



L'inglese vince a Austin un GP complicato e si aggiudica il terzo alloro della carriera

Hamilton salto triplo

Magazine



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

Italiaracing.net

Direttore responsabile:
Massimo Costa
(info@italiaracing.net)

Redazione:
Stefano Semeraro
Marco Minghetti

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

Produzione:
Marco Marelli

Fotografie:
Photo4
Actualfoto
Photo Pellegrini
MorAle

Realizzazione:
Inpagina srl
Via Giambologna, 2
40138 Bologna

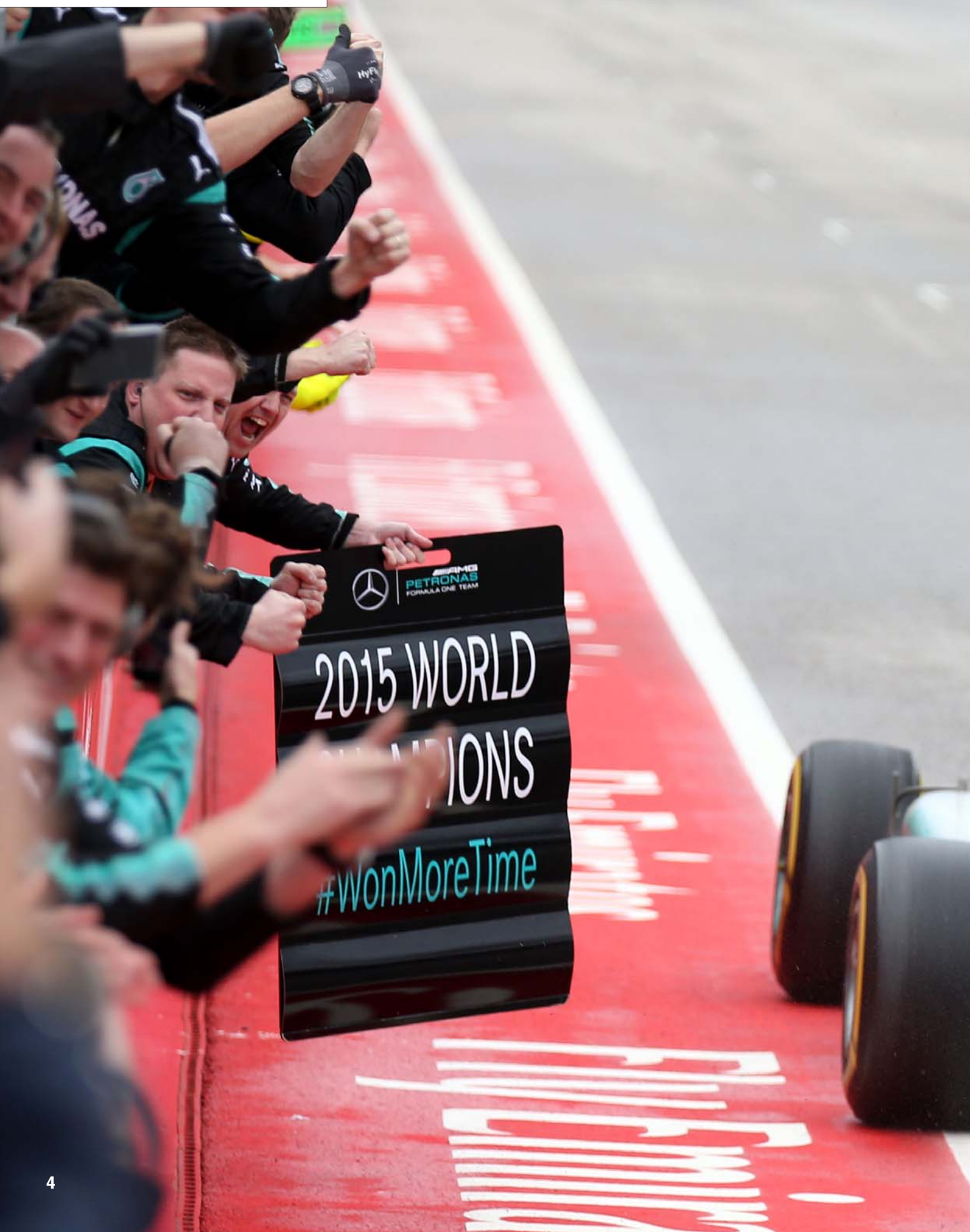
Tel. 051 6013841
Fax 051 5880321
info@inpagina-bo.it

© Tutti gli articoli e le immagini
contenuti nel Magazine Italiaracing
sono da intendersi
a riproduzione riservata
ai sensi dell'Art. 7 R.D.
18 maggio 1942 n.1369



Il graffio
di Baffi!

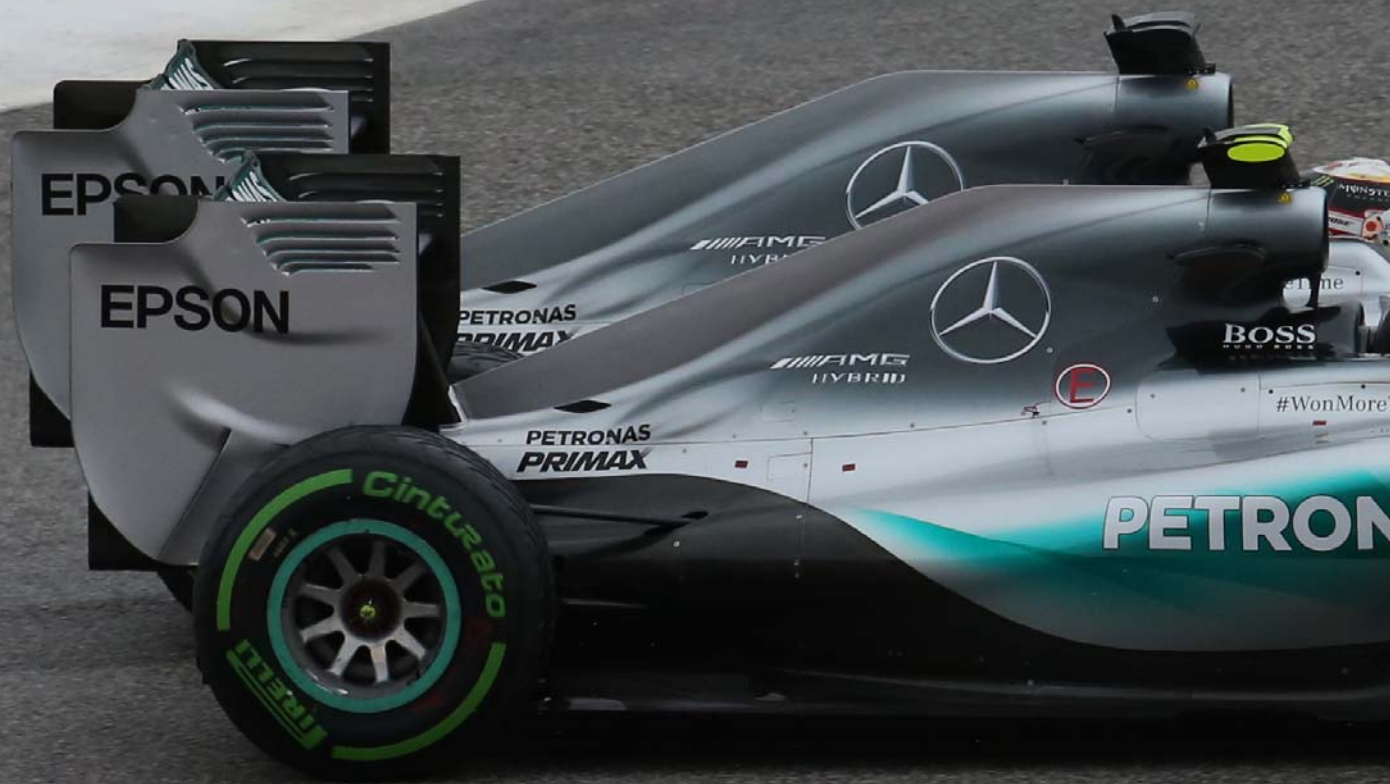




Hamilton l'intoccabile

Sia per Mansell sia per Coulthard il neo-campione del mondo, dopo aver eguagliato Senna e dimostrato di saper far convivere corse e vita privata, può puntare al record di Schumacher. Il suo vero avversario, per i prossimi due anni, è Vettel

Hamilton taglia il traguardo di Austin mentre i ragazzi del muretto box Mercedes espongono un cartello inequivocabile: campione del Mondo 2015



Stefano Semeraro

Per Nigel Mansell ormai Lewis Hamilton è «intoccabile». Non solo il tri-campione del mondo, il dominatore della stagione 2015, l'erede di Senna, ma anche «il più probabile favorito per il 2016 e persino il 2017», sostiene il vecchio leone inglese. «Per lui è solo l'inizio di una carriera persino più grande. Stesse in me gli direi: concentrati sul record di Schumacher». Di anni Hamilton ne ha 30, pensare di vincere altri 4 campionati, anche a bordo di questa Mercedes spaziale, non è facile, ma neppure impossibile. Anche perché l'Hamilton visto quest'anno è un pilota maturo, in pieno controllo della sua vita. Che non è fatta di sole corse, ma anche di amori, di flirt più o meno glamour, di tante ore dedicate all'adorata musica e ai party con il jet-set mondiale. Se qualcuno però pensava che i ritmi da pop-star lo avrebbero mandato fuori giri in pista, be', si è sbagliato. Nell'anno in cui ha mostrato di più il suo lato eccentrico e insofferente delle convinzioni Hamilton si è dimostrato

anche solido, continuo, quasi infallibile. Ha fatto crollare il suo compagno di squadra Rosberg, vincendo 10 gare, cinque delle ultime sei, artigliando 11 pole, laureandosi campione con tre gare d'anticipo approfittando proprio dell'ennesima crisi di nervi di Nico, che ad Austin aveva in mano il Gp e se l'è fatto scappare per troppa tensione. Sarebbe probabilmente cambiato poco, Hamilton aveva altri tre matchpoint a disposizione e difficilmente li avrebbe ciccati tutti, ma anche il modo in cui ha trattato Rosberg domenica – prendendolo a sportellate in partenza, snobbandolo sul podio dove ha pensato a congratularsi con Vettel – è un sintomo di quanto il genietto di Stevenage oggi si senta davvero intoccabile. «E' stata una gara pazzca, a un certo punto non pensavo di farcela ma ci ho sempre creduto. Eguagliare Senna è una cosa che mi fa venire i brividi, è il traguardo che mi ero posto da ragazzino, il massimo a cui potessi aspirare. Schumacher? Non smetterò certo di correre adesso, ma io vivo alla giornata. I suoi sette titoli sono ancora così lontani...».

Al via Hamilton
parte deciso
e supera Rosberg
alla prima curva



“ E' stata una gara pazzca, a un certo punto non pensavo di farcela ma ci ho sempre creduto. Eguagliare Senna è una cosa che mi fa venire i brividi, è il traguardo che mi ero posto da ragazzino, il massimo a cui potessi aspirare. Schumacher? Non smetterò certo di correre adesso, ma io vivo alla giornata. I suoi sette titoli sono ancora così lontani...”

LEWIS HAMILTON

”



Pian piano, nel corso della sua carriera Hamilton è cambiato. Si è fatto insieme più profondo e più freddo, più capace di controllare nervi ed emozioni nell'abitacolo. E in un certo senso più simile al suo modello, a cui pare voler rubare un po' di "aura", di misticismo, di ispirazione: basti pensare al silenzio commosso delle prime comunicazioni radio dopo la bandiera, a quell'inchino nella saletta prima del podio o alla voglia di comunione con i suoi fan, più o meno illustri, esibita nel dopo gara. Si sente un profeta, Lewis, magari anche solo di se stesso. Comunque un uomo che ha completato la sua missione e ora dovrà cercarsene una nuova. «Per me Ayrton e Lewis si assomigliano sotto tanti aspetti», sostiene David Coulthard, «hanno la stessa spiritualità e la stessa ve-

locità naturale. Tutti e due possono commettere errori quando sono sotto pressione, e quest'anno a Lewis è capitato a Silverstone. La differenza è che Senna temeva Prost e Prost temeva Senna, mentre oggi Lewis non teme nessuno. Vettel e Alonso sono piloti eccezionali, ma lui sa di poterli battere entrambi. Lo conosco da quando aveva 10 anni e una vocettina gracchiante e ora sono convinto che sia il Senna della sua generazione». La prossima sfida - ne è convinto Hamilton per primo, e lo sperano in molti - è con la Rossa e con Vettel. Il rivale che un tempo snobbava ma che da quando è approdato alla Ferrari guarda con occhi diversi. Se l'è scelto lui, sul podio di Austin, e anche questo è un sintomo di grandezza.






A festeggiare Hamilton sul podio anche Elton John

LEX





Così nel 2015

10 successi per un iride

Australia

Cina

Bahrain

Canada

Gran Bretagna

Belgio

Italia

Giappone

Russia

USA

**10 vittorie e 11 pole position
questo il bottino raccolto nel 2015 da Lewis Hamilton
Campione del Mondo con tre gare d'anticipo**

GP USA

Nico Rosberg



Rosberg, l'ora più amara

La sconfitta di quest'anno è ancora più amara di quella dell'anno scorso, e Rosberg sa benissimo che, a parte le polemiche sulla partenza, la colpa stavolta è tutta sua, e i meriti tutti di Hamilton. Riuscirà a rialzarsi, dopo un uno-due così terribile?



GP USA

Nico Rosberg



NE MAI
RTS TH
DAD SA



In poche ore Nico Rosberg è passato dalla gioia per la pole position arrivata la domenica mattina alla tristezza per un podio che lo ha definitivamente allontanato da ogni speranza per il titolo



La sconfitta di quest'anno è ancora più amara di quella dell'anno scorso, e Rosberg sa benissimo che, a parte le polemiche sulla partenza, la colpa stavolta è tutta sua, e i meriti tutti di Hamilton. Riuscirà a rialzarsi, dopo un uno-due così terribile?

Stefano Semeraro

Ha perso di nuovo, contro lo stesso avversario, il suo compagno di squadra - e ha perso sbagliando. Mangiandosi una gara già vinta, sfarinandosi mentalmente davanti agli occhi di mezzo mondo dopo aver permesso ad Hamilton di maltrattarlo in partenza. «Lewis è stato troppo aggressivo, oggi. E' andato oltre, così non va bene». Lo hanno riconosciuto tutti, da Lauda a Toto Wolff («anche Lewis lo ha riconosciuto, e si è scusato»), il problema è che poi il boss della Mercedes F.1 ha aggiunto: «ma ora non è il momento di criticare Hamilton, è il campione del mondo e lo è meritatamente». Il vincitore si prende tutto, funziona così.

E così lo sguardo fisso e pieno di lacrime di Rosberg sul podio - uno sguardo da sportivo distrutto - il suo rifiuto di ricambiare gli spruzzi di champagne, persino quel cappellino lanciato con stizza verso il compagno nella saletta dei trofei diventano prove schiaccianti della manifesta, clamorosa inferiorità di Nico Rosberg. Una volta poteva essere un caso, la seconda equivale ad una condanna. Visto che corre anche lui con la Mercedes l'anno prossimo Rosberg ha la teorica possibilità di prendersi la rivincita, di uscire dal ruolo di eterno sconfitto, di amico fragile destinato a mangiare la polvere, ma la verità è che la gara di Austin ha chiuso il conto. Se c'è mai stata una sfida vera Hamilton ormai l'ha vinta, 2-0, ora si passerà ad altro. E anche se Rosberg ha ragione ad essere avvelenato per quella mossa in partenza di Hamilton, sa benissimo che la colpa vera è tutta sua. «E' stato un mio errore che mi è costato la gara, è capitato in un momento difficile e in maniera così strana, non mi era mai successo prima, mi sono girato da solo. Forse le gomme erano un po' fredde, ma non voglio cercare scuse, non sto dicendo che la macchina ha avuto un problema. La colpa è mia me la prendo, e faccio anche i complimenti a Hamilton, ha vinto meritatamente perché ha guidato bene per tutta la stagione». E' una sconfitta durissima da accettare, molto più dura di quella dello scorso anno. Ma se Rosberg vuole ripartire, e togliersi di dosso la cappa di amarezza che quest'annata gli ha lasciato, dovrà riuscire a farsene una ragione, e ripartire non cercando una rivincita - che ormai è quasi impossibile - ma il senso di una nuova sfida. Ricominciare a correre per se stesso, non contro il fantasma di Lewis Hamilton.

Rossa in agrodolce

La soddisfazione per un 2015 vissuto al di sopra delle aspettative per Vettel non cancella del tutto l'amarezza di un mondiale già fuggito via. Il tedesco ha corso ancora una volta alla grande, rimontando come un leone dal fondo e sfiorando il colpaccio, le prestazioni di Raikkonen invece continuano a preoccupare



Stefano Semeraro

Ha provato a guatare la festa ad Hamilton, e se non ci è riuscito è anche per colpa delle due safety-car che neutralizzando la gara hanno regalato alle Mercedes una sosta senza perdite di tempo e neutralizzato la decisione di anticipare il pit stop che era stata (giustamente) presa dal muretto Ferrari. Ma certo non si può dire che Sebastian Vettel anche questa non abbia dato tutto. In Red Bull, specie nei primi anni, era sembrato spesso un pilota freddo, un velocista a disagio quando si trattava di lottare. Da quando è arrivato alla Ferrari ha completato la sua trasformazione, da front-runner a fighter, da talento perfettino a campione completo, e lo si è visto ancora una volta ad Austin, dove, partito 13esimo per via del cambio motore, è riuscito ad arrampicarsi fino al podio dopo aver gua-

dagnato 4 posizioni in un colpo solo alla partenza. Non è arrivato sul secondo gradino, quello utile per rimandare il party del rivale inglese, ma comunque per Seb trattasi del 12° podio di un'annata che fino ad ora è andata oltre le migliori speranze del team. Se Hamilton ormai è il campione, Vettel comunque uscirà vincente da un Mondiale che deve ancora regalare gli ultimi fuochi. «Dopo una giornata così provi sentimenti contrastanti – spiega Seb – dovrei essere contento per quella partenza super e per la rimonta, ma non ci riesco. Credo che anche la squadra provi la stessa emozione, è sempre brutto quando sei fuori dalla gara per il titolo. Quest'anno le cose sono andate meglio di come ci aspettavamo, ma siamo affamati, non ci accontentiamo. Nel 2016 l'obiettivo sarà lottare con le Mercedes fino all'ultima gara. E' vero che ho già vinto 4 mon-

diali, ma voglio vincerne ancora uno, e stavolta con la Ferrari».

Ancora una delusione, invece, per Kimi Raikkonen, finito a muro dopo una buona prima parte di gara nella quale era riuscito anche lui a risalire la griglia sotto l'acqua battente. Dopo la sosta si è ritrovato con il drs che faceva le bizze, stretto fra i due ragazzini terribili Verstappen e Sainz, e ha perso il controllo. «La macchina andava benissimo, ma di colpo mi è partita di sotto, forse ho messo le gomme sull'umido», ha provato a spiegare. E' anche riuscito a tornare in pista, ma poi la rottura del coperchio del freno ha surriscaldato il disco anteriore destro e Iceman è stato malinconicamente costretto al ritiro. Se davvero la Ferrari vuole dare filo da torcere alla Mercedes l'anno prossimo, un Raikkonen così, al netto della jella che lo ha spesso perseguitato, rischia di non bastare.



Ancora
una gara no
per Kimi
Raikkonen

“ La macchina andava benissimo, ma di colpo mi è partita
di sotto, forse ho messo le gomme sull'umido ”

KIMI RAIKKONEN



I ragazzi



favolosi

I due piloti della Toro Rosso hanno dato spettacolo, Verstappen cogliendo ancora un quarto posto e correndo sempre a livello dei migliori, Sainz rimontando dalla decima fila con sorpassi da brivido. Con talenti così, la F.1 può guardare con meno pessimismo al futuro

Stefano Semeraro

Se può contare su ragazzi così, la F.1 merita un po' di fiducia. Max Verstappen e Carlos Sainz, i ragazzi favolosi della Toro Rosso, ad Austin hanno confermato tutte le loro doti. Si può discutere all'infinito sulle qualità eroiche dei driver di un tempo e su quelle più da videogame dei pilotini di oggi, ma il talento dell'olandese e dello spagnolo sono fuori discussione, e nella gara probabilmente più folle dell'anno, più simile a una gara di IndyCar che a una di F.1, i due hanno dimostrato di avere anche gli attributi.

Per Verstappen in particolare quello di Austin è stato il miglior risultato in carriera, a pari merito con il quarto posto toccato in Ungheria. Il podio gli è sfuggito, per la disdetta di papà Jos che si mordeva le labbra al box, ma la prestazione è stata comunque da applausi. Un GP corso sempre nelle prime posizioni, da protagonista nonostante condizioni di gara molto difficili e rese ancora più complicate dalle due safety-car. A soli 18 anni e dopo una stagione molto positiva, qualcosa di molto vicino a un esame di maturità. «E' stata davvero una gara pazza – ammette Max – alla partenza ero un po' chiuso, ma mi sono buttato dentro e credo di aver passato tre mac-

chine in un colpo solo. Il ritmo era buono, ho faticato un po' nel primo giro poi mi sono trovato a lottare con le Ferrari e purtroppo ho dovuto stare un po' troppo dietro le Force India che sui rettilinei avevano più velocità di me. Da lì in poi mi sono divertito, ho lottato con Raikkonen e non ho sbagliato nulla. La scelta di utilizzare le slick è stata azzeccata, anche se alla fine le gomme erano un po' finite e non ho potuto duellare con Vettel, del resto ci siamo presi un bel rischio a girare così a lungo con le morbide. Ma sono molto contento di come è andata».

Per Sainz le qualifiche erano andate decisamente male, con anche un incidente, ma in gara si è riscattato, piazzando più di un sorpasso davvero ben architettato e coraggioso, anche a danno di colleghi ben più esperti e blasonati. «Sono stato rapido dall'inizio alla fine, partire 20° e finire 6° è incredibile; a dire la verità sono 7° dopo la penalizzazione (5 secondi per eccesso di velocità nella pit-lane a causa di un guasto al limitatore, ndr) ma non per questo meno felice. La gara è stata piena di azione, di sorpassi, di pit-stop delicati, me la sono goduta molto. Dopo una mattinata difficile volevo ringraziare il team per come era riuscito a mettere a posto la vettura in tempo per la gara, ora godiamoci questi punti davvero meritati».



“ Sono stato rapido dall'inizio alla fine, partire 20° e finire 6° è incredibile; a dire la verità sono 7° dopo la penalizzazione ma non per questo meno felice. La gara è stata piena di azione, di sorpassi, di pit-stop delicati, me la sono goduta molto ”

CARLOS SAINZ



Errori da matita Blu

Sia Ricciardo sia Kvyat si sono trovati a battersi per il primo posto, l'australiano è stato stato addirittura in testa sul bagnato. Ma quando la pista si è asciugata le due Red Bull sono scomparse dalla scena, anche per via di tanti errori, su tutti quello che ha mandato a muro Kvyat mentre lottava per il podio nel finale



Kvyat osserva i resti della sua Red Bull incidentata



GP USA

Red Bull





Stefano Semeraro

Che la Red Bull, stia attraversando un periodaccio, soprattutto fuori dalle gare, lo si sa da tempo, ma qualche segnale di ripresa era arrivato e Austin poteva essere l'occasione per mandare segnali importanti. E a un certo punto sembrava proprio che le cose si stessero mettendo bene, anzi benissimo, con Ricciardo che con le rain era finito in testa alla gara e Daniil Kvyat in lotta per un podio pesante. Poi è arrivato l'erroraccio del ragazzino russo, un testacoda al 42esimo giro che ha mandato la sua monoposto a sbattere sul guardrail danneggiando la sospensione anteriore destra e mettendo la parola fine alla sua gara. Il più grave di tanti, troppi errori accumulati in Texas. «Scusate», ha borbottato mesto nella radio Daniil, che poi ha provato a raccontare la sua gara. «I primi giri sono stati mega, ho lottato alla grande con le Mercedes (fallendo anche un sorpasso su Rosberg al 12° giro, ndr), poi però la pista si è asciugata e improvvisamente mi sono trovato a faticare contro tutti. Sul bagnato credo che averi potuto vincere la gara». Con i se e con i ma però non si vincono le gare né i campionati, e l'abilità di un pilota di livello sta anche nell'adeguarsi alle condizioni di gara. Herr Mateschitz non deve essersi divertito particolarmente nel vedere i due ragazzini della Toro Rosso mettersi alle spalle i due driver della Red Bull.

Anche Ricciardo, dopo il divertente balletto sotto la pioggia che ha deliziato le tv di tutto il mondo alla vigilia della gara, ha avuto i suoi bei problemi con le slick e da leader della corsa si è ritrovato a lottare aspramente, tanto da arrivare al contatto, prima con Hulkenberg e poi con Sainz, scivolando fino alla decima posizione. «In nessuno dei due casi sento di avere la responsabilità per i contatti», ha spiegato, puntando poi il dito sull'irruenza dei giovani rampanti: «non voglio fare nomi, ma a volte si fanno prendere troppo dall'entusiasmo. Non ha senso stringere chi sta vicino una volta iniziata la staccata, se ti attacchi ai freni poi li blocchi e perdi il controllo. Basterebbe un po' di intelligenza in più. Peccato, perché all'inizio mi ero proprio divertito, sembrava una gara d'altri tempi, e vedere che sul bagnato le Mercedes non riuscivano ad andare via è stato sorprendente. Ma una volta che la pista si è asciugata e ci siamo ritrovati nel traffico dopo le safety-car, la nostra poca velocità sui rettilinei ci è costata cara». Ecco servirebbe un motore diverso. Anzi, servirebbe un motore, uno qualsiasi, per l'anno prossimo.

Un decimo di speranza

Un guasto elettrico ha privato Alonso di un possibile quinto posto, Button anche grazie alle disgrazie altrui si è piazzato sesto e la McLaren se ne riparte così dal Texas con qualche sorriso in più. Ma la strada per risalire la corrente è ancora lunga





KPMG

BUTTON 

EXXON

Hilton.com
book direct



Fernando Alonso
sfortunato ad Austin

Stefano Semeraro

Un decimo di secondo può essere poco o tanto, quando rischi di affogare può persino sembrare un salvagente. Sotto il diluvio di Austin la McLaren invece di andare giù ha iniziato a muovere qualche bracciata, riemergendo dal fondo di un pozzo che pareva infinito anche se la luce è ancora lontana. A mancare, ancora una volta, è stata l'affidabilità. Alonso ha chiuso 11°, ma in realtà ha disputato una una bella gara, parzialmente compromessa in partenza dalla toccata con Massa - che gli è costata un testacoda - e poi stroncata in finale da un calo di potenza che l'ha fatto scivolare in basso. Anche l'altro ex campione del mondo Button si è rimboccato le maniche distribuendo e ricevendo schiaffoni strappando alla fine, dopo la penalità di Sainz, un sesto posto posto che di questi tempi è oro colato per la scuderia di Ron Dennis. «Se fossi finito quinto credo che sarebbe stata la gara più bella della mia carriera», ha buttato lì Fernando, con la solita dose di sarcasmo a indicare

che i tanti sospirati progressi motoristici per ora sono quelli che sono. «E' da tempo che sentiamo parlare di performance da migliorare, per ora siamo fermi a un decimo di secondo. Potevo chiudere quinto, invece dei problemi elettrici mi sono costati 30 secondi in 12 giri, e alla fine sono finito doppiato e quasi ultimo. Speriamo che problemi del genere non si presentino l'anno prossimo. Oggi pareva un miracolo che la macchina andasse così bene, poi purtroppo è arrivato il guasto a rovinare tutto. Ma me ne torno a casa soddisfatto per aver corso la mia miglior gara degli ultimi anni». Ovviamente più soddisfatto Button. «Dal punto di vista strategico è stata una gara perfetta», ha detto Jenson. «Il team può essere soddisfatto delle sue scelte ma dobbiamo lavorare ancora sulle prestazioni. All'inizio, quando la pista si stava asciugando, mi sono divertito parecchio, abbiamo fatto bene a montare le slick prima degli altri ma alla fine per noi si è fatta più difficile, non avevamo la velocità sufficiente per lottare quando gli altri pigiavano l'acceleratore». L'Honda giusta ancora non è arrivata.

NUOVA 308 GTi

BY PEUGEOT SPORT



Motore 1.6 THP S&S 270 CV / Rapporto peso/potenza di soli 4,46 kg/CV-record di categoria / Tenuta di strada di alta precisione / Differenziale a slittamento limitato Torsen®

PEUGEOT RACCOMANDA TOTAL Valori massimi ciclo combinato, consumi: 6 l/100 km; emissioni CO₂: 139 g/km.

Con 308 GTi, preparata con tutta la passione e l'expertise del team Peugeot Sport, potrai metterti al volante della più sportiva e dinamica di sempre: motore 1.6 THP S&S da 270 CV, differenziale a slittamento limitato Torsen® e Peugeot i-Cockpit. Inoltre, con un rapporto peso/potenza record nel segmento, soli 4,46 kg/CV, la 308 GTi accelera da 0 a 100 km/h in appena 6,0 secondi, per farti provare ogni giorno grandi emozioni.

NUOVA PEUGEOT 308 GTi

MOTION & EMOTION



PEUGEOT

Arriba Perez

Alla vigilia del Gp di casa il messicano ha disputato la seconda bella gara consecutiva, raccogliendo dieci punti e mettendosi alla calcagna del duo della Red Bull nella classifica piloti. La Force India è una realtà, Sergio è maturato. E domenica prossima punta ad esaltare i suoi connazionali



Stefano Semeraro

Allora il terzo posto di Sochi non era un caso. Anche negli States Sergio Perez ha messo insieme una gran bella gara, finendo quinto dietro il gruppetto degli inarrivabili e un grande Verstappen. Il modo migliore per far salire la pressione in Messico, sul rinnovato circuito Hermanos Rodriguez, dove il Circus pianterà le tende fra pochi giorni per la prima volta dal 1992.

Partito proprio quinto, allo start il driver della Force India si era lasciato sorprendere, scivolando fino alla nona posizione, poi è risalito fino alla posizione iniziale battagliando alla grande. «Non è male tornarsene a casa con 10 punti da un weekend dove le condizioni meteo erano davvero difficili – ha ammesso – gli ultimi risultati dicono che siamo in un buon momento ed è proprio quello che volevo prima della gara sul mio tracciato di casa, non vedo l'ora di dare a tutti i messicani qualcosa da festeggiare. All'inizio la pista era molto bagnata e non riuscivo a trovare ritmo con le intermedie, non avevo grip e consumavo molto le coperture. Anche quando sono passato alle soft e poi alle medie non era facile tenerle in temperatura, ad ogni restart perdeva terreno. E' stata una gara piena di duelli, bisognava stare molto concentrati perché sbagliare era facile. Alla fine mi sono accorto che Verstappen era a sua volta in difficoltà con le soft, ma non abbastanza per consentirmi di raggiungerlo». I punti raccolti nell'umido Texas lo hanno comunque rinsaldato in nona posizione nella classifica piloti – a due da Kvyat e a dieci da Ricciardo - con la Force India sempre più abbarbicata alla quinta nel ranking dei costruttori. Gli errori e le intemperanze del passato sembrano un capitolo chiuso, speedy Perez va tenuto d'occhio.



L'ORDINE DI ARRIVO DOMENICA 25 OTTOBRE 2015

- 1 - Lewis Hamilton (Mercedes W06) - 56 giri in 1.50'52"703
- 2 - Nico Rosberg (Mercedes W06) - 2"850
- 3 - Sebastian Vettel (Ferrari SF15-T) - 3"381
- 4 - Max Verstappen (Toro Rosso STR10-Renault) - 22"359
- 5 - Sergio Perez (Force India VJM08-Mercedes) - 24"413
- 6 - Jenson Button (McLaren MP4/30-Honda) - 28"058
- 7 - Carlos Sainz (Toro Rosso STR10-Renault) - 30"619
- 8 - Pastor Maldonado (Lotus E23-Mercedes) - 32"273
- 9 - Felipe Nasr (Sauber C34-Ferrari) - 40"257
- 10 - Daniel Ricciardo (Red Bull RB11-Renault) - 53"371
- 11 - Fernando Alonso (McLaren MP4/30-Honda) - 54"816
- 12 - Alexander Rossi (Manor 04-Ferrari) - 1'15"277

Ritirati

- Daniil Kvyat
- Nico Hulkenberg
- Marcus Ericsson
- Kimi Raikkonen
- Felipe Massa
- Romain Grosjean
- Valtteri Bottas
- Will Stevens

IL RIEPILOGO DELLA STAGIONE 2015

Australia	15/03/2015	Lewis Hamilton (Mercedes W06)	58 giri in 1.31'54"067
Malesia	29/03/2015	Sebastian Vettel (Ferrari SF15-T)	56 giri in 1.41'05"793
Cina	12/04/2015	Lewis Hamilton (Mercedes W06)	56 giri in 1.39'42"008
Bahrain	19/04/2015	Lewis Hamilton (Mercedes W06)	57 giri in 1.35'05"809
Barcellona	10/05/2015	Nico Rosberg (Mercedes W06)	66 giri in 1.41'12"555
Monaco	24/05/2015	Nico Rosberg (Mercedes W06)	78 giri in 1.49'18"420
Canada	7/06/2015	Lewis Hamilton (Mercedes W06)	70 giri in 1.31'53"145
Austria	21/06/2015	Nico Rosberg (Mercedes W06)	71 giri in 1'30'16"930
Gran Bretagna	5/07/2015	Lewis Hamilton (Mercedes W06)	52 giri in 1.31'27"729
Ungheria	26/07/2015	Sebastian Vettel (Ferrari SF15-T)	69 giri in 1.46'09"985
Belgio	23/08/2015	Lewis Hamilton (Mercedes W06)	43 giri in 1.23'40"387
Italia	6/09/2015	Lewis Hamilton (Mercedes W06)	53 giri in 1.18'00"688
Singapore	20/09/2015	Sebastian Vettel (Ferrari SF15-T)	61 giri in 2.01'22"118
Giappone	27/09/2015	Lewis Hamilton (Mercedes W06)	53 giri in 1.18'00"688
Russia	11/10/2015	Lewis Hamilton (Mercedes W06)	53 giri in 1.37'11"024
USA	25/10/2015	Lewis Hamilton (Mercedes W06)	56 giri in 1.50'52"703



CLASSIFICA PILOTI

1	Lewis Hamilton	Mercedes	327
2	Sebastian Vettel	Ferrari	251
3	Nico Rosberg	Mercedes	247
4	Kimi Raikkonen	Ferrari	123
5	Valtteri Bottas	Williams-Mercedes	111
6	Felipe Massa	Williams-Mercedes	109
7	Daniil Kvyat	Red Bull-Renault	76
8	Daniel Ricciardo	Red Bull-Renault	74
9	Sergio Perez	Force India-Mercedes	64
10	Max Verstappen	Toro Rosso-Renault	45
11	Romain Grosjean	Lotus-Mercedes	44
12	Nico Hulkenberg	Force India-Mercedes	38
13	Felipe Nasr	Sauber-Ferrari	27
14	Pastor Maldonado	Lotus-Mercedes	26
15	Carlos Sainz	Toro Rosso-Renault	18
16	Jenson Button	McLaren-Honda	16
17	Fernando Alonso	McLaren-Honda	11
18	Marcus Ericsson	Sauber-Ferrari	9
19	Roberto Merhi	Manor-Ferrari	0
20	Will Stevens	Manor-Ferrari	0
21	Alexander Rossi	Manor-Ferrari	0
22	Kevin Magnussen	McLaren-Honda	0

CLASSIFICA COSTRUTTORI

1	Mercedes	574
2	Ferrari	374
3	Williams-Mercedes	220
4	Red Bull Racing-Renault	150
5	Force India-Mercedes	102
6	Lotus-Mercedes	70
7	Scuderia Toro Rosso-Renault	63
8	Sauber-Ferrari	36
9	McLaren-Honda	27
10	Manor-Ferrari	0



Un calcio al Mondiale

Avvenuto il contatto
Valentino Rossi
prosegue la sua gara
mentre Marc Marquez
è costretto al ritiro



L'atmosfera era già stata arroventata dalle dichiarazioni di Rossi in conferenza stampa, in gara è arrivato il "fattaccio" - la pedata a Marquez che lo marcava stretto - che ha scatenato mille polemiche e rischia di costare al Dottore il decimo titolo, visto che a Valencia partirà dal fondo dello schieramento. Lorenzo, secondo, ora è staccato solo di 7 punti

Jacopo Rubino

Ci sono gare in cui la lotta per il terzo posto può essere la più importante. Come nella MotoGP a Sepang. Valentino Rossi e Marc Marquez, nella battaglia da far west che hanno messo in scena, si contendevano qualcosa più di un gradino del podio: era una sfida per l'orgoglio, un regolamento di conti dopo la polemica innescata in conferenza stampa dal pesarese. A detta di Rossi, Marquez a Phillip Island avrebbe fatto tutto il possibile per ostacolarlo, favorendo Jorge Lorenzo nella caccia al titolo. Sarà stato vero? I conti sinceramente non tornano, visto che in Australia lo spagnolo ha soffiato la vittoria al connazionale in extremis, negandogli cinque punti preziosissimi. Di sicuro, le esternazioni di Rossi hanno rappresentato una grossa mancanza di stile, con l'effetto di avvelenare inutilmente il clima e di far esplodere come una bomba l'ego del campione in carica. L'epilogo sull'infuocato asfalto malese è stata l'inevitabile conseguenza.

Rossi e Marquez al contatto ora è guerra vera

La miccia si è accesa al quarto giro, quando Rossi ha raggiunto Marquez. Da lì una serie di botta e risposta fenomenali, sul filo dei centimetri, ma il gioco è diventato troppo duro. Persino pericoloso. All'ottava tornata, in curva 14, l'alfiere Yamaha rallenta per aspettare il nemico, si volta indietro per cercarlo. Il numero 93 si affianca all'esterno, ed è l'attimo chiave: collisione, caduta, ritiro. La dinamica è controversa, perché l'impressione immediata è che il centauro di Tavullia abbia voluto rifilare un calcio al rivale per risolvere la disputa. Dopo il fattaccio, Valentino ha chiuso terzo in solitaria. Poi è giunto il verdetto dei commissari, la retrocessione in fondo alla griglia dell'ultimo round di Valencia. Si tratta in realtà di un provvedimento automatico, per il raggiungimento dei quattro punti di penalità sulla patente di buona condotta: la somma dei tre assegnati a Sepang e di quello ricevuto nelle qualifiche a Misano. «Per me la sanzione non è giusta, Marquez ha vinto la sua battaglia. Vuole farmi perdere il campionato», ha comunque tuonato il Dottore. Ribadendo: «Non gli ho dato un calcio, e comunque non sarebbe bastato a farlo cadere. Volevo solo portarlo fuori traiettoria perché stava giocando sporco. Ho rallentato per chiedergli cosa stesse facendo, e ci siamo urtati. È lui ad aver toccato la mia gamba con il manubrio, facendomi perdere l'appoggio sulla pedana». L'iberico è ovviamente in disaccordo, sostenendo la tesi della volontarietà: «Mi ha dato un calcio. Forse è il nervosismo, ma là ci giochiamo la vita. Spero che la questione finisca così». Non sarà per niente facile.

La psicologia di Rossi non ha spaventato Marquez

Appare comunque emblematico come Rossi, che in passato ha portato sull'orlo della crisi di nervi tutti i suoi principali antagonisti, questa volta sia stato vittima della sua stessa tattica, messa in pratica sin dal giovedì. Per quanto cattivo in pista, Marquez non si è macchiato di alcun comportamento passibile di punizione (questa la visione degli stewards), mentre per Valentino resta l'onta di una reazione in ogni caso eccessiva, che ha lasciato perplessi molti colleghi. E non bisogna dimenticare le precedenti ruggini nate con Marquez per l'incidente a Termas de Rio Hondo e il taglio di chicane ad Assen, che sembravano aver già incrinato il loro apparente idillio. Più che smascherarlo per quanto compiuto in Australia, ipotesi tutta da verificare, Rossi si è semplicemente creato un nemico di cui non aveva bisogno. Trovandolo in chi, da ragazzino, era un suo ammiratore accanito, ma privo di alcun timore reverenziale.

Lorenzo a -7 nel Mondiale splendido Pedrosa

A beneficiare della situazione è stato quindi Lorenzo: il maggiore era deluso per l'esito delle qualifiche, ma domenica dopo uno start incerto si è presto fatto strada verso la piazza d'onore. La vetta del Mondiale detenuta dal compagno di squadra, ora è distante soltanto 7 lunghezze. Un ritardo che si potrebbe persino definire esiguo, considerando inoltre la ri-



monta a cui sarà costretto Rossi a Valencia. In tutto questo, suo malgrado, è passata in secondo piano la magistrale prova offerta da Daniel Pedrosa, in testa dall'inizio fino alla bandiera a scacchi. Il fantino catalano, per giunta autore di una straordinaria pole in cui ha demolito il record del tracciato, sembra essere tornato quello dei tempi migliori, capace, nei weekend "buoni", di staccare chiunque. Per lui è la seconda affermazione in appena 14 giorni, dopo quella, entusiasmante, di Motegi. «È stato un anno difficile, ma stiamo crescendo. Le sensazioni erano buone sin da venerdì, sono felice per il mio team che mi è sempre stata vicino», ha commentato Pedrosa, che si candida a un 2016 stabilmente al vertice. Sarebbe un toccasana per lo spettacolo.

Iannone e Dovizioso ko Aprilia in top 10

Dietro i big, Bradley Smith ha ottenuto una bella quarta posizione aggiudicandosi il derby britannico con Cal Crutchlow: un'ideale riedizione del round australiano. Promosso a pieni voti Danilo Petrucci, sesto, che in sella alla Desmosedici marchiata Pramac ha salvato il bilancio della Ducati in una giornata sfortunata per il team ufficiale. Andrea Iannone, infatti, si è fermato già al secondo giro per la rottura del radiatore, dovuta ad un sasso, Andrea Dovizioso è caduto malamente mentre stava cercando di difendersi da Crutchlow. Le due Suzuki di Aleix Espargaro e Maverick Vinales, impegnati in una accesa battaglia, hanno portato a casa la settima e ottava piazza. Ottimo decimo Stefan Bradl, che ha eguagliato il miglior piazzamento stagionale per l'Aprilia. Un ulteriore punticino è arrivato grazie ad Alvaro Bautista, 15esimo.

L'ORDINE DI ARRIVO DOMENICA 25 OTTOBRE 2015

- 1 - Dani Pedrosa - Honda (Honda) - 20 giri 40'37"691
- 2 - Jorge Lorenzo - Yamaha (Yamaha) - 3"612
- 3 - Valentino Rossi - Yamaha (Yamaha) - 13"724
- 4 - Bradley Smith - Tech 3 (Yamaha) - 23"995
- 5 - Cal Crutchlow - LCR (Honda) - 28"721
- 6 - Danilo Petrucci - Pramac (Ducati) - 36"372
- 7 - Aleix Espargaro - Suzuki (Suzuki) - 39"290
- 8 - Maverick Vinales - Suzuki (Suzuki) - 39"436
- 9 - Pol Espargaro - Tech 3 (Yamaha) - 42"462
- 10 - Stefan Bradl - Gresini (Aprilia) - 44"601
- 11 - Scott Redding - Marc VDS (Honda) - 47"690
- 12 - Yonny Hernandez - Pramac (Ducati) - 52"112
- 13 - Hector Barbera - Avintia (Ducati) - 52"360
- 14 - Toni Elias - Forward Racing (Yamaha Forward) - 53"619
- 15 - Alvaro Bautista - Gresini (Aprilia) - 53"631
- 16 - Nicky Hayden - Aspar (Honda) - 1'01"431
- 17 - Jack Miller - LCR (Honda) - 1'02"828
- 18 - Mike Di Meglio - Avintia (Ducati) - 1'05"075
- 19 - Eugene Laverty - Aspar (Honda) - 1'09"877
- 20 - Anthony West - AB (Honda) - 1'24"749

Ritirati

- 11° giro - Andrea Dovizioso
- 8° giro - Marc Marquez
- 3° giro - Loris Baz
- 2° giro - Andrea Iannone
- 1° giro - Damian Cudlin

Il campionato

1. Rossi 312 punti; 2. Lorenzo 305; 3. Marquez 222; 4. Pedrosa 190; 5. Iannone 188; 6. Smith 171; 7. Dovizioso 153; 8. Crutchlow 118; 9. Petrucci 107; 10. P. Espargaro 103.



Ecco l'azione incriminata dello scontro tra Rossi e Marquez





Quando il campione stacca il cervello

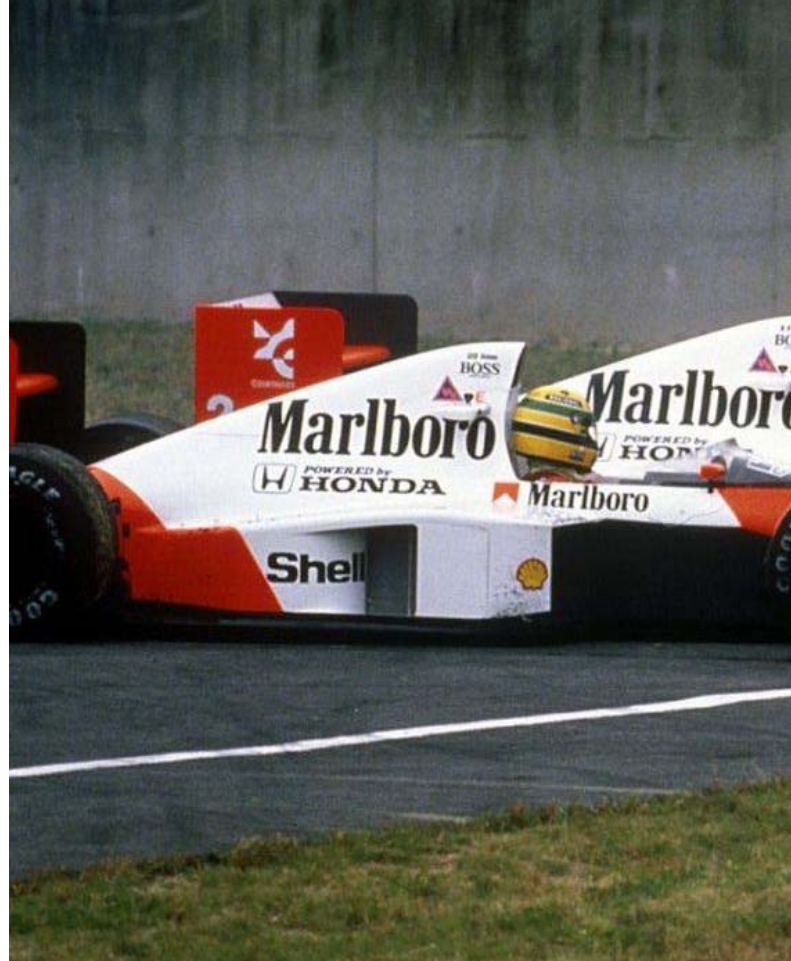
Rossi non è stato il primo né sarà l'ultimo sportivo a perdere il controllo dei nervi. In pista è capitato ai più grandi, da Schumacher a Senna, nel calcio tutti ricordano la testata di Zidane e la mano di Maradona. E i migliori hanno saputo chiedere scusa



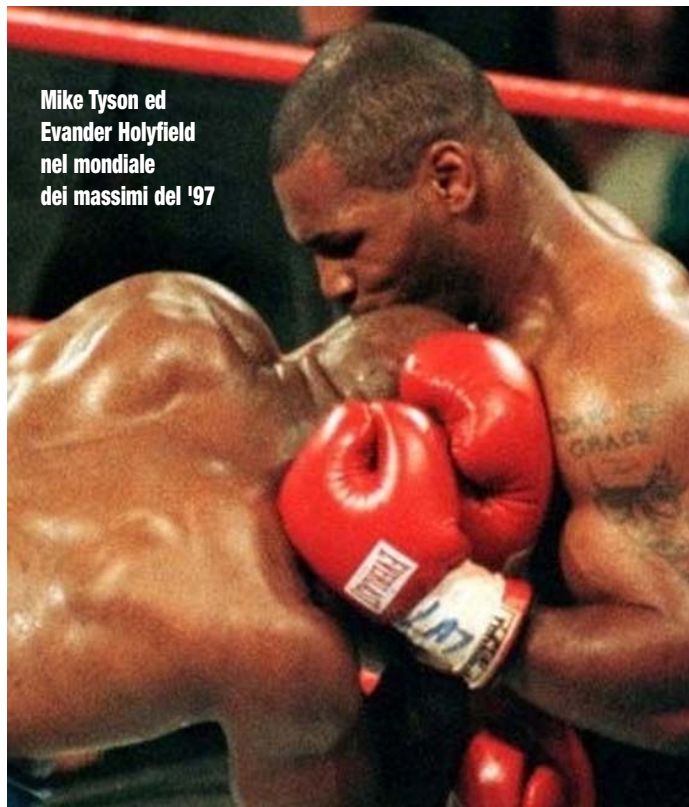
Una delle immagini simbolo:
la testata di Zidane a Marco Materazzi
nella finale dei Mondiali del 2006 in Germania

Stefano Semeraro

E poi viene il momento in cui perdi il controllo. Capita a tutti nella vita, anche ai campioni in quel concentrato di vita che si chiama sport. Novanta minuti, 30 giri o 15 riprese di tensione e adrenalina. Di stress accumulato magari in giorni e giorni che improvviso esplose, shackerato dalla voglia di vincere, dalla paura di perdere tutto in un secondo, dopo averlo costruito per settimane, mesi, magari anni. Rabbia, quasi sempre. Freddo calcolo, a volte. Nel mondo dei motori i precedenti del calcetto di Valentino Rossi a Marc Marquez a Sepang sono tanti, e illustrissimi. Pensate a Michael Schumacher, che nel 1994 durante il GP d'Australia ad Adelaide, l'ultimo della stagione, prende a sportellate Damon Hill. Schumi guida la classifica con 92 punti, l'inglese ne ha uno di meno, al giro 36 i due duellano, si toccano mentre Hill tenta di passare il tedesco sulla Benetton. Schumi è out, ma campione perché dopo un vano tentativo di riparare i danni alla sua Williams anche l'avversario deve ritirarsi. Seguono polemiche infuocate, che si ripetono nel '97 quando Schumi prende a ruotate Jacques Villeneuve che tenta di sorpassarlo "por fuera" alla curva Dry Sack di Jerez de la Frontera, al 48esimo giro del GP di Spagna: anche in quel caso l'ultima e decisiva gara della stagione con in ballo il titolo fra i due litiganti. La commissione disciplinare della Fia due settimane dopo parlò di "reazione istintiva, non deliberata", ma Schumacher fu squalificato dal campionato, ancora ad oggi l'unico ad aver subito una sanzione del genere in F.1. Molto poco istintivo, e molto deliberato invece, era stato il gesto di Ayrton Senna, che dopo aver perso il mondiale dell'89 per una curva tagliata dopo un contatto con l'arcirivale Prost, nel '90 pensò bene di rifarsi, buttando fuori il francese alla prima curva



di Suzuka. Di Valentino stesso si ricordano la spallata a Sete Gibernau a Jerez nel 2005, la gomitata (e il dito medio) rime-diata da in Giappone nel 2001 Max Biaggi, il duello ruvido con Stoner a Laguna Seca nel 2008: guarda caso lo stesso tracciato dove Marquez nel 2013 beffò il Dottore con un "taglio" al limite del regolamento al famoso 'cavatappi'. Se si esce di pista e si entra in campo la memoria vola subito alla testata di Zidane a Marco Materazzi nella finale dei Mondiali del 2006 in Germania, e poi alla "mano de dios" di Maradona che ai Mondiali del 1986 trafigge – non vista dall'arbitro - l'Inghilterra, o ancora a quella altrettanto birichina di Thierry Henry contro l'Irlanda nelle qualificazioni mondiali del 2009. Come si vede anche qui si tratta di fuoriclasse, come pure numerini uno 1 (del tennis) erano Jimmy Connors, il re degli Antipatici del tennis, che pur di averla vinta contro il nostro Barazzutti arrivò a cancellare il segno di una palla con il piede, e Ilie Nastase, il principe dei provocatori che durante un Masters tanto fece per irritare Arthur Ashe che alla fine il campione nero abbandonò il campo (ma alla fine lo squalificato fu il romeno!). Nel rugby ha fama di scorretto Richie McCaw, il capitano degli All Blacks, talento immenso ma costantemente in equilibrio sul filo del regolamento, pronto a disturbare con ogni e mezzo l'azione degli avversari – tanto che qualche giorno fa si è beccato un cazzotto in campo da parte del francese Picamoles (che è stato peraltro rapidamente espulso). Tirare in ballo l'orecchio mezzo staccato da Mike Tyson ad Evander Holyfield nel mondiale dei massimi del '97 pare eccessivo, e comunque l'elenco dei cattivi per scelta – da Roy Keane (13 rossi nella premier League), a Pasquale Bruno, da Bill Laimbeer e i "bad boys" dei Chicago Pistons nella Nba di fine anni '80, al cuore oscuro del baseball Usa, Ty Cobb, che affilava i tacchetti prima di buttarli a piedi uniti sui difensori – ci porterebbe lontano, troppo lontano dalle colpe di Valentino. Ma una cosa è certa: anche i campioni sbagliano. I più grandi hanno però la forza di ammetterlo, e di scusarsi.



Mike Tyson ed Evander Holyfield nel mondiale dei massimi del '97



Molto poco istintivo il gesto di Ayrton Senna, che dopo aver perso il mondiale dell'89 per una curva tagliata dopo un contatto con l'arcirivale Prost, a sinistra, nel '90 pensò bene di rifarsi, buttando fuori il francese alla prima curva di Suzuka, sopra



L'autoscontro tra Schumacher e Villeneuve a Jerez

Il terzo uomo

Lottando come un forsennato con Jari-Matti Latvala per il secondo posto, alla fine Andreas Mikkelsen raccoglie un'insperata ma meritatissima vittoria grazie all'errore clamoroso di Ogier





Ola Floene e Andreas Mikkelsen finalmente sul tetto... del mondo

RACC

Salou
Costa Daurada

COSTA DAURADA
PATRONAT DE TURISME
DE LA DIPUTACIÓ DE TARRAGONA

CATALUNYA

Marco Minghetti

“Andrà meglio la prossima volta. Almeno così spero...”. Con queste poche parole, Andreas Mikkelsen aveva commentato la vittoria gettata al vento in Svezia quando, a meno di cinque chilometri dalla fine dell'ultima piese, un suo errore aveva di fatto regalato il successo a Sébastien Ogier.

Otto mesi e mezzo dopo la storia si è ripetuta, ma a parti invertite. Il giovane ragazzo di bottega, terzo uomo dello squadrone Volkswagen e terzo nel mondiale, in Spagna sta lottando alla pari con Jari-Matti Latvala per il secondo posto. Lontano cinquanta secondi sua maestà Ogier, i due si ritrovano nell'ultima piese della gara separati da appena un secondo e quattro, con il norvegese che vuole dare il tutto per tutto per rimanere davanti al compagno-rivale, per dimostrare a tutti di essere ormai pronto a giocarsela al massimo livello.

E sui dodicimila e dieci metri d'asfalto della Power Stage che chiude il rally di Catalunya il ventiseienne norvegese non sbaglia una virgola. Un secondo e sette più veloce del finlandese, il suo lo ha fatto e, con il sorriso che fa innamorare decine e decine di appassionate, si abbandona volentieri alla solita intervista della tv.

Ma qualcosa all'improvviso arrivare a modificare il quadretto. Qualcuno in sottofondo urla concitato “Ogier ha sbattuto, è fermo.

Andreas hai vinto...”. A quel punto il sorriso stampato sul volto di Mikkelsen diventa una smorfia, il norvegese sembra non voler credere a quelle parole, cerca conferma, si gira una due volte verso il fedele Ola Floene anche lui in visibile eccitazione. Poi, liberatorio, l'annuncio liberatorio arriva dal motorhome Volkswagen “Ogier out, avete vinto voi...”.

A quelle parole, nell'abitacolo della Polo con il numero 3 sulle portiere tutto cambia. A Mikkelsen torna un sorriso luminoso, mentre a fianco Floene comincia a piangere come un bambino poi, come due automi, i due si scaraventano sul tetto della vettura e abbracciati festeggiano il loro primo successo iridato. E la scena è un po' surreale perché a questo punto le telecamere giocano a ping pong tra loro che festeggiano e gli immancabili replay dell'inspiegabile errore di Seb Ogier che, con la vittoria in pugno, ha commesso il più classico degli errori arrivando troppo lungo in una curva a sinistra finendo per schiantarsi contro le barriere di metallo e di fatto interrompendo anche la gara per tutti gli altri, visto che il rottame della polo Polo ostruiva la strada. Ennesima lezione a dimostrazione dell'esattezza della frase che il leggendario giocatore di baseball Yogi Berra ci ha lasciato e cioè: “Non è finita, finchè non è finita”. E anche nel motorsport non c'è nulla di più vero.





L'ORDINE DI ARRIVO DOMENICA 25 OTTOBRE 2015

1. Mikkelsen-Floene (VW Polo Wrc) - 3.21'04"8
2. Latvala-Anttila (VW Polo Wrc) - 3"1
3. Sordo-Marti (Hyundai i20 Wrc) - 21"2
4. Ostberg-Andersson (Citroen DS3 Wrc) - 1'06"3
5. Meeke-Nagle (Citroen DS3 Wrc) - 1'08"2
6. Paddon-Kennard (Hyundai i20 Wrc) - 1'23"3
7. Prokop-Tomanek (Ford Fiesta RS Wrc) - 4'12"2
8. Neuville-Gilsoul (Hyundai i20 Wrc) - 8'01"9
9. Tidemand-Axelsson (Skoda Fabia R5) - 8'56"8
10. Kopecky-Dresler (Skoda Fabia R5) - 9'07"5

Le classifiche di campionato

Piloti: 1.Ogier 238 punti; 2.Latvala 180; 3.Mikkelsen 154; 4.Ostberg 110; 5.Meeke 94; 6.Neuville 90; 7.Evans 81; 8.Sordo 77; 9.Paddon 74; 10.Tanak 63.

Costruttori: 1.Volkswagen Motorsport 387 punti; 2.Citroen WRT 206; 3. Hyundai Motorsport 202; 4.M-Sport WRT 1703; 5.Volkswagen Motorsport II 116; 6.Hyundai N 67; 7.Jipocar 51; 8.F.W.R.T. 9.

Dalle riprese televisive
ecco il momento del ritiro
di Sébastien Ogier



Dani Sordo
beniamino
del pubblico
di casa



Tra Citroen e Hyundai alla fine perde Neuville

Non potendo giocarsela con le tre Volkswagen inarrivabili, per il resto dalla concorrenza l'obiettivo realistico di questo finale di stagione è il secondo posto. In Spagna, molto presto fuori dalla lotta i due piloti M-Sport Tanak ed Evans a giocarsi un posto al sole sono stati Ostberg e Meeke per Citroen e Sordo e Neuville per Hyundai. Ed alla fine i primi due, seppur con qualche ombra di troppo, hanno in qualche modo ben bilanciato l'ottimo terzo posto dello spagnolo della casa coreana, ma a pesare in modo considerevole sulla lotta tra le due squadre è l'ennesima prestazione no di Thierry Neuville, sempre più ai margini della squadra, Tanto da autorizzare Hayden Paddon a usare parole di fuoco sul compagno. Davvero un clima incandescente in vista del Galles dove si arriverà con Citroen in vantaggio di quattro punti sui rivali, i quali da parte loro, si affideranno all'esperto Sordo e al rampante Paddon, vista la retrocessione annunciata del pilota belga nella squadra satellite.



Mads Ostberg
miglior pilota Citroen
all'arrivo

Kubica ancora una volta non raccoglie il seminato

Quinto tempo nel prologo del giovedì sera. Un terzo, un primo e un quarto nelle prime prove speciali del venerdì e Robert Kubica guarda tutti dall'alto in una classifica ovviamente ancora cortissima ma che comincia a delinearsi. Ma nel quinto impegno, il polacco perde ogni speranza per continuare a lottare per il vertice, come ha spiegato lo stesso pilota polacco. "In una curva a destra veloce ho avuto un forte sovrasterzo che mi ha buttato fuori strada. Abbiamo rovinato la ruota e la sua sostituzione ci ha fatto perdere diversi minuti.... Poi abbiamo forato anche un'altra gomma".

Di lì in avanti ancora un dritto e un rovescio per Robert, che evidentemente ha anche dei conti da regolare con la fortuna, fino al quinto tempo nella prova conclusiva che gli è valsa l'undicesima posizione finale. Comunque non male, dopo essere precipitato fino alla ventinovesima del venerdì.



Kubica,
ancora
una volta
fuori dalla
top ten

Dopo la vittoria alla Dakar, il titolo nel Cross Country FIA, quello nel Campionato Medio Orientale ora Nasser al-Attiyah e Matthieu Baumel hanno festeggiato anche il titolo nel WRC-2



WRC-2

A Tidemand la gara ad Al-Attiyah il titolo

Gli bastava un terzo posto e terzo posto è stato. Nasser Al-Attiyah evidentemente apprezza molto la regola del tre e così, dopo aver messo le mani sul titolo nel Cross Country FIA, su quello del Campionato Medio Orientale ora può cingere l'alloro anche sul titolo del WRC-2 e c'è da immaginarsi che alle premiazioni FIA di fine anno il quarantatreenne pilota qatariota avrà molto da fare per salire sul palco a ritirare premi. In Spagna Al-Attiyah ha corso come sempre in maniera molto intelligente non provando nemmeno a reagire al ritmo imposto da Pontus Tidemand subito velocissimo leader ed ha badato al sodo senza mai strafare. Una condotta di gara che alla fine è stata premiante.

Un po' di azzurro è arrivato da Brazzoli e Barone che noni assoluti nella categoria hanno comunque vinto tra gli iscritti della Production Driver Cup.



Brazzoli
e Barone
primi nella
Production
Cup

Il team e.dams Renault domina in lungo e in largo nel primo round della stagione con un Buemi irresistibile, tra sorprese, incidenti e... speranze che svaniscono

Su un altro p



planeta

MICHELIN



Marco Cortesi

Non c'è stata gara a Pechino. Al debutto della Formula E 2015-2016 sul tracciato del Parco Olimpico cinese, Sebastien Buemi ha preso il comando sin dalle prime libere e non l'ha più mollato, dimostrando la superiorità sua e del progetto che Renault con Dams ha mandato in pista. La casa francese, dopo aver accusato il colpo del titolo perso il giugno scorso a Londra, si è messa a lavorare a testa bassa, e i primi risultati l'hanno premiata. Al cento per cento. Ora, ci sarà ben poco da fare per tutti gli altri, dato che il freezing tecnico permette di lavorare praticamente solo sul software mentre ogni altra componente è "blindata". Solo un errore ed una rottura (di carrozzeria) hanno poi impedito a Nicolas Prost di poter tentare la doppietta. Quando la sua ala posteriore è collassata sembrava poter avere la meglio facilmente su Lucas Di Grassi, e solo la bandiera nera con disco arancio ha consentito al brasiliano di centrare il secondo posto.

Di Grassi migliore degli "altri"

Dopo il miglior tempo del team Abt Schaeffler a Donington, la distanza dalla vetta della compagine tedesca è stata sorprendente, e anche se globalmente il pacchetto sembra riuscito, sarà dura ricucire lo strappo. A podio è andato anche Nick Heidfeld, che era arrivato al via ad occupare la seconda posizione ma è stato tradito da un cambio vettura lento. Sembra comunque buono anche il progetto della Mahindra, con l'utilizzo degli stessi fornitori che avevano realizzato la vettura precedente ed un approccio votato all'evoluzione più che allo stravolgimento.

La Virtual Safety Car rivoluziona i punti

La parte rimanente dell'ordine di arrivo è stata pesantemente condizionata dalla seconda situazione di Virtual Safety Car, arrivata mentre diversi piloti erano alle prese con le soste. Sono stati favoriti così Loic Duval, Jerome D'Ambrosio e Oliver Turvey. I due portacolori Dragon hanno regalato a Jay Penske una doppia top-5, non male per l'unica scuderia "clienti" del lotto, mentre in nessun altro modo il team Nextev avrebbe potuto assicurarsi dei punti. Un aiuto l'ha ricevuto anche Nathanael Berthon, che con la Spark "vecchio modello" del team Augri è entrato nella top-10. Da dimenticare, la gara d'esordio di Jacques Villeneuve. Il canadese è stato colpito da Antonio Felix Da Costa, distrattosi con un settaggio del volante errato sulla sua seconda vettura, e pur continuando ha terminato quattordicesimo.



Disastro Piquet, rulli a zero

Tra gli altri piloti ex Formula 1, Jean-Eric Vergne ha perso via via terreno nella gestione della "carica", così come Bruno Senna, mentre Nelson Piquet non è mai stato della partita. Il brasiliano è stato... sconcertante sia per le prestazioni che per le dichiarazioni rilasciate alla stampa, tutte incentrate alla prossima stagione. Certo, sempre meglio che il Team Trulli. Dopo le difficoltà dei test, nei quali la loro avventura era diventata quasi una barzelletta, la scuderia italo-svizzera non è nemmeno riuscita a presentarsi in pista, spiegando di avere i propri motori ed inverter bloccati in dogana. Sfortuna, si vede. Anche se, in tutto, il powertrain Motomatica ha completato solo... un giro. Cosa accadrà in Malesia?



L'ORDINE DI ARRIVO SABATO 24 OTTOBRE 2015

- 1 - Sebastien Buemi (Renault Ze15) - Renault e.Dams - 26 giri
- 2 - Lucas di Grassi (Abt Schaeffler FE01) - ABT Schaeffler - 11"006
- 3 - Nick Heidfeld (Mahindra M2Electro) - Mahindra - 15"681
- 4 - Loic Duval (Venturi VM200 FE01) - Dragon - 16"009
- 5 - Jerome d'Ambrosio (Venturi VM200 FE01) - Dragon - 16"514
- 6 - Oliver Turvey (Nextev TCR 001) - NEXTEV TCR - 39"466
- 7 - Sam Bird (Virgin DSV-01) - DS Virgin - 47"531
- 8 - Nathanael Berthon (Spark SRT_01E) - Team Aguri - 58"620
- 9 - Stephane Sarrazin (Venturi VM200 FE01) - Venturi - 1'07"814
- 10 - Robin Frijns (Spark SRT_01E) - Andretti - 1'09"260
- 11 - Daniel Abt (Abt Schaeffler FE01) - ABT Schaeffler - 1'13"351*
- 12 - Jean-Eric Vergne (Virgin DSV-01) - DS Virgin - 1'31"040
- 13 - Bruno Senna (Mahindra M2Electro) - Mahindra - 1'50"833
- 14 - Jacques Villeneuve (Venturi VM200 FE01) - Venturi - 1 giro

*Penalizzato di 10" per unsafe release

Giro più veloce: Sebastien Buemi - 1'39"993

Ritirati

25° giro - Nelson Piquet

23° giro - Nicolas Prost

14° giro - Antonio Felix Da Costa

3° giro - Simona de Silvestro

Il campionato

1. Buemi 30; 2. Di Grassi 18; 3. Heidfeld 15; 4. Duval 12; 5. D'Ambrosio 10;
6. Turvey 8; 7. Bird 6; 8. Berthon 4; 9. Sarrazin 2; 10. Frijns 1.



Il futuro è adesso

Si è aperta una nuova era nel motorsport con i primi test della Formula 3.5 V8 a Jerez.



Antonio Caruccio

Pochi giorni dopo la fine della partnership tra RPM e Renault nella gestione del campionato, l'organizzatore spagnolo ha spinto fortissimo sul futuro di una categoria che già nel precedente decennio ha dato alla Formula 1 buona parte dei suoi protagonisti.





Amato Ferrari
e Matthieu Vaxiviere

Jack
Aitken



Nuovi volti in azione

Tantissimi sono stati i nuovi volti in azione, uno scenario giovane come si è evinto anche dalla foto di gruppo fatta in pitlane il primo giorno, proprio a sottolineare l'inizio di questa nuova era. Tanti i ragazzi promossi dalla Formula Renault 2.0, come il bicampione Eurocup e ALPS Jack Aitken, che ha provato con Fortec e Arden, e che anche ad Alcaniz tornerà sulla vettura campione con Oliver Rowland. Non è stato da meno il suo compagno di squadra in seno al team Koiranen, Jake Hughes, che ha invece svolto un intenso lavoro con il team Strakka, mentre in Fortec è curioso notare come Aitken abbia trovato il rivale nella lotta al titolo, Louis Deletraz, che sembra molto vicino al raggiungimento di un accordo con la squadra di Richard Dutton a fine anno. Scottato dalla conclusione dell'Eurocup, Kevin Joerg è sceso in pista con Arden e Lotus, non trovando però grandissima confidenza.

Russi alla riscossa

A sorpresa invece meglio di tutti è andato Matevos Isaakyan, russo che in Formula Renault correva con gli italiani di JD Motorsport, e che nei due giorni disputati con il team Pons ha impressionato per la facilità di adattamento ad una vettura potente come la FR3.5 (resta infatti invariato il nome della vet-

tura, seppur è cambiato quello del campionato) prendendosi il miglior tempo nell'ultimo turno. Ma nutrita è stata la compagine russa nei test, perché oltre ad Isaakyan si è rivisto in azione Egor Orudzhev, che continuerà con Arden anche nel 2016, e due giovani del programma SMP: Nikita Zlobin e Vladimir Atoev. Il primo, con già una buona esperienza in Formula 3 e qualche gara ad inizio anno in Auto GP, ha girato con il team Carlin, ma già a Motorland si aspetta il suo arrivo in Spirit Of Race, dove probabilmente correrà il prossimo anno. Rivelazione totale invece è stato Atoev, piccolo di età visti i suoi sedici anni, ma già altissimo, oltre il metro e ottanta, che seppur fatica a stare nell'abitacolo, è a suo perfetto agio in pista.

Nuovi team alle porte

Dalla Formula 3 invece è arrivato George Russel, che ha provato con Tech 1 e Strakka, mentre si è visto in azione per la prima volta il nuovo team Spirit Of Race. Con l'esperto Matthieu Vaxiviere alla guida, la compagine svizzera diretta da Amato Ferrari ha conquistato il miglior tempo nel terzo turno, e dell'intero test, confermando di essere pronto per affermarsi al vertice nel 2016. Inoltre, dopo il rientro di Comtec, è già stato annunciato dall'organizzazione l'arrivo di RP Motorsport e Teo Martin, squadre provenienti dall'Open, GT ed Euroformula che accompagneranno la Formula 3.5 V8 la prossima stagione.

Così nei test di Jerez



Matevos
Isaakyan

Martedì 20 ottobre 2015, 1° turno

- 1 - Yu Kanamaru - Pons - 1'28"067 - 29 giri
- 2 - Jack Aitken - Fortec - 1'28"588 - 41
- 3 - Matthieu Vaxiviere - Spirit of Race - 1'28"791 - 37
- 4 - Jake Hughes - Strakka - 1'28"909 - 39
- 5 - Gustav Malja - Strakka - 1'28"955 - 26
- 6 - Louis Deletraz - Fortec - 1'29"092 - 39
- 7 - Matevos Isaakyan - Pons - 1'29"194 - 33
- 8 - Alfonso Celis - AVF - 1'29"419 - 27
- 9 - Nikita Zlobin - Carlin - 1'29"740 - 37
- 10 - Egor Orudzhev - Arden - 1'29"817 - 19

Martedì 20 ottobre 2015, 2° turno

- 1 - Egor Orudzhev - Arden - 1'28"083 - 45 giri
- 2 - Jake Hughes - Strakka - 1'28"226 - 28
- 3 - Matthieu Vaxiviere - Spirit of Race - 1'28"300 - 34
- 4 - Jack Aitken - Fortec - 1'28"438 - 26
- 5 - Marvin Kirchhofer - AVF - 1'28"440 - 27
- 6 - Yu Kanamaru - Pons - 1'28"668 - 26
- 7 - Gustav Malja - Strakka - 1'28"872 - 30
- 8 - Louis Deletraz - Fortec - 1'28"952 - 30
- 9 - George Russell - Tech 1 - 1'29"088 - 35
- 10 - Alfonso Celis - AVF - 1'29"561 - 24

Mercoledì 21 ottobre 2015, 3° turno

- 1 - Matthieu Vaxiviere - Spirit of Race - 1'27"331 - 23 giri
- 2 - Yu Kanamaru - Pons - 1'27"631 - 40
- 3 - Matevos Isaakyan - Pons - 1'27"651 - 29
- 4 - Jake Hughes - Strakka - 1'27"768 - 32
- 5 - Louis Deletraz - Fortec - 1'27"956 - 23
- 6 - Marvin Kirchhofer - AVF - 1'28"029 - 43
- 7 - Alfonso Celis - AVF - 1'28"042 - 25
- 8 - Egor Orudzhev - Arden - 1'28"226 - 33
- 9 - Jack Aitken - Arden - 1'28"227 - 32
- 10 - George Russell - Strakka - 1'28"273 - 31

Mercoledì 21 ottobre 2015, 4° turno

- 1 - Matevos Isaakyan - Pons - 1'28"392 - 25 giri
- 2 - George Russell - Strakka - 1'28"539 - 28
- 3 - Alfonso Celis - AVF - 1'28"817 - 40
- 4 - Egor Orudzhev - Arden - 1'28"889 - 17
- 5 - Kevin Joerg - Lotus Charouz - 1'28"978 - 20
- 6 - Yu Kanamaru - Pons - 1'29"056 - 23
- 7 - Marvin Kirchhofer - AVF - 1'29"218 - 30
- 8 - Louis Deletraz - Fortec - 1'29"258 - 36
- 9 - Gustav Malja - Fortec - 1'29"359 - 27
- 10 - Jehan Daruvala - Comtec - 1'29"363 - 24



Vladimir
Atoev



Louis
Deletraz

TCR Series

Gare a Buriram





In 3 per il titolo

Tutto si deciderà a Macao e in lizza per la vittoria finale ci sono Comini, Oriola e Gené, benché più staccato. Sarà un weekend infuocato

Dario Sala

Deciderà Macao. Come vuole la bella tradizione del Turismo e come sarà. Il primo campione della TCR Series verrà deciso fra le strade e i muretti dell'ex protettorato portoghese con tutti i dubbi e le incertezze del caso. Sarà una lotta esaltante perché dopo la trasferta thailandese a Buriram sono rimasti in tre a giocare il titolo. Stefano Comini, Pepe Oriola e Jordi Gené. Comini e Oriola sono staccati di soli due punti, mentre Gené ha uno svantaggio di trentaquattro lunghezze. Il suo sembrerebbe il classico ruolo del comprimario che ha ben poche chances di farcela, ma ricordiamoci che si va su una pista che ha ribaltato tantissime situazioni in passato, dando la vittoria a chi sembrava non poterla più afferrare e portandola via a chi era già sicuro di prendersi la corona di allora sul podio. Chiaro che Gené dovrà sperare in molti fattori favorevoli, lo sa anche lui, ma sa anche che sul Circuito Da Guia nulla è già scritto.

Oriola e Comini 1-1 in Thailandia

E se il buongiorno si vede dal mattino allora ci sarà da divertirsi. A Buriram, Oriola e Comini si sono spartiti il successo in gara rubandosi a vicenda la leadership del campionato. Lo spagnolo ha vissuto uno dei migliori fine settimana. Performante fin dalle prove, ha vinto la prima gara dopo che Gianni Morbidelli ha commesso un errore scattando dalla pole e terminando decimo. Non vogliamo dire che Oriola abbia vinto solo per quello, ma a tutti è sembrato chiaro che il passo del pesarese e della Honda fosse difficilmente raggiungibile dagli altri. Il pilota della Craft-Bamboo ha comunque vinto meritatamente mentre Comini ha recuperato fino al quinto posto dopo essere scattato nono. Lo svizzero si è poi rifatto in gara due con un successo arrivato dopo un'altra vigilia drammatica. Prima il serio infortunio alla gamba e poi una macchina che non ne voleva sapere di andare a dovere. Alla Target hanno cambiato tutto. Cambio, intercooler, turbo, pedale dell'acceleratore. Alla fine le cose sono cambiate anche se non si è capito cosa abbia creato il problema. Comini ha ritrovato prestazioni ed ha avuto il passo per



Comini
vincitore
in gara 2



Pepe Oriola

Morbidelli ha festeggiato la pole position ma è stato sfortunato in gara





L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 1 DOMENICA 25 OTTOBRE 2015

- 1 - Pepe Oriola (Seat León) - Craft Bamboo - 14 giri 24'34"075
- 2 - Jordi Gené (Seat León) - Craft Bamboo - 1"369
- 3 - Sergey Afanasiev (Seat León) - Craft Bamboo - 2"649
- 4 - Kevin Gleason (Honda Civic) - West Coast - 3"517
- 5 - Stefano Comini (Seat León) - Target - 7"684
- 6 - Loris Hezemans (Seat León) - Target - 10"520
- 7 - Lorenzo Veglia (Seat León) - Engstler - 13"677
- 8 - Tomas Engstler (Volkswagen Golf) - Engstler - 15"558
- 9 - René Muennich (Honda Civic) - West Coast - 15"932
- 10 - Gianni Morbidelli (Honda Civic) - West Coast - 16"347
- 11 - Munkong Sathienthirakul (Seat León) - Craft Bamboo - 19"201
- 12 - Tin Sritrai (Seat León) - Asia - 26"213
- 13 - Kevin Pu (Seat León) - Asia - 37"257
- 14 - Filipe De Souza (Seat León) - Roadstar - 47"633
- 15 - Kenneth Lau (Honda Civic) - Prince - 1'00"504
- 16 - Johnson Huang (Seat León) - Roadstar - 1'01"203
- 17 - Samson Chan (Seat León) - Roadstar - 1'01"572
- 18 - Mihael Choi (Honda Civic) - Prince - 1'03"662
- 19 - Douglas Koo (Seat León) - Niza - 1'58"210
- 20 - Alain Menu (Subaru STi) - Top Run - 2 giro
- 21 - Hugo Valente (Opel Astra) - Campos - 2 giro

Giro più veloce Gianni Morbidelli 1'44"121

Ritirati

- 1° giro - Mikhail Grachev
- 6° giro - Rob Holland

L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 2 DOMENICA 25 OTTOBRE 2015

- 1 - Stefano Comini (Seat León) - Target 14 giri 24'40"174
- 2 - Loris Hezemans (Seat León) - Target - 2"746
- 3 - Pepe Oriola (Seat León) - Craft Bamboo - 3"163
- 4 - Jordi Gené (Seat León) - Craft Bamboo - 4"098
- 5 - Lorenzo Veglia (Seat León) - Engstler - 15"594
- 6 - Tomas Engstrom (Volkswagen Golf) - Engstler - 15"993
- 7 - Sergey Afanasiev (Seat León) - Craft Bamboo - 16"442
- 8 - Tin Sritrai (Seat León) - Asia - 24"318
- 9 - Munkong Sathienthirakul (Seat León) - Craft Bamboo
- 10 - Rafael Galiana (Seat León) - Target - 27"740
- 11 - Kevin Pu (Seat León) - Asia - 33"799
- 12 - Filipe De Souza (Seat León) - Roadstar - 37"157
- 13 - Michael Choi (Honda Civic) - Prince - 41"082
- 14 - Kenneth Lau (Honda Civic) - Prince - 41"988
- 15 - Johnson Huang (Seat León) - Roadstar - 52"669
- 16 - Samson Chan (Seat León) - Roadstar - 1'08"725
- 17 - Douglas Khoo (Seat León) - Niza - 1'30"432

Giro più veloce Kevin Gleason 1'44"404

Ritirati

- 8° giro - René Muennich
- 9° giro - Gianni Morbidelli
- 10° giro - Kevin Gleason

Non partiti
Alain Menu
Mikhail Grachev

Il campionato
1. Comini 299; 2. Oriola 297; 3. Gené 265; 4. Morbidelli 223; 5. Gleason 216

vincere gara due scattando dalla prima fila. Il tutto mentre Oriola provava in maniera disperata a passare un Loris Hezemans versione muraglia cinese che ha chiuso (in maniera sempre corretta) ogni spiraglio allo spagnolo. Il terzo posto gli è andato un po' stretto, ma se non altro ha favorito questo svantaggio di due punti che renderanno appassionante il finale di stagione.

Morbidelli dice addio al titolo

Buriram è stato anche lo spartiacque fra chi potrà lottare ancora per il titolo e chi invece dovrà rimandare i suoi sogni al 2016. Purtroppo fra coloro che dovranno aspettare l'anno prossimo ci sarà anche Gianni Morbidelli che ha vissuto un fine settimana davvero sfortunato. In Thailandia ha debuttato la Honda Civic Step 2 con il nuovo motore derivato dalla Type-R. Il pesarese l'ha onorata al meglio portandola ad una pole position che non lasciava presagire nulla di buono per i suoi avversari. Purtroppo un movimento avvenuto un battito di ciglia prima dello spegnimento del semaforo ha costretto Gianni ad un drive-through che non ci voleva. In gara due invece, ha pagato la lunga attesa sullo schieramento prima della partenza per spostare la macchina di Hugo Valente ammutolitosi pochi istanti prima del via. Il motore della Honda si è così surriscaldato e poi con la gara disputata in scia agli avversari si è rotto a poche tornate dalla fine. Questo lo ha condannato matematicamente ed è un peccato perché sarebbe stato bello vederlo in lotta fino alla fine. L'avrebbe meritato visto che anche in questa categoria ha saputo mostrare tutta la sua classe e dimostrarsi ancora un leone. Buriram nel frattempo ha passato l'esame. Pista moderna e molto larga con possibilità di sorpassi e di recupero in caso di errore. La TCR ha dato vita a due belle gare come è nella sua natura. Adesso una piccola pausa e poi tutti in apnea per la pista più incredibile di tutte.

Si scalda il mercato

Con l'imminente arrivo dell'estate australe, l'ambiente del V8 Supercars si sta scaldando anche sul fronte mercato. Numerose le voci che si rincorrono in questi giorni tra conferme, mezza verità e rumors. Scopriamo gli ultimi movimenti





WOODSTOCK
SPONSORED BY AMERICAN SAIL

WOODSTOCK
SPONSORED BY AMERICAN SAIL

WOODSTOCK
SPONSORED BY AMERICAN SAIL

WOODSTOCK
SPONSORED BY AMERICAN SAIL

CALTEX
AMBRICK
7
KOMATSU
HOLDEN

6
Castrol
Pepsi Max
Auto

2
NGK
S.COM



Silvano Taormina

Sono settimane frenetiche per il V8 Supercars. Messa in archivio la stagione dell'endurance, buona parte dei team si sta concentrando nel definire gli schieramenti per il 2016. Pian piano diversi tasselli stanno trovando la loro collocazione, a suggello di un'annata decisamente vivace per il mercato piloti. Dopo il recente annuncio del DJR Penske, il quale si è assicurato Fabian Coulthard al fianco del confermato Scott Pye, uno degli ultimi colpi degni di nota lo ha messo a segno il Tekno Autosport. La compagine gestita dalla famiglia Webb, rimasta orfana di Shane Van Gisbergen prossimo al passaggio tra le fila del Triple Eight, è riuscita ad arruolare un top-driver quale Will Davison. L'esperto pilota di Melbourne, fino a pochi giorni fa legato con un contratto quadriennale all'Erebus Motorsport, dopo sole due stagioni ha deciso di interrompere il legame con la squadra diretta da Betty Klimenko. La mancanza di risultati, con un solo successo all'attivo da parte di Davison al volante della Mercedes E63 AMG, ha indotto le parti ad intraprendere strade diverse. Con il rookie Ash Walsh confermato per il 2016, il secondo sedile di casa Erebus potrebbe finire nelle mani di David Reynolds, in questo momento il pezzo più pregiato del mercato alla luce della scadenza del suo contratto con la Prodrive. Al suo posto si attende la promozione del leader della Dunlop Series Cameron Waters, messosi in mostra di recente nella Pirtek Enduro Cup in veste di guest-driver. Molta attenzione sta ruotando intorno al GRM Polestar, il quale alla vigilia del weekend di Surfers Paradise ha comunicato che David Wall non sarebbe stato più titolare il prossimo anno. Nonostante porti in dote un munifico sponsor, Wall è stato messo in panchina e con ogni probabilità verrà schierato solo nelle gare di durata. Al suo posto, proprio all'indomani della Gold Coast 600, è stato annunciato James Moffat, chiamato ad affiancare Scott McLaughlin sulla seconda Volvo S60 dopo tre stagioni trascorse tra le fila del Kelly Racing. Un altro movimento che in molti danno per certo è il passaggio di Tim Slade dal Walkinshaw Racing, che nella prossima stagione ridurrà il proprio impegno ad una sola Holden Commodore, al Brad Jones Racing rilevando Coulthard. Ancora incerta la situazione in casa Super Black, dove il giovane neozelandese Andre Heimgartner potrebbe far posto ai più esperti connazionali Simon Evans (fratello maggiore del pilota di GP2 Mitch) e Chris Pither. Alla luce di tutte queste manovre di mercato, gli ultimi sedili ancora vacanti ad attrarre un certo interesse sono quelli relativi alla terza Commodore del Brad Jones Racing e alla quarta Nissan Altima del Kelly Racing, con la casa nipponica che sta valutando l'impiego in Australia di uno dei giovani provenienti dalla sua GT Academy.



Will Davison



Craig Lowndes



Le Volvo di Scott McLaughlin e James Moffat



Il punto sul mercato 2016

Holden Racing Team (Holden Commodore)

Garth Tander - James Courtney

Prodrive (Ford Falcon)

Mark Winterbottom - Chaz Mostert

Triple Eight (Holden Commodore)

Jamie Whincup - Craig Lowndes - Shane Van Gisbergen

Erebus (Mercedes E63AMG)

Ashley Walsh - David Reynolds (?)

Nissan Motorsport (Nissan Altima)

Rick Kelly - Todd Kelly - Michael Caruso - TBA

GRM Polestar (Volvo S60)

Scott McLaughlin - James Moffat

Brad Jones Racing (Holden Commodore)

Jason Bright - Tim Slade (?) - TBA

DJR Team Penske (Ford Falcon)

Scott Pye - Fabian Coulthard

Tekno Autosport (Holden Commodore)

Will Davison

Nash PRA (Ford Falcon)

Cameron Waters (?)

Walkinshaw (Holden Commodore)

Lee Holdsworth

Super Black PRA (Ford Falcon)

Andre Heimgartner (?) - Simon Evans (?) - Chris Pither (?)

Lucas Dumbrell Motorsport (Holden Commodore)

Nick Percat - TBA



Scott Pye
e Fabian Coulthard

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