda che non si sa bene se assomiglia più ad un cantiere o a una maceria. Ad Abu Dhabi poi, dopo il contatto con la Sauber di Felipe Nasr che lo ha spedito diritto addosso a Pastor Maldonado, si è dovuto sorbire anche un drive-through e due punti di penalità sulla licenza perché i commissari hanno dato a lui la colpa dell'incidente.

Con il suo ego espando Fernando avrebbe bisogno almeno di una pazienza doppia di quella di Giobbe per sopportare le pene dell'infernetto in cui si è trasformato il suo 2015, e non a caso nei giorni scorsi si sono diffuse voci, più o meno autorevoli, sulla sua intenzione – poi smentita da Alonso stesso - di prendersi un anno sabbatico nel 2016 nel caso la McLaren non gli garantisse una monoposto almeno decorosa. Soluzione fra l'altro non facilissima da realizzare, a naso, visto il contratto che lo lega al team di Woking (a meno che non siano previste clausole apposite).

## **Critico con il drive-through preso**

L'Alonso furioso poi, metà Grillo Parlante e metà volpe della famosa favola che tira in ballo anche l'uva, ha accusato la F.1 di essere noiosissima e gestita in maniera discutibile per quanto riguarda le battaglie in pista. «Decisioni come quella di imporre a un pilota un drive-through dopo essere stato colpito da un'altra vettura non è solo strana, è unica. La F.1 si interroga sul motore delle macchine e si preoccupa del calo degli spettatori – ha continuato il bi-campione – ma io credo che servirebbe più buonsenso anche in queste cose, che non capitano nel Mondiale Endurance o nella Moto GG, che sono capaci di divertire

molto di più il pubblico». Ad Abu Dhabi il team ha convinto Alonso a rimanere in gara dopo il contatto con Nasr, ma lo spagnolo non si è certo divertito. «In pista dobbiamo risparmiare le gomme, la benzina e tante altre cose, ma io dico, ragazzi, cerchiamo di spingere e godiamoci la gara, perché se non ci sono grandi incidenti e finiamo lo stesso 18esimi, e magari ci tocca anche ritirarci, non ha molto senso risparmiare nulla. Comunque: addio al 2015, che per noi è stato un anno durissimo, molto difficile, con prestazioni davvero scarse. Nel 2016 sarò in pista al 100 per cento, anche perché – ha concluso con ironia – se avessi dovuto concedermi un anno sabbatico avrei scelto questo...».

## **La tesi di Hill "Manda messaggi"**

Tutta rabbia, tutta frustrazione? O in qualcosa Nando ha ragione? «Alonso non parla mai per parlare, se lo fa significa che vuole mandare un messaggio chiaro», sostiene l'ex-campione del mondo Damon Hill. «Gli accenni al WEC e alla Moto GP non sono casuali. Se attacca la noia della F.1 forse vuol dire che sta proprio pensando a fare altro. Il messaggio che sta mandando, forse, è questo: sono un pilota, voglio lottare in pista». E su questo, crediamo, nessuno può dargli torto.

# **L'Alonso furioso**

**Dopo la brutta conclusione di un anno da dimenticare, lo spagnolo se l'è presa con tutti, dai commissari alla F.1, per lui oggi molto più noiosa del WEC o della Moto GP. E sotto l'orgoglio ferito del campione si nasconde una dose di verità**

### L'ORDINE DI ARRIVO DOMENICA 29 NOVEMBRE 2015

- 1 - Nico Rosberg (Mercedes W06) - 55 giri 1.38'30"175
- 2 - Lewis Hamilton (Mercedes W06) - 8"271
- 3 - Kimi Raikkonen (Ferrari SF15-T) - 19"430
- 4 - Sebastian Vettel (Ferrari SF15-T) - 43"735
- 5 - Sergio Perez (Force India VJM08-Mercedes) - 1'03"952
- 6 - Daniel Ricciardo (Red Bull RB11-Renault) - 1'05"010
- 7 - Nico Hulkenberg (Force India VJM08-Mercedes) - 1'33"618
- 8 - Felipe Massa (Williams FW37-Mercedes) - 1'37"751
- 9 - Romain Grosjean (Lotus E23-Mercedes) - 1'38"201
- 10 - Daniil Kvyat (Red Bull RB11-Renault) - 1'42"371
- 11 - Carlos Sainz (Toro Rosso STR10-Renault) - 1'43"525
- 12 - Jenson Button (McLaren MP4/30-Honda) - 1 giro
- 13 - Valtteri Bottas (Williams FW37-Mercedes) - 1 giro
- 14 - Marcus Ericsson (Sauber C34-Ferrari) - 1 giro
- 15 - Felipe Nasr (Sauber C34-Ferrari) - 1 giro
- 16 - Max Verstappen (Toro Rosso STR10-Renault) - 1 giro
- 17 - Fernando Alonso (McLaren MP4/30-Honda) - 2 giri
- 18 - Will Stevens (Manor 04-Ferrari) - 2 giri
- 19 - Roberto Merhi (Manor 04-Ferrari) - 3 giri

Ritirato

1° giro - Pastor Maldonado

### 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
Barcellona	10/05/2015	Nico Rosberg (Mercedes W06)	66 giri in 1.41'12"555
Monaco	24/05/2015	Nico Rosberg (Mercedes W06)	78 giri in 1.49'18"420
Canada	7/06/2015	Lewis Hamilton (Mercedes W06)	70 giri in 1.31'53"145
Austria	21/06/2015	Nico Rosberg (Mercedes W06)	71 giri in 1'30'16"930
Gran Bretagna	5/07/2015	Lewis Hamilton (Mercedes W06)	52 giri in 1.31'27"729
Ungheria	26/07/2015	Sebastian Vettel (Ferrari SF15-T)	69 giri in 1.46'09"985
Belgio	23/08/2015	Lewis Hamilton (Mercedes W06)	43 giri in 1.23'40"387
Italia	6/09/2015	Lewis Hamilton (Mercedes W06)	53 giri in 1.18'00"688
Singapore	20/09/2015	Sebastian Vettel (Ferrari SF15-T)	61 giri in 2.01'22"118
Giappone	27/09/2015	Lewis Hamilton (Mercedes W06)	53 giri in 1.18'00"688
Russia	11/10/2015	Lewis Hamilton (Mercedes W06)	53 giri in 1.37'11"024
USA	25/10/2015	Lewis Hamilton (Mercedes W06)	56 giri in 1.50'52"703
Messico	1/11/2015	Nico Rosberg (Mercedes W06)	71 giri in 1'42'35"038
Brasile	15/11/2015	Nico Rosberg (Mercedes W06)	71 giri in 1.31'09"090
Abu Dhabi	29/11/2015	Nico Rosberg (Mercedes W06)	55 giri in 1.38'30"175





## CLASSIFICA PILOTI

1	Lewis Hamilton	Mercedes	381
2	Nico Rosberg	Mercedes	322
2	Sebastian Vettel	Ferrari	278
4	Kimi Raikkonen	Ferrari	150
5	Valtteri Bottas	Williams-Mercedes	136
6	Felipe Massa	Williams-Mercedes	121
7	Daniil Kvyat	Red Bull-Renault	95
8	Daniel Ricciardo	Red Bull-Renault	92
9	Sergio Perez	Force India-Mercedes	78
10	Nico Hulkenberg	Force India-Mercedes	58
11	Romain Grosjean	Lotus-Mercedes	51
12	Max Verstappen	Toro Rosso-Renault	49
13	Felipe Nasr	Sauber-Ferrari	27
14	Pastor Maldonado	Lotus-Mercedes	27
15	Carlos Sainz	Toro Rosso-Renault	18
16	Jenson Button	McLaren-Honda	16
17	Fernando Alonso	McLaren-Honda	11
18	Marcus Ericsson	Sauber-Ferrari	9
19	Roberto Merhi	Manor-Ferrari	0
20	Will Stevens	Manor-Ferrari	0
21	Alexander Rossi	Manor-Ferrari	0
22	Kevin Magnussen	McLaren-Honda	0

## CLASSIFICA COSTRUTTORI

1	Mercedes	703
2	Ferrari	428
3	Williams-Mercedes	257
4	Red Bull Racing-Renault	187
5	Force India-Mercedes	136
6	Lotus-Mercedes	78
7	Scuderia Toro Rosso-Renault	67
8	Sauber-Ferrari	36
9	McLaren-Honda	27
10	Manor-Ferrari	0

# Il solito Vandoorne

Il belga si è imposto anche nell'ultimo appuntamento stagionale mostrando una volta di più il suo talento. Niente da fare per gli avversari che non hanno potuto riscattarsi nella seconda corsa perché cancellata per incidente. Bene Marciello, secondo

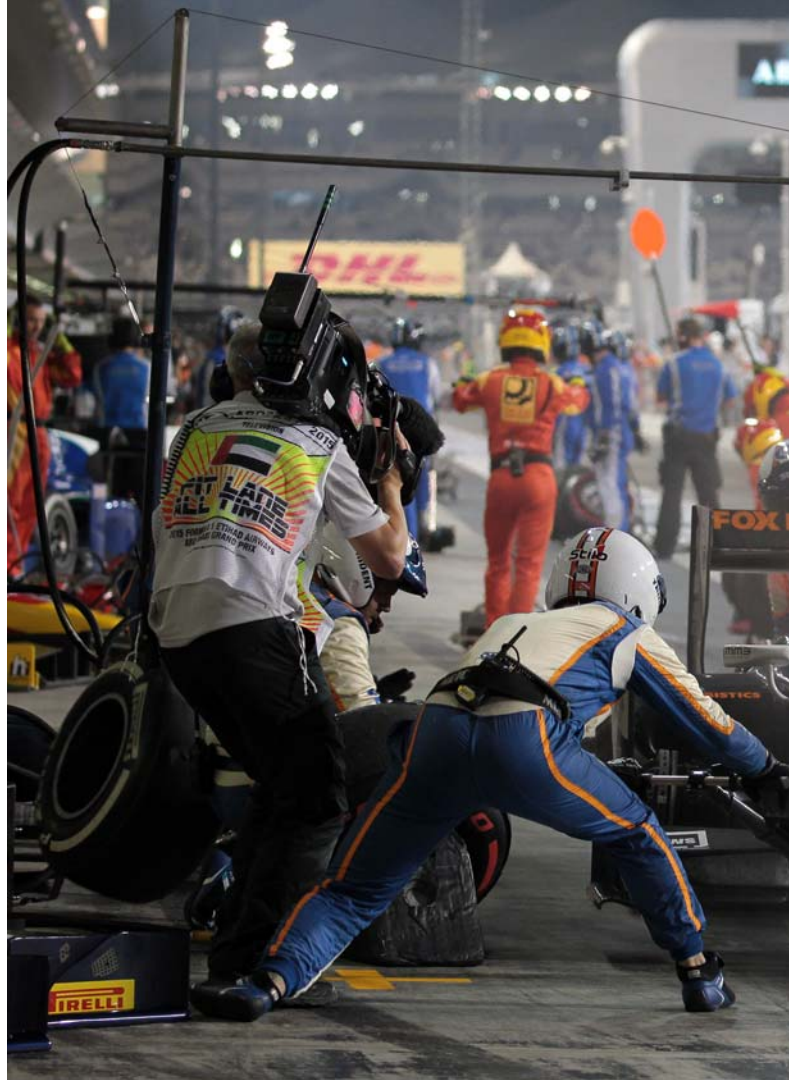




Vandoorne in bagarre con Gasly

Jacopo Rubino  
Photo 4

L'edizione 2015 della GP2 Series si è conclusa ad Abu Dhabi con un po' di amaro in bocca. Colpa soprattutto dell'annullamento di gara 2, dovuto alla carambola che al primo giro ha messo fuori gioco almeno sette macchine. La decisione dei commissari, dovuta al prolungarsi dei lavori di riparazione delle barriere, ci ha così privato dell'ultimo spettacolo. Senza i requisiti per assegnare punti, la stagione a conti fatti è perciò terminata con gara 1, vinta ancora da Stoffel Vandoorne. Il pilota della ART Grand Prix si è aggiudicato il settimo successo dell'anno, battendo il record stabilito da Pastor Maldonado nel 2010. «Non ci è mai riuscito nessuno, sono davvero contento. Abbiamo confermato il nostro dominio dall'inizio alla fine», ha sottolineato. Un primato che, se possibile, aumenta il dispiacere di non poter vedere il belga in Formula 1 nel 2016, come avrebbe meritato. La McLaren ha deciso diversamente, e attraverso la Honda per lui si prospetta adesso l'avventura in Giappone nella Super Formula. Il primo assaggio lo ha avuto già dopo la trasferta in Bahrain, quando è volato a Suzuka per affrontare i test collettivi. Per poi tornare subito negli Emirati Arabi.



Podio per Mitch Evans





Gara perfetta per Marciello e il team Trident

## L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 1 SABATO 28 NOVEMBRE 2015

- 1 - Stoffel Vandoorne - ART - 31 giri 1h03'32"405
- 2 - Raffaele Marciello - Trident - 9"404
- 3 - Mitch Evans - Russian Time - 10"327
- 4 - Alexander Rossi - Racing Engineering - 12"105
- 5 - Pierre Gasly - DAMS - 22"621
- 6 - Jordan King - Racing Engineering - 25"817
- 7 - Rio Haryanto - Campos - 26"406
- 8 - Alex Lynn - DAMS - 26"988
- 9 - Andre Negrao - Arden - 30"412
- 10 - Nathanael Berthon - Lazarus - 36"974
- 11 - Nobuharu Matsushita - ART - 41"939
- 12 - Sergio Canamasas - Lazarus - 43"105
- 13 - Sergey Sirotkin - Rapax - 44"058
- 14 - Rene Binder - MP - 45"982
- 15 - Oliver Rowland - Status - 54"566
- 16 - Gustav Malja - Rapax - 1'00"592
- 17 - Arthur Pic - Campos - 1'02"596
- 18 - Marlon Stockinger - Status - 1'20"398

Giro più veloce: Nathanael Berthon 1'51"866

### Ritirati

- 26° giro - Sean Gelael
- 24° giro - Dean Stoneman
- 15° giro - Daniel De Jong
- 14° giro - Artem Markelov
- 7° giro - Nicholas Latifi
- 7° giro - Norman Nato

### Il campionato

- 1. Vandoorne 341,5 punti; 2. Rossi 181,5; 3. Sirotkin 139; 4. Haryanto 138;
- 5. Evans 135; 6. Lynn 110; 7. Marciello 110; 8. Gasly 110; 9. Matsushita 68,5;
- 10. Stanaway 60



Stoffel Vandoorne



## Gasly ancora in pole Marciello sfiora il colpo

La giornata di venerdì ha messo in evidenza Pierre Gasly, leader nelle prove libere e autore della pole, come accaduto a Monza e Sakhir. Ma nella Feature Race il francese, ancora bisognoso di maturare, si è presto arreso alla superiorità Vandoorne, uscendo dalla lotta che contava. La corsa, in realtà, si è trasformata in una guerra di strategie: il gruppetto di testa ha infatti scelto di cominciare con i pneumatici super soft, arrivati al limite in appena sei giri. Il valzer delle soste anticipate ha quindi lanciato in testa Raffaele Marciello, che montava al contrario le gomme medie, ed aveva rimediato in fretta ad una partenza incerta. Dopo la virtual safety-car inserita per l'incidente fra Norman Nato e Nicholas Latifi (persistono i dubbi sulla validità del sistema, visti i distacchi alterati), il portacolori della Trident ha resistito fino al 25esimo passaggio, viaggiando su un ritmo che ha tenuto lontani gli avversari diretti. Non a caso soltanto Vandoorne è riuscito a rimettersi davanti a "Lello", il quale purtroppo non ha potuto rifarsi sotto nel breve stint finale. L'italiano, con la piazza d'onore, ha comunque fornito la prestazione più bella della sua annata. «La mia tattica era quella giusta, è un ottimo risultato», ha commentato. Era questa la versione di Raffaele che ci saremmo aspettati per dare filo da torcere al mattatore Vandoorne. Purtroppo l'abbiamo vista troppo tardi, nel weekend che segna il suo addio alla Ferrari Driver Academy. «Concludere al top è positivo, perché ci si ricorda sempre delle ultime corse», ha rimarcato.



Ultima volta della Lazarus in GP2.  
Al suo posto entra la Prema





Alexander Rossi,  
vice campione GP2

## Rossi vicecampione Sirotkin chiude terzo

Alexander Rossi, quarto al traguardo, si è definitivamente laureato vicecampione. «Possiamo essere orgogliosi», sono state le parole dell'americano della Racing Engineering. Il terzo posto in classifica generale, un po' in affanno, è invece andato nelle mani di Sergey Sirotkin: qui relegato nelle retrovie, il russo ha chiuso con una sola lunghezza di vantaggio su Rio Haryanto (139 a 138), e avrebbe rischiato probabilmente il sorpasso di Mitch Evans senza lo stop della Sprint Race. Il neozelandese, divenuto una costante al vertice, grazie al podio di gara 1 era infatti salito a quota 135. A dispetto di un epilogo sottotono, per Sirotkin la marcia di debutto vissuta insieme alla Rapax è ampiamente positiva, con la palma di miglior rookie e una fase centrale da protagonista assoluto. Nel 2016 potrà ambire alla vetta.

## Grande botto in gara 2 da mercoledì i test

E poi lo strano epilogo di domenica, già accennato in apertura. Nella bagarre del via, in piena curva 2, Gasly si è trovato inerme in testacoda dopo una toccata con Marciello. Nato non ha potuto evitarlo, picchiando contro le barriere insieme a Daniel De Jong, Sean Gelael, Nicholas Latifi e Rene Binder. Indirettamente ne ha fatto le spese pure Sirotkin, urtato da Arthur Pic. Vandoorne, intanto, a sorpresa era rimasto fermo allo spegnimento dei semafori. Esposta la bandiera rossa, il ripristino delle protezioni si è fatto troppo lungo per non compromettere l'avvicinamento al Gran Premio di Formula 1. Tutti a casa quindi. Anzi no: mercoledì i team di GP2 riprendono l'attività sul circuito di Yas Marina per tre giorni di test collettivi. Grande attesa per il debutto della Prema, che raccoglie il testimone dalla Lazarus. La compagine veneta ha salutato la categoria cadetta con il piazzamento a punti di Nathanel Berthon, decimo in gara 1 e autore inoltre del best lap.



Gran stagione per Sirotkin e la  
Rapax, terzi in campionato



# Onore a Ghiotto

**Bahrain e Abu Dhabi accolgono le ultime quattro gare stagionali della categoria. Soltanto due piloti possono vincere il titolo: Ghiotto e Ocon, separati da appena due punti. Sarà battaglia vera**

Jacopo Rubino  
Photo 4

La favola di Luca Ghiotto, purtroppo, non ha avuto il lieto fine che avrebbe meritato. Nella maestosa cornice di Abu Dhabi, ad un passo dall'impresa il pilota vicentino ha perso il titolo della GP3 Series dopo aver detenuto la leadership per buona parte del cammino. Ormai un po' tutta l'Italia motoristica tifava per questo ragazzo 20enne, capace di affermarsi con le proprie forze e di sovvertire ogni pronostico. Ghiotto, insieme alla Trident, in inverno non rientrava sicuramente nella lista dei big. Anzi, in GP3 non avrebbe nemmeno dovuto esserci: l'obiettivo era ripetere la Formula Renault 3.5, sfumata per motivi di budget. L'incredibile alchimia nata subito con la squadra di Maurizio Salvadori (nel 2014 pole al debutto a Spa nel primo ingresso in GP3) è stata però un richiamo irresistibile. E così in questa stagione ha raccolto cinque vittorie e altre cinque pole-position, più di qualunque avversario. Una sola battuta a vuoto, quando in gara 1 a Monza ha sbagliato la partenza. Un errore pesantissimo, a posteriori. Eppure un ruolino del genere, normalmente, sarebbe bastato ad assicurarsi il trono: non in quest'occasione, con Esteban Ocon che ha prevalso in volata per 253 lunghezze a 245. Il francese ha occupato il gradino più alto del podio soltanto nella manche inaugurale a Sakhir, ma per ben dieci volte è giunto secondo, di cui nove in sequenza.

Luca Ghiotto, sconfitto all'ultimo round

## Ocon pole decisiva Ghiotto in difficoltà

Separati da due punti alla vigilia, dopo il botta e risposta in Bahrain, Ghiotto e Ocon con la loro sfida hanno inevitabilmente eclissato i colleghi. Cruciale è stata la qualifica: il transalpino ha agguantato la terza pole di fila, mentre il vicentino, perso il giro buono per colpa del traffico, ha chiuso soltanto quarto. Grazie ai quattro punti bonus, Ocon è balzato in vetta alla graduatoria, trasformandosi da cacciatore a preda. Il portacolori della ART Grand Prix ha poi reso gara 1 un piccolo thriller, rimediando una penalità di cinque secondi per essere andato largo alla prima curva, senza rallentare. Primo al traguardo, Ocon di conseguenza è retrocesso al quarto posto, consolandosi per il best lap (che vale un +2) e per aver comunque preceduto Ghiotto. Il driver azzurro, quinto, ha vissuto a sorpresa una corsa sofferta. In gara 2 le sue residue speranze sono svanite subito, quando Ocon ha fatto a spallate al via, anche con Matt Parry, e si è installato in terza posizione davanti a lui. Non è più cambiato nulla. Ocon, salendo sul podio, ha quindi festeggiato il successo.

## Esteban al secondo titolo ma Luca resta da applausi

Il francese ha ottenuto il secondo titolo personale, dopo quello nel FIA F3 del 2014. Favorito del precampionato, Ocon come Ghiotto ha trovato nella GP3 un ripiego dopo l'uscita dal programma Junior Lotus, il salto mancato in GP2 e l'ingresso nel progetto Mercedes. «Era il nostro obiettivo sin dal principio, sono felice. È stata una stagione lunga e impegnativa», ha raccontato. «Da Sochi abbiamo raggiunto il set-up ideale. Siamo stati i più consistenti, in ogni circuito eravamo della partita». Il 2016 dovrebbe vedere Ocon dividersi fra il DTM e il ruolo di riserva in Formula 1, se Pascal Wehrlein dovesse approdare alla Manor. Dall'altro lato quella di Ghiotto resta una annata strepitosa, da rivelazione assoluta. La sua monoposto è stata smontata innumerevoli volte, controllata, verificata nei minimi dettagli, come se la sua competitività fosse inspiegabile. O non venisse digerita da qualcuno della concorrenza (leggi: ART). Nonostante la sconfitta, il vicentino potrà sfruttare l'inerzia del momento per pianificare l'avanzamento di carriera. Magari sotto l'ala protettiva della Red Bull.



Ritorno sul podio per  
Antonio Fuoco in gara 2



Ancora sfortunata  
per Kevin Ceccon



Prima vittoria per  
Alex Palou in gara 2



Il campione GP3 Esteban Ocon

## Kirchhofer e Palou vincono le due gare

Quanto agli altri fatti della pista, Marvin Kirchhofer si è aggiudicato gara 1, facendo tesoro proprio della sanzione comminata a Ocon. Il tedesco si è assicurato il terzo posto in campionato battendo Emil Bernstorff, medaglia d'argento in gara 1 davanti a Jimmy Eriksson. Domenica (in cui la GP3 ha disputato la 100esima manche), Alex Palou sfruttando la griglia invertita è andato a prendersi il primo centro insieme alla Campos. Alle sue spalle un ottimo Antonio Fuoco, che ha ritrovato il podio a distanza di sei mesi. Lo spagnolo e il calabrese, completata la campagna d'esordio, potrebbero essere due protagonisti assoluti per l'edizione 2016. Fuoco, peraltro, ha permesso al team Carlin di congedarsi con onore: la compagine britannica, infatti, ha deciso di lasciare la categoria. Grande rammarico per Kevin Ceccon, sabato fermato da un problema tecnico mentre era secondo. Il bergamasco della Arden era addirittura il vincitore virtuale, sempre in virtù della penalità di Ocon, e indirettamente avrebbe dato una mano pure a Ghiotto. Il ko ha però compromesso il resto del weekend. 18esimo in gara 2 il milanese Michele Beretta.

## Nel 2016 nuova era solo sette squadre al via

L'evento negli Emirati Arabi ha sancito inoltre la chiusura del secondo ciclo tecnico della GP3. Nel 2016, infatti, ci sarà una Dallara tutta nuova, spinta da un propulsore Mecachrome da 3.4 litri. Oltre a Carlin saluterà la Status, che ha preferito concentrarsi sulla sorella maggiore GP2. Complice il recente forfait della Virtuosi, saranno iscritte soltanto sette scuderie che potranno mettere in campo quattro auto ciascuna. Prima, in ogni caso, restano da affrontare i test collettivi previsti dal 2 al 4 dicembre.

## L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 1 SABATO 28 NOVEMBRE 2015

- 1 - Marvin Kirchhofer - ART - 18 giri 38'13"565
- 2 - Emil Bernstorff - Arden - 0"618
- 3 - Jimmy Eriksson - Koiranen - 1"299
- 4 - Esteban Ocon - ART - 1"973 \*
- 5 - Luca Ghiotto - Trident - 5"407
- 6 - Matt Parry - Koiranen - 6"694
- 7 - Antonio Fuoco - Carlin - 14"728
- 8 - Alex Palou - Campos - 15"382
- 9 - Matevos Isaakyan - Koiranen - 15"946
- 10 - Artur Janosz - Trident - 17"538
- 11 - Pal Varhaug - Jenzer - 18"810
- 12 - Ralph Boschung - Jenzer - 19"274
- 13 - Seb Morris - Status - 20"244
- 14 - Mitchell Gilbert - Carlin - 21"205
- 15 - Alex Fontana - Status - 21"760
- 16 - Matheo Tuscher - Jenzer - 24"542
- 17 - Sandy Stuvik - Status - 32"754
- 18 - Alex Bosak - Arden - 36"882
- 19 - Zaid Ashkanani - Campos - 39"805
- 20 - Michele Beretta - Trident - 1'43"717 \*

\* Penalità di 5 secondi

Giro più veloce: Esteban Ocon 1'57"978

Ritirati

- 8° giro - Kevin Ceccon
- 4° giro - Alfonso Celis Jr
- 1° giro - Adderly Fong
- 1° giro - Konstantin Tereshchenko

## L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 2 DOMENICA 29 NOVEMBRE 2015

- 1 - Alex Palou - Campos - 14 giri 27'46"982
- 2 - Antonio Fuoco - Carlin - 4"429
- 3 - Esteban Ocon - ART - 5"372
- 4 - Luca Ghiotto - Trident - 6"462
- 5 - Jimmy Eriksson - Koiranen - 7"694
- 6 - Emil Bernstorff - Arden - 8"245
- 7 - Marvin Kirchhofer - ART - 9"526
- 8 - Pal Varhaug - Jenzer - 10"058
- 9 - Artur Janosz - Trident - 13"187
- 10 - Ralph Boschung - Jenzer - 15"434
- 11 - Matevos Isaakyan - Koiranen - 16"083
- 12 - Kevin Ceccon - Arden - 16"814
- 13 - Alex Fontana - Status - 18"190
- 14 - Matheo Tuscher - Jenzer - 19"912
- 15 - Seb Morris - Status - 22"839
- 16 - Mitchell Gilbert - Carlin - 26"239
- 17 - Sandy Stuvik - Status - 30"035
- 18 - Michele Beretta - Trident - 30"434
- 19 - Alfonso Celis Jr - ART - 30"825
- 20 - Konstantin Tereshchenko - Campos - 31"472
- 21 - Zaid Ashkanani - Campos - 32"028
- 22 - Adderly Fong - Carlin - 45"495
- 23 - Alex Bosak - Arden - 46"431
- 24 - Matt Parry - Koiranen - 1'21"154

Giro più veloce: Alex Palou 1'57"860

Il campionato

- 1. Ocon 253 punti; 2. Ghiotto 245; 3. Kirchhofer 200; 4. Bernstorff 194;
- 5. Eriksson 118; 6. Fuoco 88; 7. Ceccon 77; 8. Parry 67; 9. Mardenborough 58;
- 10. Palou 51

# Buio nel deserto

La trasferta notturna in Qatar è stata disastrosa. Se questa doveva essere la risposta alla cancellazione nel calendario dello storico appuntamento di Macao, avvenuto perché la serie voleva essere senza motivo la prima donna del weekend, l'obiettivo è stato completamente fallito



## Dario Sala

Losail ha messo la parola fine all'edizione 2015 del WTCC con due gare nel deserto e per la prima volta assoluta in notturna. Una soluzione cercata per provare a non far rimpiangere troppo la perdita di Macao, avvenuta dopo dieci anni. Perché, nonostante vogliano far credere il contrario, Macao resterà una ferita aperta per molto tempo per la categoria. E non si venga a parlare degli alti costi in caso di incidente e di pista dai sorpassi impossibili. Queste sono panzane che diventano evidenti quando in calendario vengono lasciate Marrakech e Vila Real e dette da chi probabilmente non conosce Macao e non ha visto le gare della TCR e della stessa F.3. Ma è giusto così. Il WTCC pretendeva di diventare l'evento principale di Macao e (per fortuna) non è stato accontentato. Meglio quindi fare i protagonisti assoluti al venerdì sera, nel deserto, in un circuito che si è dimostrato un fallimento totale dal punto di vista dei sorpassi e dello spettacolo in pista. Mentre le macchine sotto le luci erano molto belle da vedere, non altrettanto lo sono state le corse. Due interminabili processioni, noiose, movimentate solo da qualche incidente e mortificate anche da cinque giri di safety-car per spostare due macchine. Quasi osceno.



### Muller vicecampione Tutti i difetti di Loeb

Alla fine, la trasferta in Qatar è servita a mettere la parola fine ad alcune questioni ancora aperte. Dopo l'ennesimo dominio di José Maria Lopez che ha eguagliato sé stesso arrivando alla decima vittoria stagionale, si è assistito alla conquista del secondo posto finale da parte di Yvan Muller. Il vecchio leone ha vinto la seconda frazione mentre il suo rivale, il compagno Sébastien Loeb, non è andato più in là del quarto posto. Muller lo ha così scavalcato di una sola lunghezza, fregiandosi del titolo di vice campione. E' da qui che dovrà ripartire il "vecchio" francese per provare, l'anno prossimo, a battere Lopez. Impresa difficile, ma non così impossibile. Per Seb una beffa. Silurato senza troppi complimenti e a sua insaputa dalla Citroen, la leggenda dei rally ha chiuso la sua storia nel WTCC perdendo il secondo posto in classifica. Due gare incolori in cui il suo peccato originale è venuto fuori in maniera evidente. Loeb non ha mai imparato davvero a stare in bagarre e sorpassare nei momenti decisivi delle gare. A Losail la cosa era ancora più difficile per via della pista e così Loeb ha fatto quello che poteva. Non è bastato. E la serata è diventata ancora più amara.

### La Honda dice grazie a Michelisz

Dall'addio di Loeb alla gioia di Norbert Michelisz che si è aggiudicato il titolo del Trofeo Indipendenti. Un bel premio per questo ragazzo destinato a diventare pilota ufficiale della Honda e che ha meritatamente portato a casa questo trofeo. Ha corso bene "Norbi" senza farsi prendere dall'ansia quando Mehdi Bennani, grazie al secondo posto, era arrivato a soli due punti di distacco. In gara due, grazie alla griglia invertita ha tenuto dietro i suoi rivali diretti raggiungendo così quel podio che gli ha dato il titolo. Anche lui ora dovrà ripartire da qui per fare quel salto di qualità diventato ormai necessario e che non ha ancora effettuato. Il Trofeo Indipendenti ha poi sorriso anche alla Roal Motorsport di Roberto Ravaglia e Aldo Preo che ha vinto la classifica riservata ai team. Una vittoria meritata quella della squadra veneta che da anni cerca di sopravvivere in un campionato sempre più costoso e sempre meno per i team privati. Dicono che ci saranno più aiuti il prossimo anno e lo sperano tutti perché i privati sono la spina dorsale del campionato. Quelli che evitano schieramenti di sole dieci macchine e brutte figure.

### Troppe novità per la prossima stagione

Il WTCC va ora in vacanza. Nel prossimo anno ci saranno tante novità. L'ingresso della Volvo e il ridimensionamento della Citroen. La Honda chiamata al salto di qualità così come la Lada. Un nuovo format di gare che vedrà la griglia invertita adottata in gara uno ed una gara due più lunga denominata "Main Race", zavorre aumentate da 60 a 80 Kg e il famigerato Mac3 in qualifica riservato alle case. Tanta carne al fuoco. Speriamo non bruci.



Mehdi Bennani





Loeb riceve gli ultimi applausi dagli uomini Citroën

## L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 1 VENERDI 27 NOVEMBRE 2015

- 1 - José Maria Lopez (Citroen C-Elysée) - Citroen 12 giri 24'33"158
- 2 - Mehdi Bennani (Citroen C-Elysée) - SLR - 7'631
- 3 - Hugo Valente (Chevrolet Cruze) - Campos - 11'774
- 4 - Sébastien Loeb (Citroen C-Elysée) - Citroen - 12'717
- 5 - Ma Qing Hua (Citroen C-Elysée) - Citroen - 18'815
- 6 - Yvan Muller (Citroen C-Elysée) - Citroen - 19'343
- 7 - Norbert Michelisz (Honda Civic) - Zengo - 20'64
- 8 - Tiago Monteiro (Honda Civic) - Honda Jas - 22'700
- 9 - Nicky Catsburg (Lada Vesta) - Lada - 24'397
- 10 - Nicolas Lapierre (Lada Vesta) - Lada - 31'613
- 11 - Tom Coronel (Chevrolet Cruze) - Roal - 34'224
- 12 - Rob Huff (Lada Vesta) - Lada - 34'530
- 13 - Tom Chilton (Chevrolet Cruze) - Roal - 35'129
- 14 - John Filippi (Chevrolet Cruze) - Campos - 36'178
- 15 - Gabriele Tarquini (Honda Civic) - Honda Jas - 37'292
- 16 - Nasser Al-Attyah (Chevrolet Cruze) - Campos - 39'646
- 17 - Stefano D'Aste (Chevrolet Cruze) - Munnich - 55'426
- 18 - Grégoire Demoustier (Chevrolet Cruze) - Craft Bamboo - 1 giro

Giro più veloce: José Maria Lopez 2'01"628

## L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 2 VENERDI 27 NOVEMBRE 2015

- 1 - Yvan Muller (Citroen C-Elysée) - Citroen 14 giri 32'47"712
- 2 - Ma Qing Hua (Citroen C-Elysée) - Citroen - 5'264
- 3 - Norbert Michelisz (Honda Civic) - Zengo - 6'340
- 4 - Sébastien Loeb (Citroen C-Elysée) - Citroen - 7'243
- 5 - Mehdi Bennani (Citroen C-Elysée) - SLR - 7'788
- 6 - Hugo Valente (Chevrolet Cruze) - Campos - 10'145
- 7 - Gabriele Tarquini (Honda Civic) - Honda Jas - 10'650
- 8 - José Maria Lopez (Citroen C-Elysée) - Citroen - 11'682
- 9 - Tiago Monteiro (Honda Civic) - Honda Jas - 15'098
- 10 - Nicolas Lapierre (Lada Vesta) - Lada - 16'975
- 11 - Grégoire Demoustier (Chevrolet Cruze) - Craft Bamboo - 19'243
- 12 - Tom Coronel (Chevrolet Cruze) - Roal - 20'580
- 13 - Tom Chilton (Chevrolet Cruze) - Roal - 21'655
- 14 - Nasser Al-Attyah (Chevrolet Cruze) - Campos - 26'965
- 15 - John Filippi (Chevrolet Cruze) - Campos - 57'065

Giro più veloce: Yvan Muller 2'02"450

Ritirati

- 1° giro - Stefano D'Aste
- 1° giro - Nicky Catsburg
- 9° giro - Rob Huff

Il campionato 1. Lopez 475; 2. Muller 357; 3. Loeb 356; 4. Ma 241; 5. Tarquini 197; 6. Michelisz 193; 7. Monteiro 177; 8. Bennani 127; 9. Valente 120; 10. Huff 103



Norbert Michelisz



Il podio di gara 2

# Bestia nera

**Presentata in occasione del galà di fine anno, la nuova LMP1 della Casa di Ingolstadt porta più cavalli "elettrici" ed un'aerodinamica sempre più evoluta**





Audi Sport

Castrol  
EDGE

BOSCH

MAHLE



**Marco Cortesi**

Era attesa, ed è arrivata, la nuova Audi R18, che punta a ristabilire la superiorità della Casa dei quattro anelli sul mondo dell'endurance, una superiorità messa in discussione pesantemente e piegata dai "cugini" della Porsche. Pur non trapelando dettagli specifici dal punto di vista tecnico, la serata conclusiva per quanto riguarda i programmi sportivi di Ingolstadt ha portato la prima novità: al via della prossima stagione e della 24 Ore di Le Mans ci saranno solo due vetture. Si tratta probabilmente anche dell'effetto dei catastrofici guai in cui si è cacciato il gruppo Volkswagen, che hanno portato ad una riorganizzazione. Audi e Porsche hanno così deciso di schierare solo quattro vetture in totale, confermando in blocco i piloti "fissi" della passata stagione. E di fatto togliendo a Marco Bonanomi la possibilità di correre sulla Sarthe. Per quanto riguarda la vettura, a fare la differenza dal punto di vista

esteriore è un nuovo muso più alto, stretto e squadrato, e che sembra sempre più staccato dal resto della vettura lasciando spazio ai condotti che si creano tra parafanghi e telaio. Sotto il cofano è stato confermato il propulsore V6 TDI, ma si è completamente ridisegnata la parte ibrida. Addio sistema di stoccaggio a volano, si sono utilizzate le batterie al litio. Dopo che a Le Mans è emerso chiaramente quanto i MegaJoule contino, la nuova R18 ha effettuato il balzo verso la classe superiore di impiego di energia elettrica, quella dei 6MJ. Come accaduto in passato quando ci sono presentazioni così anticipate, non è detto che la vettura rimanga così fino all'inizio del WEC (due anni orsono si scelse di "buttare" il sistema MGU-H) ma i test sono già iniziati e la vettura è stata in fase di progettazione addirittura per oltre un anno: ciò dimostra la determinazione che ci sarà nel riportare i quattro anelli al top nella 24 Ore ma, soprattutto, nel conquistare il mondiale costruttori, cosa mai successa nella storia Audi.



## I piloti

André Lotterer - Benoit Treluyer - Marcel Fassler

Lucas Di Grassi - Loic Duval - Oliver Jarvis

Riserva: René Rast



# Rowdy il Campione

**Il trentenne pilota di Las Vegas ha conquistato il più grande successo della sua carriera completando al meglio una stagione iniziata con un grave infortunio. Sua l'impresa di dare alla Toyota il primo titolo in Sprint Cup**

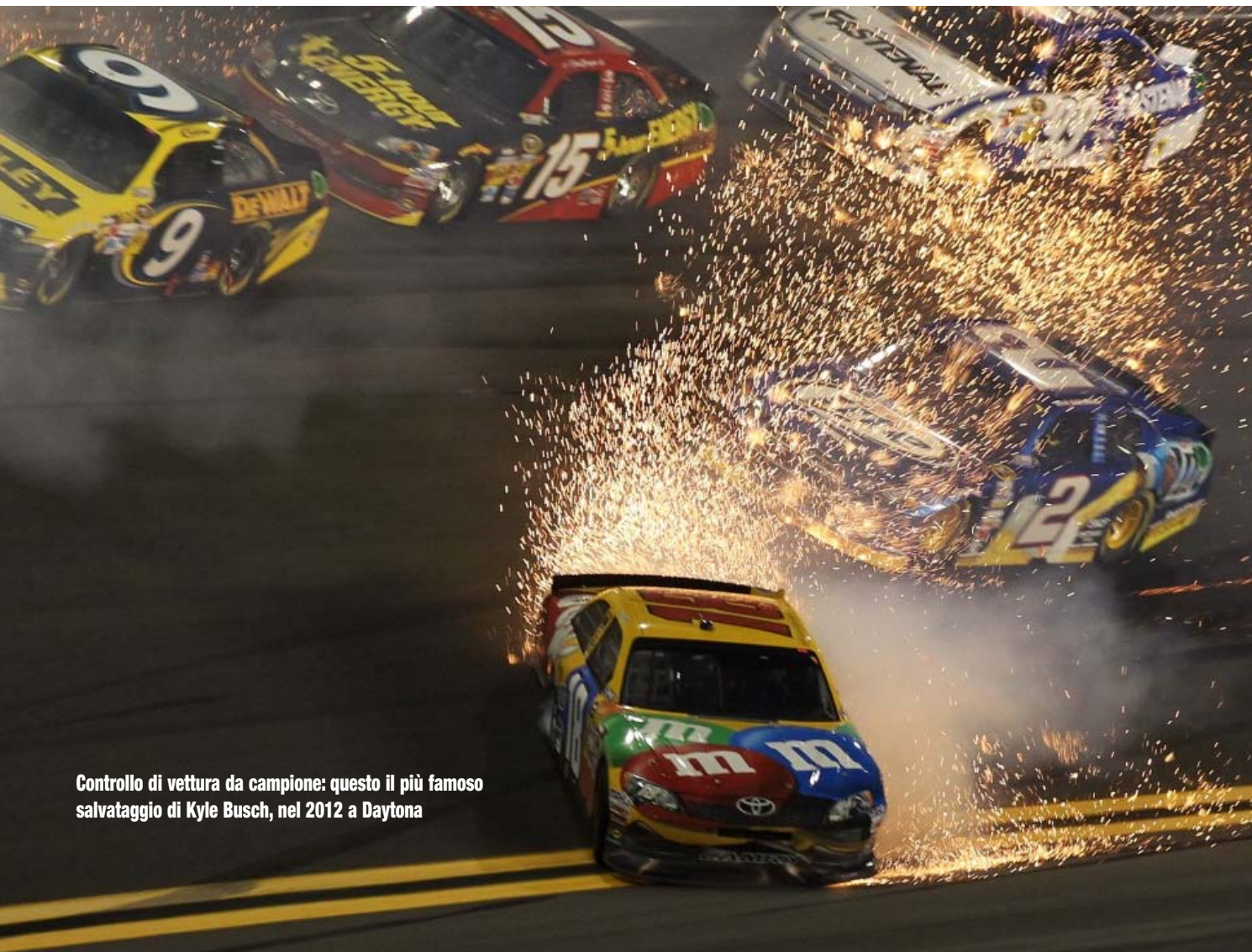


Kyle Busch festeggia  
con la Moglie Samantha  
ed il figlio Brexton Locke,  
l'adorato cane di famiglia  
e la... Sprint Cup



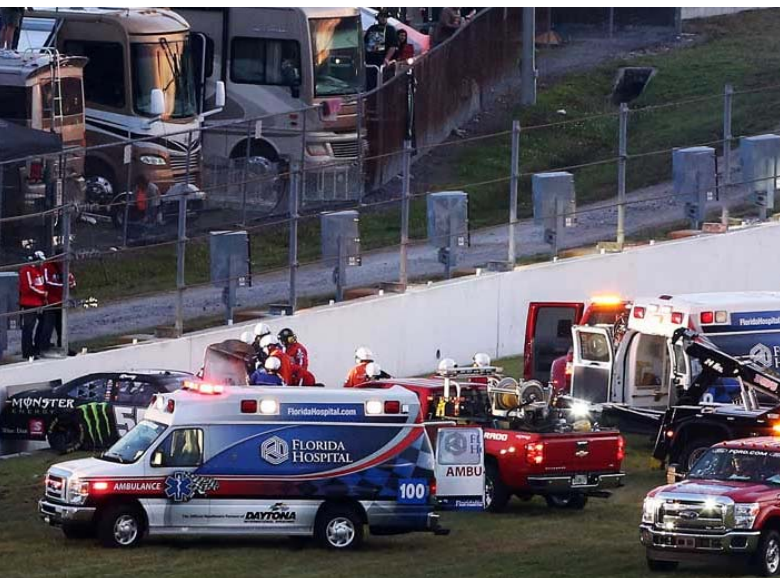
**Marco Cortesi**

Stavolta non l'hanno quasi fischiato. O quantomeno, non l'hanno fatto tutti. Kyle Busch ha conquistato il suo primo titolo in NASCAR Sprint Cup. Lui che è sempre stato odiato quanto il fratello maggiore dalla gran parte dei tifosi americani e che, non conformandosi al tipico stereotipo che il marketing ha abilmente creato, si era più volte messo sull'orlo del precipizio. Come quando spedì a muro volontariamente Ron Hornaday in una gara Truck, prendendosi una sospensione, o quando venne pizzicato sulla sua gialla Lexus LFA a 206 chilometri orari. Ma nonostante la "pancia" della gente non riuscisse e forse non riesca ancora ad apprezzarlo, nessuno ha messo mai in dubbio le sue doti. Correndo con il nickname "Rowdy", in ossequio al cattivo di Giorni di Tuono Rowdy Burns, Busch ha sfidato frontalmente il politically correct della NASCAR conquistando vittorie a ripetizione, non solo nelle categorie inferiori. Il suo controllo di macchina assolutamente straordinario gli permetteva, e gli permette tuttora, di piazzare la sua vettura su traiettorie impensabili per altri. E di salvarla da situazioni praticamente disperate con una sicurezza che, in alcuni casi, mette perfino in difficoltà gli avversari. Quello che ha fatto quest'anno è andato però oltre ogni immaginazione.



**Controllo di vettura da campione: questo il più famoso salvataggio di Kyle Busch, nel 2012 a Daytona**





La scena del brutto incidente di gennaio, costato una serie di gravi fratture che lo hanno tenuto lontano dalle gare per diversi mesi



Il primo approccio alle gare Stock-Car della Toyota fu in una serie minore, la Goody's Dash Series, con una Celica V6 e Rob Huffmann al volante

## Neanche le fratture lo hanno fermato

Nella prima tappa della Xfinity Series a Daytona, Busch si è fratturato tibia e perone destri e piede sinistro finendo contro le barriere, sprovviste di barriere ad assorbimento d'urto. Da quel punto, un lungo e doloroso recupero che l'ha portato a saltare ben 11 gare e a tornare al volante in forma non perfetta. Non è bastato a fermarlo. Autorizzato dalla NASCAR a partecipare alla Chase For The Cup solo se avesse vinto una gara e chiuso la stagione regolare nei top-30 in classifica, è andato a segno quattro volte in meno di un mese, con anche un successo su un tracciato stradale, a Sonoma, balzando poi al ventiseiesimo posto prima dei playoff. Mettendosi dietro otto altri piloti che avevano preso parte a tutte le gare inclusi Tony Stewart, Sam Hornish e Trevor Bayne. Poi, negli ultimi appuntamenti si è tenuto fuori dai guai per andare all'attacco a Homestead.

## Harvick, il rivale non abbastanza veloce

Kevin Harvick è stato l'unico suo vero contendente, ma il campione uscente non è stato semplicemente abbastanza veloce. Alla fine, li ha separati un secondo e mezzo. Tra il primo ed il secondo posto c'è stato un piccolo divario, ma davvero incolmabile nonostante ogni sforzo del californiano. Insieme a Busch, che ha così raggiunto nell'albo d'oro il fratello maggiore Kurt, a festeggiare è stata la Toyota. Dal debutto stock-car, timidissimo, nel 2000 con una Celica V6 schierata in Goody's Dash Series, si è passati alla Truck Series e poi, nel 2007, nella Sprint Cup. Ci sono volute otto stagioni ed una serie di grandi investimenti e decisioni importanti. La migliore, indubbiamente, quella di aver scelto come squadra di riferimento il Joe Gibbs Racing. Il coach pluricampione dell'NFL è riferito finalmente nell'impresa per i giapponesi, dopo essersi assicurato campioni su campioni incluso Busch: sarà stato sicuramente soddisfatto di avergli perdonato anche qualche... marachella dandogli costantemente fiducia.

# L'occasione di Marciello

**Perso l'appoggio del Ferrari Driver Academy, il pilota italiano proverà la Mercedes a Jerez. Tanti i volti nuovi tra i quali l'ex F.1 Magnussen, ma anche i giovani emergenti Deletraz e Russell, Evans e Pic. L'Audi ha confermato tutti i piloti 2015, per Giovinazzi si prospetta un ruolo di riserva**

**Massimo Costa**

Come accade ogni anno, nel mese di dicembre i tre grandi costruttori che danno vita e anima al campionato DTM (Audi, BMW e Mercedes), si ritrovano per valutare una serie di piloti che non hanno mai gareggiato nel campionato Turismo più importante del mondo. La pista scelta è stata quella di Jerez e le vetture gireranno dall'1 al 3 dicembre. Ovviamente saranno presenti anche i titolari che porteranno avanti il lavoro di sviluppo in vista del 2016. E a proposito di titolari, l'Audi è stata la prima a diramare l'elenco dei piloti ufficiali per il campionato del prossimo anno; sono tutti quelli già visti in azione nel 2015, nessuna novità.



**PIRELLI**

17

OMP

GP

@R.Vciello

**TRIDENT**

**FOX LOGISTICS**

**PIRELLI**

CAFFÈ  
**CHICCO DORO**

**COLOMBO**  
Family Office dal 1974



**SPORT**



**Novag**  
MEXICO

## Giovinazzi riserva Audi

E questo avrà sicuramente lasciato col cerino in mano Antonio Giovinazzi, già riserva Audi nella seconda parte del 2015. Il pilota pugliese, vice campione FIA F.3, sperava di trovare un sedile fisso, invece dovrà rimanere a guardare occupandosi dei test e magari di sostituire qualche compagno se ve ne sarà l'occasione. Un vero peccato, ma non è detto che al fianco dell'impegno Audi Giovinazzi possa trovare qualche chance per correre, magari in GP2 o Formula 3.5, anche se francamente questa ipotesi appare piuttosto improbabile. Ricordiamo che Marco Wittmann, uscito dalla F.3 europea al termine del campionato 2011, nel 2012 visse una stagione da pilota di riserva per la BMW, poi l'anno seguente gli fu creato lo spazio in una squadra ufficiale e nel 2014 ha vinto il campionato. Speriamo sia di buon auspicio per Giovinazzi.

## Evans e Pic tra i rookie Audi

Dunque, con Edoardo Mortara, Mattias Ekstrom, Miguel Molina, Nico Muller, Timo Scheider, Mike Rockenfeller, Jamie Green e Adrien Tambay confermati, l'Audi a Jerez proverà comunque nuovi piloti. Oltre a Giovinazzi, i piloti della GP2 Mitch Evans e Arthur Pic, il giovane Alex Palou fresco vincitore domenica scorsa della gara 2 GP3 a Yas Marina, e Matthew Brabham, visto in Indy Lights. Sorprendentemente, un volante vi sarà anche per Ben Hanley, negli ultimi anni professionista nel mondo del karting, ma che ricordiamo nella metà degli anni Duemila, brillante protagonista nelle formule Renault 2.0, Renault 3.5 e GP2.



Sulla BMW  
anche i rookie  
Evans e Pic



Giovinazzi, nella foto a Mosca con l'Audi, sarà riserva nel 2016



**Il giovane Luca Ludwig tra i primi a poter provare il sedile della Mercedes**



**Magnussen ci prova anche nel DTM**

## **Deletraz e Russell al volante delle BMW**

La BMW non ha fatto sapere se i piloti schierati nel campionato 2015 saranno di nuovo protagonisti il prossimo anno. piloti. E intanto a Jerez proverà quattro rookie. Sono Jesse Krohn, vice campione ELMS GT con la BMW del team Marc VDS, lo svizzero Louis Deletraz campione Renault NEC e fino all'ultimo appuntamento in corsa per la vittoria nella Eurocup Renault, gli inglesi George Russell, protagonista del FIA F.3, e Alexander Sims, vice campione British GT e tornato nel FIA F.3 sul finire della stagione.

## **Occasione Mercedes per Marciello ex FDA**

Uscito dal Ferrari Driver Academy, Raffaele Marciello si sta guardando attorno. Il primo sguardo lo ha rivolto al DTM ed ha trovato la possibilità di provare la Mercedes C63. Come la BMW, anche la Casa di Stoccarda non ha fatto sapere nulla sul futuro, su chi guiderà le sue macchine dal prossimo maggio. Intanto valuterà Marciello, ma non solo. In pista ci sarà pure l'ex F.1 Kevin Magnussen, che recentemente ha anche guidato la Porsche 919 Hybrid LMP1 ottenendo i tempi più rapidi tra i "novizi". Il danese sembra incredibilmente seguire le orme del padre Jan, che però il DTM lo affrontò prima di debuttare in F.1. Con la Mercedes a Jerez anche i rookie Jazeman Jaafar in arrivo dalla Renault 3.5 (e visto anche nei test Super Formula), Marvin Kirchofer, sempre tra i primi in GP3, Mikkel Jensen, nono nel FIA F.3. Mercedes proverà poi i piloti che si sono distinti nell'ADAC GT come Luca Ludwig, Sebastian Asch e Maro Engel, già nel DTM qualche anno fa

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](http://www.inpagina-bo.com)

[info@inpagina-bo.it](mailto:info@inpagina-bo.it)