

www.italiaracing Magazine

n. 280
14 luglio
2014

IL FUTURO È ADESSO

Jules Bianchi, pilota del Ferrari Driver Academy, ha ben impressionato nei test di Silverstone con la F14T e ora non nasconde l'ambizione di poter far parte a tempo pieno della scuderia di Maranello.

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

Direttore responsabile:

Massimo Costa
(info@italiaracing.net)

Redazione:

Stefano Semeraro
Marco Minghetti

Collaborano:

Carlo Baffi
Antonio Caruccio
Marco Cortesi
Alfredo Filippone
Dario Lucchese
Claudio Pilia
Guido Rancati
Dario Sala
Silvano Taormina
Filippo Zanier

Tecnica:

Paolo D'Alessio

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

SCUDERIA FERRARI
FERRARI: STRATEGIE PER IL FUTURO.

... INDEBOLIAMO QUELLI DELLA MERCEDES PORTANDOGLI VIA I MOTORISTI ...

... NO ! RIFILIAMOGLI I NOSTRI .

BAFFI

«**FERRARI, CI**

I test a Silverstone programmati con la Marussia, poi la chiamata improvvisa della Ferrari per rimpiazzare Raikkonen dopo l'incidente in gara. Dopo il miglior tempo staccato nel secondo giorno con la Rossa, Jules Bianchi non nasconde le sue ambizioni di potersi guadagnare, presto o tardi, un sedile a Maranello

REDI IN ME»»



Stefano Semeraro

Jules, come è stato tornare su una Ferrari?

«E' sempre una bella esperienza guidare una Ferrari. Poi c'era un programma di test abbastanza pieno e lo abbiamo completato quasi tutto, quindi sono felice».

Quando hai scoperto che avresti sostituito Raikkonen?

«Lunedì, ma non ricordo bene quando».

Il fatto di essere stato scelto ti ha confortato sui piani che la Ferrari per te in futuro?

«Be', ovviamente sì, considerando che faccio parte della Ferrari Academy. Penso che un giorno l'obiettivo sarà quello. Io sono pronto a qualsiasi evenienza, poi si vedrà. Al momento però il team ha due ottimi piloti che stanno facendo bene, quindi non credo che il piano sia quello».

Hai fatto segnare il miglior tempo. Un buon colloquio di lavoro?

«Sì, credo di essere stato molto costante e di aver fatto segnare dei buoni tempi sul giro. La pista era in condizioni diverse quindi è difficile fare paragoni, ma girare su buoni tempi è sempre un segnale positivo».

Avendo guidato per tutto il weekend con la Ferrari e poi per la Marussia tu devi esserti fatto un'idea: quanto sono diverse le due vetture?

«La Ferrari ovviamente qui ha più carico, ma lo sapevamo già. Va meglio nelle curve veloci. Non si possono fare paragoni perché le condizioni erano diverse a seconda dei giorni, ad esempio per quanto riguarda il vento, e poi abbiamo usato gomme diverse, quantità diverse di benzina. L'unica certezza che ho è che il carico aerodinamico era maggiore».

Quanto lavoro hai svolto sull'aerodinamica e quanto sulle gomme?

«Più sull'aerodinamica, con qualcosa sugli assetti. Cercavamo soluzioni per migliorare la macchina e credo che abbiamo trova-

to cose interessanti. Ma dobbiamo ancora analizzare i risultati che abbiamo ottenuto».

Le condizioni della pista erano diverse, ma hai pensato anche a migliorare i tempi ottenuti nelle libere la scorsa settimana da Raikkonen e Alonso? Volevi dimostrare qualcosa?

«Ovviamente migliore è il tempo che fai e meglio vanno le cose. Però loro hanno girato nelle libere e il vento era diverso, non è facile fare paragoni».

Per te sarebbe un grosso rimpianto non riuscire mai a correre per la Ferrari?

«Al momento so solo che non è previsto per l'anno prossimo, perché loro hanno un progetto che riguarda gli altri piloti, quindi io mi concentrerò solo su quello che sto facendo ora per la Marussia, cercando di ottenere buoni risultati. Credo che abbiamo dimostrato di poter fare un buon lavoro quando si presenta la possibilità, per me

è importante continuare così. Se un giorno la Ferrari mi vorrà, sarò pronto».

Questi test erano anche l'occasione di dimostrare quanto a tuo agio ti senti con il team? Se i grado di avere un buon rapporto con loro e credi di averlo dimostrato?

«Credo di aver dimostrato al team che posso lavorare bene ed essere veloce, ma non era certo l'obiettivo di un solo giorno di test quello di mettermi a confronto con gli altri piloti. L'obiettivo era di migliorare la vettura e aiutare la squadra. Sono convinto di aver svolto bene il mio compito e ne sono molto soddisfatto».

Questa è la quinta Ferrari che hai testato. Sei convinto che grazie al rapporto che hai instaurato il team ti aiuterà a restare in F.1 fino a quando non sarà disponibile un sedile nel 2016?

«L'obiettivo è quello. Non è mai facile rimanere in F.1 ma credo di aver dimostrato alla Ferrari di meritarmelo, e spero mi possano aiutare».



Jules Bianchi sale sulla Ferrari a Silverstone





MOTORE DI RICERCA

Alla Ferrari cominciano le grandi manovre in vista della stagione 2015, e dopo i primi mesi di studio Mattiacci sembra indirizzato nel dare segnali di discontinuità con il passato. Il primo a pagare dovrebbe essere il capo dei motoristi Luca Marmorini

Stefano Semeraro

Anche l'altro grande rivale della Stella nel frattempo si sta organizzando. Non tanto per la stagione in corso ma per il 2015, che ormai rappresenta la terra promessa dei delusi di quest'anno. La Ferrari della nuova gestione-Mattiacci, ad ascoltare con attenzione i rumors e le voci più o meno ufficiali che arrivano dal paddock, è in pieno fermento. Mattiacci non ha fatto mistero di puntare ad una "forte discontinuità", il primo risultato è che Luca Marmorini, ufficialmente in ferie, viene dato da giorni per accantonato, al suo posto dovrebbe subentrare il suo vice Mattia Binotto. Fra i pericolanti c'è anche Pat Fry, che da quando è approdato a Maranello non ha in effetti lasciato grandi segni, mentre Mattiacci pare aver deciso di puntare decisamente su James Allison. Le incognite più intriganti al momento però sono altre due. La prima riguarda Alonso, che potrebbe decidere di lasciare prima della scadenza del 2016, deluso dalle occasioni mancate dalla Ferrari, e certe sue dichiarazioni possono essere lette in contropunto proprio sotto questo profilo. «Il mio obiettivo al momento è aiutare il team a fare più punti possibile, fra i costruttori si può finire secondi o sesti per una manciata di punti», ha detto lo spagnolo. «Obiettivi a lungo termine non me ne metto, le priorità sono altre. Del resto ho ancora molti anni di contratto, c'è tempo per capire qual è il miglior futuro per tutti». La seconda, dopo il no incassato da Adrian Newey, gira attorno ad un possibile, clamoroso ritorno in Ferrari di Ross Brawn. Dopo l'addio alla Mercedes il tecnico inglese si sta godendo un anno sabbatico e ha dichiarato di non essere più interessato alla F.1. Ma davanti ad un cospicuo rilancio da parte del suo ex-datore di lavoro – si mormora di cinque miliardi di euro – e alla prospettiva di recitare di nuovo da salvatore della patria ferrarista, chi non vacillerebbe? Certe offerte non si possono proprio rifiutare.

DELUSIONI MONDIALI

Anche il tedesco Vettel pare rassegnato: contro questa Mercedes, come contro la Germania di Schweinsteiger & Co, c'è poco da fare. La Red Bull è già concentrata sul 2015 e sulle conseguenze dell'ormai certo bando del Fric, e anche Maranello si lavora per il futuro. Che potrebbe non comprendere più Alonso e contemplare invece un clamoroso ritorno

Stefano Semeraro

Da una Germania vincente all'altra. Dal tifo ai Mondiali di calcio al Gp di casa ad Hockenheim. Da Sebastian Vettel, che per quattro anni ha dominato il Circus, a Nico Rosberg e alla Mercedes che hanno messo un'ipoteca pesante sul campionato di quest'anno. Il problema, con i tedeschi, e in F.1 anche 'fra' i tedeschi, insomma è sempre quello: contenere lo spread. Sessanta punti di distacco sono tanti dopo nove gare, e Seb è il primo ad ammettere che la "remontada", stavolta, è dura.

«Al momento il gap fra noi e loro è grande, e dalla prima gara non siamo riuscito veramente a intaccarlo», spiega il penta-campione in crisi alla vigilia del Gran premio di Germania. Due podi strappati, in Malesia e in Canada, per ora sono un bilancio decisamente magro per chi era abituato a mietere una vittoria dopo l'altra. «E' tutto l'anno che viviamo di alti e bassi. Ovviamente abbiamo sperimentato parecchie novità nel frattempo, ma la Mercedes ha fatto lo stesso. Continueremo a farlo nella speranza di colmare il distacco, e solo alla fine della stagione credo potremo avere un quadro migliore. Poi

in inverno si vedrà cosa riusciremo a fare».

Una resa, o quasi. Una dichiarazione di impotenza. Restano gli obiettivi di giornata, la speranza di fare bene davanti al pubblico di casa. «Un podio ad Hockenheim sarebbe veramente speciale. Ci vorrà un weekend senza problemi che ci consenta di tirare fuori il meglio della macchina». Una variabile ulteriore è rappresentata dal possibile bando del FRIC, il sistema di sospensioni anteriori e posteriori interconnesse che già a Monaco è stato messo sotto accusa da parte della F.1. In vista di un possibile ritorno alle sospensioni attive, e considerati i cambi regolamentari di quest'anno, fra i teams (non tutti però) è stato stipulato un accordo non scritto per evitare ricorsi e accuse reciproche, ma qualcuno ha voluto vedere nell'intenzione ormai certa della Fia di escludere il Fric nel 2015 un tentativo di limitare lo strapotere Mercedes (che peraltro non è la sola scuderia a utilizzarlo).

«Io so cosa c'è sulla nostra macchina – commenta sibillino Vettel – mentre non so quello che montano gli altri. Quello che ha detto la Fia è abbastanza chiaro: qualche team ne sarà toccato di più, altri meno...».



UN RUSSO DI

Arrivato in modo improvviso e inatteso alla massima serie, Daniil Kvyat si è fatto apprezzare in fretta grazie a concentrazione, metodo, modi schietti e soprattutto piede pesante



I SOSTANZA



Filippo Zanier

Quando ci incontriamo nel paddock del Moscow Raceway, alle 9 del mattino, Daniil Kvyat ha un'urgenza: "Sto morendo di fame", dice trafelato a un membro dello staff Red Bull che lo segue, ma la proposta che riceve, una sanissima mela, non sembra convincerlo granché. "No grazie, preferirei del cibo vero, magari che includa delle uova, qualcosa che abbia sostanza". Sostanza, a ben pensarci, è esattamente ciò che il pilota russo ha messo fin da subito in pista nella stagione del debutto in F.1. Nella massima formula Daniil è arrivato in modo improvviso e inatteso, dopo un "blitz" che lo scorso ottobre lo vide scavalcare Antonio Felix da Costa nelle grazie di Helmut Marko, padre padrone del programma che alleva i giovani Tori, tutto in appena qualche settimana.

La scelta del management Red Bull al tempo aveva destato non poche perplessità, non tanto perché al pilota russo non venisse riconosciuto un talento effettivamente cristallino, ma semplicemente perché quel posto in Toro Rosso da più di un anno sembrava assegnato al pilota portoghese, che dopo un 2012 pazzesco sembrava a tutti gli effetti più preparato per il grande salto, pur se reduce da un'annata sotto le aspettative in F. Renault 3.5. L'improvvisa ascesa di Kvyat, insomma, sembrava figlia di contin-

genze extra sportive, prima fra tutte la necessità per la F.1 di avere un pilota russo in griglia in vista del GP di Sochi.

A distanza di nove mesi, però, va riconosciuto che, dopo Vettel e Ricciardo, il proverbiale occhio del Dr. Marko ci ha visto giusto ancora una volta: arrivato nel Circus da "usurpatore", Kvyat si è fatto apprezzare in fretta grazie a concentrazione, metodo, modi schietti e soprattutto piede pesante. In 9 Gran Premi ha già saputo cogliere la top ten quattro volte, la prima proprio al debutto in Australia, e a colpire sono state soprattutto le sue performance in gara che, affidabilità permettendo, gli hanno consentito di mettere in atto prodigiose rimonte.

La Russia, in un fine settimana in cui è stato festeggiatissimo dalla sua gente assiepatata sugli spalti, si è rivelata il posto ideale per parlare con Daniil dei suoi primi mesi in F.1 e di come il Circus ha cambiato la sua vita.

La tua ultima gara in F. Renault 2.0 Alps è lontana poco più di un anno, e oggi sei qui a guidare una F.1 a casa tua, per regalare ai tifosi russi l'occasione di applaudire il loro unico rappresentante nel Circus. Che effetto ti fa, tenendo conto che fino a qualche anno fa in Russia non c'era nemmeno una pista in grado di ospitare un evento del genere?

tare un evento del genere?

"È stato molto bello. Mi sono impegnato molto in macchina per fare divertire il pubblico sugli spalti, e mi sono subito accorto che rispondevano bene, per questo quando sono sceso dalla macchina li ho invitati a farsi sentire: dico la verità, la risposta mi ha impressionato. Anche ieri ho avuto l'occasione di interagire con loro sul palco che è stato montato qui dietro nel paddock, ed è stato molto bello vedere che la passione per il motorsport sta crescendo anche qui da noi".

Un passaggio così rapido alla F.1, nella storia recente, era capitato soltanto a Kimi Raikkonen. Quale pensi sia stata la chiave per raggiungere l'obiettivo in tempi così rapidi?

"Credo che l'anno in cui ho fatto sia GP3 che F.3 Europea sia stato fondamentale. La velocità non mi era mai mancata, nemmeno nella F. Renault 2.0, ma nella stagione successiva ho dimostrato di saper vincere fare risultati in due campionati diversi, e soprattutto di saper usare le testa nel modo giusto. Chi cerca piloti per la F.1 valuta anche e soprattutto il rendimento sotto pressione, la capacità di mettere insieme il giro buono in tutte le condizioni, in questo credo di essere stato convincente".

Quanto sono stati utili i campionati



propedeutici che hai disputato nell'allenarti a reggere la pressione?

"Non poco. Lo è stata la F. Renault 2.0, con le qualifiche brevissime in cui si ha tempo per appena due crono, e anche la GP3 perché con solo mezz'ora di libere prima delle qualifiche, è necessario trovare subito il ritmo giusto se si vuole partire davanti. La cosa curiosa è che poi una volta arrivati in F.1 bisogna cambiare completamente approccio. Con tre sessioni di libere molto lunghe il tempo per girare non manca, a quel punto bisogna interagire bene con il team per sfruttarlo al meglio".

C'è chi dice che per te sia stato un vantaggio arrivare in F.1 nell'anno del grande cambiamento, quando tutti hanno dovuto imparare a gestire delle monoposto completamente nuove. Sei d'accordo?

"No, il vantaggio è zero. Può essere al limite un piccolissimo aiuto, ma non credo che la mancanza di esperienza rispetto ai rivali possa mai essere considerata un vantaggio. Le monoposto saranno anche cambiate, ma il metodo di lavoro e il mondo della F.1 no. Loro li conoscevano già, io sono dovuto partire da zero".

Le due cose che hai trovato rispettivamente la più facile e la più difficile dal tuo arrivo in F.1, rispetto alle

aspettative che ti eri creato.

"La cosa più difficile è stata probabilmente abituarsi a lavorare con così tanta gente intorno. Nelle categorie inferiori sei abituato a interfacciarti con il tuo ingegnere di pista, in F.1 è diverso. Il Race Engineer, nel mio caso Marco Matassa, è ancora l'interfaccia principale con cui si affrontano le problematiche in senso generale e alla fine si definisce il setup, ma per fare il lavoro al meglio dobbiamo sfruttare al cento per cento i suggerimenti utili che ci possono arrivare da tutte le quattro aree principali dell'engineering. Spesso sono dritte che permettono un guadagno consistente, per cui saperle interpretare è fondamentale. Sulla cosa più facile, non saprei dirvi. La realtà è che non avevo aspettative particolari perché in realtà non sapevo proprio cosa aspettarmi, mi sono detto 'sia come sia, lascia fare il lavoro al tuo cervello' ed effettivamente è venuto tutto piuttosto naturale".

Prima che il sedile Toro Rosso vi rendesse rivali, condividevi un appartamento a Milton Keynes con Antonio Felix Da Costa. Siete ancora coinquilini o no?

"No, con l'ingresso nel DTM Antonio è ritornato a vivere in Portogallo, una cosa che voleva comunque fare da tempo perché è molto legato al suo Paese. Ovviamente

te le strade si sono un po' divise, ma i rapporti sono sempre ottimi. Quando abbiamo occasione di parlare fra noi non c'è nessun problema, e sinceramente con Antonio è facile perché è un ragazzo che sorride sempre molto, una persona divertente".

Anni fa un giovane pilota del vivaio Red Bull che ora si sta facendo strada nell'Endurance, ci rivelò che per lui la cosa più difficile era trattare con Helmut Marko. Tu che rapporto hai con lui?

"Abbiamo sempre avuto un buon rapporto, ma ora ovviamente la frequentazione è più stretta, e gara dopo gara imparo a conoscerlo meglio e a capire il suo carattere. Per me è importante che sia presente, è uno che si prende molta cura dei propri piloti e che ha una conoscenza profonda della Formula 1 e del motorsport".

Di cose da chiedere a Kvyat ce ne sarebbero ancora tante, soprattutto sulla stagione della Toro Rosso fino a questo momento, ma alle nostre spalle c'è una pletera di media russi che preme con sempre maggiore veemenza, e non abbiamo altra scelta che abbandonare il campo con una stretta di mano. Nel frattempo, della colazione a base di uova per Daniil non si vede nemmeno l'ombra. I giovani talenti, è sempre meglio tenerli affamati...

«NIENTE CHAMPAGNE, GRAZIE»

Il giovane driver inglese è cresciuto nel mito di Schumacher e della Rossa, ma da piccolo non sognava neppure di diventare un pilota. La sua prima macchina è stata una Mini, a scuola proprio non ci voleva andare e festeggiò la sua prima gara in F.1 con una pizza. Ma guai ad offrirgli una bevanda seria sul podio...



QIE

MARUSSA
F1 TEAM

Comparto Meglio

ARMIN STROM
SWISS WATCH MANUFACTURE

PIRELLI

CAPSICUM RE



Chi è stato il tuo primo eroe?

«Michale Schumacher. Per anni per c'era solo la Rossa. Quando ero giovane mi ricordo solo di una macchina rossa che vinceva e quando sei giovane l'unica cosa che ti importa è vincere. Quindi tifavo per la Rossa e solo quando sono cresciuto mi sono reso conto di chi la guidava. Ho guardato Schumi correre per tutta la mia vita, da quando ero ragazzino sino a quando un venerdì mi sono trovato in pista ad Abu Dhabi in F.1 e c'era ancora lui che correva. E' lui il mio idolo»

Qual è il primo GP che ti ricordi di aver visto?

«Non ne ho visto uno dal vivo fino al 2008,

quando ho corso una gara nella World Series by Renault nel weekend di Monaco, e anche allora non riuscì a vedere veramente la gara perché non riuscì a trovare i biglietti! La prima che mi ricordo di aver visto in tv è stata quella di Monza del 2000 che vinse Schumacher: i tifosi avevano invaso la pista, il podio torreggiava su di loro e mi dissi: "wow! è davvero una cosa speciale».

Quanti anni avevi quando hai deciso che volevi diventare un pilota di F.1?

«Quando ero giovane non pensavo nemmeno che avrei corso, mi divertivo a guardare. poi mio fratello (Tom, pilota nel Turismo, ndr) ha iniziato a correre e io ho ini-

ziato a farlo nel kart. Ed è quando ti ritrovi al volante di una qualsiasi vettura che pensi: «voglio diventare un pilota di F.1». Perché è possibile. Ho fatto delle buone corse, ho avuto un po' di fortuna, ed eccomi qui. Quindi la risposta alla domanda è: attorno agli 8 9 anni».

Di che colore era il tuo primo casco?

«Blu. Io e mio fratello avevamo lo stesso disegno che avevano messo a punto noi stessi. Abbiamo continuato così fino a due o tre anni fa. Ancora oggi nostri caschi sono simili, sempre con le tre strisce».

Quando hai vinto il tuo primo trofeo e come era fatto?



«Era probabilmente fatto di plastica e me lo sono guadagnato nel mio karting club locale, a Crawley, attorno ai 6 o 7 anni. Il mio primo vero trofeo l'ho vinto fra i cadetti a 9 anni: fu nel campionato del Kent ed era fatto di latta e di plastica. Conservo ancora oggi tutti i miei vecchi trofei».

Quando hai avuto il tuo primo grosso incidente con una macchina da corsa?

«Dipende da cosa si intende per "grosso", perché, toccando ferro, fino ad oggi non ho mai avuto uno veramente grosso. Me ne sono capitati alcuni che sembravano davvero brutti, il primo dei quali durante i test pre-stagione in F.3 quando avevo 15 anni, un

anno prima di ottenere la licenza per correre. Ero in pista a Snetterton, mi infilai nella Bomb Hole, c'era un po' di umido e montavo le stick, sono andato semplicemente dritto. Non fu un botto così grosso, lo shock fu di vedere una ruota e l'ala anteriore che saltavano via. I miei meccanici non ci fecero troppo caso, ma a me fece impressione».

Qual è stata la prima macchina che hai guidato?

«La prima macchina che ho imparato a guidare è stata una Mini. Era giallo brillante. Sia io sia mio fratello avevamo delle Mini. Ho iniziato a guidarla quando avevo circa 8 anni. Una volta mi ritrovai in folle ma riuscii a cavarmela, e da allora non ebbi problemi. Era una vecchia Mini che correva nei campionati locali, io e mio fratello la usavamo per fare un po' di casino in giro».

Quanto eri nervoso il tuo primo giorno di scuola?

«Non mi ricordo il primo giorno, ma per anni è stato un incubo perché non volevo proprio andare a scuola. Mia madre doveva costringermi e la maestra tirarmi dentro l'aula, una volta dentro poi il peggio era passato. Quando mi sono reso meglio conto di cosa era la scuola ho iniziato a divertirmi. E adesso mi manca».

Qual è stata la prima casa in cui hai vissuto?

«Reigate, nel Surrey. Ho sempre vissuto lì. Era una casa nel centro della città».

Quale è stato il primo piatto che hai cucinato?

«I toast valgono? No? E i pasti per il microonde? In questo caso sarebbe una suprema di pollo "Bird's Eye". Sono un maestro a cucinarli...».

La prima cosa che hai fatto stamattina?

«Credo quella che fanno tutti: accendere il telefono. Tutte le volte che mi alzo penso sempre alla stessa cosa: ma quanto ho dormito?».

La prima cosa che hai fatto dopo esserti guadagnato un sedile in F.1?

«La prima cosa che ho fatto è stato vincere una gara di GP2 a Singapore! Ho vinto la prima gara appena dopo essere stato nominato pilota di riserva per la Marussia. E dopo l'annuncio che avrei corso la prima gara sono andato a mangiarmi una

pizza con gli amici».

Il primo disco che hai comprato?

«Confession, di Usher. Un buon album, dopo non ne ha mai fatto uno altrettanto buono».

Il primo sport che hai praticato da bambino?

«Credo il calcio. Però il mio sport preferito era l'hockey, sono arrivato ai campionati regionali».

Il primo bacio romantico?

«Romantico significa che devi avere qualche anno, no? Credo con la mia attuale fidanzata, quando abbiamo iniziato a uscire insieme, cinque anni e mezzo fa».

Quando ti hanno per la prima volta di firmare un autografo?

«E' sorprendente, però credo di averne firmato qualcuno ai tempi del karting. La gente ti chiede di farlo sperando che tu un giorno diventi qualcuno».

E quando hai bevuto per la prima volta lo Champagne?

«La prima volta che ho assaggiato lo Champagne non mi è piaciuto, ed è ancora così. Nel cartina ti danno qualcosa di leggero, quindi deve essere stato nella F.3 inglese nel 2008, sul podio di Oulton Park con Jaime Alguersari e Oliver Turvey».

Meglio un pezzo di cioccolato o della frutta?

«Un pezzo di cioccolato, tutti i giorni! Mia madre mi dava sempre una mela e un kitkat».

La prima parola che hai detto da bambino?

«Mi hanno detto che è stata "nee-nah", per imitare il rumore di un motore da corsa».

La prima volta che ti hanno convocato gli steward?

«Probabilmente nel karting nel 2002. Qualcuno ha fatto reclamo ma alla fine avevamo ragione noi. Mi accusarono di aver stretto qualcuno, ma non era così».

A che età ti sei fatto per la prima volta la barba?

«Non mi cresce una barba molto folta, ma devo comunque farmela ogni giorno. La prima volta è stata attorno ai 18-19 anni, ma non ho mai usato la schiuma da barba».

SAINZ E CATERHAM PERCHÉ SÌ, PERCHÉ

Questo fine settimana il giovane pilota spagnolo del programma Junior Red Bull, leader del campionato World Series Renault 3.5, potrebbe debuttare in F.1 con la squadra inglese prendendo il posto di Kobayashi. Ma i dubbi sono tanti: vediamo perché

Massimo Costa

Carlos Sainz con la Caterham? La notizia emersa negli ultimi due giorni ha suscitato non pochi interrogativi. Perché la nuova proprietà della squadra inglese di F.1 metterebbe a piedi l'esperto Kamui Kobayashi per dare spazio a un debuttante? Che andrebbe ad affiancare il rookie Marcus Ericsson? Perché la Red Bull sarebbe disposta a cedere uno dei suoi più interessanti prodotti del vivaio a un team abbonato all'ultima fila nel mondiale F.1? Abbiamo allora cercato di trovare qualche risposta.

La Caterham, secondo indiscrezioni raccolte da Italiaracing, deve saldare il conto presentatogli dalla Red Bull per la fornitura del cambio (si parla di tre milioni di euro). Per trovare una soluzione alternativa, Colin Kolles, a capo della nuova cordata della Caterham, si è rivolto ad Helmut Marko (responsabile del programma Junior Red Bull) offrendogli il sedile di una delle sue due CT05-Renault. Operazione che ricorda quella compiuta nel 2011 dallo stesso Kolles quando era al timone della HRT, con la Red Bull che gli cedette a metà stagione Daniel Ricciardo mentre correva in World

Series Renault, per maturare esperienza nel mondiale F.1. L'anno seguente l'australiano era poi passato alla Toro Rosso.

La Caterham per far spazio a Sainz appierebbe, come detto sopra, Kobayashi che evidentemente ha portato un budget inferiore a quello di Ericsson. Marko e Sainz ci stanno pensando, ma per completare la stagione in F.1 servirebbe un budget ulteriore. La Red Bull sarebbe disposta a esporsi ulteriormente? Le precedenti esperienze di piloti gestiti da Marko, che si sono divisi fra F.1 e Renault 3.5, non sono state particolarmente felici per quanto riguarda i risultati nella serie inferiore. Ricordiamo Jaime Alguersuari, portato al debutto in F.1 con zero km alla Toro Rosso a metà 2009 e contemporaneamente in WSR con Carlin, oppure a Ricciardo, in HRT e con ISR in Renault 3.5. Ma i risultati nella serie addestrativa sono stati poco soddisfacenti. C'è poco da fare, quando un pilota entra in F.1, anche se con un team da ultima fila, le cose cambiano completamente e tornare a gareggiare in un altro campionato diventa quasi demotivante.

Sainz è in piena corsa per vincere il titolo Renault 3.5 con il team Dams. E' in testa alla classifica, sta disputando una buona

stagione, con vittorie e pole, pochissimi errori. L'eventuale salita in F.1 con la Caterham rischierebbe di compromettere il lavoro di mesi e mesi. Tra l'altro, la concorrenza interna alla Red Bull si fa sentire perché il rookie Pierre Gasly è secondo in classifica e un eventuale perdita di concentrazione di Sainz non farebbe che favorire il francese. Tra l'altro, va detto che se Carlos jr si troverà a debuttare nel GP di Germania del prossimo weekend e a disputare le rimanenti gare, non vi sarà poi la certezza che nel 2015 possa proseguire in F.1 entrando direttamente in Toro Rosso, che potrebbe riconfermare Jean-Eric Vergne, mentre non vi dovrebbero essere dubbi sul rinnovo con Daniil Kvyat. Con gli umori che contraddistinguono Marko non si può mai stare tranquilli (vedi cambio di programmi per Da Costa e Kvyat lo scorso ottobre) e magari con un calo di rendimento di Sainz in Renault 3.5 perché distratto dalla F.1, potrebbe accadere che Gasly viene promosso in Toro Rosso o comunque maggiormente preso in considerazione dal programma Junior Red Bull e Sainz rimarrebbe... col cerino in mano, costretto a rimanere in Caterham. Ma con quali appoggi economici e, soprattutto, il team ci sarà ancora?

AM
É NO



SPIE NELL'OMBRA



Con una trama che sembra rubata da un romanzo poliziesco, ecco la storia che per tutto il 1978 accompagnò le cronache sportive della Formula 1 dell'epoca: da una parte gli uomini della neonata scuderia Arrows, dall'altra la Shadow di Don Nichols

Carlo Baffi

Londra, 31 luglio 1978. Dopo due settimane di processo, l'Alta Corte di Giustizia della capitale britannica emette il verdetto di condanna contro la neonata scuderia inglese Arrows Grand Prix International, colpevole di aver copiato la monoposto realizzata dalla Shadow. E' l'epilogo di una vicenda che racchiude in se tutti gli elementi di un vero e proprio romanzo poliziesco: truffe, gangs e non ultimo lo spionaggio. Ma andiamo con ordine, ripercorrendo quei fatti che animarono il Circus negli anni dove c'era ancora spazio per le iniziative di imprenditori coraggiosi e sognatori. Tra questi c'è Don Nichols, un eccentrico ex agente della CIA, in servizio nel sud est asiatico tra il 1950 ed il 1960. Dopo aver partecipato ad azioni di guerra in Corea e Vietnam, Nichols si sposta in Giappone e collabora con Goodyear e Firestone. Tornato negli Stati Uniti fonda la scuderia Nichos Advanced Veichle System, che debutta nella serie Can Am con una vettura chiamata Shadow, ossia "ombra". Anche il logo del team pare in linea con il passato del suo fondatore: una sagoma nera di un uomo con mantello e cappello a tesa larga. Una sorta di Zorro, come a volte ama presentarsi in pubblico lo stesso Nichols. Grazie ai finanziamenti del nuovo sponsor petrolifero, la UOP (Universal Oil Products), può concretizzarsi il sogno di debuttare in F.1 nel G.P. del Sud Africa del '73. Dopo due stagioni però, spuntano i problemi economici, complice la dipartita della UOP. Tra un volante noleggiato e l'altro, per 25 mila dollari a gara, Nichols entra in contatto con Franco Ambrosio, sponsor del suo pilota Renzo Zorzi. Ambrosio è un giovane rampante napoletano deciso a farsi largo nell'alta finanza; dice di voler diventare più ricco di Aristotele Onassis e cerca vanamente di comperare il Milan di Rivera e l'ippodromo di Milano. Il suo nome però, non è nuovo nei casellari giudiziari per via di qualche assegno scoperto di troppo. Reati poi decaduti, causa amnistia. L'accordo con la Shadows si materializza nel 1977, anno della prima ed unica vittoria, a Zeltweg, nel G.P. d'Austria dove si impone Alan Jones. Un business che dovrebbe portare nelle casse della scuderia oltre un milione e mezzo di dollari. Usiamo il condizionale perché Ambrosio si troverà di lì a poco coinvolto in guai finanziari e giudiziari, per via dei suoi rapporti con organizzazioni malavitose statunitensi. Un contrattempo che provoca il mancato paga-

mento di alcune rate alla Shadow. Nichols, ritrovandosi alle strette coi creditori, si vede così costretto a mettere in vendita il team, il cui valore viene stimato intorno al milione di dollari. Un'offerta che non cade nel vuoto, perché i potenziali acquirenti non mancano, primo fra tutti è lo stesso Ambrosio, in cordata con Jackie Oliver, inglese ed ex pilota inglese della Shadow. Secondo indiscrezioni, il piano è quello di costringere Nichols a svendere la scuderia, oppure acquistarla dal liquidatore dopo il fallimento. Ambrosio e Oliver agiscono... nell'ombra (è proprio il caso di dirlo), fanno programmi sul futuro puntando sui due tecnici Alan Rees e Tony Southgate. Fondano perfino la Shadows Cars Ltd. che risulterà in seguito essere una lavanderia pubblica a cui è stato cambiato il nome. Ma con un colpo di coda, Nichols rientra in partita. Come? Ipoteca la propria abitazione, si fa prestare soldi da Bernie Ecclestone e trova la sponsorizzazione della Tabatip, società di Henry Villiger legata al settore del tabacco. Una mossa che spiazza Ambrosio & C., a cui non resta che mettersi in proprio. Nasce così la Arrows, presentata a Milano il 6 gennaio 1978. Un nome che tradotto significa "freccette", ma dove in realtà AR sta per Franco e Cristina Ambrosio (la moglie), R per Rees, O per Oliver, W per Wass ed S per Southgate. Grazie al lavoro di Southgate e Peter Wass, nella nuova officina di Milton Keynes viene realizzata una monoposto in soli sessanta giorni. E' il modello FA 1 che debutta al G.P. del Brasile il 29 gennaio del 1978 sul tracciato di Jacarepaguà, con il nostro Riccardo Patrese. Però non appena la vettura scende in pista, scoppia lo scandalo.

ANCHE SCOTLAND YARD IMPEGNATA NELLE INDAGINI

Nichols sostiene infatti che quella Arrows è troppo simile alla sua Shadow DN9, che doveva ancora esordire. Gli accusati replicano che si tratta solo di coincidenze, che un ingegnere è libero di portar con se le proprie idee e che nei mesi precedenti la "scalata" alla Shadow, si era lavorato su più progetti. Nichols non ci sta, denuncia infatti che nel lasciare la Shadow, Southgate si sarebbe appropriato indebitamente dei disegni e di una parte di componenti della DN9. Ma quando gli agenti di Scotland Yard trovano nella sede della Arrows del materiale compromettente, come alcuni particolari (una pedaliera e la crema-

glieria dello sterzo) recanti il numero di disegno e di fusione segnati sul progetto della Shadow, la posizione degli accusati si complica. Si ipotizzano reati quali la frode, la cospirazione ed il furto. Nichols sostiene per l'appunto che la sua proprietà intellettuale sia stata violata. Comunque sia, è indubbio che le vetture si somiglino molto, tant'è che i team iscritti alla Formula One Constructors Association, hanno deciso che la Arrows non può far parte dell'associazione costruttori perché manca la cosiddetta proprietà intellettuale. In realtà all'interno della Foca, non viene vista di buon occhio la figura troppo discussa di Ambrosio, sul quale si scatena anche il "Sunday-Times", la cui inchiesta porterà l'avventuriero italiano ad allontanarsi dalle piste. Intanto l'Arrowsgate giunge in tribunale, che dopo le dovute indagini emette la sentenza stilata dal giudice Templeman, il quale concede a Nichols un'ingiunzione che mette al bando le Arrows "fotocopia". A detta del magistrato, il 40% del progetto è stato realizzato sulla base dei disegni della Shadow. Tali progetti devono quindi essere distrutti, o restituiti insieme alle eventuali copie alla parte lesa. Alla Arrows viene impedito di proseguire il mondiale di F.1 con la monoposto incriminata. Segue inoltre la condanna al pagamento delle spese processuali, stimate intorno ai 100 milioni di vecchie lire, oltre che ad un risarcimento danni che oscilla tra i 500 e 600 milioni. Ma dopo la tempesta iniziale, tutto finirà quasi nel dimenticatoio. Southgate ed i suoi tecnici costruiranno una nuova vettura, la A1, che con Patrese conquisterà ben 11 punti nel mondiale. La Arrows proseguirà la sua avventura in F.1 fino al 2002. Tornerà per le prime gare del 2006, quando le scocche verranno acquistate dalla meteora Super Aguri. La Shadow invece, farà la sua ultima apparizione nel 1980, disputando un solo G.P., quello del Sud Africa. Nichols cederà infatti la proprietà all'imprenditore cinese Teddy Yip l'anno dopo. Uscito definitivamente di scena, l'uomo in nero morirà nel giugno del '92 a 69 anni. E Ambrosio? "O guaglione d'oro", com'era soprannominato per la sua predilezione nei confronti del nobile metallo, oggetto di lussuosi regali fatti agli inviati nelle sue feste in villa a Portofino, continuerà ad essere al centro di loschi traffici; dove spunteranno pure due morti sospette. Sarà arrestato più volte e poi sparirà. Nell'ottobre del 2007, verrà ritrovato solo e privo di vita nella stanza di un motel, vicino al grande raccordo anulare di Roma.

LA PROVA DEL NOVE

Marquez ha vinto ancora portando a nove i successi su nove GP disputati. Dove vuole arrivare il campione del mondo della Honda? La pioggia iniziale ha condizionato le scelte di molti piloti





Antonio Caruccio

La prova del nove. Marc Marquez l'ha sicuramente superata in Germania in occasione della nona gara del Motomondiale 2014, che ancora una volta è andata nelle sue mani legittimando così, per chi ancora ne avesse dei dubbi, il mondiale conquistato all'esordio lo scorso anno e l'attuale leadership. Non è bastata una caduta nelle prove libere a rallentarlo, perché già in qualifica Marquez aveva fatto la differenza, andando a staccare il compagno Dani Pedrosa, finito anche lui in terra il venerdì e autore di una replica in qualifica. Tutti i maggiori protagonisti della corsa sono partiti dalla pit-lane perché uno scroscio d'acqua ha portato a montare gomme rain in griglia, ma nel corso del giro di formazione si sono tutti resi conto che l'asfalto si era asciugato, rendendo necessario

il cambio dei pneumatici. Un affollamento al semaforo in uscita degno del traffico dell'ora di punta, con il solo Stefan Bradl che aveva montato già le slick ed ha mantenuto la terza posizione. Tuttavia sulla Honda del tedesco è stata lasciata una molla troppo morbida all'anteriore, che gli ha fatto perdere progressivamente sino a due secondi al giro e venendo risucchiato dal gruppone in rimonta a metà gara. Proprio nel sorpasso di Bradl, Pedrosa ha perso il contatto con Marquez, che non è poi riuscito più a colmare sino alla bandiera a scacchi.

LORENZO SI RITROVA ROSSI DELUSO

Dopo una difficile trasferta in Olanda, è invece tornato sul podio Jorge Lorenzo. Il maiorchino della Yama-

ha aveva tagliato la linea di uscita dei box, ma ha subito ceduto le posizioni ai rivali alzando il braccio. Questo ha solamente rallentato la sua rincorsa al podio perché ha prima sopravanzato le Ducati e poi sverniciato il compagno Valentino Rossi, andando a concludere la gara con un gap difficilmente colmabile. Un Rossi deluso, che ha accusato un elevato degrado al posteriore e che non è mai entrato nella lotta per il podio. Alle spalle delle due Yamaha ha chiuso la Ducati del team Pramac di un sempre più convincente Andrea Iannone, che è arrivato al traguardo davanti all'ufficiale Andrea Dovizioso, solo ottavo. Bene la famiglia Espargaro, con Aleix e Pol in sesta e settima piazza. Grande rimonta invece per Alvaro Bautista, nono, che si candida alla sostituzione di Lorenzo in Yamaha se lo spagnolo non dovesse trovare l'accordo.



Marc Marquez festeggia il nono successo stagionale, al suo fianco Dani Pedrosa e Jorge Lorenzo. A destra, Andrea Iannone ancora una volta protagonista con la Ducati Pramac





Valentino Rossi ad un passo dal podio



L'ORDINE DI ARRIVO DOMENICA 13 LUGLIO 2014

- 1 - Marc Marquez (Honda) - Honda Team - 30 giri in 41'47"664
- 2 - Dani Pedrosa (Honda) - Honda Team - 1"466
- 3 - Jorge Lorenzo (Yamaha) - Yamaha Factory - 10"317
- 4 - Valentino Rossi (Yamaha) - Yamaha Factory - 19"194
- 5 - Andrea Iannone (Ducati) - Pramac - 23"509
- 6 - Aleix Espargaro (FTR Yamaha) - Forward - 27"809
- 7 - Pol Espargaro (Yamaha) - Tech 3 - 33"253
- 8 - Andrea Dovizioso (Ducati) - Ducati Team - 33"868
- 9 - Alvaro Bautista (Honda) - Gresini - 34"231
- 10 - Cal Crutchlow (Ducati) - Ducati Team - 34"676
- 11 - Scott Redding (Honda) - Gresini - 37"744
- 12 - Hiroshi Aoyama (Honda) - Aspar - 45"018
- 13 - Karel Abraham (Honda) - AB - 45"177
- 14 - Nicky Hayden (Honda) - Aspar - 46"676
- 15 - Danilo Petrucci (ART) - Ioda - 52"769
- 16 - Stefan Bradl (Honda) - LCR - 53"889
- 17 - Yonny Hernandez (Ducati) - Pramac - 54"476
- 18 - Hector Barbera (Avintia) - Avintia - 56"215
- 19 - Bradley Smith (Yamaha) - Tech 3 - 56"293
- 20 - Colin Edwards (FTR Yamaha) - Forward - 1'04"083
- 21 - Broc Parkes (PBM) - Bird - 1'10"928
- 22 - Mike Di Meglio (Avintia) - Avintia - 1'19"975

Giro più veloce: Marc Marquez 1'20"937

Ritirati

27° giro - Michael Laverty

Il campionato piloti

1. Marquez 225 punti; 2. Pedrosa 148; 3. Rossi 141; 4. Dovizioso 99; 5. Lorenzo 97; 6. A. Espargaro 77; 7. P. Espargaro 67; 8. Iannone 62; 9. Bradl 56; 10. Bautista 50

Il campionato costruttori

1. Honda 225; 2. Yamaha 154; 3. Ducati 105; 4. Forward Yamaha 77; 5. PBM 6; 6. ART 4; 7. Avintia 2.

CHI NON RISICA

Con una strategia rischiosa ma efficace, Ryan Hunter-Reay sbuca dal nulla e va a beffare Tony Kanaan in Iowa. Mentre al team Penske si perdono punti preziosi.



Marco Cortesi

Strategie gioie e dolori. Se nell'ultima gara dell'IndyCar a Pocono avevamo bollato la tattica di Tony Kanaan come suicida, al termine della successiva trasferta della serie in Iowa, celebriamo il successo ottenuto con una simile mossa da parte di Ryan Hunter-Reay. L'americano si è infatti fermato nel corso dell'ultima caution, insieme a Josef Newgarden e Graham Rahal, per montare gomme nuove e ne ha tratto un vantaggio decisivo, sverniciando Kanaan con due giri alla conclusione. Ma a parte la costante del fatto che il brasiliano è stato beffato entrambe le volte, cosa cambia tra una mossa di successo ed un finale catastrofico? Innanzitutto, Hunter-Reay non era stato il dominatore della corsa sul piccolo ovale dell'Iowa, quindi aveva poco da perdere. Poi, si è visto come su una pista molto tecnica sia stata fondamentale l'usura delle gomme, molto più che in altri casi. A capirlo è stato intelligentemente il team Andretti, mentre forse dopo la "bruciatura" della Pennsylvania gli uomini di Ganassi hanno scelto di andare sul sicuro. Risultato: il campione 2012 ha spadroneggiato, tirandosi dietro Newgarden mentre Kanaan e Scott Dixon si sono dovuti accontentare del loro duello epico. Uno di quelli davvero entusiasmanti ma che quando si arriva a fare il conto dei punteggi servono a poco. Intanto, in testa alla classifica si è portato in solitaria Helio Castroneves nonostante un finale in calando mentre Will Power... si è complicato la vita

da solo (deja vu?) "pizzicando" il muretto nel finale. Stavolta però c'è anche la palma d'oro della sfortuna non autoinflitta. Marco Andretti ha certo pagato un bel conto con il secondo motore Honda consecutivo in fumo, ma come rapporto sfiga/bravura contro Juan Pablo Montoya c'è stato poco da fare. Partito indietro dopo aver estremizzato troppo l'assetto della sua Dallara in qualifica, il colombiano aveva mostrato la stessa gran forma degli ultimi due appuntamenti rimontando fino alla top-10. Ma non gli è bastato. La sua ala posteriore ha infatti iniziato a delaminarsi spedendolo sotto di un giro per una sosta aggiuntiva. Nessun problema: Montoya ha recuperato il giro e si è rimesso alla caccia dei leader, ma senza calcolare Ed Carpenter. L'americano non si è accorto del tentativo del rivale, chiudendolo e spedendolo a muro. A muro ci è finito, insieme a Takuma Sato, anche Mikhail Aleshin, che ha perso il posteriore attraversando la pista davanti all'innocente giapponese. Una volée facile per AJ Foyt, che già si era lanciato contro il russo a Houston e che ora gli ha "dato il resto". Ma il passato è passato. L'IndyCar ora affronterà sei gare tiratissime, e ogni contendente ha circuiti preferiti o in cui è o è stato storicamente forte. La differenza la faranno, oltre agli errori altrui la cui assenza sorprenderebbe parecchio, le doti di versatilità. Ancor di più che in passato se si pensa che la finalissima di Fontana varrà doppio...



Tony Kanaan





Ryan Hunter-Reay

L'ORDINE DI ARRIVO SABATO 12 LUGLIO 2014

- 1 - Ryan Hunter-Reay (Dallara DW12-Honda) – Andretti - 300
- 2 - Josef Newgarden (Dallara DW12-Honda) – Fisher - 0"5814
- 3 - Tony Kanaan (Dallara DW12-Chevy) – Ganassi - 1"0676
- 4 - Scott Dixon (Dallara DW12-Chevy) – Ganassi - 2"7606
- 5 - Ed Carpenter (Dallara DW12-Chevy) Carpenter - 4"9819
- 6 - James Hinchcliffe (Dallara DW12-Honda) – Andretti - 5"0135
- 7 - Graham Rahal (Dallara DW12-Honda) – Rahal - 6"7976
- 8 - Helio Castroneves (Dallara DW12-Chevy) – Penske - 7"1408
- 9 - Ryan Briscoe (Dallara DW12-Chevy) – Ganassi - 7"1896
- 10 - Charlie Kimball (Dallara DW12-Chevy) – Ganassi - 7"6098
- 11 - Simon Pagenaud (Dallara DW12-Honda) – Schmidt - 7"7794
- 12 - Carlos Munoz (Dallara DW12-Honda) Andretti - 7"819
- 13 - Justin Wilson (Dallara DW12-Honda) – Coyne - 11"2612
- 14 - Will Power (Dallara DW12-Chevy) – Penske - 11"7947
- 15 - Jack Hawksworth (Dallara DW12-Chevy) – Herta - 4 giri

Ritirati

- 281° giro - Juan Pablo Montoya
- 259° giro - Sebastian Saavedra
- 230° giro - Marco Andretti
- 131° giro - Sebastien Bourdais
- 79° giro - Carlos Huertas
- 48° giro - Mikhail Aleshin
- 48° giro - Takuma Sato

Il campionato

1. Castroneves 471; 2. Power 462; 3. Hunter-Reay 439; 4. Pagenaud 421; 5. Montoya 405; 6. Munoz 358; 7. Andretti 337; 8. Dixon 331; 9. Briscoe 307; 10. Kanaan 305.



► HIGHLIGHTS

Incidente per Mikhail Aleshin. Alle prese per la prima volta con uno short-track, il russo ha pagato caro un piccolo errore al giro 49: "pizzicato" l'interno della pista, l'ha attraversata mentre sopraggiungeva Takuma Sato e il botto è stato inevitabile

MERHI A TUTTA BIRRA

In Germania, lo spagnolo ha conquistato un secondo e un primo posto che lo portano ad occupare la piazza d'onore nella classifica generale sempre guidata da Sainz, vincitore al sabato, ma a secco di punti nella corsa della domenica. Weekend da dimenticare per Gasly e Rowland



RENAULT SPORT

Massimo Costa
Foto: DPPI

La Renault 3.5 va in vacanza scrivendo una pagina diversa della propria classifica. Ci aveva abituati, fin dall'inizio della stagione, a proporre un pilota in fuga, Carlos Sainz, e due giovani inseguitori, debuttanti: Pierre Gasly e Oliver Rowland. Ma al Nurburgring, ciò che covava sotto le ceneri fin dalla prima tappa monzese, e che pian piano ha preso sempre più vitalità, ha letteralmente preso fuoco. Roberto Merhi, che aveva vissuto un fine settimana pazzesco al Moscow Raceway, culminato con la pole in qualifica 2 e la vittoria in gara 2, si è ripetuto. Non era dunque un fuocherello quello visto in Russia, ma l'inizio di qualcosa che può essere molto importante. Merhi ha firmato la pole in qualifica 2 e vinto la seconda gara, proprio come a Volokolamsk, ma nella prima frazione ha saputo piazzarsi al secondo posto. Un pieno di punti, ben 80, in quattro corse mentre i suoi avversari Sainz, Rowland e Gasly, tra la tappa russa e quella tedesca hanno fatto a gara a chi ne perdeva di più. E adesso alle spalle del madrileno della Red Bull c'è lui. E' certamente una novità vedere due spagnoli leader della WSR 3.5. Sainz da par suo, si è pienamente riscattato dopo la difficile trasferta al Moscow Raceway. La pole in qualifica 1 è stata un piccolo capolavoro mentre il successo in gara 1 è stato ben orchestrato. Partito terzo in gara 2, Sainz è stato subito coinvolto in un incidente alla prima curva a seguito di un leggero contatto che si era verificato, pochi istanti prima, tra Rowland e Oscar Tunjo, che partiva dalla prima fila dopo una gran qualifica.



Tutta la gioia di Roberto Merhi sul podio del Nurburgring

GASLY E ROWLAND SOTTO TONO

I due rookie, Gasly e Rowland, hanno sofferto non poco. Il francese in qualifica 1 ha abortito ben tre giri per condizioni di traffico e si è ritrovato nelle retrovie. In gara 1 non è riuscito a risalire arrivando anche al contatto con Roman Mavlanov. Nella qualifica 2, si è perso nel bagnato venendo relegato in ultima fila. Ma nella seconda corsa ha ben recuperato fino all'ottavo posto. Poca cosa però. Rowland si è giocato il secondo posto in gara 1 nell'ultimo giro, quando è arrivata la pioggia, ed ha concluso quarto. Poi, l'incidente al via della seconda corsa.

SIROTKIN ANCORA BENE VAXIVIERE SUL PODIO

Chi ha approfittato dei pochi punti recuperati dal trio Sainz-Gasly-Rowland è stato ancora una volta Sergey Sirotkin che si è piazzato terzo e quarto risalendo ancora di più nella classifica generale. Il russo, come Merhi, ha finalmente preso il giusto sentiero e quando i problemi tecnici non tormentano la sua vettura, è una costante vederlo nelle posizioni di vertice. Notevole il lavoro svolto dal team Lotus Charouz la domenica. Azzeccata la qualifica sul bagnato, Matthieu Vaxiviere e Marlon Stockinger hanno concluso al secondo e terzo posto. Vaxiviere tra l'altro, tornava nella categoria dopo la frattura alla vertebra rimediata su un cordolo a Monte Carlo ed a Spa e Mosca era stato rimpiazzato da Richie Stanaway.





Luca Ghiotto



Zoel Amberg



Carlos Sainz vincitore di gara 1
e leader di campionato

L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 1 SABATO 12 LUGLIO 2014

- 1 - Carlos Sainz - Dams - 24 giri 42'17"052
- 2 - Roberto Merhi - Zeta - 4"154
- 3 - Sergey Sirotkin - Fortec - 9"951
- 4 - Oliver Rowland - Fortec - 13"466
- 5 - Marlon Stockinger - Lotus Charouz - 15"179
- 6 - Matias Laine - Strakka - 16"999
- 7 - Pietro Fantin - Draco - 18"964
- 8 - Oscar Tunjo - Pons - 26"126
- 9 - Zoel Amberg - AVF - 26"760
- 10 - Marco Sorensen - Tech 1 - 27"184
- 11 - Will Stevens - Strakka - 29"227
- 12 - Norman Nato - Dams - 37"671
- 13 - Matthieu Vaxiviere - Lotus Charouz - 40"318
- 14 - Meindert Van Buuren - Pons - 43"477
- 15 - Jazeman Jaafar - ISR - 46"598
- 16 - Alfonso Celis - Tech 1 - 52"639
- 17 - Roman Mavlanov - Zeta - 53"205
- 18 - Cameron Twynham - Comtec - 58"872
- 19 - Beitske Visser - AVF - 1'16"016
- 20 - Pierre Gasly - Arden - 1'35"629

Giro più veloce: Carlos Sainz 1'43"867

Ritirati

- 6° giro - Luca Ghiotto
- 1° giro - William Buller

L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 2 DOMENICA 13 LUGLIO 2014

- 1 - Roberto Merhi - Zeta - 23 giri 43'22"428
- 2 - Matthieu Vaxiviere - Lotus Charouz - 1"373
- 3 - Marlon Stockinger - Lotus Charouz - 12"589
- 4 - Sergey Sirotkin - Fortec - 15"515
- 5 - Zoel Amberg - AVF - 16"422
- 6 - Norman Nato - Dams - 16"997
- 7 - Will Stevens - Strakka - 18"024
- 8 - Pierre Gasly - Arden - 18"286
- 9 - Jazeman Jaafar - ISR - 20"817
- 10 - William Buller - Arden - 21"697
- 11 - Cameron Twynham - Comtec - 25"786
- 12 - Alfonso Celis - Tech 1 - 26"411
- 13 - Roman Mavlanov - Zeta - 30"638
- 14 - Marco Sorensen - Tech 1 - 35"382
- 15 - Luca Ghiotto - Draco - 39"332

Giro più veloce: Zoel Amberg 1'44"340

Ritirati

- 17° giro - Pietro Fantin
- 0 giri - Matias Laine
- 0 giri - Beitske Visser
- 0 giri - Meindert Van Buuren
- 0 giri - Oliver Rowland
- 0 giri - Carlos Sainz
- 0 giri - Oscar Tunjo

Il campionato

1.Sainz 157; 2.Merhi 118; 3.Gasly 103; 4.Rowland 96; 5.Sirotkin 89; 6.Stevens 84; 7.Amberg 66; 8.Stockinger 63; 9.Jaafar 58; 10.Nato 54; 11.Laine 37; 12.Martsenko 36; 13.Sorensen 30; 14.Vaxiviere 28; 15.Fantin 26.

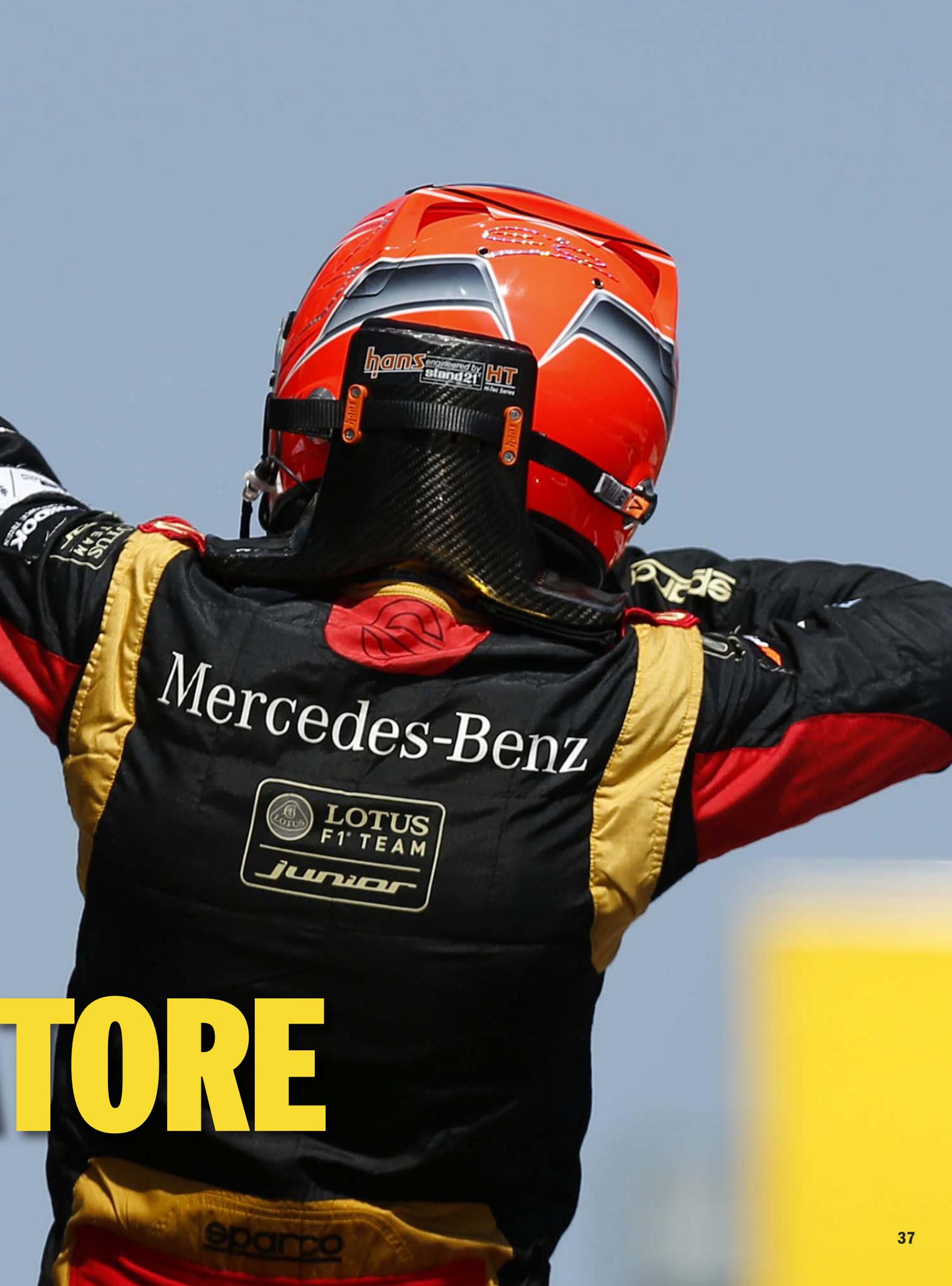


Claudio Pilia

Prima o poi, la scia ininterrotta di sei vittorie consecutive da parte di Max Verstappen nel FIA Formula 3 European, sarebbe dovuta finire. Ad opera di chi, se non di Esteban Ocon? Sì, proprio lui. Il portacolori della Prema, sul circuito russo del Moscow Raceway, è stato l'autentico mattatore del weekend, chiudendo davanti a tutti praticamente tutte le sessioni (eccezion fatta per le libere 2, andate a Blomqvist) e scrivendo una prova di forza agli avversari: in testa alla classifica, c'è sempre lui. Tre pole position e tre gradini alti del podio lo hanno riconfermato sempre più leader della serie continentale, che ora gestisce con 379, ben 116 in più rispetto a Max Verstappen, che lo insegue a 263.

La marcia di Ocon non è avvenuta sulla Piazza Rossa, ma sul Moscow Raceway dove ha conquistato tre vittorie e tre pole che lo rilanciano al comando della graduatoria generale. Questa volta Verstappen si è dovuto inchinare all'avversario mentre Fuoco è piacevolmente tornato sul podio

IL CONQUISTA



hans sponsored by stand21 HT

Mercedes-Benz

LOTUS F1 TEAM
junior

T
O
R
E

spardo



Due podi per Fuoco

VERSTAPPEN COSTRETTO AI BOX

Pur con un terzo posto in gara 1 e un secondo in gara 3, bottino tutt'altro che amaro in vista della seconda metà della stagione, il 16enne figlio d'arte olandese ha dovuto fare i conti con la sfortuna, che in gara 2 gli ha presentato il conto: problemi all'alternatore della sua monoposto al 12esimo giro. Immaginabile l'epilogo: rientro ai box e, per lui, inevitabile ritiro, dando così al pilota del programma Junior Lotus F.1 la chance di ampliare il margine in campionato. Un vero peccato, perché un buon piazzamento avrebbe dato ancora più emozione alla bagarre di gara 3 che, effettivamente, ha fatto calare il sipario sul fine settimana moscovita della serie. Dopo una delle frequenti safety-car, l'ultima corsa si è decisa con un ultimo giro lanciato, decidendo le posizioni del podio. A distacchi azzerati, Verstappen ha provato subito l'attacco su Ocon nella curva che immette sul rettilineo dei box, affiancando il transalpino che, però, non si è fatto intimorire e alla prima staccata ha dettato la sua legge, dopo un emozionante ruota-a-ruota; messo alle corde, il pilota di Van Amersfoort è finito oltre il cordolo, accodandosi e dovendosi guardare dagli attacchi pure di Antonio Fuoco.

FUOCO SUL PODIO GIOVINAZZI FATICA

Ecco, Fuoco. Capitolo italiani. Il pilota della "filiera" del Ferrari Driver Academy, dopo un sabato altalenante, ha ingranato la marcia giusta cogliendo due podi pesantissimi, prima facendo le spalle larghe in gara

2, difendendosi dagli attacchi di un aggressivo Tom Blomqvist (che nel finale ha provato a insidiarlo, invano) e dando alla Prema una preziosa doppietta, quindi, come detto, tentando il colpaccio su Verstappen nell'ultimo giro del weekend e poi accontentandosi di un'ottima medaglia di bronzo. È andata male, invece, ad Antonio Giovinazzi, che dalla Russia è andato via con appena un decimo posto, dopo essersi pure rimediato un drive through dai commissari per una partenza anticipata. Che succede al giovane pugliese? È andata peggio, invece, a Michele Beretta, che dopo aver subito la stessa punizione dalla direzione gara, l'ha dovuta scontare due volte, avendo infranto il limite di velocità nella corsia box mentre la percorreva la prima volta. Per lui comunque, un altro weekend importante dal punto di vista della crescita agonistica.



Prosegue l'esperienza per Beretta





L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 1 SABATO 12 LUGLIO 2014

- 1 - Esteban Ocon (Dallara-Mercedes) - Prema - 24 giri in 35'47"041
- 2 - Jordan King (Dallara-VW) - Carlin - 1"536
- 3 - Max Verstappen (Dallara-VW) - Van Amersfoort - 2"074
- 4 - Tom Blomqvist (Dallara-VW) - Carlin - 3"645
- 5 - Lucas Auer (Dallara-Mercedes) - Mucke - 7"254
- 6 - Antonio Fuoco (Dallara-Mercedes) - Prema - 11"289
- 7 - Nicholas Latifi (Dallara-Mercedes) - Prema - 19"679
- 8 - Felix Rosenqvist (Dallara-Mercedes) - Mucke - 20"711
- 9 - Felix Serralles (Dallara-Mercedes) - West Tec - 27"745
- 10 - Gustavo Menezes (Dallara-VW) - Van Amersfoort - 28"561
- 11 - Jules Szymkowiak (Dallara-VW) - Van Amersfoort - 31"166
- 12 - Dennis Van de Laar (Dallara-Mercedes) - Prema - 31"736
- 13 - Antonio Giovinazzi (Dallara-VW) - Carlin - 33"429
- 14 - Tatiana Calderon (Dallara-Mercedes) - Zeller - 38"446
- 15 - Jake Dennis (Dallara-VW) - Carlin - 46"714
- 16 - Santino Ferrucci (Dallara-Mercedes) - Eurointernational - 53"334
- 17 - Sean Gelael (Dallara-VW) - Carlin - 55"001
- 18 - Roy Nissany (Dallara-Mercedes) - Mucke - 1'01"097
- 19 - Hector Hurst (Dallara-Mercedes) - West Tec - 1'12"677
- 20 - Michele Beretta (Dallara-Mercedes) - Eurointernational - 1'24"927

Giro più veloce: Max Verstappen in 1'29"016



Positivo weekend per King



Verstappen, a sinistra, ha dovuto interrompere la striscia vincente. Sotto, il pugliese Giovinazzi

L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 2 DOMENICA 13 LUGLIO 2014

- 1 - Esteban Ocon (Dallara-Mercedes) - Prema - 24 giri in 35'42"871
- 2 - Antonio Fuoco (Dallara-Mercedes) - Prema - 5"309
- 3 - Tom Blomqvist (Dallara-VW) - Carlin - 5"842
- 4 - Lucas Auer (Dallara-Mercedes) - Mucke - 7"028
- 5 - Jordan King (Dallara-VW) - Carlin - 8"685
- 6 - Jake Dennis (Dallara-VW) - Carlin - 13"728
- 7 - Felix Rosenqvist (Dallara-Mercedes) - Mucke - 15"890
- 8 - Nicholas Latifi (Dallara-Mercedes) - Prema - 23"652
- 9 - Dennis Van de Laar (Dallara-Mercedes) - Prema - 26"583
- 10 - Gustavo Menezes (Dallara-VW) - Van Amersfoort - 26"621
- 11 - Felix Serralles (Dallara-Mercedes) - West Tec - 27"192
- 12 - Tatiana Calderon (Dallara-Mercedes) - Zeller - 29"846
- 13 - Jules Szymkowiak (Dallara-VW) - Van Amersfoort - 31"485
- 14 - Santino Ferrucci (Dallara-Mercedes) - Eurointernational - 34"724
- 15 - Roy Nissany (Dallara-Mercedes) - Mucke - 38"165
- 16 - Antonio Giovinazzi (Dallara-VW) - Carlin - 50"904
- 17 - Sean Gelael (Dallara-VW) - Carlin - 1 giro

Giro più veloce: Esteban Ocon in 1'28"623

Ritirati

- 15° giro - Michele Beretta
- 12° giro - Max Verstappen
- 1° giro - Hector Hurst

L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 3 DOMENICA 13 LUGLIO 2014

- 1 - Esteban Ocon (Dallara-Mercedes) - Prema - 20 giri 36'08"124
- 2 - Max Verstappen (Dallara-VW) - Van Amersfoort - 0"691
- 3 - Antonio Fuoco (Dallara-Mercedes) - Prema - 1"202
- 4 - Jake Dennis (Dallara-VW) - Carlin - 1"918
- 5 - Felix Rosenqvist (Dallara-Mercedes) - Mucke - 2"371
- 6 - Dennis Van de Laar (Dallara-Mercedes) - Prema - 2"824
- 7 - Tom Blomqvist (Dallara-VW) - Carlin - 3"502
- 8 - Tatiana Calderon (Dallara-Mercedes) - Zeller - 4"094
- 9 - Hector Hurst (Dallara-Mercedes) - West Tec - 5"525
- 10 - Antonio Giovinazzi (Dallara-VW) - Carlin - 6"230
- 11 - Sean Gelael (Dallara-VW) - Carlin - 6"991
- 12 - Gustavo Menezes (Dallara-VW) - Van Amersfoort - 8"582
- 13 - Jules Szymkowiak (Dallara-VW) - Van Amersfoort - 8"776
- 14 - Santino Ferrucci (Dallara-Mercedes) - Eurointernational - 9"175
- 15 - Michele Beretta (Dallara-Mercedes) - Eurointernational - 9"665
- 16 - Roy Nissany (Dallara-Mercedes) - Mucke - 1 giro
- 17 - Nicholas Latifi (Dallara-Mercedes) - Prema - 2 giri

Giro più veloce: Tom Blomqvist in 1'28"694

Ritirati

- 16° giro - Lucas Auer
- 16° giro - Jordan King
- 1° giro - Felix Serralles

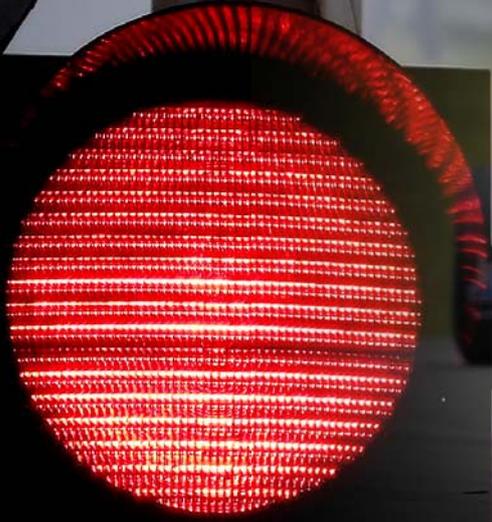
Il campionato

- 1.Ocon 379 punti; 2.Verstappen 263; 3.Auer 211; 4.Blomqvist 208; 5.Fuoco 162; 6.King 134; 7.Rosenqvist 132; 8.Dennis 127; 9.Latifi 91; 10.Giovinazzi 90.



EUROCUP RENAULT

GARE AL NURBURGRING



Dalla nebbia del venerdì mattina
che ha bloccato le normali attività in pista,
al successo della domenica
per Dennis Olsen è stato un crescendo
il weekend del Nurburgring



OLSEN SBUCA DALLA NEBBIA

Il norvegese della Prema ha vinto la seconda corsa e grazie anche al quarto posto nella prima frazione si propone come primo avversario del leader De Vries che ha conquistato la prova del sabato. Finalmente tornato protagonista D'Agosto che ha colto un sesto e un terzo posto

Massimo Costa

E' Dennis Olsen il nome nuovo della Eurocup Renault. Dalla nebbia del Nurburgring, e dalle nuvole di pioggia di gara 1, è sbucato il norvegese che si propone come nuovo sfidante del leader Nyck De Vries. La salita di Olsen avviene nel momento in cui Bruno Bonifacio ha subito tra Mosca e Nurburgring un doppio contraccolpo negativo. Quattro gare e zero punti per lui, che lo hanno (al momento) estromesso dalla rincorsa per il titolo. Cambiano gli inseguitori a De Vries dunque, ma non la squadra di riferimento che è sempre la Prema. Olsen in Germania si è difeso bene in gara 1 conquistando la quarta posizione dopo una bella rimonta da una qualifica 1 non particolarmente soddisfacente, poi sotto la pioggia ha siglato la pole in qualifica 2 e meritatamente vinto la seconda corsa con pista asciutta. De Vries ha comunque recitato da leader con la Tatuus del team Koiranen. Prima fila in gara 1 e vittoria nella corsa iniziale, con la pioggia. Un passo impeccabile il suo, ma nella seconda gara si è dovuto accontentare della quarta posizione.



De Vries sempre leader del campionato

D'AGOSTO TORNA PROTAGONISTA

Al Nurburgring è tornato sui livelli della seconda parte del campionato 2013 il nostro Ignazio D'Agosto. Il pugliese, accasatosi da Koiranen con il chiaro intento di puntare al titolo 2014, ha subito incontrato grossi problemi ad adattarsi allo stile di guida della vettura del team finlandese. Per motivi sconosciuti (o meglio, sappiamo bene come certi ingegneri difficilmente siano aperti di vedute...), è stato impossibile far sì che fosse il set-up ad andare incontro alle esigenze del pilota. Finalmente, alla vigilia del Nurburgring è stato deciso di affidare a D'Agosto un altro ingegnere, spagnolo, già con Sainz nel 2011. E le cose sono immediatamente cambiate. Il pilota italiano è stato protagonista in qualifica, quinto e secondo, cogliendo in gara 1 (bagnata) la sesta posizione mentre nella corsa finale ha conquistato il terzo gradino del podio dopo una bella serie di sorpassi a Nick Cassidy e Nyck De Vries, tra l'altro suoi compagni di squadra. Forse è un caso, forse no, ma in gara 2 e con pista asciutta, D'Agosto è stato il migliore dei piloti del team Koiranen. Cosa mai verificatasi nei precedenti appuntamenti.

LECLERC CONTINUA A IMPRESSIONARE

Abbiamo già parlato della crescita di Charles Leclerc, il monegasco del team Fortec che in ALPS ha vinto le due gare di Monza una settimana prima dell'appuntamento europeo del Nurburgring.

Leclerc quest'anno farà solo tre apparizioni nell'europeo e dopo quella di Spa, rovinata da problemi al motore, in Germania ha conquistato il quinto e secondo posto. Non male per una wild card, non male per chi è al debutto assoluto in monoposto. E' evidente la confidenza che Leclerc assume di gara in gara con la propria monoposto, con le situazioni di gara. Probabilmente il prossimo anno punterà sulla Eurocup Renault e siamo certi che sarà l'uomo da battere.

IL MOMENTO NERO DI BONIFACIO

Parlavamo sopra del crollo di Bonifacio. Assurdo quel che gli è capitato in qualifica 1. Dopo un testacoda, il brasiliano si è rilanciato nel finale della sessione per segnare il suo primo crono importante, ma la direzione gara ha sventolato la bandiera rossa quando mancavano poco più di 2' al termine della sessione. La nebbia, che aveva ritardato il programma, stentava ad alzarsi e vi era il timore che scendesse improvvisamente. Ma non vi era una reale situazione di pericolo in quel momento, così Bonifacio ha dovuto abortire il suo giro e non fare quello finale. Come lui, tanti altri piloti. Ma Bruno, non avendo un crono decente, è stato costretto a partire dalla quindicesima fila e per lui è stato impossibile anche solo pensare di raggiungere la zona punti. In gara 2, partito dalla settima fila (qualifica 2 non brillante), Bonifacio è stato centrato da Aurelien Panis. Ed ecco che, dopo le disavventure tecniche e di set-up di Mosca, eventi non governabili dal pilota gli hanno portato altri due zeri in classifica.

Buon secondo posto
in gara 1 di Albon



D'Agosto di nuovo protagonista



L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 1 SABATO 12 LUGLIO 2014

- 1 - Nyck De Vries - Koiranen - 13 giri 28'36"897
- 2 - Alexander Albon - KTR - 7"532
- 3 - Jack Aitken - Fortec - 21"715
- 4 - Dennis Olsen - Prema - 27"575
- 5 - Charles Leclerc - Fortec - 28"258
- 6 - Ignazio D'Agosto - Koiranen - 30"484
- 7 - Andrea Pizzitola - Manor MP - 31"523
- 8 - Nick Cassidy - Koiranen - 31"793
- 9 - Victor Franzoni - China BRT by JCS - 39"596
- 10 - Kevin Joerg - Kaufmann - 45"706
- 11 - Aurelien Panis - ART Junior - 46"552
- 12 - Martin Rump - Fortec - 47"521
- 13 - Steijn Schothorst - Manor MP - 48"679
- 14 - Gustav Malja - Kaufmann - 49"566
- 15 - Hans Villemi - Prema - 51"899
- 16 - Gregor Ramsay - KTR - 52"284
- 17 - Raoul Owens - Burdett - 52"754
- 18 - Josef Zaruba - China BRT by JCS - 59"113
- 19 - Anthoine Hubert - Tech 1 - 59"593
- 20 - Bruno Bonifacio - Prema - 59"926
- 21 - Levin Amweg - ART Junior - 1'02"549
- 22 - Simon Gachet - ARTA - 1'05"143
- 23 - Ryan Tveter - Kaufmann - 1'07"202
- 24 - Louis Deletraz - Kaufmann - 1'14"694
- 25 - Julio Moreno - Manor MP - 1'15"755
- 26 - Robin Hansson - Fragus - 1'15"910
- 27 - James Allen - ARTA - 1'18"430
- 28 - Callan O'Keefe - ART Junior - 1'46"897
- 29 - Matthew Parry - Fortec - 1 giro

Giro più veloce: Nyck De Vries 2'10"375

Ritirati

8° giro - Egor Orudzhev

7° giro - Vasily Romanov

L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 2 DOMENICA 13 LUGLIO 2014

- 1 - Dennis Olsen - Prema - 12 giri 27'52"246
- 2 - Charles Leclerc - Fortec - 6"003
- 3 - Ignazio D'Agosto - Koiranen - 6"529
- 4 - Nyck De Vries - Koiranen - 7"009
- 5 - Nick Cassidy - Koiranen - 10"666
- 6 - Jack Aitken - Fortec - 10"745
- 7 - Louis Deletraz - Kaufmann - 10"930
- 8 - Martin Rump - Fortec - 11"527
- 9 - Egor Orudzhev - Tech 1 - 12"087
- 10 - Andrea Pizzitola - Manor MP - 12"175
- 11 - Aurelien Panis - ART Junior - 12"674
- 12 - Gustav Malja - Kaufmann - 14"031
- 13 - Alexander Albon - KTR - 14"317
- 14 - Matthew Parry - Fortec - 15"544
- 15 - Anthoine Hubert - Tech 1 - 16"092
- 16 - Hans Villemi - Prema - 17"319
- 17 - Steijn Schothorst - Manor MP - 18"211
- 18 - Simon Gachet - ARTA - 18"507
- 19 - Victor Franzoni - China BRT by JCS - 19"915
- 20 - Gregor Ramsay - KTR - 20"914
- 21 - Vasily Romanov - Tech 1 - 21"287
- 22 - Robin Hansson - Fragus - 21"697
- 23 - Julio Moreno - Manor MP - 22"426
- 24 - Josef Zaruba - China BRT by JCS - 23"237
- 25 - James Allen - ARTA - 23"499
- 26 - Raoul Owens - Burdett - 2 giri

Giro più veloce: Dennis Olsen 1'57"035

Ritirati

7° giro - Levin Amweg

4° giro - Ryan Tveter

4° giro - Kevin Joerg

0 giri - Callan O'Keefe

0 giri - Bruno Bonifacio

Il campionato

1. De Vries 128; 2. Olsen 98; 3. Bonifacio 70; 4. Pizzitola 65; 5. Albon 60; 6. Joerg 59; 7. Panis 49; 8. Orudzhev 48; 9. Amweg 42; 10. Parry 34; 11. D'Agosto 34.

DOMINIO PREMA

Tre vittorie condite dalle pole position e dai migliori giri veloci in gara, la supremazia mostrata dalla squadra vicentina è stata senza discussioni



Antonio Caruccio

Prema prima. Una sola vocale a fare la differenza, ma al Mugello il nome della squadra vicentina poteva essere usata come sinonimo del numero ordinale per eccellenza perché i piloti della compagine diretta dalla famiglia Rosin hanno conquistato tutte e tre le vittorie, i giri veloci e le due pole position. Un dominio netto di grande superiorità, che non a caso vede Brandon Maisano e Lance Stroll leader rispettivamente del Trofeo e del Campionato Italiano Formula 4.

STROLL E MAISANO SI DIVIDONO LE VITTORIE

Maisano, che aveva ottenuto le pole nelle qualifiche di sabato, ha fatto valere la sua esperienza in gara 1 tenendo agevolmente dietro il giovane compagno canadese, mentre in gara 3 ha sfoderato una rimonta eccezionale. Dopo aver fatto abortire la partenza, si è dovuto schierare in ultima posizio-

ne al termine di un ulteriore giro di formazione, recuperando però posizioni ad ogni passaggio, con il sorpasso per la vittoria ai danni di Andrea Russo arrivato solo al penultimo giro. Contemporaneamente ha avuto una gara da dimenticare Stroll. Il canadese, vincitore assoluto di gara 2 e secondo nella corsa del sabato, è stato punito in gara 3 con un drive through per aver chiuso in maniera troppo decisa la traiettoria su Russo in partenza. Rientrato decimo ha recuperato sino alla sesta posizione, mantenendo comunque la leadership del campionato.

Buon risultato anche per il terzo alfiere di casa Prema, Takashi Kasai, che ha conquistato il suo primo podio in gara 2. Tuttavia il giapponese è stato protagonista di un brutto incidente in gara 3 con Mattia Drudi, che ha messo fine alla gara di entrambi. Sul podio ci è invece tornato Alain Valente, svizzero portacolori della Jenzer Motorsport, che si rilancia al quarto posto in campionato dopo che mancava alle premiazioni finali dal round inaugurale di Adria.

WEEK-END IN CHIAROSCURO PER PULCINI

Un week-end buono a metà invece per Leonardo Pulcini. Il romano dell'Euronova aveva ottenuto il terzo tempo in qualifica 1, andandosi a prendere il podio nelle prime due gare. In gara 2 tuttavia, protagonista di una bella rimonta, è stato penalizzato per un'irregolarità tecnica. Sulla sua vettura è stato infatti trovato tranciato il tubo della valvola del wastegate, che favorisce maggior afflusso d'aria alla turbina. Tuttavia si è ritenuto in totale buona fede il team Euronova in questa vicenda, comminando solo 21 secondi di penalità, al posto dell'usuale squalifica che viene imposta in queste situazioni, che hanno retrocesso Pulcini da terzo assoluto a decimo, con anche la cancellazione del giro veloce. In gara 3 poi mentre occupava l'ottava posizione ha commesso un errore che lo ha relegato in quattordicesima piazza.

L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 1 SABATO 12 LUGLIO 2014

- 1 - Brandon Maisano – Prema - 17 giri 31'13"796
- 2 - Lance Stroll – Prema - 2"469
- 3 - Leonardo Pulcini – Euronova - 11"495
- 4 - Mattia Drudi – F&M - 11"797
- 5 - Joao Vieira – Antonelli - 24"350
- 6 - Andrea Russo – Diegi - 24"646
- 7 - Alain Valente – Jenzer - 27"299
- 8 - Gustavo Bandeira – DAV - 27"937
- 9 - Keith Camilleri – Malta - 31"779
- 10 - Takashi Kasai – Prema - 34"553
- 11 - Lucas Mauron – Jenzer - 34"867
- 12 - Andrea Fontana – Euronova - 39"215
- 13 - Nico Rindlisbacher – Jenzer - 41"979
- 14 - Zackary Dante – Malta - 43"855
- 15 - Ivan Matveev – Euronova - 50"744
- 16 - Bar Baruch – Israel - 53"681
- 17 - Edi Haxhiu – Cram - 54"121
- 18 - Giovanni Altoè – F&M - 1'45"000
- 19 - Mahaveer Raghunathan – F&M - 1'51"016

Giro veloce: Brandon Maisano 1'49"184

Ritirato

1° giro - Jonathan Giudice



Leonardo
Pulcini

L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 2 DOMENICA 13 LUGLIO 2014

- 1 - Lance Stroll – Prema - 11 giri 20'47"225
- 2 - Andrea Russo – Diegi - 5"438
- 3 - Brandon Maisano – Prema - 7"864
- 4 - Takashi Kasai – Prema - 11"261
- 5 - Mattia Drudi – F&M - 12"732
- 6 - Joao Vieira – Antonelli - 24"613
- 7 - Gustavo Bandeira – DAV - 26"228
- 8 - Alain Valente – Jenzer - 26"496
- 9 - Andrea Fontana – Euronova - 28"305
- 10 - Leonardo Pulcini – Euronova - 28"397
- 11 - Bar Baruch – Israel - 28"487
- 12 - Nico Rindlisbacher – Jenzer - 29"883
- 13 - Mahaveer Raghunathan – F&M - 33"317
- 14 - Lucas Mauron – Jenzer - 33"465
- 15 - Ivan Matveev – Euronova - 34"061
- 16 - Edi Haxhiu – Cram - 34"433
- 17 - Keith Camilleri – Malta - 53"336
- 18 - Giovanni Altoè – F&M - 1'44"765
- 19 - Zackary Dante – Malta - 2 giri
- 20 - Ali Al Khalifa – Jenzer - 4 giri

Giro veloce: Brandon Maisano 1'49"931

Ritirato

1° giro - Jonathan Giudice

* Indica penalità di 25"

L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 3 DOMENICA 13 LUGLIO 2014

- 1 - Brandon Maisano – Prema - 16 giri 29'30"412
- 2 - Andrea Russo – Diegi - 2"859
- 3 - Alain Valente – Jenzer - 5"596
- 4 - Joao Vieira – Antonelli - 12"590
- 5 - Andrea Fontana – Euronova - 13"371
- 6 - Lance Stroll – Prema - 13"383
- 7 - Bar Baruch – Israel - 15"748
- 8 - Mahaveer Raghunathan – F&M - 18"887
- 9 - Gustavo Bandeira – DAV - 24"820
- 10 - Zackary Dante – Malta - 25"220
- 11 - Lucas Mauron – Jenzer - 30"568
- 12 - Ivan Matveev – Euronova - 32"119
- 13 - Edi Haxhiu – Cram - 32"751
- 14 - Leonardo Pulcini – Euronova - 35"810
- 15 - Nico Rindlisbacher – Jenzer - 35"954
- 16 - Giovanni Altoè – F&M - 51"113
- 17 - Ali Al Khalifa – Jenzer - 1'59"293
- 18 - Mattia Drudi – F&M - 2 giri
- 19 - Takashi Kasai – Prema - 2 giri
- 20 - Jonathan Giudice – Antonelli - 2 giri

Giro veloce: Brandon Maisano 1'48"558

Ritirato

8° giro - Keith Camilleri

Il campionato

1. Stroll 175 punti; 2. Russo 114; 3. Pulcini 84; 4. Valente 80; 5. Drudi 53

Trofeo

1. Maisano 189; 2. Al Khalifa 95; 3. Camilleri 91

Brandon Maisano
mattatore al Mugello

Andrea Russo, secondo in gara 3
e anche in campionato

Alain Valente in lotta
con Mattia Drudi

Cresciuto con le ruote coperte, il belga si è regalato la prima vittoria nella serie più importante per vetture Turismo riportando alla vittoria la BMW dopo il passo falso del Norisring. Al comando del campionato, Wittmann è stato raggiunto da Ekstrom

Claudio Pilia

Se al Norisring tutti si sono chiesti dove fossero sparite le BMW, beh, eccole qua. Di nuovo. Nel tortuoso circuito di Mosca la Casa di Monaco di Baviera è tornata alla carica con una doppietta, che ha riportato grandi sorrisi in squadra, sorrisi che si sono mischiati alla sorpresa per il vincitore inaspettato: Maxime Martin. Dopo una vita passata nelle vetture a ruote coperte, tra Turismo e GT, il belga non ci ha messo tanto ad ambientarsi nel nuovo (e super-competitivo) campionato Turismo tedesco da pilota ufficiale BMW. In Russia, il portacolori di casa RMG ha fatto tutto bene: una qualifica perfetta che gli ha reso una meritata pole position, quindi una gara senza errori, condotta fin dallo spegnimento dei semafori. Crea una "voragine" di circa 11 secondi tra

se e gli inseguitori in poco più di 20 giri, con un po' di fortuna la sosta ai box è giunta prima di un periodo di safety-car, permettendogli di espletare la sosta obbligatoria e gestire al meglio la leadership fino al traguardo. "Quasi non ci credo, è incredibile", ha detto Martin, fino allo scorso anno nella Blancpain Endurance e nell'ALMS. "Correre nel DTM per me è sempre stato un sogno, visto che non ho mai dato grande attenzione alla Formula 1 e alle monoposto. Ed ora sono qui, con una pole position e la mia prima vittoria". Ad addolcire il tutto ci ha poi pensato Bruno Spengler, il quale ha completato una doppietta in casa BMW che vale oro, per come è giunta. Il canadese è stato infatti chiamato a fare gli straordinari per gestire le gomme dure nella prima fase di gara, perdendo diverso tempo, salvo poi recuperare con l'impiego delle morbide.



IL GIORNO DI





MARTIN



EKSTROM EROICO MERCEDES LONTANO

Terzo Mattias Ekstrom. Se potessero esserci due vincitori, lo svedese si meriterebbe il successo per quanto messo in pista. Testa e cuore, il pilota dell'Audi ha fatto una prova eroica, scattando undicesimo e mettendosi alle spalle due tori scatenati come Marco Wittmann e Timo Glock, entrambi a lungo ai ferri corti. I due hanno preceduto il duo targato Mercedes Viectoris-Wehrlein, in settima e ottava piazza. Ekstrom ha ora raggiunto il vetta al campionato proprio Wittmann. Mentre il round roboante della Mercedes al Nürsring è evidentemente già un ricordo lontano e, in condizioni di pista normali, la Casa di Stoccarda non riesce a rendere competitive le C Coupè.



Vitaly Petrov

MORTARA IN SALITA PETROV DELUDE

Questo weekend, in difficoltà anche Edoardo Mortara. Anche a causa di un contatto con Jamie Green nel primo giro, il portacolori del team Abt ha dovuto remare per tutta la corsa, lottando sino alla fine; proprio nelle ultime tornate se l'è dovuta vedere dagli attacchi di Augusto Farfus e Antonio Felix da Costa, entrambi con le gomme morbide nel secondo stint e quindi avvantaggiati nei confronti dell'italiano, che ha dovuto fare le spalle larghe con le dure. Una menzione finale la merita Vitaly Petrov; il russo, pure davanti ai suoi tifosi, ha ancora una volta dimostrato il poco feeling con le vetture DTM, limitandosi a portare a casa (o meglio dire in parco chiuso) la sua auto e rimediando l'ennesimo piazzamento in fondo al gruppo, ritirati esclusi.





Ekstrom col terzo posto ha raggiunto il leader Wittmann in classifica

L'ORDINE DI ARRIVO DOMENICA 13 LUGLIO 2014

- 1 - Maxime Martin (BMW M4) - RMG - 46 giri 1.15"09"422
- 2 - Bruno Spengler (BMW M4) - Schnitzer - 4"259
- 3 - Mattias Ekstrom (Audi RS5) - Abt - 9"454
- 4 - Marco Wittmann (BMW M4) - RMG - 9"591
- 5 - Nico Muller (Audi RS5) - Rosberg - 10"740
- 6 - Timo Glock (BMW M4) - MTEK - 15"632
- 7 - Christian Vietoris (Mercedes C-Coupe) - HWA - 16"553
- 8 - Pascal Wehrlein (Mercedes C-Coupe) - HWA - 19"300
- 9 - Edoardo Mortara (Audi RS5) - Abt - 20"987
- 10 - Augusto Farfus (BMW M4) - RBM - 21"110
- 11 - Antonio Felix Da Costa (BMW M4) - MTEK - 21"636
- 12 - Miguel Molina (Audi RS5) - Abt - 21"668
- 13 - Martin Tomczyk (BMW M4) - Schnitzer - 27"181
- 14 - Robert Wickens (Mercedes C-Coupe) - HWA - 28"109
- 15 - Daniel Juncadella (Mercedes C-Coupe) - HWA - 28"625
- 16 - Gary Paffett (Mercedes C-Coupe) - HWA - 29"039
- 17 - Joey Hand (BMW M4) - RBM - 29"759
- 18 - Vitaly Petrov (Mercedes C-Coupe) - Mucke - 39"933

Ritirati

- 27° giro - Adrien Tambay
- 27° giro - Mike Rockenfeller
- 22° giro - Timo Scheider
- 8° giro - Paul di Resta
- 6° giro - Jamie Green

Il campionato

- 1. Wittmann, Ekstrom 50; 3. Spengler, Mortara 41; 5. Rockenfeller 35; 6. Martin 33; 7. Vietoris 31; 8. Tambay 28; 9. Molina 26; 10. Wickens 25.



Spengler ringrazia la sua BMW



Russia non facile per Mortara



Tambay e Wittmann in lotta



KESELOWSKI IMPERIO

Marco Cortesi

Non ha lasciato scampo a nessuno Brad Keselowski nella decisiva tappa di Loudon della NASCAR Sprint Cup Series. Il pilota del team Penske, dopo un inizio al top di Kyle Busch, è sempre stato l'uomo da battere permettendosi sempre di sostituire quattro gomme e tornare al top mentre gli altri tentavano di tenerlo alle spalle con mosse tattiche più "veloci". Trovatosi a dover fronteggiare una caution finale per un contatto di Justin Allgaier, Keselowski ha visto un pericoloso rivale come Kevin Harvick finire senza benzina, mentre altri, tra cui il veloce Denny Hamlin, erano costretti ad uno "splash". Alle spalle di Keselowski, che ha regalato al marchio Ford una quar-

ta vittoria consecutiva che mancava da quasi 13 anni. Alle sue spalle ha terminato il più giovane dei fratelli Busch, che nella seconda parte della corsa ha perso un po' di smalto, mentre il fortissimo rookie Kyle Larson ha fatto sorridere Chip Ganassi tenendo dietro Matt Kenseth e Ryan Newman. Top-10 anche per Clint Bowyer, Tony Stewart (che ha combattuto contro un problema all'alternatore), Hamlin e Ricky Stenhouse. Fuori subito Jimmie Johnson. Il pluricampione è stato vittima nei primi passaggi di due forature, la seconda delle quali l'ha spedito a muro. Deluso e arrabbiato anche il compagno di Keselowski Joey Logano, ostacolato dal settantaduenne Morgan Shepherd e finito nelle barriere.





L'ORDINE DI ARRIVO DOMENICA 13 LUGLIO 2014

- 1 - Brad Keselowski (Ford) – Penske - 305 giri
- 2 - Kyle Busch (Toyota) – Gibbs - 305
- 3 - Kyle Larson (Chevy) – Ganassi - 305
- 4 - Matt Kenseth (Toyota) – Gibbs - 305
- 5 - Ryan Newman (Chevy) – Childress - 305
- 6 - Clint Bowyer (Toyota) – Waltrip - 305
- 7 - Tony Stewart (Chevy) – Stewart/Haas - 305
- 8 - Denny Hamlin (Toyota) – Gibbs - 305
- 9 - Ricky Stenhouse (Ford) – Roush/Fenway - 305
- 10 - Dale Earnhardt Jr (Chevy) – Hendrick - 305
- 11 - Kasey Kahne (Chevy) – Hendrick - 305
- 12 - Martin Truex Jr (Chevy) – Furniture Row - 305
- 13 - Carl Edwards (Ford) – Roush/Fenway - 305
- 14 - Austin Dillon (Chevy) – Childress - 305
- 15 - Greg Biffle (Ford) – Roush/Fenway - 305
- 16 - Jamie McMurray (Chevy) – Ganassi - 305
- 17 - Kurt Busch (Chevy) – Stewart/Haas - 305
- 18 - AJ Allmendinger (Ford) – JTG - 305
- 19 - Paul Menard (Chevy) – Childress - 305
- 20 - Jeff Burton (Toyota) – Nemco - 305
- 21 - Brian Vickers (Toyota) – Waltrip - 305
- 22 - Danica Patrick (Chevy) – Stewart/Haas - 305
- 23 - Aric Almirola (Ford) – Petty - 305
- 24 - David Gilliland (Ford) – Front Row - 305
- 25 - David Ragan (Ford) – Front Row - 305
- 26 - Jeff Gordon (Chevy) – Hendrick - 305
- 27 - Marcos Ambrose (Ford) – Petty - 304
- 28 - Cole Whitt (Toyota) – BK Racing - 304
- 29 - Josh Wise (Chevy) – Parsons - 304
- 30 - Kevin Harvick (Chevy) – Stewart/Haas - 304
- 31 - Alex Bowman (Toyota) – BK Racing - 303
- 32 - Michael Annett (Chevy) – Baldwin - 303
- 33 - Reed Sorenson (Chevy) – Baldwin - 302
- 34 - Landon Cassill (Chevy) – Hillman - 301
- 35 - Eddie MacDonald (Ford) – FAS Lane - 300
- 36 - Ryan Newman (Chevy) – Childress - 300
- 37 - Justin Allgaier (Chevy) – Hscott - 296
- 38 - Casey Mears (Chevy) – Germain - 292
- 39 - Morgan Shepherd (Chevy) – Circle Sport - 278
- 40 - Joey Logano (Ford) – Penske - 211
- 41 - Timmy Hill (Chevy) – Hillman - 76
- 42 - Jimmie Johnson (Chevy) – Hendrick - 11
- 43 - Mike Bliss (Toyota) – BK Racing - 6

Qualificati per la Chase For The Cup

3 vittorie:
Keselowski, Johnson

2 vittorie: Logano, Harvick, Earnhardt, Edwards

1 vittoria: Gordon, Kyle Busch, Hamlin, Kurt Busch, Almirola

Classifica (provvisoria)
Kenseth, Newman, Bowyer, Menard, Larson



Joey Logano (#22) finito nelle barriere,
dopo essere stato ostacolato
dal settantaduenne Morgan Shepherd (#33)

Il manager italiano che ha creato il WTCC e per anni ha guidato le sorti delle gare Turismo internazionali, dopo l'estromissione dal mondiale si ripresenta a sorpresa con una nuova categoria denominata TC3 che si propone con grandi ambizioni, come quella di svolgere alcune gare del campionato nel contesto dei weekend F.1. Scopriamo cos'è

LA RIVINCITA DI LOTTI

Dario Sala

Nei giorni scorsi ha destato un certo scalpore il comunicato recapitato a tutte le redazioni che annunciava la nascita di una nuova serie per vetture Turismo: la TC3 Touring Car International Series. L'ennesima serie Turismo si è subito pensato, se non fosse che dietro a tutto questo c'è Marcello Lotti, ovvero l'inventore del WTCC dal quale si è separato (con più di qualche polemica) sul finire dello scorso anno. Immediatamente le antenne di molti personaggi del motorsport si sono drizzate per cercare di capire cosa fosse questa nuova iniziativa del vulcanico manager modenese. Il comunicato è piuttosto fumoso. Annuncia appunto la nascita di una nuova categoria per vetture Turismo che correrebbe addirittura assieme a mondiale Formula 1 in diverse tappe. Si proporrebbe come una serie in grado di ristabilire la "piramide delle corse Turismo", ed avrebbe un regolamento simile a quello GT3, ovvero con la

possibilità di livellare le diverse prestazioni delle vetture attraverso il "balance of performance". Si vorrebbero macchine accattivanti, dalle prestazioni elevate, ma con costi sotto controllo per favorire i team privati. Inoltre si starebbe già pensando ad una serie asiatica, sorella della serie internazionale. Quali vetture, quali motori, che aerodinamica e tutto quanto concerne la macchina non è stato ancora dato a sapere. L'unica cosa che viene evidenziata è che tutti i costruttori hanno nella loro gamma un modello eleggibile per questa nuova serie. Le Case avrebbero quindi la possibilità di avere nuovi clienti nel motorsport. Gli organizzatori hanno solo fatto intendere che altre novità (come il calendario) saranno definite a breve. Il sito internet della serie propone solamente un conto alla rovescia per una data (lunedì 15 settembre) che dovrebbe essere quella della presentazione ufficiale. Per il resto poco o nulla. Ma esaminiamo nel dettaglio quel che potrebbe accadere.

A



LOTTI HA IN MANO L'ORGANIZZAZIONE

Marcello Lotti dietro tutto questo? Ormai la cosa è sulla bocca di tutti e sembra assodato che sia così. Il manager modenese avrebbe con sé la storica collaboratrice Nunzia Corvino, persona di grande esperienza e profonda conoscitrice nell'organizzazione di un campionato con Lotti fin ben prima della nascita del WTCC. Chi più di loro potrebbe far partire un campionato di livello? A questo va aggiunto il fatto che lo stesso Lotti è stato avvistato in diversi Gran Premi di F.1 probabilmente proprio per definire gli accordi con Bernie Ecclestone.

NEL MONDIALE F.1 AL POSTO DELLA PORSCHE?

Annunciare la propria presenza accanto al mondiale F.1 non lo si fa per caso. O si è degli sprovveduti o si hanno in mano cose concrete. Dando per scontato che con Lotti vale la seconda ipotesi, resta da capire che slot potrà usare la TC3. In Europa, GP2, GP3

e Porsche SuperCup occupano tutto l'occupabile. Restano le gare asiatiche, americane e nel medio oriente, ma queste sarebbero troppo lontane per i temi europei e la cosa andrebbe a gravare sui costi. Si libererà dunque uno slot? La Porsche lascerà il contesto F.1? Lo sapremo non appena verrà svelato il calendario.

LA TC3 RUBERÀ PILOTI ALLA TC2?

Neanche è nata che tutti pensano che la TC3 ruberà piloti al WTCC. Difficile dirlo a bocce ferme, ma verrebbe da pensare che non sia così. Semmai potrebbe farlo verso la TC2 ovvero la categoria che il prossimo anno dovrebbe correre assieme al mondiale e che si pone di far crescere i piloti e preparandoli alla serie superiore. Difficile pensare che costruttori come Citroen, Honda e Lada lascino il mondiale per correre in una serie di cui non si sa ancora nulla e che ha ben altre priorità tecniche. Anche questo sarà da vedere ovviamente. Per il momento la neonata categoria uno scopo lo ha già ottenuto. Ha creato fermento, curiosità e ne parlano in molti. Un risultato non da poco. A breve sapremo se sarà vera gloria.



MO^RDE.



NUOVA RCZ^R 270 CV

PEUGEOT RACCOMANDA TOTAL Valori massimi ciclo combinato, consumi: 6,3 l/100 km; emissioni CO₂: 145 g/km.

Preparati ad una carica di adrenalina pura: nasce RCZ R, la versione preparata e potenziata direttamente da Peugeot Sport. Motore 1.6 THP 270 CV e rapporto peso/potenza di soli 4,7 kg/CV per sensazioni di guida estreme. Da 0 a 100 km/h in 5,9 secondi e da 130 km/h a 0 in meno di 61 metri: potente, stabile, precisa e sicura. Nuova Peugeot RCZ R. Solo per veri appassionati di forti emozioni.

NUOVA PEUGEOT RCZ R

MOTION & EMOTION



PEUGEOT



TUTTO DA DECIDERE

La serie va in vacanza proponendo grande incertezza in ognuna delle categorie che presenta. Si ripartirà il 7 settembre al Mugello

Dopo il recente appuntamento di Monza, quinto round della serie, la Targa Tricolore Porsche se ne va in vacanza lasciando una situazione delle classifiche dei Trofei ancora apertissima ad ogni possibile risultato finale. Le ostilità riprenderanno il 7 settembre sul circuito del Mugello con la sola classe GT1 del Trofeo GT Open Cup, saldamente in mano alla coppia Giuseppe Ghezzi-Manuele Mengozzi (Autorlando). Ma la lotta più infuocata è quella per la leadership della classe riservata alle vetture Trofeo GT3 Cup. I fratelli Nicola e Luca Pastorelli (Krypton Motorsport), sono riusciti a prendere la testa della classifica soltanto da Adria, scavalcando Livio Selva (Ebimotors), vincitore della tappa inaugurale di Imola. La coppia modenese ha poi consolidato la posizione a Monza grazie al ritiro del diretto avversario. Ma nella vetta della classifica è entrato prepotentemente a farne parte anche Carlo Scanzi (Ghinzani Motorsport), unico pilota ad essersi aggiudicato due vittorie. Il pilota bresciano è riuscito ad incamerare il massimo punteggio nei confronti degli avversari, totalizzando 50 punti nelle ultime due gare. Anche il Trofeo GT3 Cup ha riservato spettacolo e incertezza, almeno fino a quando Fabrizio Comi non è riuscito a scrollarsi di dosso la sfortuna che lo ha perseguitato nei primi tre appuntamenti. Con le due vittorie consecutive di Adria e Monza è balzato al comando della classifica per 1 solo punto davanti a "Spezz" (Ebimotors) e al compagno di squadra della (Ghinzani Motorsport) Walter Palazzo, che accusa solo 11 lunghezze da Comi.





Ghezzi-Mengozi leader della GT2 r1 Open Cup



Le classifiche

GT Open Cup

Classe GT2 r1: 1. Giuseppe Ghezzi e Manuele Mengozzi 83 punti; 2. Solieri 44; 3. Pezzucchi 22; 4. Beretta-Casoni 21

Classe GT2 r2: 1. Nicola Bravetti e Nicola Bagnasco 44 punti

Classe GT3 r/013: 1. Luca e Nicola Pastorelli 79 punti; 2. Selva 61; 3. C.Scanzi 60; 4. Passuti 53; 5. Birzhin-Mastronardi 49; 6. Mosconi 42; 7. Piccioli e Caneva 40; 9. Minetti 34; 10.G. Saczni 26; 11. Torta 14; 12. Baccani-Venerosi e Barbieri 10; 14. Zuhour-Al Owais 8; 15. Ferroni-Bashar 6; 16. Palazzo 4; 17. "Spezz" 3

Classifica GT3 Cup

Classe GT3/r013: 1. Fabrizio Angelo Comi 61 punti; 2. "Spezz" 60; 3. Palazzo 50; 4. Bashar 30; 5. Selva 15 6. Venerosi e Birzhin 12; 8. Scanzi 8; 9. Pezzucchi 1

GT3 r09: 1. Cagliani 22 punti



In rimonta Carlo Scanzi



Luca e Nicola Pastorelli in testa nella classe GT3 r/013

NEL SEGNO DELLA TRADIZIONE

È uno dei campionati di maggior tradizione in Italia e anche quest'anno presenta un interessante parco partenti. In lotta per il titolo sono Bettera con la Megane del team Oregon e De Bellis su Porsche della ZRS

La Coppa Italia rappresenta da anni il punto di riferimento nazionale per le gare open. Una serie dove si può virtualmente correre con qualsiasi vettura a ruote coperte, Turismo e Gran Turismo. Suddivisa in due gruppi, prevede una 1° Divisione per le vetture GT e per le Turismo più prestazionali, e una 2° per le Turismo fino a 2 litri anche Turbo. Su un calendario articolato in otto prove tutte in Italia, quattro sono già state disputate. Ai fini della classifica finale saranno tuttavia conteggiati solo i migliori sette fine settimana consentendo dunque uno scarto. Da due appuntamenti poi, sullo steso schieramento, ha preso il via la Lotus Cup (vedi box) andando ad infoltire una discreta griglia che ha registrato una media di 13 iscritti ad evento e di oltre 40 piloti complessivamente in pista in almeno uno degli appuntamenti fin'ora disputati. Data la estrema eterogeneità delle vetture ammesse, molteplici sono anche le classi con il Regolamento sportivo che va a premiare come punti gara proprio quelle più numerose in modo tale da cercare di sfavorirne la dispersione. Non a caso sono proprio i migliori delle due classi più numerose i due piloti che si stanno contendendo il titolo, fra l'altro già vincitori 2013. Il leader in classifica, il bresciano Enrico Bettera (Oregon Team), già migliore assoluto nel 2013 della 2° Divisione, quest'anno si cimenta a bordo di una Megane

V6, provando a sfilare il titolo al campione in carica, il toscano Riccardo De Bellis (ZRS Motorsport) di nuovo in pista con la sua Porsche 997 GT3 Cup. Fra i volti conosciuti, e di nuovo in pista nella 1° Divisione con buoni risultati anche Luigi Bonetti, Maurizio Fondi, Alessandro Mazzolini e Daniele Cappellari che, con la meno potente Porsche 996 ha saputo sorprendere tutti a Vallelunga in condizioni di asfalto umido. Per quanto riguarda invece i debutti 2014 prime partecipazioni assolute per Alex Valle, "Jo Nava", Oliver Freymuth e Davide Durante (matratore nelle tre gare a cui ha preso parte con la Lamborghini Super Trofeo).



Il campionato

1 – Enrico Bettera	46
2 – Riccardo De Bellis	41
3 – Jo Nava	24
4 – Luca Luigi Bonetti	23
5 – Maurizio Fondi	17
6 – Davide Durante	12
7 – Alessandro Mazzolini	11
8 – Davide Amaduzzi	10
9 – Davide Dantuono	10
10 – Olivier Freymuth	10



De Bellis e Bettera



C'È ANCHE LA LOTUS CUP

Adria e Monza. Questi i due appuntamenti dove sono scese in pista nel 2014 le Lotus Elise PB-R preparate dalla struttura Lotus ufficiale Italia. Dieci e undici le vetture scese in pista rispettivamente nei due weekend con l'obiettivo di raggiungere presto le 15 unità per presentarsi al 2015 con 20/22 vetture. Divertente, maneggevole, economica, la piccola Lotus ha dimostrato anche buone capacità velocistiche sapendo cogliere nel segno. Fra i piloti al via anche gente esperta come Ivan Capelli e Marco Coldani che, insieme a "Giagua" alias Luca Lorenzini hanno monopolizzato le vittorie. Dietro di loro buoni risultati anche per Andrea Agazzi e Filippo Manassero su tutti.



SFIDA A DUE

È una contesa tra Cacciari e Montali la rincorsa al titolo in una categoria che mantiene i numeri dello scorso anno e che sta già pensando al 2015



La 2° Divisione della Coppa Italia anche quest'anno vivrà probabilmente di una sfida a due fino all'ultima gara. A contendersi il titolo 2014 sono al momento due volti noti del campionato: Alessandro Cacciari (Seat Leon Super Produzione – Gruppo Piloti Forlivesi) e Fabrizio Montali (Bmw 320i – Hexagon Motorsport). Protagonisti indiscussi delle rispettive classi Seat Leon ed E1 Italia 2.0, si sono divisi tutte le gare disputate fino ad oggi con Cacciari più costante e abile nello sfruttare al meglio i passaggi a vuoto del rivale apparso però leggermente più veloce. Il passaggio rispetto al 2013 da una versione Trofeo ad una versione Super Produzione di Seat Leon, ha sicuramente giovato al pilota romagnolo che è sempre salito a podio approfittando anche del

bonus di due punti introdotto quest'anno per l'assoluta. Proprio questo bonus adesso fa comodo a Montali che rispetto al rivale "paga" una classe E1 Italia, la sua, meno numerosa rispetto a quella di Cacciari. Terzo l'equipaggio Fabio Fabiani, Eugenio Pisani presenti anche loro con la Leon Super Produzione della PAI. Buon mix fra esperienza e voglia di fare bene, i due sono sempre risultati fra i protagonisti arrivando a Monza a sfiorare anche la vittoria assoluta con Fabiani in gara 1. Un contatto in staccata dopo la partenza lanciata di gara 2 (altra novità 2014) ha invece posto fine anzitempo alla prova di Pisani. Stesso ruolo, anche se non sono sempre stati presenti per il duo tutto romano Bizzaglia/Marchio "in palla" in quel di Vallelunga meno a Monza.

In attesa della Seat Leon Cup Racer che farà il suo debutto assoluto in occasione della imminente prova di Magione con Emanuele Alborghetti, il suo team, la MM Motorsport ha portato in pista con costanza due gentlemen quali Luigi Bamonte, bravo ma ancora incostante, e Francesco Rota (Seat Leon TDi) che, seppure con una macchina meno performante rispetto ai rivali ha sempre raccolto punto in tutte le gare trovando negli ultimi due appuntamenti in Revello (Bmw 320i) un degno rivale per delle gare nelle gare. Nota di merito anche per il milanese Riccardo Bellomi alla sua prima stagione nella Coppa Italia a bordo della Clio E1 Italia della Lella Lombardi Motorsport. Anche per lui nessun ritiro e la soddisfazione dell'affermazione di Classe ad Adria in gara 1.



Alessandro Cacciari e Fabrizio Montali a sinistra in azione, e a destra, sul podio con Fabio Fabiani

Il campionato

1 – Alessandro Cacciari	68
2 – Fabrizio Montali	49
3 – Fabio Fabiani	35
4 – Eugenio Pisani	31
5 – Riccardo Bellomi	25
6 – Giorgio Fantilli	19
7 – Kevin Giacon	19
8 – Francesco Rota	16
9 – Marco Bizzaglia	12
10 – Maurizio Marchio	12



Anche in questa circostanza la media dei partenti è di 14 unità con un trend in linea con la passata stagione nonostante lo scorporo della Classe riservata alle Clio in configurazione Trofeo che hanno dato vita quest'anno alla RS Cup. Metà stagione è tempo anche di programmazione. Proprio a Monza sono iniziati i primi confronti fra piloti e organizzatore per la stagione che verrà. L'orientamento è quello di mantenere la struttura invariata rivedendo magari la suddivisione in classi prevedendone una nuova che raggruppi le vetture in base alle prestazioni incentivando, almeno sulla carta, la partecipazione a chi fino ad oggi non è sceso in pista per non confrontarsi in classe con vetture e piloti più esperti.



TREBBI MIETE SUCCESSI

Utilizzando le Clio protagoniste del trofeo nazionale dal 2007 al 2013, la nuova serie lanciata quest'anno da Peroni ha riscosso un ottimo successo di partecipanti.

Analizziamo la stagione in corso scoprendo le caratteristiche della serie e i suoi protagonisti

E' uno dei nuovi campionati 2014, da alcuni accolto con scetticismo, da altri con interesse. La Rs Cup, il monomarca riservato alle Clio in configurazione Trofeo della terza generazione, per intenderci quelle con motore 2 litri che hanno animato il monomarca ufficiale Renault dal 2007 al 2013, si è dimostrata subito vincente presentandosi ai nastri di partenza con una media di 23 vetture. Tre gli appuntamenti andati in scena, tre quelli ancora da disputare per un calendario articolato tutto in Italia con la formula della doppia gara e della possibilità di correre con due piloti. In ciascuno dei tre appuntamenti sempre 23 gli iscritti e sempre 22 i partenti mentre in totale si sono registrate fino da ora oltre trenta vetture scese in pista e più di quaranta piloti coinvolti per un buon mix di esperti e neofiti, numeri che lo rendono il monomarca nazionale con la maggiore partecipazione. Lontani dai fasti degli anni che furono, ma

comunque un buon risultato ottenuto anche grazie al contenimento dei costi ridotti per ogni voce. Bassa tassa di iscrizione, solo due gomme Dunlop a weekend e benzina di tipo commerciale libera hanno infatti permesso un budget annuo di 30-35mila euro.

Passando all'andamento sportivo di questa prima metà di stagione si evince che sono ancora i più giovani a farla da padrone. La sorpresa maggiore è probabilmente quella del romagnolo Giacomo Trebbi (4x4 Explorer) classe 1990. Da anni impegnato con una Clio in configurazione trofeo nella Coppa Italia, ha saputo fare sue le prime quattro gare 2014 della Rs Cup dominando a Imola e amministrando ad Adria. A Monza, nel terzo appuntamento ha "limitato i danni" di una non brillante qualifica finendo due volte terzo. Forse da alcuni sottovalutato, ma ha di certo espresso doti velocistiche abbinate a una buona maturità. Chi di esperienza ne ha da vendere è Roberto Gironacci

(GMC) che insegue in classifica assoluta. Da anni impegnato nel monomarca Renault è stato nel 2014 costantemente nelle prime posizioni sfiorando la doppietta a Monza dove finalmente si è consacrato il messinese Alfredo De Matteo (Melatini Racing) che, alla sua prima stagione in auto, si è dimostrato subito velocissimo pagando tuttavia un po' di inesperienza.

Sono probabilmente loro tre che si contenderanno il titolo fino all'ultima gara con buona pace degli altri inseguitori fra cui tocca menzionare l'alfiere della Rambo Racing Alessio Alcidi, che tuttavia paga due zero in classifica, Davide Casetta (Monolite) e Roberto Libè (Autostar). Per la supremazia fra gli Over 45, unica categoria ammessa oltre l'assoluta, sarà probabilmente una sfida in famiglia fra i due piloti della Faro Racing: "Spadino" e Tablò. Nove i loro rivali fra cui i vincitori a Monza Collivadino e Lollo.



Il messinese Alfredo De Matteo

Il campionato

1 – Giacomo Trebbi	110
2 – Roberto Gironacci	89
3 – Alfredo Di Matteo	75
4 – Alessio Alcidi	48
5 – Davide Casetta	23
6 – Roberto Libè	21
7 – Luigi Ferrara	20
8 – "Spadino"	20
9 – Luigi Luzio	16
10 – Fabrizio Paolo Tablò	15



Giacomo Trebbi



Gironacci davanti a tutti

IL FILOT

Faggioli trionfa anche al Bondone e, al quarto "assoluto" consecutivo, riapre completamente la lotta al titolo mentre Merli è al lavoro sulle contromosse. Iaquina e Magliona sono a pari punti! L'intero Tricolore in fermento nei vari gruppi

Faggioli imprendibile



TTO DI SIMONE

Gianluca Marchese
Foto Moretti

Non ha fatto il record, ma, al quarto successo assoluto consecutivo in CIVM, Simone Faggioli riscatta un inizio tricolore tra i più travagliati della carriera e proprio nella Trento del rivale Merli riapre tutti i giochi. Chiaro: non che siano mai stati realmente chiusi, perché ancora l'Italiano è a metà stagione, ma quando un driver coriaceo come Christian è in fuga, qualsiasi avversario sa che deve mantenere sempre alto il livello di guardia. E questo vale anche per Faggioli. Non a caso, dopo la stupefacente rimonta di Sarnano, passando per Spino, Ascoli e appunto Bondone, al volante della Norma M20 Fc Zytec il campione in carica non ha molato più niente e ora marca "a vista" il leader dell'assoluta.



MERLI-FAGGIOLI **102,5 A 95**

Prima delle finali di Gubbio, Rieti e Pedavena e della pausa estiva, il CIVM toccherà due tappe cruciali come Fasano e Reventino. Il duello tra i due grandi protagonisti delle ultime stagioni proseguirà dunque più bollente che mai nelle calde salite meridionali. Con una differenza che potrebbe anche risultare molto pesante nell'economia della sfida: nella gara pugliese di domenica prossima Faggioli non dovrebbe essere presente per la concomitanza slovacca con l'Europeo. Un motivo in più per Merli e l'Osella PA2000 Honda di capitalizzare al massimo l'occasione. Anche se, spiega il rivale, "per noi sarà fondamentale fare punti pesanti al Reventino, anche con un secondo posto". Il capoclassifica trentino, sempre al lavoro sulla sua biposto due litri, che a Trento ha forse mostrato i migliori progressi da inizio stagione, può invece concentrarsi completamente su Fasano: "Dobbiamo confermarci. Stiamo provando alcune novità, speriamo ci aiutino ad avvicinare le prestazioni. Avon sta preparando una gomma adatta alle gare brevi. A Fasano dovremmo capire se abbiamo imboccato la strada giusta pure da questo punto di vista".

IAQUINTA-MAGLIONA **107,5 A 107,5 NEL CN**

Il CIVM resta comunque bellissimo in quasi ogni lotta per il titolo. La più equilibrata quest'anno sembra quella che coinvolge le Osella PA21 Evo Honda di Omar Magliona e Rosario Iaquinta tra i prototipi CN. I due rivali stanno spremendo il possibile dalle proprie biposto e dal proprio talento. Continuano a rincorrersi dividendosi i successi quasi equamente e, considerando gli "scarti", al momento si trovano a pari punti in testa alla categoria. Anche se i conti "torneranno" davvero soltanto dopo il Reventino, quando sarà possibile stilare la classifica "reale" prima delle tre finali.

BOTTURA-LEOGRANDE **82 A 56 NELLA E2/M**

Anche il gruppo delle monoposto E2/M vive una stagione di grande incertezza dopo le "scorpacciate" di Faggioli con la FA30. Dopo il suo Bondone, resta al comando la sorpresa Adolfo Bottura con la Lola-Zytek di F.3000. Ce la farà a resistere fino alla



fine? Molto dipenderà anche da quali avversari vorranno accumulare presenze (con conseguenti punti preziosi) nel Civm. Dietro al leader trentino c'è infatti quel Francesco Leogrande che proprio nella sua Fasano tornerà alla carica per cercare di guadagnare punti sul rivale in fuga. Il pugliese dell'Osella FA30 Zytek, infatti, al momento paga pesantemente il minor numero di apparizioni tricolori.

GRAMENZI-GIULIANI **75 A 71 NELLA E1**

Come a ricalcare il copione delle ultime stagioni, resta combattutissimo il gruppo E1 Italia. Ritorna il duello tra Marco Gramenzi e Fulvio Giuliani (ovvero gli ultimi due "scudetati") dopo una prima parte di stagione favorevole alla Ferrari 550 di Nappi. Gramenzi e l'Alfa 155 Dtm al momento contano una vittoria in più, ma a Trento Giuliani ha dato una grande dimostrazione di competitività con la fida Lancia Delta Evo che cura in proprio attraverso la Fluido Corse: "Il duello con Marco è sempre serrato. Aspettiamo Fasano e Reventino, dove con il cambio al volante non abbiamo mai corso vista la nostra assenza nel 2013".





Bottura in azione nella sua Trento



Merli nel paddock di Trento

RAGAZZI-CANNAVÒ 120 A 75 NELLA SUPERCAR

Musica diversa nella categoria delle supercar, dove il campione in carica Roberto Ragazzi sembra aver trovato la definitiva "quadratura" sulla Ferrari 458 di Supercar. Il veneto ha trionfato perfino in quella Trento che gli sfuggiva da due stagioni: "Ora abbiamo trovato l'assetto ideale anche per gestire la potenza fuori dai tornanti", spiega. Parole preoccupanti per chiunque voglia cercare di contrastarlo, che siano il compagno di squadra Bruno Jarach, che nel frattempo ha portato al debutto la seconda "rossa" del team nel modello 458, oppure l'avversario più vicino, quell'Ignazio Cannavò che con la Lamborghini Gallardo dovrà tornare alla vittoria sin da Fasano per potersi presentare in piena corsa al titolo nella volata finale che scatta con il Trofeo Luigi Fagioli il 24 agosto.

64. TRENTO-BONDONE DOMENICA 6 LUGLIO 2014

Classifica assoluta: 1. Faggioli (Norma M20 Fc Zytec) in 9'22"15; 2. Merli (Osella PA2000 Honda) a 3"67; 3. Scola (Osella PA2000 Honda) a 25"99; 4. Liber (Gloria C8F) a 37"19; 5. Iaquina (Osella PA21 Evo Honda) a 42"34; 6. Hauser (Wolf GB08 F1) a 43"76; 7. Magliona (Osella PA21 Evo Honda) a 46"95; 8. De Gasperi (Radical Prosport) a 52"90; 9. Lombardi (Radical SR4) a 58"66; 10. Bottura (Lola B99/50 Zytec) a 1'00"73.

Classifica dei gruppi. Racing Start: 1. Novaglio (Renault New Clio) in 12'51"93; 2. Fiabane (Honda Integra Type-R) a 12"20; 3. Leidi (Honda Civic Type-R) a 17"86; 4. Cappello (Citroen Saxo Vts) a 36"78; 5. Silvestrelli (Suzuki Swift Sport) a 42"25. RS turbo: 1. Montanaro (Mini Cooper S) in 12'21"61; 2. Tacchini (Mini Cooper S) a 23"30; 3. Pezzolla (Mini Cooper S) a 1'15"52. Gr. N: 1. Hafner (Mitsubishi Lancer Evo) in 11'19"46; 2. Migliuolo (Mitsubishi Lancer Evo) a 11"51; 3. Murgia (Mitsubishi Evo X) a 46"82; 4. Rea (Citroen Saxo Vts) 58"30; 5. Regis (Peugeot 106 R) a 58"70. Gr. A: 1. De Tisi (Citroen C4 Wrc) in 10'48"63; 2. Nones (Citroen Xsara Wrc) a 8"69; 3. Bicciato (Mitsubishi Lancer Evo) a 20"96; 4. Valentini (Peugeot 306 Maxi) a 38"37; 5. Pedroni (Mitsubishi Lancer Evo) a 40"46. El: 1. Giuliani (Lancia Delta Evo) in 10'47"35; 2. Gramenzi (Alfa Romeo 155 Dtm) a 9"50; 3. Chirardo (Honda Civic Ek4) a 52"78; 4. Amato (Opel Astra Kit Car) a 56"30; 5. Pisano (VW Golf Gti) a 1'00"50. GT: 1. Ragazzi (Ferrari 458 Challenge) in 11'08"15; 2. Cristoforetti (Porsche 911 GT3 R) a 6"29; 3. Bondioni (Porsche 997 GT3 Cup) a 17"22; 4. Frijio (Porsche 996) a 35"22; 5. Jarach (Ferrari 458 Challenge) a 45"06. CN: 1. Iaquina (Osella PA21 Evo) in 10'04"49; 2. Magliona (Osella PA21 Evo) a 4"61; 3. Macario (Lobart-Cms La-01/3 Honda) a 20"78; 4. Piffer (Osella PA21 Evo Honda) a 37"79; 5. Capucci (Osella PA21/S Honda) a 38"15. E2/B: 1. Faggioli (Norma M20 Fc) in 9'22"15; 2. Merli (Osella PA2000) a 3"67; 3. Scola (Osella PA2000) a 25"99; 4. De Gasperi (Radical Prosport) a 52"90; 5. Lombardi (Radical SR4) 58"66. E2/M: 1. Liber (Gloria C8F) in 9'59"34; 2. Hauser (Wolf GB08 F1) a 6"57; 3. Bottura (Lola B99/50 Zytec) a 23"54; 4. Pedrotti (Tatuus F.Renault) a 28"32; 5. Weber (Dallara F302-04) a 38"17.



Ragazzi trionfa per la prima volta a Trento



Giuliani aggressivo e vincente a Trento

Test FIA F.3

7-8 ottobre a Imola

Test World Series Renault

21-22 ottobre a Jerez

3-4-5 novembre ad Alcaniz

20 luglio

F.1 a Hockenheim

GP2 a Hockenheim

GP3 a Hockenheim

Indycar a Toronto (2)

Indy Lights a Toronto

Auto GP a Spielberg

ELMS a Spielberg

Super GT a Sugo

GT Open a Silverstone

F.3 Open a Silverstone

Coppa Italia a Magione

RS Cup a Magione

Nascar Euro Series al Nurburgring

Europeo Rally in Estonia

CIVM Coppa Selva di Fasano

27 luglio

F.1 a Budapest

GP2 a Budapest

GP3 a Budapest

British F.3 a Spa

F.Renault NEC a Spa

Blancpain Endurance Spa (24 Ore)

Trofeo Lamborghini a Spa

USCC a Indianapolis

Nascar a Indianapolis

CIP a Magione

3 agosto

Mondiale Rally in Finlandia

Indycar a Lexington

Indy Lights a Lexington

FIA F.3 European a Spielberg

DTM a Spielberg

F.Renault NEC Junior ad Assen

F.4 Italia a Magione

WTCC a Rio Hondo

Nascar a Pocono

V8 Supercars a Ipswich

Stock Car Brazil a San Paolo

CIVM Cronoscalata del Reventino

10 agosto

Moto GP a Indianapolis

USCC a Elkhart Lake

Super GT al Fuji

Adac GT al Slovakia Ring

F.Renault 1.6 Nordic a Parnu

Nascar a Watkins Glen

17 agosto

Moto GP a Brno

Indycar a Milwaukee

Indy Lights a Milwaukee

Auto GP al Nurburgring

FIA F.3 al Nurburgring

DTM al Nurburgring

Nascar a Michigan

Stock Car Brazil a Cascavel

24 agosto

F.1 a Spa

GP2 a Spa

GP3 a Spa

Mondiale Rally in Germania

Indycar a Sonoma

Indy Lights a Sonoma

Super Formula a Motegi

USCC a Danville

Blancpain GT Sprint al Slovakia Ring

Nascar a Bristol

V8 Supercars a Ipswich

F.Renault 1.6 Nordic a Knutstorp

CIVM Trofeo Fagioli



31 agosto

Moto GP a Silverstone

Indycar a Fontana

Super GT a Suzuka

Formel 3 al Nurburgring

Adac GT al Nurburgring

British F.3 a Brands Hatch

F.Renault NEC a Most

F.Renault NEC Junior a Zolder

Nascar ad Atlanta

Stock Car Brazil a Curitiba

GT Italia a Le Castellet

Europeo Rally in Repubblica Ceca

Italiano Rally Friuli

7 settembre

F.1 a Monza

GP2 a Monza

GP3 a Monza

Blancpain GT Sprint a Portimao

GT Open a Spa

F.3 Open a Spa

EuroGTSprint a Magny-Cours

F.Renault ALPS al Mugello

Clio Cup al Mugello

Coppa Italia al Mugello

Targa Tricolore Porsche al Mugello

RS Cup al Mugello

F.Renault 1.6 Nordic a Solvalla

CIP a Varano

F.Junior a Varano

Nascar a Richmond

Trofeo Rally Terra Costa Smeralda

CIVM Coppa Carotti



14 settembre

Mondiale Rally in Australia
Moto GP a Misano
World Series Renault 3.5 a Budapest
Eurocup Renault 2.0 a Budapest
Super Formula ad Autopolis
ELMS a Le Castellet
DTM al Lausitzring
Formel 3 al Lausitzring
WTCC a Sonoma
Formula E a Pechino
British F.3 a Donington
Nascar a Chicago
V8 Supercars a Victoria
Stock Car Brazil a Nova Santa Rita
F.4 Italia a Vallelunga
GT Italia a Vallelunga
CITE a Vallelunga
Italiano WRC San Martino di Castrozza

21 settembre

F.1 a Marina Bay
Formel 3 al Sachsenring
Adac GT al Sachsenring
Euro V8 Series al Sachsenring
Blancpain Endurance al Nurburgring (1000 Km)
Trofeo Lamborghini al Nurburgring
F.Renault NEC al Nurburgring
WEC ad Austin
USCC ad Austin
Nascar a Loudon
Europeo Rally a Cipro
Italiano Rally Adriatico
CIVM Pedavena Croce

28 settembre

Moto GP ad Alcaniz
World Series Renault 3.5 a Le Castellet
Eurocup Renault 2.0 a Le Castellet
Super Formula a Sugo
DTM a Guangzhou
GT Open a Monza
F.3 Open a Monza
F.4 Italia a Monza
F.Renault 1.6 Nordic a Mantorp Park
CITE a Pergusa
Nascar a Dover
Stock Car Brazil a Salvador

5 ottobre

F.1 a Suzuka
Mondiale Rally in Francia
USCC a Braselton
Super GT a Buriram
Formel 3 a Hockenheim
Adac GT a Hockenheim
Euro V8 Series a Hockenheim
F.Renault ALPS a Jerez
F.Renault NEC Junior a Spa
Nascar a Kansas City
Coppa Italia a Imola
Targa Tricolore Porsche a Imola

12 ottobre

F.1 a Sochi
GP2 a Sochi
GP3 a Sochi
Moto GP a Motegi
WEC al Fuji
Blancpain GT Sprint a Zolder
FIA F.3 European a Imola
GT Italia a Imola
CIP a Imola
EuroGTSprint a Imola
WTCC a Shanghai
Nascar a Charlotte
Nascar Euro Series a Le Mans
V8 Supercars a Bathurst
Stock Car Brazil a Curitiba
Europeo Rally in Romania
Italiano Rally Due Valli

19 ottobre

Moto GP a Phillip Island
World Series Renault 3.5 a Jerez
Eurocup Renault 2.0 a Jerez
FIA F.3 European a Hockenheim
DTM a Hockenheim
Blancpain GT Sprint a Zolder
Auto GP a Estoril
ELMS a Estoril
GT Open a Montmelò
F.3 Open a Montmelò
F.4 Italia a Montmelò
F.Renault NEC Junior a Zandvoort
Formula E a Putrajaya
Nascar a Talladega
Italiano WRC Como

26 ottobre

Mondiale Rally in Spagna
Moto GP a Sepang
WTCC a Suzuka
Nascar a Martinsville
V8 Supercars a Surfers Paradise
GT Italia a Monza
CITE a Monza
Clio Cup a Vallelunga
Coppa Italia a Vallelunga
RS Cup a Vallelunga
F.Junior a Franciacorta
Europeo Rally in Svizzera

2 novembre

F.1 ad Austin
WEC a Shanghai
Blancpain GT Sprint a Baku
Nascar a Fort Worth
Stock Car Brazil a Taruma

9 novembre

F.1 a San Paolo
Super Formula a Suzuka
Moto GP a Valencia
Nascar a Phoenix
F.Junior a Varano
Europeo Rally in Corsica

16 novembre

Mondiale Rally in Gran Bretagna
WEC ad Al Sakhir
Super GT a Motegi
WTCC a Macao
F.3 a Macao
Nascar a Miami
V8 Supercars a Phillip Island
Stock Car Brazil a Brasilia

23 novembre

F.1 a Yas Marina
GP2 a Yas Marina
GP3 a Yas Marina
Finali Mondiali Trofeo Lambo a Sepang

30 novembre

WEC a San Paolo

7 dicembre

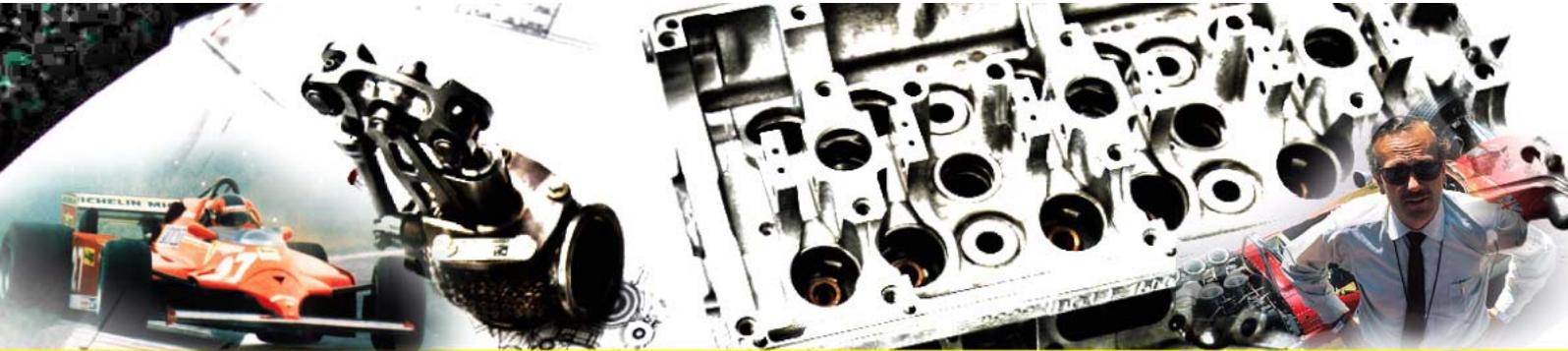
V8 Supercars a Sidney

13 dicembre

Formula E a Punta del Este

10 gennaio 2015

Formula E a Buenos Aires



IL CUORE NELLE CORSE

Dizionario ragionato (e passionale) del motorsport



Una nuova avventura ci aspetta!

Per tutto lo scorso anno **Cuore nelle Corse**, la nostra rubrica di cultura e passione sportiva curata in collaborazione da **Italiaracing** e dall'ing **Andrea Toso** della **Dallara**, ci ha tenuto compagnia esplorando l'articolatissimo e affascinante mondo del motorsport in tutti i suoi aspetti. Da questo numero **Cuore nelle Corse** torna sotto forma di appuntamento per tutti coloro che hanno una curiosità, un dubbio, un ricordo, una proposta da sottoporre e condividere all'ingegner **Toso** e alla comunità dei lettori di Italiaracing. Con questo nuovo formato ci proponiamo di essere multimediali e interattivi, sterzando con agilità fra le pagine del nostro Magazine e la rete di internet e dei **social network**, e vi invitiamo quindi a visitare i nostri account Twitter e Facebook **CUORE NELLE CORSE** e ad inviare le vostre domande e le vostre proposte all'indirizzo mail **cuoredellecorse@gmail.com**