

n. 320
8 giugno 2015

Magazine **Italia** **acing.net**



GP CANADA

KIMI cosa combini?

Nel solito GP dominato dalle Mercedes di Hamilton e Rosberg, la Ferrari perde il podio per un banale errore di Raikkonen

Magazine



6



38



30



46

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

**CANADA AMARO
PER MARCHIONNE.**

**SOPRATTUTTO
A ME!**

**RAIKKONEN
E' FINITO
DI TRAVERSO ...**

BAFFI



L'editoriale

di Massimo Costa

TROPPI GRAVI INCIDENTI NELLE SERIE TARGATE FIA

Probabilmente si tratta di uno tsunami passeggero, occasionale. Ma la vicinanza degli eventi non può passare inosservata. A distanza di sette giorni dai disastri compiuti dai piloti del FIA F.3 a Monza e dalle decisioni non prese da una direzione gara che sembra avere dimenticato le punizioni, i drive through, in nome di un buonismo senza senso (a meno che non si voglia far vedere al mondo che nel campionato FIA non esistono problemi), al Red Bull Ring la F.4 tedesca ha offerto lo stesso scenario. L'incidente più drammatico ha visto nuovamente coinvolto un pilota del Ferrari Driver Academy e del team Prema. Se a Monza era volato via Lance Stroll, poi punito per manovra pericolosa in quanto ha spinto sull'erba Antonio Giovinazzi pagandone poi le conseguenze, a Spielberg è toccato all'incolpevole Guan Yu Zhou. Il suo capotombolo è stato impressionante ed è stato scatenato da una manovra irresponsabile di Mattia Drudi, al secondo anno nella categoria e quindi molto più esperto dei tanti 15enni in pista. Il romagnolo su Facebook ha ammesso le proprie responsabilità, gesto apprezzabile e non certo da tutti, mentre a differenza di quanto accaduto con l'immobilismo dei commissari FIA a Monza, quelli dell'Adac non si sono fatti pregare per sospendere Drudi dal prossimo appuntamento che si terrà a Spa.

IN FORMULA I 15ENNI CORRONO COME NEL KARTING

C'è poi stato l'incidente di Mick Schumacher, fratturatosi una mano, spinto come se si fosse in kart (ed è proprio questo il motivo degli incidenti, questi ragazzotti pensano e hanno una errata impostazione kartistica) lungo il rettilineo di arrivo e buttato a muro senza tanti complimenti da Thomas Preining. Poi, ci sono stati altri incidenti preoccupanti. Nel precedente appuntamento di Oschersleben non si erano verificati particolari episodi negativi per via della conformazione del tracciato, ma a Spielberg, con le vie di fuga ampie, la pista larga, si è proposto quel che è accaduto a Monza. Come mai tutta questa frenesia? La domanda può offrire questa risposta: la foga di arrivare in alto in fretta, di conquistare i punti FIA per la Super Licenza F.1, la pressione che indirettamente la FIA ha messo ai giovanissimi con questa balzana idea. Da Parigi le giacchette azzurre hanno pensato di voler cambiare il motorsport stando seduti in una stanza, senza conoscere le realtà sul campo, introducendo una categoria che di nome fa F.4 per ragazzini immaturi cui avrebbe fatto bene un altro anno di kart. Ed hanno perso il controllo della situazione. La pista per ora sta offrendo aspettative ben diverse. Ah, dimenticavamo. A Monza anche la F.4 Italia aveva registrato i suoi bravi incidenti molto pericolosi.







Raikkonen sotto accusa

Il finlandese ha commesso un grave errore che ha precluso la possibilità di conquistare il terzo posto. Per la prima volta quest'anno la Ferrari non è salita sul podio. Kimi è stato strigliato da Arrivabene e ora il suo futuro a Maranello si fa complicato

Massimo Costa

Se manca Sebastian Vettel, può Kimi Raikkonen sorreggere il team Ferrari? Per ora la risposta è la seguente: a volte sì, a volte no. Quando il tedesco ad Al Sakhir ha commesso qualche errore di troppo, ci ha pensato il finlandese a portare la SF15-T sul podio conquistando un prezioso secondo posto. A Montreal invece, dopo una pur eccellente qualifica che lo aveva visto fare il Vettel siglando il terzo tempo, suo migliore piazzamento dell'anno, aveva il podio nuovamente a portata di mano quando ha commesso un banalissimo errore al tornantone, nella stessa maniera in cui finì in testacoda anche nel 2014. Raikkonen si è giustificato dicendo che qualcosa non ha funzionato nell'acceleratore, ma sa tanto di scusa. Il finlandese aveva le gomme non perfettamente in temperatura e si è girato come un pivellino regalando la terza posizione a Valtteri Bottas con la Williams-Mercedes. Tra l'altro, nel ripartire dal testacoda, Raikkonen ha esagerato con la potenza distruggendo le gomme e dovendo fare un altro pit-stop. Doppio errore quindi. La sua rimonta su Bottas è poi stata generosa, ma non è bastata e così ha tagliato il traguardo da quarto.



Santander



SCUDERIA FERRARI

Santander

KASPERSKY

KASPERSKY

H&L

WACHI



FINLAND KIMI

Raikkonen perde tutti i confronti con Vettel

Raikkonen in qualifica, Montreal a parte, non è mai veloce come dovrebbe. Sembra faticare a mandare in temperatura gli pneumatici, la sua guida non è aggressiva come quella di Vettel nel giro di lancio e questo comporta i problemi che lui riscontra, ovvero una macchina scivolosa. Il confronto con il compagno in qualifica è imbarazzante: 6-1 per Vettel, il punto perso dal tedesco è stato dovuto ai suddetti problemi elettronici sofferti in Canada. Anche nel confronto dei risultati in gara Vettel vince per 5-2. Dunque, come la mettiamo? Quando è che Raikkonen cambierà passo? Ma, più che altro, è in grado di farlo? Maurizio Arrivabene, che lo ha sempre sostenuto e difeso, comincia ad avere qualche dubbio. E questo non è propriamente positivo per il futuro di Kimi. Al termine del Gran Premio, il team principal italiano era furioso, ha parlato di podio buttato e che non salire sul podio dopo averlo fatto in tutte le corse precedenti era una pessima cosa pensando che ce la si poteva fare tranquillamente.



Bottas il primo della lista Senza dimenticare Vergne

Cosa accadrà nei prossimi giorni? Niente di grave immaginiamo, Raikkonen si sentirà sotto pressione come tante altre volte. Certamente lui fa il possibile, si è parlato tanto del grande impegno che ci sta mettendo, del buon rapporto con Vettel, ma alla fine quel che conta sono i risultati e se questi sono al di sotto delle aspettative, è matematico che si inizi a pensare al 2016 con altri punti di vista. Torna quindi alla ribalta il nome di Bottas, si è scritto anche di Daniel Ricciardo, benché appaia improbabile. Impossibile invece pensare a una soluzione interna, con Esteban Gutierrez o Raffaele Marciello, i due tester che non offrono garanzie. Al limite c'è Jean-Eric Vergne che si occupa del simulatore e che nei tre anni di Toro Rosso ha dimostrato di essere veloce quanto Ricciardo. Ecco, lui potrebbe essere l'alternativa a sorpresa sul quale poter scommettere, ma non vediamo molte chance per il francese. Ecco quindi che è l'opzione Bottas quella più valida, sempre che Raikkonen non decida di cambiare ritmo.



Seb, quanti sorpassi!

Con una corsa strepitosa Vettel ha rimontato da 18° a 5° ingaggiando duelli anche rischiosi con Alonso e Hulkenberg. Rimane il rammarico per la sfortunata qualifica che lo ha sicuramente privato di un risultato da podio

Massimo Costa

Alla fine l'unico che sorrideva era lui, Sebastian Vettel. Già gli era capitato sul podio di Monaco, tra il tristissimo Lewis Hamilton e l'imbarazzato Nico Rosberg, questa volta era Maurizio Arrivabene a non volerne sapere di vedere in chiave positiva l'esito di Montreal. Insomma, si chiederà il quattro volte campione del mondo, possibile che sia sempre soltanto io così allegro? Super penalizzato in qualifica da un problema elettronico e poi da un sorpasso con bandiera rossa che lo ha portato in zona Manor sulla griglia di partenza, Vettel ha dato vita a un Gran Premio tutto di rimonta. Il 27enne tedesco ha cominciato con calma, evitando le bagarre complicate delle prime curve, poi ha dato il via ai sorpassi. Alcuni facili, altri meno, come quando ha avuto a che

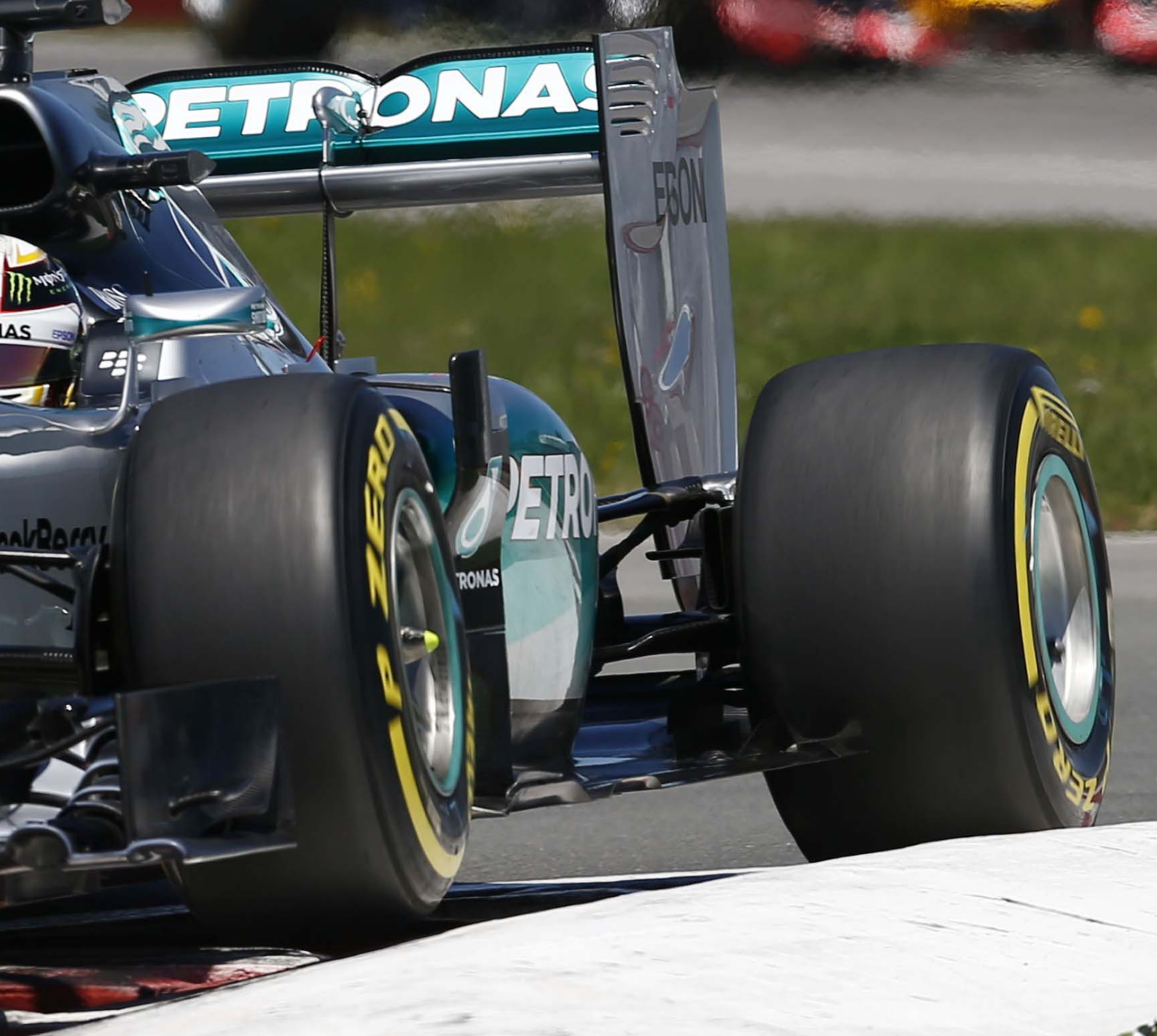
fare con Fernando Alonso cui deve essere salita la pressione quando ha visto arrivare Vettel. Non facile anche il duello ingaggiato con Nico Hulkenberg. Il pilota della Force India è stato attaccato dalla Ferrari all'esterno dell'ultima frenata, non ha mollato e sono entrati affiancati in variante. Vettel se l'è vista brutta ed ha tagliato la pista, Hulkenberg è finito in testacoda per evitare quello che poteva essere un contatto probabile. Il quinto posto finale è decisamente confortante per Sebastian e visto come viaggiava il rammarico che non sia potuto partire davanti, probabilmente anche davanti a Rosberg se facciamo la media dei decimi che solitamente lo separano da Raikkonen in qualifica, è tanta. Lo step della power unit c'è stato, ma non si è visto proprio per questo motivo. Chissà cosa poteva accadere se Vettel metteva pressione a Hamilton..







di



Il poker Hamilton

Per la quarta volta il campione del mondo ha vinto su questo tracciato, e nel 2015, ritrovando così il sapore del successo dopo l'amarezza di Monte-Carlo

Massimo Costa

Questa volta non è entrata in pista la safety-car negli ultimi 8 giri della gara e così alla Mercedes a nessuno è venuto in mente di richiamarlo ai box... Scherzi a parte (ma mica tanto), Lewis Hamilton quindici giorni dopo aver vissuto la più grande delusione della sua carriera, con quel primo posto che nel Principato di Monaco era suo ma gli è stato sottratto da una assurda decisione degli ingegneri Mercedes, ha ribaltato la situazione. Pole, la sesta su sette qualifiche, e vittoria mai messa in discussione. Certo, Nico Rosberg non lo ha mollato un attimo, sempre lì come quei cagnolini che quando cammini da dietro ti mordicchiano le ciabatte. Ma ci voleva un vero morso, un attacco portato con determinazione, per ripetersi sul gradino più alto del podio dopo Monaco. Hamilton invece, ha controllato da veterano il compagno di squadra. Ogni qual volta il divario scendeva sotto il secondo, il campione del mondo riportava Rosberg a 2". Quasi un gioco. In realtà, Hamilton doveva vedersela con un consumo di carburante seccante, tanto che il suo ingegnere lo ha invitato a frenare prima del solito: inizialmente 50 metri, poi addirittura 100 metri. Ma allo stesso tempo Rosberg aveva i freni che facevano le bizze, questo spiegherebbe un lungo al tornante.

Una vittoria che annichisce Rosberg

Toto Wolff assisteva preoccupato, dentro di sé si augurava di non ritrovarsi con i suoi due piloti in piena bagarre (chissà cosa potevano combinare), ma allo stesso tempo non voleva neanche assistere al ritiro di uno dei due per motivi di benzina, sarebbe stato devastante per l'immagine (nuovamente dopo Monaco...), o per il cedimento dei freni. Gli è andata bene. Al suo fianco, Niki Lauda era invece l'immagine dell'ottimismo, della certezza che le W06 non avrebbero tradito. E ha avuto ragione. Hamilton si è ripreso i 7 punti persi a Monaco su Rosberg, ma questo successo (il quarto del 2015) vale molto di più. La verve che Rosberg aveva messo sul piatto a Montmelò, è svanita in fretta. Quello accaduto in Spagna sembra ora più un "incidente" di percorso che altro. Hamilton lo ha strabattuto a Monaco, quel che è accaduto nel finale non vale... e a Montreal riportando Nico nel girone infernale dei perché. Perché non sono veloce come lui in qualifica, perché in gara non riesco a prenderlo, perché non riesco a ripetere il dominio di Montmelò e via di questo passo. Hamilton conta 151 punti, Rosberg 134. Una differenza di 17 lunghezze che non appare sulla fredda carta così impossibile da recuperare. Ma da come guida Hamilton, non vediamo come Rosberg possa facilmente colmarla.



Mercedes-Benz

PETRONAS

PETRONAS

AMG

ALLIANZ

BOSE

BOSE

FIA FORMULA 1 WORLD CHAMPIONSHIP

L'inevitabile secondo

Quando Hamilton è... normale, per Rosberg l'unica chance è la piazza d'onore. In Canada il tedesco le ha provate tutte, ma il campione del mondo gli ha sempre risposto punto dopo punto



Stefano Semeraro

Veloce. Molto veloce. Non abbastanza veloce. Nico Rosberg è tornato a prenderle, e la morale resta quella: se non succede niente di "strano", a vincere è sempre Lewis. Così nel dopogara è scattata la frustrazione. Colpa di una qualifica perdente (rispetto al compagno) e del rigore di Hamilton, che ha corso quasi come un... Prost, senza sprecare un goccio di carburante, senza una sbavatura. Nico alla fine sulle gomme soft era più veloce, ma niente, non è mai riuscito ad arrivare a tiro di DRS. «Ci ho provato – ha ammesso – ma lui non ha commesso un solo errore. Non sono riuscito mai ad avvicinarmi a sufficienza, appena ci provavo dovevo stare attento alle temperature dei freni che si alzavano pericolosamente, tanto che in rettilineo dovevo uscire dalla traiettoria per raffreddarli un po'. E' stato quello il problema più grave della mia corsa».

Senza grip in Q3 e non si sa perché

Dopo Hamilton, s'intende. E dopo quel Q3 nel quale, nonostante le buone sensazioni e le buone premesse, non è riuscito a strappare la pole all'inglese. «Tutto sembrava a posto, sono uscito per attaccare e tutto è andato incredibilmente storto. Appena sono entrato in pista mi sono accorto di avere poco grip al posteriore, e non so perché. Il team analizzerà la situazione, cercheremo di capire, di certo è che è un peccato perché è per quello che ho perso ogni chance». Sarà sicuramente così. Resta, però, l'impressione che a Rosberg nelle giornate "normali" manchi sempre qualcosa per essere veramente all'altezza del suo compagno di gara. Se non arriva un guaio tecnico, o magari un aiutino – involontario, certo - da parte del muretto, Rosberg resta inchiodato alla sua posizione di ottimo, ma inevitabile secondo.



Bottas un po che vale Ros

Col terzo posto conquistato, il primo della stagione per lui e per la Williams, Valtteri ha sicuramente recuperato punti non solo per la classifica, ma anche nella candidatura alla Ferrari per il prossimo anno



dio
so



GP CANADA

Williams



Fly Em



25



E adesso è normale, quasi fisiologico, che si inizi a pensare a lui quale compagno di squadra di Sebastian Vettel nel 2016. Almeno non si dovrà cambiare la bandierina sulla fiancata della monoposto... Valtteri Bottas è una grande speranza della F.1 e di un Paese intero, la Finlandia, e a Montreal lo ha voluto evidenziare alla sua maniera, prendendosi il primo podio 2015 per sé e per la Williams-Mercedes. Dopo due quarti posti, Bottas ringraziando Kimi Raikkonen che forse tra qualche settimana scalzerà a Maranello, è salito in terza posizione sfruttando al meglio il testacoda del connazionale. La FW37 è nata per circuiti a basso carico (attenzione alle prestazioni di Spielberg tra due settimane) e così dopo la figuraccia monegasca, dove le Williams parevano le Manor, è arrivato il risultato che rincuora una squadra intera oltre che sponsor e affini. Anche se, diciamola tutta, il divario di 40" dalle Mercedes rimane pesante.

Veloce in qualifica non come Kimi...

Con la sua voce profonda e uno sguardo che non tradisce mai emozioni particolari, Bottas ha spiegato che è riuscito a ottimizzare tutto nel corso del Gran Premio. Si riferisce all'opportunità presentatasi per giungere terzo al traguardo dopo la giravolta di Raikkonen, e al cambio di strategia studiato dal team, da due a un pit-stop, nonostante qualche rischio all'orizzonte. Tutto ha funzionato alla perfezione, il recupero di Raikkonen alle sue spalle nei giri finali è stato perfettamente rintuzzato da Valtteri, freddissimo in quei momenti decisamente caldi. Quando la monoposto lo supporta, Bottas non manca mai l'appuntamento con le zone privilegiate della classifica sia della qualifica, dove sa "cavare" un giro secco rapido, sia in gara. E a proposito della sessione che determina lo schieramento di partenza, la capacità di spremere al massimo la vettura per un solo giro segna un altro punto a suo favore nel confronto con Raikkonen.

La grande e bella rimonta di Massa

A Montreal, nelle prime posizioni, è mancato Felipe Massa, tradito dalla mancanza di potenza in qualifica. Il brasiliano, come Sebastian Vettel, ha saputo divertire il pubblico per la sua bellissima rimonta. Massa da quindicesimo ha concluso sesto a suon di sorpassi, duelli ruota contro ruota come quello con l'arcigno Marcus Ericsson, e nonostante le varie lotte ingaggiate ha gestito bene gli pneumatici compiendo un solo pit-stop. Il rammarico di Massa è però elevato, ha ammesso che il podio poteva essere alla sua portata o quanto meno il quarto posto. Il brasiliano è comunque un tipetto dalla scorza dura, non si lascia certo abbattere per queste sciocchezze e di certo, una volta di più, ha mostrato a tutti che quel Massa "ombra" negli ultimi due anni in Ferrari appartiene a un passato ormai cancellato.



La dura realtà della Red Bull

I bei piazzamenti di Monaco sono solo un ricordo per il team diretto da Horner che a Montreal ha incontrato tantissime difficoltà con Kvyat, in zona punti a fatica, e Ricciardo, appena tredicesimo





Massimo Costa

Tough race, dice Daniil Kvyat. Strange weekend, afferma Daniel Ricciardo. Difficult race, conferma Christian Horner. Hard weekend, conclude Thierry Salvi della Renault. Questa l'aria che si respirava in casa Red Bull al termine del GP del Canada. Traducendo: dura gara, strano fine settimana, gara difficile, pesante fine settimana. Pesante come l'aria che si sarà tornati a respirare nel box dei bibitari dopo la sbornia finta di Monaco che aveva ridato false speranze, come accaduto anche in casa McLaren, dove Kvyat aveva concluso quarto e Ricciardo quinto. Su una pista dove la potenza è fondamentale al pari del telaio, sono riemerse tutte le pecche del pacchetto RB11-Renault.

Trovata l'affidabilità ora si cerca la velocità

Il tecnico Salvi sostiene che quanto meno l'affidabilità è stata raggiunta ed ora, dopo essersi concentrati su questo aspetto, si inizia a lavorare sulla competitività, sulla prestazione massima, per cercare di raggiungere le prime posizioni. Montreal ha visto un Kvyat ancora bravo e preciso concludere nono, Ricciardo invece fuori dai punti, tredicesimo. L'australiano ha sofferto più del russo la mancanza costante di prestazione della sua vettura e per la seconda volta consecutiva Kvyat gli finisce

davanti. Non è il caso di aprire processi, di lanciarsi in dibattiti sul rendimento di Ricciardo, come disgraziatamente qualcuno su una pay tv italiana qualcuno ha voluto fare forzando non poco la situazione. Il problema della Red Bull, lo abbiamo già scritto in altre occasioni quest'anno, non è solo nella power unit Renault, ma anche nella vettura, certamente lontana parente dalle precedenti creature di un Adrian Newey che appare distratto, coinvolto com'è in altri ambiziosi progetti.

Quale la via di fuga se Renault entra in F.1

Come uscire da questa situazione? Da qualche settimana non si parla più di possibili ritiri, di forzature per cambiare i regolamenti, di accordi con l'Audi, di vendita. Tutto è rientrato. Ma non è detto che non si stia lavorando dietro le quinte per cambiare un futuro che al momento non appare particolarmente allegro. Anzi, di solito quando tutto tace, quando non si mettono più in giro voci che rimbalzano nel paddock come palline da flipper, significa che realmente qualcosa sta bollendo in pentola. Tanto più che se la Renault entrerà direttamente in F.1 (le ultime lasciano intendere che sarà la Lotus la preda), Red Bull non potrebbe accettare di divenire semplicemente partner della Casa francese che ovviamente concentrerebbe tutti i suoi sforzi sul proprio team.

A GIUGNO ZERO VALE TANTO.



**A GIUGNO CITROËN C3 E CITROËN C3 PICASSO,
TUE CON FINANZIAMENTO A TASSO ZERO.
NON LASCIARTI SFUGGIRE L'OCCASIONE.**

TI ASPETTIAMO.

CRÉATIVE TECHNOLOGIE

   citroen.it

CITROËN preferisce TOTAL TAN (fisso) 0%, TAEG 4,59%. Consumo su percorso misto: più basso Citroën C3 BlueHDi 100 S&S 3,4 l/100 km; più alto Citroën C3 Picasso PureTech 110 5,0 l/100 km. Emissioni di CO₂ su percorso misto: più basse Citroën C3 BlueHDi 100 S&S 87 g/km; più alte Citroën C3 Picasso PureTech 110 115 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 C3 PureTech 68 Attraction con climatizzatore. Promo non cumulabile, € 10.620, IVA e messa su strada incluse (IPT e imposta di bollo su conformità escluse). Anticipo 3.620 €. Imposta sostitutiva sul contratto in misura di legge. Spese di incasso mensili 3,50 €. Importo totale del credito 7.350 €. Spese pratica pari a 350€. Importo totale dovuto € 7.350, 12. 36 rate mensili da € 229,90 TAN (fisso) 0,00%, TAEG 4,59%. La rata mensile comprende il servizio facoltativo Azzurro Classic (Antifurto con polizza furto e incendio - Prov VA, importo mensile del servizio 16,98 €) ed Essential Drive (estensione di garanzia fino a 3 anni, km 30.000 importo mensile del servizio 5,25€). Offerte promozionali riservate a Clienti privati per i contratti stipulati fino al 30/06/2015 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. Le immagini sono inserite a titolo informativo.



La rinascita Di Maldonado

Con una gara accorta e intelligente, il venezuelano dopo una splendida qualifica che lo aveva visto sesto ha terminato settimo prendendo i primi punti del 2015. Nella top 10 anche Grosjean, colpevole però di un contatto con Stevens. La Lotus sembra aver compiuto un bel passo in avanti

Massimo Costa

La gara che ci voleva. Pastor Maldonado è stato perfetto a Montreal e grazie a una ritrovata competitività e affidabilità da parte della Lotus-Mercedes, il venezuelano ha conquistato i primi punti del 2015. Il settimo posto conquistato gli ha permesso di segnare un bel sei nella casella della classifica generale, che sono

già quattro in più di quanti ne aveva ottenuti nell'intero 2014 e cinque in più della deludente ultima annata con la Williams nel 2013. Alla sua 84esima presenza in F.1, Maldonado ha dimostrato che quando vuole, quando sa rimanere concentrato, è un pilota di assoluto livello e qualità. Quella del Canada potrebbe essere stata la gara della svolta per la Lotus. La terza fila conquistata sia da Maldonado sia da Romain Grosjean ha riportato il team ai fasti del 2012. Il franco-svizzero ha rovinato un piazzamento migliore del decimo per avere urtato il doppiato Will Stevens, contatto che lo ha costretto a una sosta non programmata, Maldonado ha fatto il suo compito alla perfezione. E' vero però che in gara la E23 non ha ripetuto le prestazioni della qualifica che la vedevano vicinissima alla Williams-Mercedes di Valtteri Bottas, subito divenuta un imprevedibile puntino bianco durante il Gran Premio. Ma Maldonado si augura che da ora in avanti sarà una costante ritrovarlo nella top 10 al calare della bandiera a scacchi.



Alonso fa tenerezza

Prima il tentativo di resistere alla Ferrari di Vettel che era in pieno recupero, poi l'ordine di non consumare inutilmente carburante che lo ha mandato su tutte le furie, infine il ritiro. Lo spagnolo sarà anche il pilota più pagato del paddock e sarà anche contento di non lottare per il terzo posto con la Rossa, ma la situazione che sta vivendo è terrificante. Anche Button non ha visto il traguardo in un GP tormentatissimo

Massimo Costa

Sette gare, zero punti. Tre ritiri consecutivi, l'uscita del tunnel che ancora non si vede. Fernando Alonso sarà anche il pilota più pagato del paddock con i 35 milioni gentilmente concessi dalla Honda, sarà anche stato stufo di lottare per un terzo posto con la Ferrari, sarà anche stato voglioso di intraprendere una nuova avventura, ma giunti a questo punto del campionato, il fallimento è davanti ai suoi occhi. Il suo obiettivo è quello di finire un Gran Premio e di centrare almeno il decimo posto, non c'è che dire, un vero salto di qualità. Alonso non è mai stato in gara a Montreal e come già accaduto in precedenza, un improvviso calo di potenza ha messo fine alla sua via crucis.

Le urla di Alonso via radio...

Ha fatto molta tenerezza lo spagnolo quando ha visto negli specchietti la sagoma della Ferrari di Sebastian Vettel. Il tedesco stava recuperando dopo essere partito dal fondo e Alonso ha ritrovato un po' della verve antica cercando di mettergli i bastoni tra le ruote. A Vettel sarà scappato da ridere mentre il Fernando furioso voleva mostrargli che per superarlo avrebbe dovuto impegnarsi non poco. Poi, gli è arri-

vato l'ordine dai box di rallentare, di pensare al consumo della benzina anziché ingaggiare combattimenti con monoposto il triplo più veloce. Una vera offesa per Alonso che ha ripetuto via radio che non voleva farlo, non voleva alzare il piede. Insomma, una domenica terribile.

Weekend terribile per un triste Button

Anche per Jenson Button, costretto a partire ultimo per il cambio del motore nonché effettuare un drive through immediato per ulteriore penalità in quanto si trattava della quinta power unit montata. Salvo poi ritirarsi nel finale. Pure per Button il problema del consumo è stato prioritario. I punti conquistati a Monaco avevano illuso la McLaren e la Honda, ma lo avevamo scritto che la vera prova del nove sarebbe stata a Montreal, pista veloce e non lenta come quella del Principato dove l'affidabilità si salva. Il risultato finale è stato drammatico, sportivamente parlando, per tutti. Button dopo la Spagna aveva detto che sarebbe stato impossibile prendere punti, cosa invece avvenuta subito dopo a Monaco, e per quelle parole era stato ripreso da Ron Dennis. Ma Jenson ci aveva visto più che giusto: in condizioni normali, la McLaren-Honda non ha chance.





McLAREN HONDA
Mobil 1
Esso
KPMG
TAG HEUER
ALONSO

McLAREN HONDA
Mobil 1
Esso
KPMG
TAG HEUER
ALONSO

FERNANDO

JOHNNIE WALKER

KPMG
Esso
ALONSO
Mobil 1
HONDA



Marchionne

«Mercedes, servono nuove regole»

Il Presidente della Fiat a Montreal ha pranzato con i piloti e i vertici della Rossa, dicendosi felice dei passi in avanti, e parlato con Ecclestone. Il suo obiettivo ora è convincere la concorrenza a rinunciare a un po' di vantaggio per tornare ad avere una F.1 più "appetibile". Mica facile...

Stefano Semeraro

C'è il campionato che si corre in pista e quello, spesso invisibile, che ci si gioca alla scrivania, al telefono, in meeting nascosti e attraverso e-mail segrete, che solo raramente emerge. I protagonisti sono i team manager, i presidenti, i dirigenti. Anche lì ci sono sorpassi e strategie, ma non li vediamo mai, e solo a posteriori intuiamo che ci sono stati. Nel cockpit di questo campionato ombra ovviamente per la Ferrari ci sono Maurizio Arrivabene e Sergio Marchionne, il Presidente della Fiat che dopo la gara canadese ha voluto spingere sull'acceleratore dopo un periodo di relativo silenzio. Arrivabene sta gestendo con intelligenza anche la comunicazione del team, ma è ovvio che sia il Presidente a dettare la linea. Che stavolta è impostata su un attacco diretto e astuto alla Mercedes. Siamo ancora alle... qualifiche, visto che la gara si correrà verosimilmente fra il 2016 e il 2018, Marchionne però non si accontenta di inseguire.

Il presidente avvisa Wolff e compagnia

«In F.1 c'è una tale complessità nei regolamenti – ha detto parlando alla stampa nel paddock di Montreal – che si rischia di uccidere la creatività. Per noi lo show, il pubblico, gli sponsor, sono importanti. Capisco che la colpa sia di un meccanismo di difesa creato da chi occupa le posizioni di testa, e la colpa è anche della Ferrari, che in passato voleva difendere il predominio. Oggi tocca alla Mercedes, e se fossi nei loro panni anch'io lo farei. Ma è giusto per lo sport? Prima o poi tutti gli strapoteri finiscono, la Mercedes si dovrebbe ricordare di cosa è accaduto alla Ferrari».

Vogliamo regole chiare Monza deve esserci

Discorso dialetticamente apprezzabile, ma che dà l'impressione di voler nascondere la realtà dei fatti, e la perdurante – anche se decisamente ridotta – inferiorità della Rossa. Marchionne si è dichiarato contento («anche se nessuno è soddisfatto») delle prestazioni del team, perché la Ferrari «è tornata protagonista», e «stiamo vivendo una stagione eccezionale dopo aver fatto un lavoro immenso». Fatto sta che, al netto della rabbia per il podio sciupato da Kimi Raikkonen, il divario con le Stelle d'argento è ancora netto. E rischia di restarlo, se non ci saranno rivoluzioni tecniche, anche oltre la fine di questa stagione. Oltre a blandire la concorrenza alludendo ad un interesse comune – il messaggio per Stoccarda è che una F.1 poco spettacolare non interessa nessuno e fa vendere poche macchine – Marchionne ha promesso nuovi passi avanti («qui abbiamo portato l'evoluzione del motore, a Monza ci sarà un altro momento chiave per lo sviluppo»), difeso l'idea di inserire i rifornimenti in gara («sono favorevole») e lanciato un attacco soft anche ad Ecclestone. «Bernie ha gli stessi nostri obiettivi, anche se forse metodi diversi. Lui ha una visione un po' dittatoriale, sia della F.1 sia della vita, qui però non si tratta di più o meno democrazie, ma di avere regole chiare ed economicamente vantaggiose per i team. Raikkonen? La sua conferma la deciderà il team. Monza? Anche di questo ho parlato con Ecclestone, un futuro senza il GP a Monza è impensabile, speriamo di evitare la catastrofe». Ma davvero il Supremo e i signori di Stoccarda saranno disposti a fare un favore a Maranello per il bene dello sport?

L'ORDINE DI ARRIVO DOMENICA 7 GIUGNO 2015

- 1 - Lewis Hamilton (Mercedes W06) - 70 giri in 1.31'53"145
- 2 - Nico Rosberg (Mercedes W06) - 2"285
- 3 - Valtteri Bottas (Williams FW37-Mercedes) - 40"666
- 4 - Kimi Raikkonen (Ferrari SF15-T) - 45"625
- 5 - Sebastian Vettel (Ferrari SF15-T) - 49"903
- 6 - Felipe Massa (Williams FW37-Mercedes) - 56"381
- 7 - Pastor Maldonado (Lotus E23-Mercedes) - 1'06"664
- 8 - Nico Hulkenberg (Force India VJM08-Mercedes) - 1 giro
- 9 - Daniil Kvyat (Red Bull RB11-Renault) - 1 giro
- 10 - Romain Grosjean (Lotus E23-Mercedes) - 1 giro
- 11 - Sergio Perez (Force India VJM08-Mercedes) - 1 giro
- 12 - Carlos Sainz (Toro Rosso STR10-Renault) - 1 giro
- 13 - Daniel Ricciardo (Red Bull RB11-Renault) - 1 giro
- 14 - Marcus Ericsson (Sauber C34-Ferrari) - 1 giro
- 15 - Max Verstappen (Toro Rosso STR10-Renault) - 1 giro
- 16 - Felipe Nasr (Sauber C34-Ferrari) - 2 giri
- 17 - Will Stevens (Manor 04-Ferrari) - 4 giri

Giro più veloce

Ritirati

Roberto Merhi
Jenson Button
Fernando Alonso

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





CLASSIFICA PILOTI

1	Lewis Hamilton	Mercedes	151
2	Nico Rosberg	Mercedes	134
3	Sebastian Vettel	Ferrari	108
4	Kimi Raikkonen	Ferrari	72
5	Valtteri Bottas	Williams-Mercedes	57
6	Felipe Massa	Williams-Mercedes	47
7	Daniel Ricciardo	Red Bull-Renault	35
8	Daniil Kvyat	Red Bull-Renault	19
9	Romain Grosjean	Lotus-Mercedes	17
10	Felipe Nasr	Sauber-Ferrari	16
11	Sergio Perez	Force India-Mercedes	11
12	Nico Hulkenberg	Force India-Mercedes	10
13	Carlos Sainz	Toro Rosso-Renault	9
14	Max Verstappen	Toro Rosso-Renault	6
15	Pastor Maldonado	Lotus-Mercedes	6
16	Marcus Ericsson	Sauber-Ferrari	5
17	Jenson Button	McLaren-Honda	4
18	Fernando Alonso	McLaren-Honda	0
19	Roberto Merhi	Manor-Ferrari	0
20	Will Stevens	Manor-Ferrari	0
21	Kevin Magnussen	McLaren-Honda	0

CLASSIFICA COSTRUTTORI

1	Mercedes	285
2	Ferrari	180
3	Williams-Mercedes	104
4	Red Bull Racing-Renault	54
5	Lotus-Mercedes	23
6	Sauber-Ferrari	21
7	Force India-Mercedes	21
8	Scuderia Toro Rosso-Renault	15
9	McLaren-Honda	4
10	Manor-Ferrari	0

INDYCAR

Gara a Fort Worth

Dixie Blues

Una mossa azzeccata del team Ganassi regala al pluricampione neozelandese un netto successo, mentre Montoya è sempre più leader in campionato



Marco Cortesi

Non è stata una gara spettacolare quella dell'IndyCar al Texas Motor Speedway di Fort Worth. Niente grandi bagarre ruota a ruota, fortunatamente niente incidenti che potessero mettere alla prova le nuove carenature posteriori introdotte dall'IndyCar per ridurre i rischi di decollo delle vetture. Si è tutto deciso, in pratica, prima del via, con la scelta del team Ganassi di correre con un livello di carico aerodinamico superiore, circa il 10 per cento in più che i rivali del team Penske. E, dopo una prima fase di attesa, un ritocco all'ala anteriore ha permesso a Scott Dixon di utilizzare tutto il potenziale della sua vettura. Dopo aver preso il comando ai box, il neozelandese non è stato più raggiungibile. Né dal suo compagno di scuderia Tony Kanaan, secondo, né soprattutto dagli alfiери del Capitano. Helio Castroneves, terzo ha preceduto Juan Pablo Montoya, che anche grazie ai problemi incontrati da Will Power ha potuto rinsaldare ulteriormente la sua leadership in classifica.



Power, tanto handling Solo una safety-car

In una gara veloce, meno di due ore per 370 miglia con una sola safety-car per detriti, le problematiche di guida e di handling hanno avuto un impatto devastante sulla giornata di molti pretendenti. Basta infatti prendere mezzo secondo al giro, per trovarsi doppiati in men che non si dica. Ed è quello che è successo a Power. Dopo un inizio al vertice, l'australiano ha avuto sempre più problemi a tenere il controllo della sua vettura, perdendo inesorabilmente terreno e chiudendo tredicesimo. Ma tanti dei protagonisti si sono trovati in crisi e sotto di un giro o più. E' toccato anche, tra gli altri, a Sebastien Bourdais, Ryan Hunter-Reay e Takuma Sato, mentre Stefano Coletti ha chiuso a meno 9 giri dopo una difficile qualifica. Continua il suo apprendistato: il monegasco è in progressivo miglioramento, ai primi tentativi di comprendere meglio le reazioni della sua vettura sugli anelli. Una missione veramente difficile senza le pause concesse dalle situazioni di caution.

La Honda può solo sognare la leadership

Con un solo tentativo strategicamente rischioso, i piloti del pacchetto Honda hanno potuto sognare la leadership. Marco Andretti, Carlos Munoz e Ryan Briscoe, ancora sostituito di James Hinchcliffe, hanno provato a fermarsi una volta in meno ai box, ma non hanno avuto scampo. Per quanto i propulsori giapponesi siano parchi, la performance ancora non c'è. Niente botti, come detto, ma diversi problemi meccanici sono stati incontrati lungo il percorso. KO con entrambe le vetture è finito il CFH Racing, fermato da problemi di motore con Ed Carpenter e Josef Newgarden, mentre noie tecniche hanno bloccato Jack Hawksworth e Tristan Vautier. C'è però da dire che il transalpino è almeno riuscito a tratti a far sembrare il Dale Coyne Racing una scuderia vera, dopo un inizio di stagione trascinato da continui cambiamenti di piloti.



Giornata no per Will Power



Pagenaud in lotta con Castroneves



L'ORDINE DI ARRIVO SABATO 6 GIUGNO 2015

- 1 - Scott Dixon (Dallara DW12-Chevy) - Ganassi - 248 giri
- 2 - Tony Kanaan (Dallara DW12-Chevy) - Ganassi - 7"8000
- 3 - Helio Castroneves (Dallara DW12-Chevy) - Penske - 9"9446
- 4 - Juan Pablo Montoya (Dallara DW12-Chevy) - Penske - 10"4608
- 5 - Marco Andretti (Dallara DW12-Honda) - Andretti - 26"0947
- 6 - Carlos Munoz (Dallara DW12-Honda) - Andretti - 1 giro
- 7 - Charlie Kimball (Dallara DW12-Chevy) - Ganassi - 1 giro
- 8 - Ryan Briscoe (Dallara DW12-Honda) - Schmidt - 1 giro
- 9 - James Jakes (Dallara DW12-Honda) - Schmidt - 1 giro
- 10 - Gabby Chaves (Dallara DW12-Honda) - Herta - 2 giri
- 11 - Simon Pagenaud (Dallara DW12-Chevy) - Penske - 2 giri
- 12 - Sage Karam (Dallara DW12-Chevy) - Ganassi - 3 giri
- 13 - Will Power (Dallara DW12-Chevy) - Penske - 4 giri
- 14 - Sebastien Bourdais (Dallara DW12-Chevy) - KV - 4 giri
- 15 - Graham Rahal (Dallara DW12-Honda) - Rahal - 5 giri
- 16 - Takuma Sato (Dallara DW12-Honda) - Foyt - 5 giri
- 17 - Pippa Mann (Dallara DW12-Honda) - Coyne - 6 giri
- 18 - Ryan Hunter-Reay (Dallara DW12-Honda) - Foyt - 7 giri
- 19 - Stefano Coletti (Dallara DW12-Chevy) - KV - 9 giri

Ritirati

- 157° giro - Tristan Vautier
- 150° giro - Josef Newgarden
- 148° giro - Ed Carpenter
- 63° giro - Jack Hawksworth

Il campionato

- 1. Montoya 348; 2. Power 313; 3. Dixon 305; 4. Castroneves 286; 5. Rahal 261; 6. Andretti 255; 7. Bourdais 244; 8. Newgarden 215; 9. Kanaan 215; 10. Kimball 214;



Tony
Kanaan

FORMULA E

Gara a Mosca



Piquet mette tutti sull'attenti

Nello splendido scenario di Mosca, vicinissimo alla Piazza Rossa, il brasiliano ha dettato legge allungando in classifica generale. Grave errore del team e.dams-Renault che ha portato una penalizzazione a Buemi

Jacopo Rubino

La caccia al primo titolo nella storia della Formula E, archiviata la tappa di Mosca, è ormai un affare riservato a Nelson Piquet, Lucas Di Grassi e Sebastien Buemi. Dopo tanta varietà, sulla lunga distanza la serie ha espresso i suoi principali attori. La trasferta russa ha sorriso a Piquet, riuscito a replicare il trionfo di Long Beach. Il portacolori del China Racing vola a 128 punti in classifica. Un mini tentativo di fuga in attesa dell'ultimo round di Londra, articolato su due manche. Adesso i diretti antagonisti sono a meno 17 (Di Grassi) e a meno 23 (Buemi). Ma non va dimenticato che, da regolamento, il peggior risultato ottenuto in campionato potrà essere scartato. "Nelsinho" gode sì di un bel vantaggio, ma non è tutto deciso.

Piquet scappa Di Grassi deve inseguire

La gara moscovita, appunto, ha mostrato un autoritario Piquet Jr. Il carioca si è subito portato al comando, rifacendosi della pole sfumata in qualifica, e lì è rimasto fino al termine. Una marcia impeccabile. Nel finale si è avvicinato il connazionale Di Grassi, che aveva conservato un po' di carica in più, ma non ha potuto forzare per un surriscaldamento. Sull'alfiere Audi Abt pesa come un macigno la squalifica di Berlino, che gli ha negato il successo. Di Grassi se ne è ancora lamentato, tuttavia dovrebbe arrabbiarsi con la squadra: l'ingenuità commessa in Germania, pur poco influente, rimane comunque un'infrazione.

Buemi sfortunato Vergne spreca la pole

Ha ben più da rammaricarsi Buemi, che aveva cominciato con il piede giusto nei due turni di prove libere. Lo svizzero ha sostenuto di essere stato rallentato in qualifica da Alguersuari. Disastroso il suo cambio macchina in gara: incredibilmente, gli uomini della e.dams Renault hanno calcolato male il tempo minimo di sosta (68 secondi invece di 58), perdendo terreno preziosissimo. Senza questo errore, Buemi avrebbe magari potuto insidiare Piquet e Di Grassi, invece all'ultima tornata ha dovuto fare a spallate con Jean-Eric Vergne per la terza piazza. A dir la verità l'elvetico, temendo una penalità, aveva cercato di ridare strada al rivale, il quale a corto di batteria si è però visto scavalcare da Nick Heidfeld che sorraggiungeva. Più tardi, la doccia fredda. I commissari hanno punito Buemi di 29" (pari a un drive-through) per l'unsafe release in uscita dal pit-stop, in cui aveva sfiorato il contatto con lo stesso Heidfeld. Il tedesco ha ereditato il podio, l'ex Toro Rosso F1 è retrocesso in nona piazza perdendo altri punti. A posteriori la gaffe ai box è costata persino più cara. E non è andata affatto giù ad Alain Prost, co-titolare della scuderia. Parziale consolazione per Buemi, i due punti soffiati a Vergne per il giro più veloce, sanzionato a sua volta per un taglio di chicane. Proprio il francese di Andretti è stato autore della terza pole personale, confermandosi molto competitivo sulla prestazione secca, meno nella gestione dell'energia. Superato al via da Piquet, Vergne ha tenuto a bada Di Grassi fino al cambio macchina. Poi il crollo finale.

Italiani a secco buon debutto di Wilson

Bilancio amaro per i colori italiani. Jarno Trulli ha lottato in top 10, ma in chiusura è stato tamponato da Loic Duval, ritirandosi. Per l'abruzzese, anche la beffa di dover arretrare di cinque caselle in griglia a Londra, per un taglio compiuto in bagarre con Antonio Felix Da Costa che non ha avuto parole tenere per l'ex F.1 della Toyota. Peggio è andata a Vitantonio Liuzzi, sempre in ombra. Buono, al contrario, l'esordio di Justin Wilson. Il britannico, sostituto di Scott Speed nel team Andretti, si è subito ambientato sfruttando l'esperienza sui circuiti cittadini maturata in tanti anni di Champ Car e IndyCar. Grazie al crash fra Trulli e Duval, ha conquistato un punticino.

L'incredibile location
del tracciato di Mosca



Mosca passa l'esame della Piazza Rossa

Stupenda cornice, tracciato promosso. Lungo 2.29 chilometri, il percorso è sembrato uno dei più interessanti della stagione a livello di guida. Dario Franchitti, oggi reporter e ambasciatore della serie, dopo un breve run dimostrativo si è sbilanciato in un paragone con Macao. L'ex stella della IndyCar, sulle ali dell'euforia, forse ha un po' esagerato, ma il giudizio rimane positivo. Lo testimoniano anche le battaglie nelle retrovie, in certi casi persino troppo accese. Il più contento per la riuscita dell'ePrix russo è stato senza dubbio il patron Alejandro Agag, che appena arrivato aveva già dichiarato: "Vogliamo essere a Mosca per i prossimi 25 anni".

Curiosa la vicinanza con il WTCC

È curioso come, nello stesso weekend, due campionati FIA abbiano corso a distanza così ridotta. Al Moscow Raceway, situato a circa 100 chilometri dalla capitale, era infatti di scena il WTCC. Qualche volto noto della categoria, come Tom Coronel, alla vigilia era persino nella Piazza Rossa come visitatore, dopo aver partecipato alla conferenza stampa del Mondiale Turismo. Vero che l'evento della Formula E, da prassi, si è svolto tutto al sabato, e le manches del WTCC si sono disputate domenica, ma c'era il forte rischio di una concorrenza indesiderata. In ogni caso, durante la corsa le tribune della Formula E sono apparse gremite come sempre. Peraltro, Mosca è stata inserita in calendario solo a febbraio: facile immaginare che ci sia stato poco margine di manovra per evitare la concomitanza. Di sicuro, Agag non poteva farsi sfuggire l'occasione di portare la serie elettrica in un mercato tanto importante.



Da Costa sembra voler prendere a calci Trulli dopo che l'italiano lo ha ostacolato più volte, finendo poi penalizzato

L'ORDINE DI ARRIVO SABATO 6 GIUGNO 2015

- 1 - Nelson Piquet Jr - China - 35 giri 43'18"867
- 2 - Lucas Di Grassi - Audi Abt - 2"012
- 3 - Nick Heidfeld - Venturi - 11"548
- 4 - Jean-Eric Vergne - Andretti - 12"416
- 5 - Daniel Abt - Audi Abt - 25"626
- 6 - Salvador Duran - Aguri - 28"960
- 7 - Antonio Felix da Costa - Aguri - 30"529
- 8 - Nicolas Prost - e.dams Renault - 31"556
- 9 - Sebastien Buemi - e.dams Renault - 40"050
- 10 - Justin Wilson - Andretti - 46"320
- 11 - Jerome D'Ambrosio - Dragon - 51"474
- 12 - Karun Chandhok - Mahindra - 52"493
- 13 - Jaime Alguersuari - Virgin - 55"810
- 14 - Stephane Sarrazin - Venturi - 56"715
- 15 - Loic Duval - Dragon - 1'18"763
- 16 - Bruno Senna - Mahindra - 1 giro
- 17 - Vitantonio Liuzzi - Trulli - 1 giro
- 18 - Jarno Trulli - Trulli - 3 giri
- 19 - Antonio Garcia - China - 3 giri

Ritirato
24° giro - Sam Bird

Il campionato
1.Piquet 128; 2.Di Grassi 111; 3.Buemi 105; 4.Prost 82; 5.D'Ambrosio 77; 6.Bird 68; 7.Vergne 55; 8.Felix da Costa 51; 9.Abt 32; 10.Heidfeld 31



Buemi se la vede con Vergne in una affascinante zona di Mosca

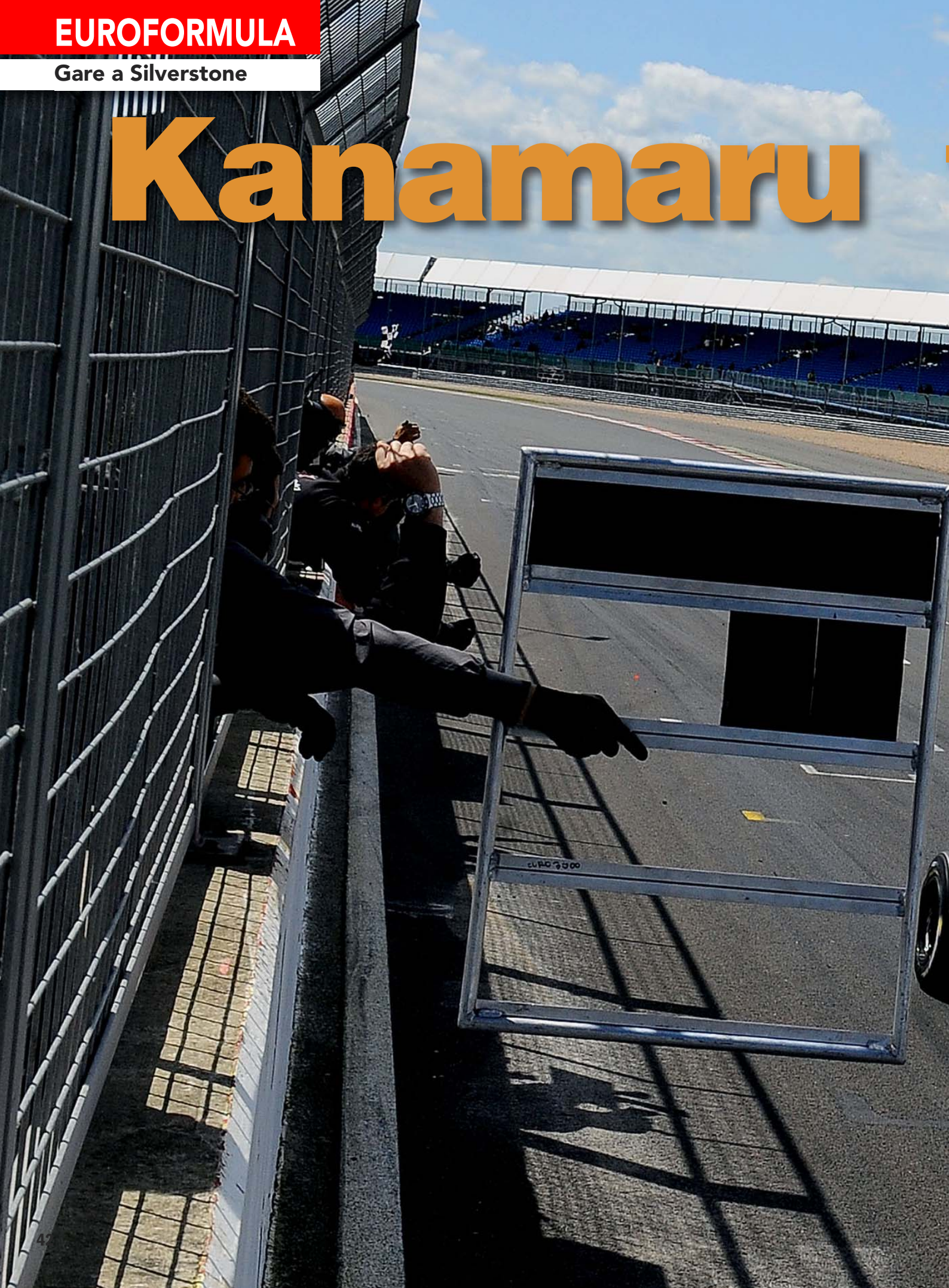
Lo schieramento di partenza della penultima tappa del campionato



EUROFORMULA

Gare a Silverstone

Kanamaru



finalmente

Il giapponese ha conquistato la sua prima vittoria col team De Villota mentre Tereschenko rimane leader della categoria, inseguito dal sempre più sorprendente rookie Baptista della RP Motorsport



L'arrivo vittorioso di Kanamaru



Tereschenko sempre leader del campionato

Claudio Pila
Foto Speedy

Quello che è andato in archivio sull'impegnativo tracciato di Silverstone è stato sicuramente un weekend dell'Euroformula Open ancora una volta molto spettacolare. A tratti pure sorprendente, come nel caso della prima e storica vittoria di Yu Kanamaru nella serie, il quale è riuscito finalmente a centrare quel primo gradino del podio spesso inseguito e, per lungo tempo, soltanto sfiorato con tanti seppur pesanti piazzamenti. Un successo, quello del nipponico della squadra di Emilio De Villota in gara 1, cercato con un grande pressing nei confronti di Vitor Baptista (RP Motorsport), che finendo con due ruote sull'erba oltre il cordolo nel Wellington straight, gli ha offerto la ghiotta occasione a sette giri dalla fine e davanti al quale non si è fatto trovare impreparato. Il driver giapponese ha poi confermato la vittoria conquistando anche la pole position per gara 2, salvo poi smarrirsi in partenza e farsi sfilare da buona parte del gruppo, finendo però ottimo secondo.

Baptista continua a fare risultati

Nel weekend di Kanamaru, a fare la voce grossa, ci sono stati pure il già citato Baptista e Konstantin Tereschenko. Il brasiliano di casa RP, nonostante il secondo posto, dopo gara 1 era infatti tornato in testa al campionato grazie alla piazza d'onore, approfittando della debacle del pilota russo della Campos, ma la vittoria di quest'ultimo in gara 2 lo ha riportato in seconda piazza nella corsa al titolo. In classifica, infatti, i due sono separati da appena otto lunghezze e c'è da scommetterci che nel saliscendi alpino del Red Bull Ring, tra un mese esatto, la lotta al vertice non mancherà di certo.

Rovera da podio DAV si mette in luce

Tutt'altro che da comprimari è stata la gara degli italiani. Ancora una volta in evidenza, Alessio Rovera ha portato la mo-



noposto del team BVM Racing sul podio, gestendola al meglio nelle prime fasi di gara e costruendo poi un margine sufficiente a tenersi dietro l'israeliano Yarin Stern (West-Tec). Pur con una prima fila in griglia, la sua gara 2 si è invece trasformata in un piazzamento in top-5, accumulando altri importanti punti alle spalle di Leonardo Pulcini. Proprio il giovane pilota romano della DAV Racing è stato un altro dei protagonisti: sfortunato in gara 1, dove è stato centrato dal polacco Walilko al primo giro, costringendolo al ritiro, ma altrettanto combattivo in gara 2, dove ha strapato applausi con un doppio sorpasso spettacolare alle curve Becketts, prima di mettersi alle spalle anche il connazionale Rovera e agguantare i punti preziosi del quarto posto. Bene, seppur non benissimo nella seconda corsa, anche Fioravanti, autore di buoni tempi durante il weekend e di una gara 1 regolare che gli ha permesso di conquistare il sesto posto, arrivando a poca distanza da Menchaca e, soprattutto, tenendo alle spalle il veloce Tereschenko.



Si lavora nel team DAV



Sul podio di gara 1
Rovera

L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 1 SABATO 6 GIUGNO 2015

- 1 - Yu Kanamaru - De Villota - 15 giri in 29'09"420
- 2 - Vitor Baptista - RP Motorsport - 0"723
- 3 - Alessio Rovera - BVM - 12"847
- 4 - Yarin Stern - West Tec - 23"095
- 5 - Diego Menchaca - Campos - 36"988
- 6 - Damiano Fioravanti - RP Motorsport - 36"988
- 7 - Konstantin Tereschenko - Campos - 38"236
- 8 - Tanart Sathienthirakul - West Tec - 41"488
- 9 - William Barbosa - BVM - 41"909
- 10 - Antoni Ptak - RP Motorsport - 44"653
- 11 - Alexey Chuklin - Corbetta - 44"901
- 12 - Ahmad Al Ghanem - Campos - 1'03"642
- 13 - Jose Manuel Vilalta - De Villota - 1'08"050
- 14 - Igor Waliiko - RP Motorsport - 1'57"428
- 15 - Henrique Baptista - Campos - 1 giro

Giro più veloce: Vitor Baptista in 1'55"549

Ritirati

- 12° giro - Andres Saravia
1° giro - Leonardo Pulcini

L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 2 DOMENICA 7 GIUGNO 2015

- 1 - Konstantin Tereschenko - Campos - 15 giri in 29'07"822
- 2 - Yu Kanamaru - De Villota - 0"766
- 3 - Vitor Baptista - RP Motorsport - 4"941
- 4 - Leonardo Pulcini - DAV Racing - 6"399
- 5 - Alessio Rovera - BVM Racing - 7"176
- 6 - Tanart Sathienthirakul - West Tec - 8"014
- 7 - Andres Saravia - RP Motorsport - 10"291
- 8 - Diego Menchaca - Campos - 11"162
- 9 - William Barbosa - BVM Racing - 12"065
- 10 - Yarin Stern - West Tec - 12"230
- 11 - Henrique Baptista - Campos - 13"307
- 12 - Damiano Fioravanti - RP Motorsport - 13"718
- 13 - Antoni Ptak - RP Motorsport - 19"528
- 14 - Alexey Chuklin - Corbetta - 29"199
- 15 - Ahmad Al Ghanem - Campos - 32"048
- 16 - Jose Manuel Vilalta - De Villota - 38"473
- 17 - Igor Waliiko - RP Motorsport - 1'21"318

Giro più veloce: Konstantin Tereschenko in 1'55"271

Il campionato

1. Tereschenko 155 punti; 2. Baptista 147; 3. Kanamaru 119; 4. Rovera 92; 5. Sathienthirakul 70; 6. Stern 57; 7. Fioravanti 46; 8. Saravia 31; 9. Menchaca 26; 10. Pulcini 24.



Baptista sempre
protagonista assoluto



Fioravanti a punti in gara 1

Si accende la bagarre

Sul sempre affascinante e difficile tracciato belga, si sono divisi le vittorie Hughes e Isaakyan che hanno approfittato del weekend non proprio positivo di Aitken, il quale rimane leader del campionato, ma vede i due rivali avvicinarsi sempre più

Massimo Costa

Saranno anche pochi, ma il campionato di F.Renault ALPS riesce ad essere comunque estremamente combattivo e interessante. E soprattutto dopo le due gare di Spa, la classifica generale appare quanto mai incerta. Jack Aitken e Jake Hughes che parevano avviarsi a un incontrastato dominio di stampo britannico con le monoposto del team finlandese Koiranen, vedono avvicinarsi la minaccia russa con Matevos Isaakyan e la italiana JD Motorsport particolarmente vivaci. Isaakyan con un secondo e un primo posto ha mangiato tantissimi punti dal piatto di Aitken, che non ha saputo far meglio di due quarti posti. L'avvicinamento è così stato perentorio e dell'impasse del leader del campionato ne ha approfittato anche Hughes, primo e terzo, ed ora a sole 7 lunghezze da Aitken. Mentre Isaakyan è a venti punti dalla vetta, esattamente la metà del dopo Red Bull Ring. Non male insomma. A conferma dell'alto livello del confronto, Hughes soltanto una settimana prima si era imposto nella seconda corsa della Eurocup Renault. Insomma, non si scherza proprio.



Jake
Hughes



Riener e Vivacqua le seconde linee

Koiranen e JD Motorsport hanno preso il largo e difficilmente gli altri team riusciranno a piazzare un loro pilota nella contesa per il titolo finale. Koiranen può contare anche su Stefan Riener che però a Spa ha vissuto un fine settimana decisamente sotto le aspettative, in perenne conflitto con gli assetti e soltanto quinto in gara 1. Nella seconda corsa invece, Riener è finito fuori pista per un contatto con Danylo Pronenko. JD sta assistendo alla maturazione continua di Thiago Vivacqua che a Spa ha conosciuto il suo miglior weekend agonistico conquistando la pole in qualifica 2 e ottenendo il terzo e secondo posto nelle due corse.

Pronenko migliora Romanov che rischio

Per quanto riguarda gli altri, l'ucraino Pronenko della BVM sta crescendo molto di gara in gara e si avvicina sempre più ai protagonisti. Tra questi, Vasily Romanov della Cram. Il russo poteva puntare al podio in gara 1, ma un errore a Fagnes lo ha proiettato contro la vettura di Daniele Cazzaniga, precedentemente uscito di pista. Inspiegabilmente, la sua monoposto è stata lasciata a pochi metri dalla pista e le bandiere gialle erano state tolte. Una scelta assurda e pericolosa che si è conclusa con Romanov che ha cozzato contro la Tatuus ferma della GSK. Uno svarione quello di Vasily che non avrebbe avuto alcuna conseguenza, e invece sia per Cram sia per GSK i danni sono stati ingenti. Romanov ha comunque un buon passo e il quinto posto di gara 2 ha confermato il suo trend positivo. Peccato però, che per vari motivi abbia lasciato sul campo diversi punti in precedenza.





Matevos
Isaakyan



Danylo
Pronenko



Thiago
Vivacqua

Danylo
Pronenko

L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 1 SABATO 6 GIUGNO 2015

- 1 - Jake Hughes - Koiranen - 10 giri 23'13"776
- 2 - Matevos Isaakyan - JD Motorsport - 1"716
- 3 - Thiago Vivacqua - JD Motorsport - 2"885
- 4 - Jack Aitken - Koiranen - 8"411
- 5 - Stefan Riener - Koiranen - 9"613
- 6 - Danylo Pronenko - BVM - 10"855
- 7 - Philip Hamprecht - Koiranen - 11"728
- 8 - Travis Jordan Fischer - Cram - 22"982
- 9 - Bruno Baptista - Koiranen - 23"448
- 10 - Denis Bulatov - GSK - 24"319
- 11 - James Allen - ARTA - 27"411
- 12 - Vasily Romanov - Cram - 1 giro

Giro più veloce: Vasily Romanov 2'18"734

Ritirati
Daniele Cazzaniga
Mahaveer Raghunathan
Alessio Lorandi



Alessio Lorandi

L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 2 DOMENICA 7 GIUGNO 2015

- 1 - Matevos Isaakyan - JD Motorsport - 11 giri
- 2 - Thiago Vivacqua - JD Motorsport - 3"471
- 3 - Jake Hughes - Koiranen - 3"721
- 4 - Jack Aitken - Koiranen - 5"132
- 5 - Vasily Romanov - Cram - 5"640
- 6 - Philip Hamprecht - Koiranen - 6"443
- 7 - Alessio Lorandi - GSK - 7"632
- 8 - Travis Jordan Fischer - Cram - 7"984
- 9 - Bruno Baptista - Koiranen - 9"039
- 10 - Daniele Cazzaniga - GSK - 12"534
- 11 - Denis Bulatov - GSK - 12"971
- 12 - Mahaveer Raghunathan - Cram - 14"649

Giro più veloce: Jake Hughes 2'18"922

Ritirati
6° giro - Stefan Riener
6° giro - Danylo Pronenko
6° giro - James Allen

Il campionato
1.Aitken 149; 2.Hughes 142; 3.Isaakyan 129; 4.Riener 109; 5.Vivacqua 101; 6.Romanov 48; 7.Pronenko 46; 8.Hamprecht 44; 9.Fischer 32; 10.Baptista 28.

Ribeiro a gamba tesa

La vigilia della tappa russa, che ha segnato le vittorie di Muller e Monteiro, è stata contraddistinta dalle insolite dichiarazioni dell'organizzatore del campionato che ha criticato la presenza nella serie di piloti di una certa età e, soprattutto, ha fatto di tutto per cambiare i driver della Lada

Dario Sala
Foto: Photo 4

Rinnovamento. Sembra essere questa la parola d'ordine che regna nel WTCC da qualche tempo a questa parte. Una ristrutturazione partita con l'adozione del regolamento TC1, proseguita con la dipartita di Marcello Lotti e del suo staff ed ora con un parco piloti diverso da quello con il quale si era iniziato. Interpellato da Italaracing qualche tempo fa, François Ribeiro, deus ex machina del mondiale, punzecchiato sul fatto che il WTCC non fosse capace di attirare piloti giovani come ad esempio il DTM, aveva risposto che a breve ci sarebbero state delle novità. Riconosceva il problema ed era sicuro che in breve tempo le cose sarebbero cambiate. Una questione che deve aver preso a cuore visto che personalmente ha speso parole non troppo simpatiche nei confronti di James Thompson e Mikhail Kozlovskiy. Pubblicamente ha anche dichiarato di essere andato personalmente alla Lada chiedendo quanto costava e cosa portava Thompson alla squadra o quanto fosse utile il pilota russo. Frasi ribadite nella conferenza stampa che ha preceduto l'evento di Mosca dove il nuovo "Lidèr Maximo" ha detto che il WTCC è un campionato mondiale di alto livello dove avere venti anni di esperienza ed essere russi non è garanzia di nulla. Non solo. Preso dalla smania di rinnovamento ha personal-

mente invitato l'argentino Néstor Girolami ad un test con la Lada, salvo poi scoprire che il pilota ha già due contratti per correre nel suo Paese e che per il 2015 è inamovibile se non per qualche gara. La Lada poi, si è prestata ad un gioco non tanto carino nei confronti dei due piloti messi sotto contratto che non la fa certo apparire come team dalle idee chiare. Su una cosa Ribeiro ha però ragione. Il rinnovamento nel WTCC è necessario se si vuole uscire dalla noiea di cimitero per elefanti che si porta appresso. Non è usuale avere piloti che vanno da 40 a 50 anni (con tutto il rispetto ovviamente). Tutto questo è vero, verissimo. Ma non è così che si cambia il volto ad un campionato. Lo si fa rendendolo attraente presso gli stessi piloti, usando l'abilità per attirare nuovi costruttori e avere macchine credibili sullo schieramento. Appunto come fanno DTM o WEC. Così si evitano malumori o dichiarazioni come quelle di Yvan Muller che, dopo la pole, ha sottolineato che i vecchi non sono ancora finiti. Non si sbandiera ai quattro venti quanto un pilota sia scarso. Pensiamo che ogni promoter dica la sua opinione sui piloti. Crediamo che ognuno di questi personaggi gradisca o meno certi personaggi e che si muova affinché trovino o meno posto. Ma tra il dirlo nella stretta cerchia degli addetti ai lavori e alla stampa c'è una bella differenza. La stessa che passa fra chi ha classe ed è concreto e chi invece si muove goffamente ed in maniera chiassosa con il solo scopo di farsi notare.





Nel foto l'arrivo vittorioso della Citroen di Muller in gara 1

Muller pilota del weekend

Per fortuna poi arrivano le gare e tutto si attenua. Al Moscow Raceway si è assistito ad una bella gara (la seconda), a tratti realmente spettacolare. L'uomo del giorno è senza dubbio Yvan Muller che, grazie ad una prestazione maiuscola, ha messo in crisi per la prima volta quest'anno José Maria Lopez. La pole, la vittoria e il successivo piazzamento gli hanno fatto totalizzare un buon numero di punti. Ora, grazie anche alla "debaule" dell'argentino in gara due, il distacco si è ridotto a 35 punti. Sono tanti, ma domenica si è capito che basta davvero un nulla per recuperare. Muller è finalmente apparso preciso, veloce e grintoso come ai vecchi tempi. Il duello con "Pechito", quando i due hanno corso fianco a fianco per numerosi tratti non mandandosele a dire, è stato il sintomo che il vecchio leone è ancora vivo e che tirerà fuori gli artigli fino a fine stagione. Per noi invece resta la speranza di vedere ancora tanti duelli così.

Il weekend negativo dell'iridato Lopez

Lopez invece ha vissuto il peggior fine settimana del suo mondiale. Prima o poi doveva capitare, e alla fine va detto che nulla è compromesso. Il fine settimana russo lo ha visto leggermente meno veloce del compagno e infatti, dopo quello delle prove, è arrivato anche il secondo posto in gara uno. Poi, è arrivato l'errore in partenza che gli è costato un drive-through e zero punti in casella nella seconda frazione. Insomma, così come lo scorso anno, la seconda gara di Mosca sembra stregata per "Pechito". Non capita spesso di vederlo sbagliare, ma nell'arco di un mondiale ci può stare. Nessuno crede ad un calo. Semplicemente è stata una giornata storta come capita a chiunque. Il mondiale è ancora saldamente nelle sue mani.



Norbert Michelisz



Catsburg con la Lada



Tiago Monteiro

Lada protagonista sul circuito di casa

Balzata agli onori delle cronache nei giorni scorsi per il cambio piloti tanto improvviso, quanto intempestivo, la Lada alla fine ha avuto ragione, portando a termine il miglior fine settimana della stagione. Al quarto posto di gara uno è seguito il secondo posto di gara due che ha confermato la crescita della Vesta. Rob Huff ha corso veramente bene e anche Jaap Van Lagen e Nicky Catsburg si sono fatti notare per le buone prestazioni velocistiche. La Casa russa sembra aver dunque imboccato la strada giusta per il vertice. Ora urgono le conferme.

La Honda ufficiale finalmente vince

Dalla Russia se ne va felice anche la Honda. Finalmente è arrivata la vittoria con la squadra ufficiale. Non è come vincere gara uno, ma è una vittoria meritata. La pista russa esalta le doti meccaniche e non richiede grandi velocità di punta. Passare inoltre è davvero difficile e così quando, grazie all'inversione della griglia, è arrivata la pole di Monteiro, l'occasione di vincere era davvero ghiotta. Gli uomini della Jas non hanno sbagliato nulla e Tiago ha guidato bene, portando a casa un risultato che premia gli enormi sforzi degli ultimi mesi. Anche qui però è necessario riconfermarsi.

L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 1 DOMENICA 7 GIUGNO 2015

- 1 - Yvan Muller (Citroen C-Elysée) - Citroen - 16 giri 27'04"214
- 2 - José Maria Lopez (Citroen C-Elysée) - Citroen - 2"933
- 3 - Gabriele Tarquini (Honda Civic) - Honda Jas - 4"392
- 4 - Rob Huff (Lada Vesta) - Lada - 4"684
- 5 - Ma Quing Hua (Citroen C-Elysée) - Citroen - 7"082
- 6 - Tom Chilton (Chevrolet Cruze) - Roal - 8"724
- 7 - Norbert Michelisz (Honda Civic) - Zengo - 10"394
- 8 - Tiago Monteiro (Honda Civic) - Honda Jas - 12"809
- 9 - Sébastien Loeb (Citroen C-Elysée) - Citroen - 13"463
- 10 - Jaap Van Lagen (Lada Vesta) - Lada - 14"044
- 11 - Nicky Catsburg (Lada Vesta) - Lada - 18"239
- 12 - Hugo Valente (Chevrolet Cruze) - Campos - 20"870
- 13 - Rickard Rydell (Honda Civic) - Nika - 24"517
- 14 - Mehdi Bennani (Citroen C-Elysée) - SLR - 33"791
- 15 - Grégoire Demoustier (Chevrolet Cruze) - Craft Bamboo - 42"523
- 16 - Stefano D'Aste (Chevrolet Cruze) - Munnich - 1'06"562

Giro più veloce: Yvan Muller 1'40"449

Ritirati

- 8° giro - John Filippi
15° giro - Tom Coronel

L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 2 DOMENICA 7 GIUGNO 2015

- 1 - Tiago Monteiro (Honda Civic) - Honda Jas - 16 giri 27'12"922
- 2 - Rob Huff (Lada Vesta) - Lada - 3"155
- 3 - Norbert Michelisz (Honda Civic) - Zengo - 5"549
- 4 - Nicky Catsburg (Lada Vesta) - Lada - 8"074
- 5 - Ma Quing Hua (Citroen C-Elysée) - Citroen - 12"188
- 6 - Yvan Muller (Citroen C-Elysée) - Citroen - 14"674
- 7 - Sébastien Loeb (Citroen C-Elysée) - Citroen - 18"010
- 8 - Hugo Valente (Chevrolet Cruze) - Campos - 20"803
- 9 - Tom Chilton (Chevrolet Cruze) - Roal - 20"968
- 10 - Tom Coronel (Chevrolet Cruze) - Roal - 21"207
- 11 - Rickard Rydell (Honda Civic) - Nika - 21"686
- 12 - José Maria Lopez (Citroen C-Elysée) - Citroen - 24"659
- 13 - Grégoire Demoustier (Chevrolet Cruze) - Craft Bamboo - 29"019
- 14 - Stefano D'Aste (Chevrolet Cruze) - Munnich - 31"584
- 15 - John Filippi (Chevrolet Cruze) - Campos - 34"404

Giro più veloce: Rob Huff 1'40"894

Ritirati

- 5° giro - Mehdi Bennani
6° giro - Jaap Van Lagen
7° giro - Gabriele Tarquini

Il campionato

1. Lopez 199; 2. Muller 164; 3. Loeb 135; 4. Monteiro 102; 5. Ma 84; 6. Michelisz 82; 7. Tarquini 76; 8. Chilton 55; 9. Huff 41; 10. Bennani 40



Rob Huff

A tutto Campos

Le prime quattro prove hanno premiato la costanza e la velocità del leader di una classifica cortissima che preannuncia una lotta serrata per il prosieguo della stagione. Tra i primi inseguitori gli esperti Bueno e Barrichello, marcati stretti dai sempre competitivi Serra e Gomes



Silvano Taormina

Un solo punto di vantaggio. Questo è il margine che, dopo i primi quattro appuntamenti stagionali della Stock Car Brasil, separa il leader Julio Campos dal primo degli inseguitori. Un distacco risicato, sintomo dell'equilibrio regnante nella categoria brasiliana anche in questo 2015, ma che non sminuisce la competitività mostrata finora dal portacolori del team Prati Donaduzzi. Perché Campos non solo ha dimostrato di essere al top in ogni singolo appuntamento, navigando costantemente nelle zone alte della classifica, ma soprattutto ha messo sul piatto solidità mentale, intelligenza tattica e padronanza del mezzo. Elementi indispensabili per chi vuole emergere nella combattuta serie verde-oro. Il suo punto di forza? Innanzitutto quella maturità agonistica che finalmente lo pone nelle condizioni di puntare in alto. Poi, sicuramente, il fatto di concentrarsi solo ed esclusivamente sulla Stock Car Brasil senza dissipare energie in altre categorie come fanno alcuni dei suoi avversari inizialmente accreditati tra i principali pretendenti al titolo. Non è un caso che, tra coloro che gli hanno dato maggior filo da torcere in quanto a prestazioni, figurano Daniel Serra e Marcos Gomes, altri due che non si sdoppiano tra più campionati.



In sei già a segno nelle sette gare

Sei vincitori diversi nelle prime sette gare. Un copione già visto nelle passate stagioni e che non ammette distrazioni per chi vuole puntare al titolo. Basta un solo weekend storto, e la storia recente della Stock Car Brasil lo insegna, per perdere setteotto posizioni in classifica in un solo colpo. Il 2015 è iniziato nel segno di Ricardo Mauricio, reduce da annata disastrosa dopo il titolo conquistato l'anno prima, vincitore della Corrida de Duplas di Goiania insieme all'argentino Nestor Girolami, campione in carica del TC2000 e in odore di WTCC con la Lada. Nella stessa gara hanno ben figurato anche Marcos Gomes e Allam Khodair, entrambi a podio, per l'occasione coadiuvati rispettivamente da Mark Winterbottom e Antonio Felix Da Costa. Sull'insidioso tracciato cittadino di Riberão Preto, però, la musica è subito cambiata. Qui sono emerse da un lato l'esperienza del penta campione Caca Bueno, a segno nella Main Race, e dall'altro la grinta di Rapahel Matos, vittorioso nonostante un budget risicato che non gli fa dormire sogni tranquilli. Anche il Velopark di Nova Santa Rita ha premiato l'esperienza, con Daniel Serra e Max Wilson che anche per questa stagione hanno timbrato il cartellino. Il tutto mentre Campos e Gomes collezionavano piazzamenti a podio. La più recente tappa di Curitiba, tracciato che ha ospitato anche i test pre-stagionali, è stata la più veritiera in termini di valori in campo. In questa occasione si è imposto nuovamente Serra, imitato poco dopo da Campos per la gioia dei suoi concittadini presenti in autodromo.

Barrichello insegue tra i giovani bene Foresti

E il campione in carica Barrichello? Sicuramente è parso un pò più in affanno rispetto allo scorso anno, complice la parallela partecipazione al Brasileiro de Turismo dove corre da ufficiale Renault. Nonostante ciò, zitto zitto, Rubinho colleziona piazzamenti a punti e tuttora si ritrova terzo in campionato. Stanno faticando più del dovuto, a dispetto dei pronostici di inizio stagione, coloro che fanno la sponda con l'Europa per partecipare alle serie Blancpain con il team BMW Brasil. Fatta eccezione per il solido Caca Bueno, sempre al top in casa e al momento secondo, è sparita dai radar gente come Sergio Jimenez e Atila Abreu, i quali possono vantare un solo piazzamento a podio a testa dopo aver lottato per il titolo lo scorso anno. Per non parlare di Felipe Fraga e Valdeno Brito, lontani anni luce dalle loro prestazioni del 2014. Discorso simile per Antonio Pizzonia, il quale si sdoppia anche in AutoGP, ancora a secco di podi. Tra le giovani leve l'unico promosso è Lucas Foresti, al secondo anno nella categoria, che nonostante tre zeri in casella ha dimostrato di poter avvicinare nelle prestazioni i colleghi più esperti. Rimandati, invece, Rafael Suzuki e Gabriel Casagrande. Più complicato del previsto il debutto di Cesar Ramos, emerso solo a Curitiba dopo cinque ritiri consecutivi nelle prime cinque gare.



Campos e Serra



Caca Bueno

La classifica piloti

1. Campos 87
2. C. Bueno 86
3. Barrichello 76
4. Gomes 72
5. Serra 60
6. Camilo 60
7. Wilson 48
8. Maurício 44
9. Khodair 42
10. Pizzonia 41



Barrichello



La partenza a Curitiba



Gomes



Serra

Breen non sbaglia più

Più determinato che mai, il pilota nordirlandese si aggiudica la terza gara di fila e vola in testa alla classifica. Ma ancora una volta Kajto Kajetanowicz si dimostra un osso durissimo





Io do qualcosa a te, tu dai qualcosa a me. Il testa a testa fra Craig Breen e Kajto Kajetanowicz è avvincente come pochi: nella manche lusitana del campionato europeo, i due cominciano a darsela di santa ragione già nella kermesse di Ponta Delgada con l'irlandese che lascia tre secondi netti al polacco. Sulla terra di Sao Miguel, reagisce ma non prende il largo. Dietro di un secondo e otto dopo la seconda piese e di uno e quattro dopo la terza, dopo la quarta passa in testa con un vantaggio di un secondo e cinque che sale a cinque secondi dopo la quinta e scende a due e quattro dopo la sesta. Dopo l'ultimo tratto della prima boucle del venerdì torna dietro di sei e sette e si rimbocca di nuovo le maniche: nel pomeriggio recupera subito un secondo e sei, poi uno, quindi uno e tre e nell'ultimo round riprende il boccino. La giornata si chiude con il pilota con la 208 T 16 della Peugeot Academy davanti a quello con la Fiesta di due secondi e tre. Robetta. Un soffio, dopo quasi un'ora e mezza di gara vera. Gli altri sono già lontani: Ricardo Moura, l'enfant du pays con la Fiesta, è a più di uno venti; frenato da uno di quei problemi con la valvola pop-off che, chissà poi perché, capitano quasi esclusivamente alle Peugeot R5, Bruno Magalhaes è a oltre due minuti e José Pedro Fontes con la DS3 è a tre minuti e mezzo.

Alla ripresa delle ostilità, il primo (e unico) successo parziale di Moura è oscurato dall'ennesimo cambio al vertice: secondo

tempo, Kajto torna in testa con mezzo secondo su Craig. E' il canto del cigno del pilota dell'est che subito dopo, sui ventun e passa chilometri della Tronqueira, lascia quindici secondi e spiccioli al rivale. E capisce di non avere più speranze di vincere il duello: "A questo punto - annuncia - non ho più nessuna possibilità di tornare davanti. Non alla regolare". Lo sa pure Breen che, tanto per non saper né leggere, né scrivere, assesta un altro colpetto prima di imporsi un ritmo adeguato a non rianima le speranze dell'inseguitore e a restare concentrato. Non sbaglia niente, lascia una piese, la terzultima, a Kajetanowicz, firma le ultime due e chiude con un vantaggio impensabile e bugiardo.

"Volevo vincere e ho vinto", fa il determinatissimo campioncino della Republic of Ireland. Aggiunge: "Voglio continuare a crescere e per sperare di ritagliarmi un posto nel mondiale devo vincere l'europeo". Il battuto prova a vedere il bicchiere mezzo pieno, ma farlo non gli è facile: "Il risultato - osserva - non è male, ma neppure tanto bene...". Poi si cosparge il capo di cenere e si scusa con la gente della sua squadra: "Questa mattina sono stato io a volere partire con gomme che si sono rivelate non le più adatte alle condizioni del fondo. Ho sbagliato e mi spiace non aver ripagato con un primo posto l'impegno di tutti coloro che ancora una volta mi hanno affidato una vettura perfetta".



Craig Breen



Kajto Kajetanowicz

Cinquant'anni alla grande

Il Sata Rally Açores festeggia i suoi primi cinquant'anni e lo fa alla grande. Inaugurando la prima delle tante steli che, con il placet del governo regionale, verranno posizionate sulle strade di Sao Miguel per ricordare anche ai turisti che sull'isola di disputa una gara di prestigio e per sottolinearne il legame con il territorio. Non solo: gli organizzatori allestiscono un mega barbecue aperto a piloti, copiloti e addetti ai lavori per dare l'occasione a tutti di parlare di rally, di proporre idee nuove. La gente di Eurosport Events si associa e alza il montepremi in vil metallo a cinquanta mila euro. La fetta più grande va a Kajto Kajetanowicz, miglior privato alla fine, davanti a Ricardo Moura e a Bruno Magalhaes.

L'ORDINE DI ARRIVO SABATO 6 GIUGNO 2015

1. Breen-Martin (Peugeot 208 T16 R5) in 2.45'59"6
2. Kajetanowicz-Baran (Ford Fiesta R5) a 1'02"1
3. Moura-Costa (Ford Fiesta R5) a 2'14"3
4. Magalhaes-Magalhaes (Peugeot 208 T16 R5) a 3'04"9
5. Consani-Vilmot (Citroen DS3 R5) a 5'54"2
6. Fontes-Ramalho (Citroen DS3 R5) a 6'38"8
7. S.Moffett-Atkinson (Ford Fiesta S2000) a 8'01"4
8. Butvilas-Heller (Subaru Impreza STI) a 9'18"3
9. Orsak-Smeidler (Skoda Fabia S2000) a 10'55"9
10. Martin-Salva (Peugeot 208 R2) a 10'55"9

Il campionato

Piloti: 1.Breen 117; 2.Kajetanowicz 103; 3.Consani 55; 4.Lukyanuk 43; 5.Plangi 28; 6.Butvilas 27; 7. Moura 26; 8.Tarabus 26; 9.J.Moffett 24; 10. Magalhaes 21.

Kejetanowicz e Breen scherzano durante una pausa della gara



Sam Moffet continua l'aprendistato

“Spero che questa esperienza possa venirmi buona in futuro”. Settimo alla fine di un rally non semplice su un fondo che non è quello che conosce meglio, Sam Moffet archivia la trasferta nel bel mezzo dell'Atlantico con qualche europunto e la consapevolezza di aver cominciato a capire cosa fare per essere protagonista pure sulla terra. Vive un po' alla giornata, il ventiseienne irlandese. Che comunque dovrebbe essere al via anche del prossimo appuntamento della serie continentale, quello in programma da qui a poco sull'asfalto molto particolare di Ypres.

Chris Ingram incassa e ringrazia

Fine settimana perfetto, quello di Chris Ingram alle Azzorre. Il ventenne inglese supportato dalla Peugeot UK, dopo aver rastrellato con la 208 R2 il primo posto fra gli Junior davanti a Diogo Gago e a Steve Rokland ed essersi imposto pure in Erc-3, si è visto attribuire pure il Colin McRae Trophy. E, per gradire, ha incassato l'assegno di seimila euro destinato da Eurosport Events all'Under meglio piazzato. Meno positivo il bilancio di Emil Bergkvist, solo quarto con l'Adam anche e soprattutto a causa di un problema al cambio che lo ha rallentato nel finale.

Butvilas centra la top ten

Nono assoluto con l'Impreza e, soprattutto, primo in Erc-2. Domykas Butvilas chiude il fine settimana azzorriano con il suo miglior risultato stagionale nella serie continentale. Alle sue spalle, nella classifica dei piloti impegnati nell'europeo con le berlinone a trazione integrale, David Botka con la Lancer.

Costenaro costretto alla resa

Quinto in qualifica, Giacomo Costenaro inizia l'avventura in mezzo all'oceano con un sesto tempo. Gli va meno bene sulla terra del secondo tratto, ma alla fine della pria giornata è comunque decimo con la 207 Super2000 che non è più la più bella del reame. Venerdì il veneto risale all'ottavo posto della provvisoria, poi si assesta in nona posizione. Prima di arrendersi. Resta l'ovvia amarezza, ma anche la consapevolezza di aver fatto comunque piuttosto bene per quasi metà gara. Mica poco...



Ricardo Moura



Chris Ingram



Sam Moffet

14 giugno

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

21 giugno

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

23-24 giugno

Test F.1 a Spielberg

28 giugno

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

5 luglio

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

12 luglio

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

19 luglio

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 Vallerlunga
 CITE a Vallerlunga
 Porsche Carrera Cup Italia a Vallerlunga
 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

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