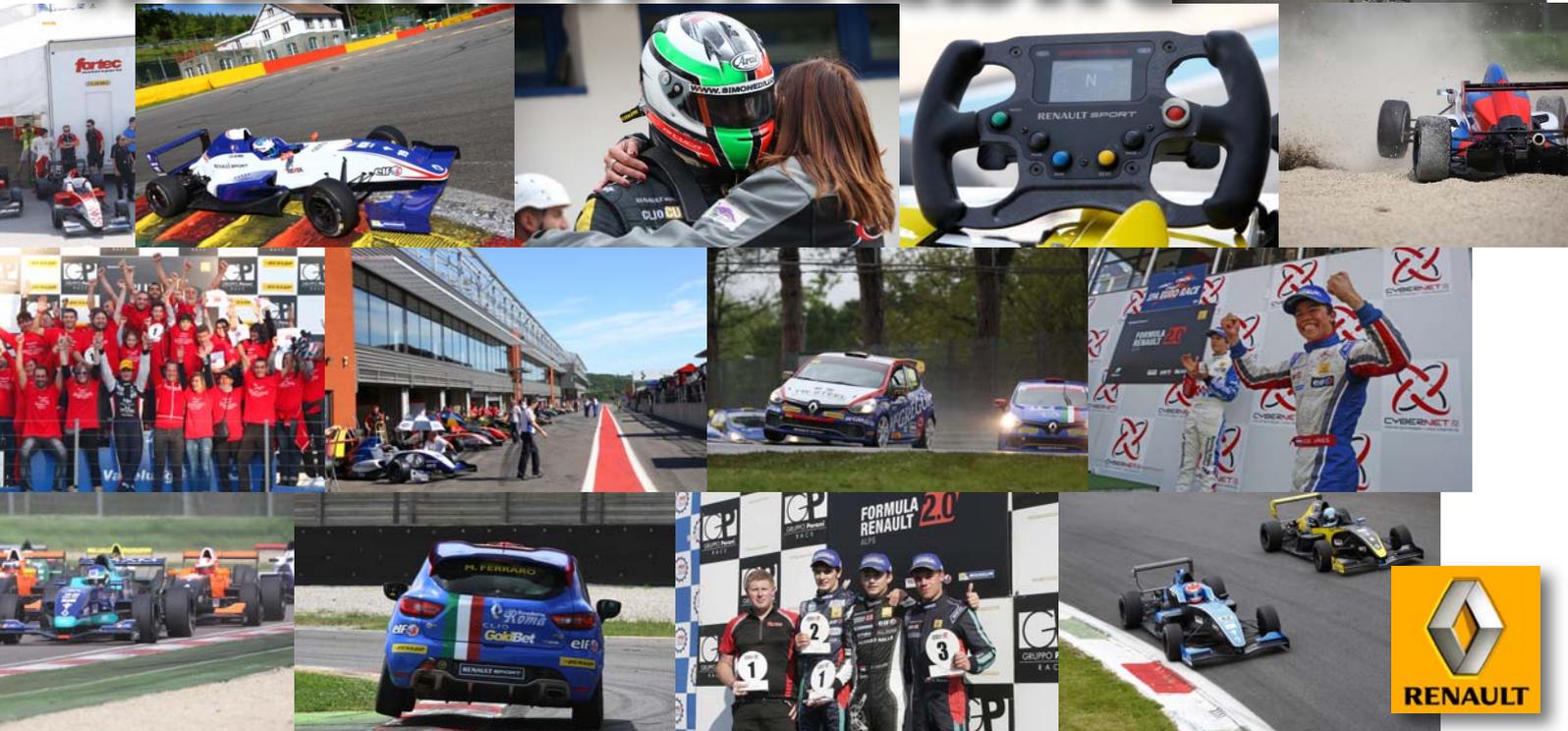


magazine

> N.15 OTTOBRE 2014



Un anno indimenticabile





Un anno inc



La vittoria del giovane de Vries del programma Junior McLaren, la crescita dei rookie Leclerc e Isaakyan, le belle gare offerte, le novità proposte per il futuro. Il 2014 della Fast Lane Promotion sarà ricordato a lungo

indimenticabile



A Jerez de la Frontera la bandiera a scacchi di gara due ha sancito la fine della stagione 2014 della Formula Renault 2.0 ALPS. Un anno che ha visto Nyck de Vries vincere il titolo in maniera perentoria già nel penultimo appuntamento del Mugello. Il giovane pilota del programma Junior McLaren ha trovato la perfetta sintonia con la Koiranen GP ed insieme sono andati a vincere nove gare su quattordici. Un bottino record, arricchito poi dal titolo europeo. Sulle capacità del piccolo olandese si è detto e scritto tutto. Con la sua determinazione e la sua applicazione, de Vries ha dimostrato di avere i numeri per emergere anche nella

World Series Renault 3.5, la categoria che affronterà nel 2015 col team francese Dams.

La scuola ALPS lancia Leclerc e Isaakyan

La Formula Renault 2.0 ALPS ancora una volta ha svolto il ruolo per cui è stata pensata e cioè quella di preparare all'automobilismo i giovani piloti usciti dal kart. Quest'anno, la parte è stata svolta al meglio perché alle spalle di de Vries, due



debuttanti hanno dato vita ad un bel duello per il titolo di vice campione. Alla fine l'ha spuntata Charles Leclerc, un ragazzo che nel 2013 correva ancora con i kart. Il monegasco della Fortec ha assimilato bene la monoposto e le sue richieste, riuscendo addirittura a vincere le due gare di Monza. Charles è cresciuto molto durante l'anno, sia dal punto agonistico sia per quanto riguarda l'approccio alle gare e il modo di comportarsi fuori dalla monoposto. Un atteggiamento disponibile e positivo che lo ha premiato. Non ha certo demeritato anche Matevos Isaakyan che alla fine ha portato a casa il terzo posto assoluto. In forza alla JD Motorsport, il russo proveniente dalla F.4 Academy transalpina ha

saltato la prima gara per motivi legati all'età, poi ha fatto vedere di cosa era capace raggiungendo il podio in quasi tutti gli appuntamenti. L'apice è stato raggiunto al Red Bull Ring dove ha vinto entrambe le gare. Dotato di un bel talento, Isaakyan è uno di quei ragazzi che sa subito andare forte senza però... comprenderne bene le ragioni. Deve essere allora incanalato nella giusta direzione. In questo senso i ragazzi della JD hanno fatto, ancora una volta, un gran lavoro riuscendo a migliorarlo ulteriormente. Per completare l'opera occorrerebbe riuscire ad essere perfetti a gomma nuova, poi per Matevos potrebbero realmente aprirsi le possibilità per traguardi prestigiosi.

La ricetta Fast Lane Promotion credibilità e serietà

I due giovanissimi hanno dato veramente lustro al campionato della Fast Lane confermando come il concetto di filiera funzioni davvero. Lo dice la storia della categoria, con i tanti campioni che ora sono in F.1 e che qui hanno mosso i loro primi passi, lo dicono i programmi Junior F.1 che nell'ALPS mandano i loro talenti. Come viene spiegato spesso dagli organizzatori, in questo campionato non ci sono segreti. Solo tanto lavoro per garantire parità tecnica a tutti i livelli e un'organizzazione che semplifichi il più possibile le cose anziché complicarle. L'ALPS è divenuta rapidamente credibile, come lo era la F.Renault Italia, ed infatti i team presenti arrivano da ogni parte dell'Europa. In questo contesto non è stato difficile diventare un punto di riferimento internazionale. Per continuare a restare ai massimi livelli occorre però rinnovarsi. Ecco allora che per il 2015 saranno introdotte alcune novità importanti.

Calendario fedele tre gare per weekend

Il calendario 2015 ricalcherà quello di quest'anno. Sette gli appuntamenti previsti sui circuiti importanti e utili alla crescita dei piloti. Si partirà ancora da Imola, per poi proseguire a Pau, Red Bull Ring, Spa, Monza, Mugello, e la chiusura a Jerez de la Frontera. Circuiti probanti che hanno trovato l'approvazione di squadre e piloti. Stesse gare dunque, ma non stesso formato. La grande novità infatti è che in tre di questi circuiti (Red Bull Ring, Monza e Mugello) ci saranno tre corse in un unico weekend. Una primizia che consentirà ai ragazzi di macinare ancora più chilometri. Sulle rimanenti piste si resterà fedeli alle due gare. Anche in questo caso però, ci saranno novità. Infatti, non ci sarà più una sola sessione di qualifica da mezz'ora, ma due sessioni di 15 minuti ciascuna. Una valida per lo schieramento di gara uno, l'altra per gara due. In tutte le gare ci saranno inoltre due turni di prove libere da 60 minuti ciascuna mentre le gare, due o tre che siano, saranno sempre da 25 minuti più un giro. Su come sarà determinato lo schieramento della terza frazione, la decisione sarà presa a breve. Non resta allora che aspettare il riaccendersi dei motori.



Nyck de Vries



Matevos Isaakyan



Simon Gachet



Pietro Fittipaldi



Denis Korneev



Charles Leclerc

La classifica finale

1 – Nyck de Vries	300
2 – Charles Leclerc	199
3 – Matevos Isaakyan	180
4 – George Russell	123
5 – Simon Gachet	78
6 – Alessio Rovera	65
7 – Dario Capitanio	55
8 – Denis Korneev	46
9 – Pietro Fittipaldi	43
10 – Stefan Riener	37
11 – Alex Bosak	37
12 – Luke Chudleigh	36
13 – Akash Nandy	35
14 – Ben Barnicoat	32
15 – Sebastien Morris	31
16 – Hugo De Sadeleer	27
17 – Andrew Tang	24
18 – Philo Paz Patric Armand	23
19 – Martin Kodric	18
20 – Marek Boeckmann	10
21 – Semen Evstigneev	6
22 – Matteo Gonfiantini	5
23 – Dennis Anoschin	2
24 – James Allen	2

Intervista a Barbara Petrivelli

La responsabile di Fast Lane Promotion spiega nei minimi particolari le novità della stagione 2015 e le ragioni del successo della categoria che attira un numero importante di team e piloti provenienti da ogni parte del mondo

“Si parte da o

qui”



Provare a fermarla per più di un minuto sui campi di gara è quasi impossibile. I compiti da sbrigare, la gente da sentire e le richieste da accogliere sono tantissime ad ogni gara. Barbara Petrivelli, coordinatrice della Formula Renault 2.0 ALPS, è da sempre uno dei punti di riferimento per team, piloti e tutti gli addetti ai lavori, stampa compresa. E' uno dei perni sui quali ruota l'organizzazione della Formula Renault 2.0 ALPS quindi una delle persone che discute, giudica e decide le strategie della categoria. A Jerez, sede dell'ultimo appuntamento stagionale, ha potuto tirare un po' il fiato e fare il punto della situazione illustrando e spiegando i cambiamenti previsti nel 2015.

Un'altra stagione ormai è agli archivi. Che riassunto potete fare in veste di organizzatori?

“Il consuntivo è positivo. E' stata proprio una bella stagione. E non lo dico guardando solamente al numero medio degli iscritti, che comunque è stato alto, quanto alla qualità. Abbiamo avuto delle piacevoli sorprese da parte di alcuni piloti debuttanti che si sono dimostrati subito capaci di lottare per il vertice arrivando a vincere delle gare e mostrando una maturità agonistica sorprendente. Il campionato ha quindi svolto il suo ruolo propedeutico”.

Se una persona facesse un giro del paddock e chiedesse a team e piloti un giudizio sulla categoria si ritroverebbe in mano solo risposte positive. Qual è il segreto?

“Innanzitutto questa è una cosa che fa sempre piacere sentire. Non ci sono segreti, semplicemente cerchiamo di fare il massimo. La nostra non è una grande organizzazione in termini

numerici, però ci siamo sempre attenuti in maniera scrupolosa ai dettami di Renault Sport. Questo significa garantire equità sportiva e controlli tecnici accurati in modo che tutti corrano nelle medesime condizioni. Così non nascono dubbi e le cose sono chiare. Partendo da una base di serietà, si può costruire tutto il resto”.

Che significa?

“Pensare ad esempio ad un calendario che comprenda piste probanti. Abbiamo scelto dei circuiti che servono realmente alla crescita di un ragazzo. In alcuni ci corre la F.1, il che è tutto dire, altri pur non ospitando la massima serie offrono delle caratteristiche tecniche di assoluto rilievo e richiedono un approccio professionale. Penso ad esempio a Pau, un cittadino che richiede un atteggiamento ed una concentrazione particolare che tornerà





utile a chi un giorno correrà a Monte-Carlo. Oppure piste come il Mugello o Imola che sono molto tecniche”.

Qual è la filosofia che muove questo campionato?

“Pensiamo realmente di essere il primo passo verso le categorie superiori. Anche rispetto all'Eurocup di Formula Renault 2.0 che usa la stessa macchina e quasi lo stesso regolamento, vogliamo porci non un gradino, ma leggermente dietro. Da noi i ragazzi cominciano, fanno la loro esperienza poi salgono nella serie europea che ha regole diverse dalle nostre. Siamo sempre in armonia con Renault Sport ci tengo a precisarlo, ma noi non limitiamo le prove proprio per dare la possibilità ai ragazzi di fare più esperienza. Pensiamo sia la strada giusta per quel ruolo di filiera in cui crediamo”.

Lo conferma la storia. Sotto questa organizzazione sono usciti tanti campioni. I nomi sono davvero tanti. Ultimi in ordine di tempo, Riccardo e Kvyat.

“Ci ha fatto molto piacere vederli arrivare dove sono ora così come ci fa molto piacere vedere che i programmi giovani dei team di F.1 si affidano a noi per far crescere i loro talenti. Oltre ai due citati penso anche ad Antonio Fuoco seguito dalla Ferrari e quest'anno de Vries nel programma McLaren. Significa che ritengono la nostra serie idonea e professionale ai loro scopi”.

La base quindi è solida, ma ogni cosa per continuare a rimanere attraente ha bisogno di rinnovarsi. Per il 2015 sono previste delle novità'?

“Sì, ci saranno delle innovazioni. Seguendo la nostra filosofia che prevede un continuo scambio di informazioni con i team, abbiamo deciso di mantenere invariato il calendario. Gli appuntamenti saranno sette, ma in tre di questi ci saranno tre gare e non due. Succederà al Red Bull Ring, a Monza e al Mugello. Nel frangente ci saranno due turni di prove libere da un'ora. Due sessioni di qualifica da 15 minuti (una per gara uno e una per gara due) e tre gare da 25 minuti più un giro. Ad Imola, Pau, Spa e per l'ultima gara invece, il format prevederà due sessioni da un'ora di prove libere, due qualifiche da 15 minuti e due gare sempre da 25 minuti più un giro. Quindi, riassumendo, introduzione della terza gara in tre appuntamenti e della seconda sessione di qualifica negli appuntamenti con due gare. A Pau e Spa, vista la natura dei circuiti, allungheremo la qualifica a venti minuti. Il regolamento proporrà la possibilità o meno di dividere le qualifiche in gruppi. Verrà deciso in base agli iscritti e ai circuiti, ma non ci sarà più l'obbligo degli stessi”.

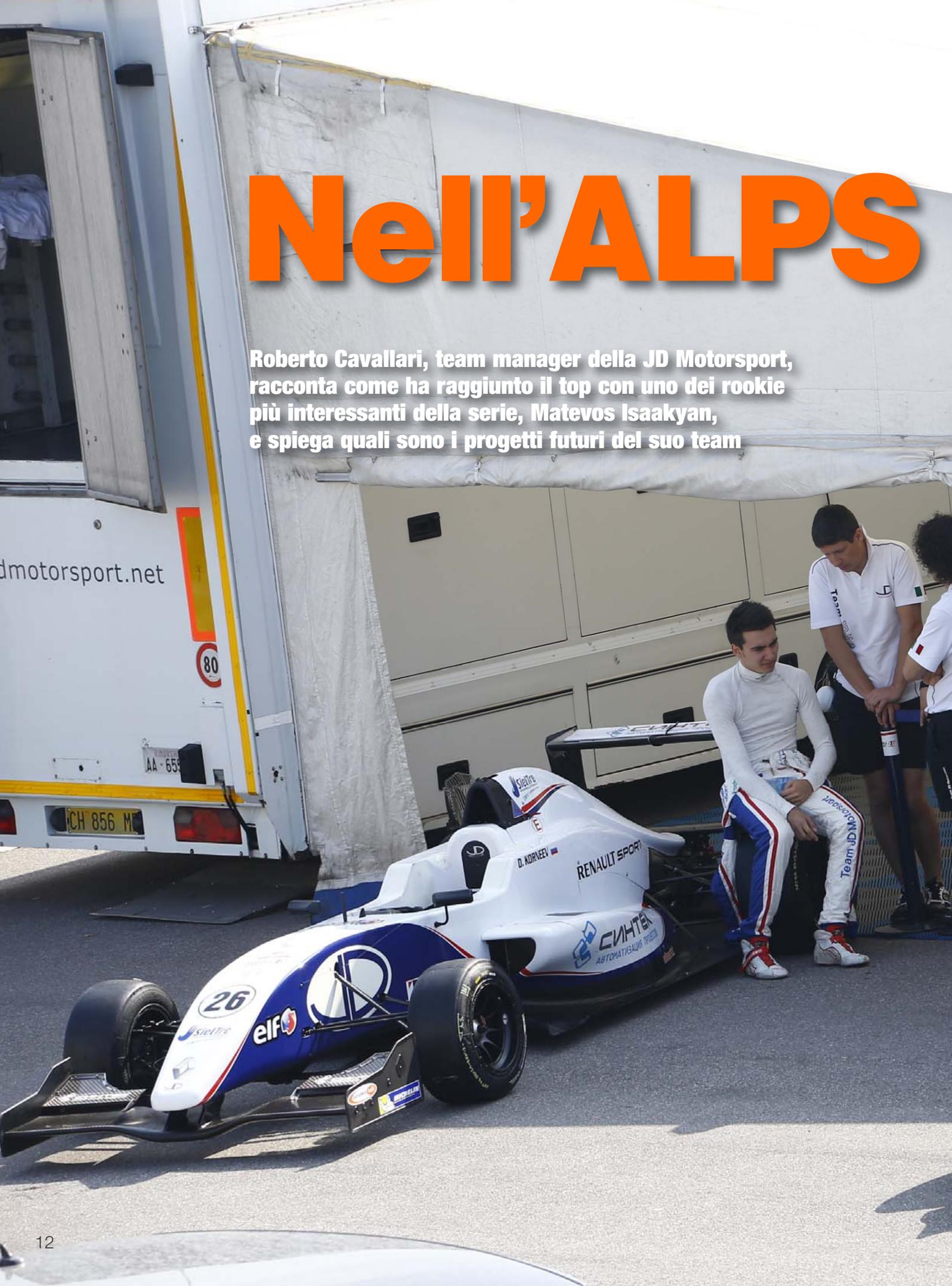
Sono previsti dei premi?

“Per chi vince il campionato ci sarà il test con la Formula Renault 3.5. Poi, dallo scorso anno abbiamo introdotto un premio che va al debuttante che abbia preso parte solamente all'ALPS. Se il pilota deciderà di ripetere il campionato con la stessa squadra non pagherà l'iscrizione al campionato”.



Nei'ALPS

Roberto Cavallari, team manager della JD Motorsport, racconta come ha raggiunto il top con uno dei rookie più interessanti della serie, Matevos Isaakyan, e spiega quali sono i progetti futuri del suo team



per crescere



E' una delle squadre simbolo della categoria. La JD Motorsport di Roberto Cavallari e Alfredo Cappelletti, conosciuti da tutti come il John's e il Dedo, anche quest'anno ha saputo mettersi in luce in un campionato difficile e competitivo come la Formula Renault 2.0 ALPS. Non è una novità. Questo è il loro terreno di caccia preferito, quello nel quale sanno muoversi al meglio. La loro squadra è sempre competitiva, lo dimostra la bacheca ricca di trofei. Tornata quest'anno a tempo pieno nell'ALPS, la squadra piemontese ha ritrovato il suo ruolo di leader con Matevos Isaakyan, giovane russo di belle speranze che per qualche gara veniva indicato come il possibile sfidante di Nyck de Vries prima di concludere il campionato in terza posizione. E' lo stesso Roberto Cavallari a spiegare come è andata la stagione.

La domanda è d'obbligo. Qual è il bilancio alla fine di questo 2014?

“Diciamo subito che la stagione non è iniziata nel migliore dei modi visto che abbiamo saltato l'appuntamento di Imola per i problemi di età del nostro pilota russo. Poi, indubbiamente è stata positiva. Siamo andati a podio in quasi tutti i meeting e in Austria è arrivata anche la doppia vittoria. C'è stata anche un po' di sfortuna come in gara uno a Monza, ma sicuramente arrivare terzi in campionato, con un pilota debuttante e due gare in meno non può essere considerato negativo”.

Peraltro in un campionato altamente competitivo come l'ALPS.

“Cosa questa da non dimenticare. A Jerez per esempio, abbiamo fatto una bella qualifica arrivando a meno di due decimi da de Vries, eppure eravamo solo quinti di gruppo e decimi sullo schieramento. Però, si sa che l'ALPS, ma anche il NEC o l'Eurocup, tutti i campionati di Formula Renault 2.0, sono difficili e competitivi. Ci tengo però a dire una cosa. Se un ragazzo vuole diventare il miglior pilota del mondo, deve combattere contro i migliori. In questo senso i campionati Renault, da venti anni a questa parte, sono stati la miglior scelta possibile. Lo dice la storia”.

Siete tornati nel campionato in pianta stabile dopo aver fatto altre esperienze. Siete soddisfatti?

“E' la nostra prima stagione completa nell'ALPS. Lo scorso anno abbiamo fatto solo delle apparizioni perché il programma principale era il NEC.



Matevos Isaakyan



Roberto Cavallari



Abbiamo lottato nelle parti alte della classifica e siamo soddisfatti. Ovviamente c'è qualche rimpianto come a Pau dove Isaakyan era secondo ed ha commesso un errore sul bagnato andando a sbattere. Oppure a Monza quando, sempre secondo, è stato toccato da un doppiato ed ha perso il risultato. Può capitare sia in un caso che nell'altro. Soprattutto ad un debuttante. Ma queste sono le corse”.

Avete già deciso i programmi per il prossimo anno?

“Vorremmo restare ancora nell'ALPS e ci piacerebbe imbastire un programma nel campionato europeo. Abbiamo delle trattative aperte e nel prossimo mese avremo le idee più chiare. Stiamo aspettando una risposta da Renault per l'ammissione alla serie europea e questa arriverà solamente il 15 dicembre. Un po' tardi, ma è così. Sicuramente però, l'ALPS è una delle priorità perché ci troviamo realmente bene”.

Che giudizio si può dare di Isaakyan come pilota?

“Personalmente penso sia un bel talento. Un pilota che arriva subito ad alti livelli. Gli manca ancora qualcosina per arrivare al top, ma è chiaro che ha le capacità per farlo. I tempi in gara sono ottimi mentre deve perfezionarsi ancora con la gomma nuova. Siamo stati molto contenti di lui e lui di noi. Speriamo di poter continuare assieme. Sappiamo bene che è uno dei pezzi pregiati del mercato, e proveremo a tenerlo”.

La squadra si avvia ormai al ventennale della sua storia. Chi è il pilota che più vi ha impressionato?

“Nella nostra storia abbiamo visto passare diversi personaggi. Siamo riusciti a vincere gare e titoli capendone l'importanza dopo anni. Posso citare Christian Klien, Matteo Grassotto, Raffaele Marciello o Chris Van der Drift. Però, il talento che mi ha colpito di più è stato quello di Enrique Bernoldi mentre il pilota che mi ha dato più soddisfazioni è stato Gianmaria Bruni. Il brasiliano come talento puro, Gimmy per il suo metodo di lavoro e per la convinzione in se stesso”.

Italian style

Cram, Prema, BVM, GSK, TS Corse, sono le formazioni tricolori che hanno partecipato alla serie. Abbiamo sentito i rispettivi team manager per sapere i loro programmi futuri, gli obiettivi da raggiungere



Pur avendo un'identità internazionale ben definita e riconosciuta, la Formula Renault 2.0 ALPS concettualmente nasce in Italia. La base operativa della Fast Lane Promotion è a Roma e il personale è tutto italiano. Un'organizzazione collaudata, legata alle serie Renault da tanto, tantissimo tempo. E' logico quindi che nel campionato esista un numero consistente di squadre tricolore. Team che hanno scritto pagine importanti della storia di questa categoria e realtà più nuove che vogliono crescere, emergere e provare anch'esse a lasciare un'impronta profonda. Nelle pagine precedenti abbiamo dato spazio alla JD Motorsport, qui vediamo come è andata la stagione delle altre squadre tricolori.



Alessio Rovera



Alex Bosak



Daniele Cazzaniga

Grazia Troncon (PREMA POWER TEAM) Pilota: Alex Bosak

“Quest'anno non avevamo grosse aspettative visto che abbiamo preso parte alla serie con un pilota il cui obiettivo principale era quello di crescere. Direi che lo ha fatto, perciò da questo punto di vista la nostra stagione può essere considerata positiva. Abbiamo ben figurato anche con i nostri piloti impegnati nell'europeo (Bruno Bonifacio e Dennis Olsen) che hanno usato l'ALPS come training per il suo alto livello di competizione. Possiamo considerarci soddisfatti. Il futuro ci vedrà impegnati ancora qui e nell'Europeo visto che sono campionati che si sposano perfettamente con le nostre strategie. Riteniamo l'ALPS una serie molto importante per la crescita dei giovani proprio perché consente di girare liberamente. Infatti, lo scorso anno abbiamo vinto con un debuttante che poi si è messo in mostra anche in altri ambiti. Lo staff tecnico e organizzativo è eccellente mentre il calendario offre piste interessanti. Ci sono tutti gli ingredienti per un campionato di livello”.



Stefano Turchetto



Gonfiantini e Peccenini

Stefano Turchetto (TS Corse) Piloti: Matteo Gonfiantini, Pietro Peccenini

“La stagione è stata positiva con entrambe le macchine. Occorre però sottolineare che Matteo Gonfiantini era un pilota al debutto in monoposto e, per come si è sviluppata la sua stagione, non mi posso lamentare. In alcune gare abbiamo realmente fatto fatica, ma in altre come Monza, Pau e il Red Bull Ring abbiamo tenuto un buon passo. Per il prossimo anno l'idea è quella di rimanere nella serie lanciando altri ragazzi che arrivano dal kart. Credo che questo sia uno dei campionati più competitivi d'Europa. Le macchine sono uguali, il livello dei piloti e delle squadre è alto perciò un ragazzino se davvero vuole crescere deve venire in questa serie”.



Simone Rosei (GRAM MOTORSPORT)

Piloti: Alessio Rovera, Stefan Riener, Vasily Romanov

“Siamo rientrati nella categoria dopo due anni di assenza e lo abbiamo fatto con un pilota esordiente come Alessio Rovera. Oltre a questo c'era da capire una macchina sulla quale non avevamo lavorato. Visto quanto fatto in campionato possiamo essere soddisfatti perché siamo cresciuti parecchio fino ad ottenere il podio e a sfiorare la vittoria. In una serie competitiva come questa non è mai facile. L'anno prossimo saremo ancora nell'ALPS e vorremmo cercare anche un pilota che possa fare l'Europeo. Al momento però, il programma prevede questo campionato che ha un livello altissimo di squadre e piloti. Lo dimostra il fatto che de Vries ha fatto la stessa fatica nell'ALPS e nella serie continentale. Quindi fino a che ci sarà la Formula Renault noi ci saremo. Fa parte della storia e della tradizione della nostra squadra”.

Sergio Cane (GSK)

Piloti: Daniele Cazzaniga, Matteo Cairoli, Danylo Pronenko

“La nostra stagione non è stata affatto in linea con le aspettative. Durante l'inverno abbiamo investito tanto su un pilota che poteva portarci nelle prime file. Cosa questa dimostrata nei test collettivi e parzialmente nella prima gara di Imola. Poi, dopo un incidente importante proprio a Imola, il ragazzo ha deciso di fermarsi. Questo ci ha costretto a rivedere i nostri piani. Abbiamo allora deciso di provare a dare una mano a Daniele Cazzaniga. Con lui abbiamo vinto in un'altra serie, ma per crescere e imparare più velocemente l'ALPS è il posto giusto visto l'alto tasso tecnico presente. Chiaramente non siamo contenti visto che i programmi della vigilia erano altri, ma a testa bassa lavoreremo per fare meglio il prossimo anno. Cercheremo di avere due macchine e di fare dei concreti passi in avanti. Il campionato è molto competitivo anche se secondo me la presenza delle wild-card dovrebbe essere rivista. Da un lato aiutano a riempire lo schieramento, ma dall'altro esasperano il livello della competizione. Questo potrebbe indurre qualche giovane che non ha le stesse possibilità a guardare altrove”.

Giuseppe Mazzotti (BVM)

Piloti: Dario Capitanio, Danylo Pronenko, Semen Evstigneev

“Diciamo che siamo abbastanza in linea con quello che avevamo preventivato. Ovviamente speravo di fare qualche punto in più con Capitanio, ma a volte è stato sfortunato in gara. Però, tutto sommato la considero una stagione positiva perché mi sembra che il livello del campionato si sia alzato notevolmente. I nuovi arrivati si sono dimostrati dei debuttanti fra virgolette, perché si sono adattati in una maniera incredibile risultando subito velocissimi. Lo scorso anno mi sembrava fosse meno difficile. Per quanto ci riguarda, ho qualche rimpianto per le gare di Monza e del Mugello dove pensavo saremmo saliti sul podio. Pazienza, ci riproveremo il prossimo anno. La nostra intenzione è quella di poter schierare tre macchine. Non sarà facile, ma ci proveremo. Del resto questo è un campionato con un livello molto buono. Una cosa questa decisamente positiva, ma che ha anche un lato negativo. Se non sei proprio al top è facile trovarsi indietro nello schieramento, ma questo è il suo bello. Lottare per emergere regala ancora più gusto”.





Rangoni
CORSE

Rangoni
CORSE
CAMPIONI ITALIANI
CAMPIONI EUROPEI
CLIO 2014

Il cannibale

Schierato dall'italiana Rangoni Corse, **Oscar Nogues** è riuscito ad imporsi come il punto di riferimento internazionale del panorama targato Renault Clio. Andiamo a scoprire le sue impressioni e i suoi pensieri su presente, passato e futuro...





Se prima Oscar Nogues era uno dei piloti di più grande successo nel mondo delle corse su Renault Clio, con la stagione 2014 il trentaseienne pilota catalano ne è diventato il numero uno assoluto ed indiscusso. Vittorioso quest'anno sia nella Clio Cup Italia sia nella Eurocup clio, Nogues non solo è riuscito meglio di chiunque altro ad interpretare la nuova vettura su tutti i tipi di circuito, ma ha anche guidato come un mastino, battendo i rivali sul campo di battaglia. Con una voglia di vincere che non si appaga mai...

Oscar, una grande annata la tua, quali sono le tue sensazioni "a caldo"?

“Per me il 2014 è stato un anno splendido, sia nella serie italiana sia nell'Eurocup. In particolare la Clio Cup

Italia per me è stata una grande sorpresa, non pensavo che il livello potesse essere così alto. Invece, c'erano almeno quattro piloti di altissimo livello sempre in lotta. L'inizio non è stato facile con la macchina nuova, che aveva bisogno di adattamento e un perfezionamento del set-up. Ma poi, messa a posto, con un assetto che mi piaceva, eravamo molto veloci”.

Quindi, risultati a parte, un bilancio positivo per la serie nazionale...

“Assolutamente sì, un bel campionato. Alla fine, con lacone spingevamo davvero molto forte, e in più riuscivo a farlo anche nel campionato europeo. Questa è la controprova che, al vertice, il livello dell'italiano era tutto sommato lo stesso della serie internazionale,

principalmente grazie a lacone, Pedalà e Puccetti”.

Come ti sei trovato con la nuova vettura?

“La macchina nuova è molto molto diversa dalla precedente. Già il fatto di partire con motori turbo fa una grossa differenza, ma è diversa anche a livello di telaio. A me piace molto, come tutte le macchine sportive che fa la Renault ed è una certezza sulla quale si può contare”.

Hai avuto qualche difficoltà nell'adattarti al propulsore turbo?

“In realtà no. Ho iniziato a correre con una Seat Leon Supercopa, che utilizzava un motore turbo, e anche il feeling generale con la nuova Clio è stato subito



ottimo. Mi era costato molto più sforzo iniziare a lavorare con l'altra Clio, perché mentre con un turbo non bisogna portare i giri molto in alto, con l'aspirato è il contrario. Questo è un elemento che per me fa molta differenza. Il resto del lavoro ha riguardato l'assetto: non è stato facile trovare una soluzione che potesse andare bene in tutte le piste".

Com'è aver vinto sia l'italiano che l'Europeo? Sei mai stanco di vincere?

"No! E' come sempre, si spinge per vincere tutti i campionati a cui si prende parte. In Europa eravamo in sette, otto nomi molto forti che sono protagonisti a livello nazionale nei loro paesi, ma il campionato italiano non ha davvero nulla da invidiare. E, soprattutto, la Clio Cup è una sfida che mette alla prova i piloti.

Dopo le prime gare si arriva a un punto in cui la vettura è a posto più o meno per tutti, e la differenza la fa chi hai contro, chi riesce a raggiungere quel piccolo "plus" in termini di sfruttare il limite".

Com'è il tuo rapporto col team Rangoni?

"Per me è come essere in una famiglia. Sono arrivato quattro anni fa e sin dalla prima volta si sono completamente dedicati a me rendendomi la vita più facile. Sono molto contento di lavorare con questa squadra e spero di continuare con loro per tanti anni a venire".

Hai già deciso cosa fare l'anno prossimo?

"Ancora non lo sappiamo c'è ancora un gran ventaglio di possibilità. Una delle

principali è quella di fare nuovamente il campionato italiano con la Clio, ma c'è anche dell'interesse per il nuovo campionato TC3. Per ora so che non faremo il campionato Renault RS.01 perché comunque sarebbe un programma dal budget troppo alto per noi ed è difficile trovare abbastanza sponsor per acquistare la vettura e farla correre.

Qual è stato il tuo approccio alla gara di Vallelunga senza Iacone?

"Iacone o non Iacone io voglio vincere tutte le gare che posso. Mi spiace che lui non abbia avuto la possibilità di correre. Posso capirlo, dato che comunque era in lotta ravvicinata per un altro campionato. Anzi, spero che abbia spinto forte come me per vincerlo!".

Regno di Spagna

Oscar Nogues è il nuovo re della Clio Cup Italia. A Vallelunga, teatro dell'ultimo appuntamento stagionale, lo spagnolo della Rangoni Corse è stato incoronato ufficialmente al termine di una stagione che lo ha visto trionfare anche in ambito Europeo. Nogues è arrivato sul circuito capitolino con il campionato già in tasca, in quanto il suo antagonista, Simone Iacone, non ha preso parte al round finale. A dire il vero, quella del pilota della Essecorse era un'impresa disperata in quanto a Nogues sarebbe bastato segnare tre punti per essere dichiarato matematicamente campione. Solo un disastro, decisamente molto improbabile, avrebbe potuto impedirlo. Quindi, anche se è mancata la lotta finale, il titolo dello spagnolo è pienamente meritato. Veloce, rude a volte, ma più costante, Nogues ha costruito quasi tutto il suo vantaggio nella penultima tappa del campionato al Mugello, dove ha ottenuto due vittorie mentre il suo avversario diretto è incappato nel peggiore fine settimana dell'anno. Un settimo posto ed un ritiro è stato lo scarno bottino di Iacone. Pochi punti che hanno consentito al rivale di volare in classifica e rompere in maniera definitiva l'equilibrio che aveva caratterizzato la stagione fino a quel momento.

Il resto è storia con Nogues che ha voluto mettere il sigillo finale anche nell'ultimo appuntamento di Vallelunga, ribadendo a tutti che quest'anno il migliore è stato lui. Sul podio, assieme allo spagnolo, anche gli artefici di questo successo ovvero la Rangoni Corse. La squadra bolognese diretta da Michael Rangoni ha allestito la Clio dello spagnolo che, curiosamente, ha corso con la stessa livrea usata da Tom Coronel nel WTCC. Rientrata nelle serie quest'anno, la compagine bolognese ha subito trovato il giusto feeling con la nuova Clio RS 1.6 Turbo. L'esperienza e le capacità degli uomini della Rangoni hanno fatto sì che Nogues avesse sempre fra le mani una macchina pronta a lottare per la vittoria. Cosa

che si è verificata con pieno merito nella classifica piloti, in quella riservata ai team e anche in quella dei gentleman grazie a Michele Puccetti. Insomma un trionfo su tutta la linea. Dal canto suo, Iacone non ha molto da rimproverarsi. E' stato un avversario di alto livello, capace di vincere fin dalla sua prima apparizione. Assieme alla piccola Essecorse ha provato a contrastare Nogues. Ci sono riusciti fino al penultimo appuntamento e a loro va il merito di aver tenuto vivo il campionato in maniera spettacolare.

La prima stagione che ha visto in azione la nuova Clio, passa quindi agli archivi. Il duello al vertice non ha però nascosto altri protagonisti che si sono messi in luce durante l'anno. E' il caso di Simone Melatini che ha corso con la Clio della Melatini-Veregra, capace di conquistare il terzo posto finale in classifica. Spesso impegnato in lotte al vertice, Melatini ha conseguito anche un bel podio a Vallelunga che lo ha lanciato nella generale. Un po' lo stesso discorso per Puccetti che, oltre ad aver vinto il titolo gentleman ha ottenuto alla fine il quarto posto assoluto. Segno di una stagione chiusa in maniera più che positiva. Bene anche Ivan Pulic che assieme alla Lema ha provato a contrastare Nogues e Iacone. Ha recitato il ruolo di terzo incomodo e, almeno fino al Mugello, ci è riuscito. Poi anche lui ha dovuto alzare bandiera bianca. Meritano una citazione anche piloti come Lorenzo Nicoli, Lorenzo Pegoraro, Massimo Ferraro, Daniele Pasquali, Luciano Gioia, Massimiliano Danetti, Zeliko Cumurdzic, Enrico Bettera, Marco Cassarà. Tutti piloti che durante l'anno hanno tenuto vive le gare e hanno dato il massimo per un punto. Non vanno poi dimenticate le apparizioni a tantum di piloti di grande spessore come Massimiliano Pedalà, Cristian Ricciarini e Simone Di Luca. Ragazzi che hanno corso e vinto tanto, scrivendo in passato la storia di questa categoria.

Era giusto che la onorassero nel migliore dei modi. Un plauso anche alle squadre. Oltre alla vincitrice e quelle già citate meritano attenzione l'Oregon Team, la Composit e la MC Motortechnica. Compagini fatte di gente appassionata disposta a sacrifici per inseguire una passione. I motori si sono dunque spenti, ma il futuro incombe già. Nel 2015 la Clio tornerà ancora ad esaltare e dare spettacolo.





La classifica di campionato

1 – Oscar Nogues	233
2 – Simone Iacone	146
3 – Simone Melatini	120
4 – Michele Puccetti	114
5 – Ivan Pulic	109
5 – Massimo Ferraro	108
7 – Lorenzo Nicoli	91



Di Luca seguito da Nogues



Paolo Gnemmi



Simone Melatini

8 – Daniele Pasquali	47
9 – Lorenzo Pegoraro	46
10 – Cristian Ricciarini	46
11 – Simone Di Luca	44
12 – Luciano Gioia	29
13 – Massimiliano Danetti	21
14 – Zeljko Cumurdzic	19
15 – Enrico Bettera	16
16 – Paolo Gnemmi	16
17 – Marco Cassarà	10



Lorenzo Nicoli



Daniele Pasquali



Cristian Ricciarini



Michele Puccetti



DOMENICO PORFIRI Responsabile Organizzazione

E-mail d.porfiri@fastlanepromotion.com

BARBARA PETRIVELLI Coordinatrice

E-mail b.petrivelli@fastlanepromotion.com

SABRINA ODUWOLE Segreteria Organizzativa

E-mail s.oduwole@fastlanepromotion.com

Fast Lane Promotion è presente su Twitter  @flp_renault

Ufficio Stampa: **Dario Lucchese (Garage Group)** E-mail d.lucchese@fastlanepromotion.com

Emanuele Fasano (Garage Group) E-mail press@fastlanepromotion.com

A cura di: **Dario Sala** - Realizzazione grafica: **Inpagina Srl** - Bologna - Foto: **Actualfoto**