



# Freccce avvelenate

**La Mercedes con Hamilton e Rosberg domina il Gp della Cina, ma nel dopogara i due piloti si lanciano accuse pungenti. Un disaccordo che andrà a vantaggio del terzo incomodo Vettel?**



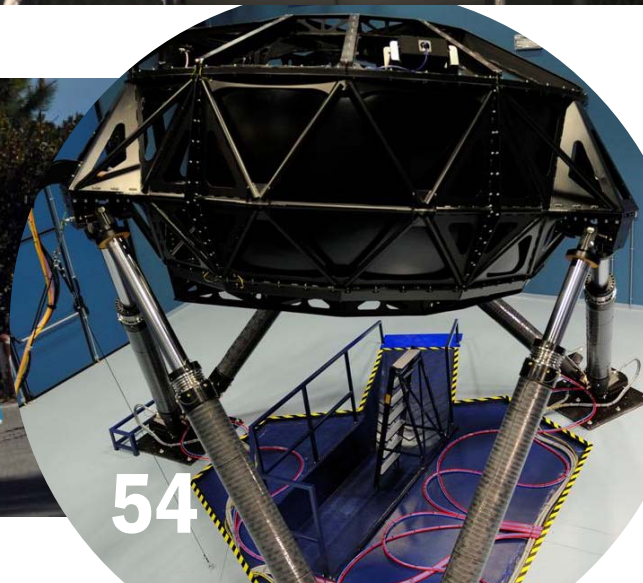
# Magazine



6



36



54



68

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

italiaracing.net

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

**Redazione:**  
Stefano Semeraro  
Marco Minghetti

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

**Produzione:**  
Marco Marelli

**Fotografie:**  
Photo4  
Actualfoto  
Photo Pellegrini  
MorAle

**Realizzazione:**  
Inpagina srl  
Via Giambologna, 2  
40138 Bologna

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

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



# Il graffio

di Baffi

**SHANGHAI:  
COMMISSARI NEL PANICO.**

MALEDIZIONE,  
'STA TORO ROSSO  
S'E PIANTATA ...

... ALLORA  
SOLLEVIAMOLA  
DI PESO !

MA NOO ...  
RIMUOVIAMOLA  
COL TRITOLO !

BAFFI

# L'editoriale

di Massimo Costa

## ROSBERG LE PRENDE IN PISTA E IN CONFERENZA STAMPA

Chi è il cattivo tra Lewis Hamilton e Nico Rosberg? Il ragazzo pieno di tatuaggi, con al collo le orribili collane d'oro da rapper e una vita sentimentale quanto mai turbolenta, che sogna un giorno di diventare cantante, o il golden boy della porta accanto, il bel biondino che tanto ricorda Leonardo Di Caprio, felicemente sposato e in attesa di un bimbo, che parla cinque lingue, che fa della gentilezza il suo modo di essere, ma la cui vita privata non ha nulla da dire? Contrariamente alle apparenze, mi vien da dire che è Rosberg quello cattivello, che in pista ha fatto il furbo in maniera scomposta a Monte Carlo (ma non si saprà mai la verità di come andò quel dritto in qualifica) e Spa, che ora sembra la cattiva copia del pilota visto in pista nel 2014. I casi sono due e non si scappa: o Hamilton è cresciuto ancora di più pescando nel suo infinito pozzo di talento o Rosberg anziché compiere quel passetto in avanti che aveva promesso di fare nel corso dell'inverno per raggiungere l'odiato compagno di squadra, si è in realtà bloccato, avendo già trovato il suo limite e non trovando più nulla nel suo personale pozzo. Non si spiega altrimenti la sua uscita fuori controllo in conferenza stampa a Shanghai, al termine del Gran Premio. Una filippica senza senso contro Hamilton, reo di averlo rallentato volutamente per rovinargli la strategia permettendo a Sebastian Vettel di avvicinarlo. Sentendo quelle parole, Hamilton lo guardava incredulo e Vettel aveva la faccia di quello che vorrebbe immediatamente uscire dalla stanza benché non riuscisse a trattenere un malefico sorrisetto. Quando poi Hamilton ha preso in mano il microfono, ha incenerito Rosberg portando valide motivazioni, prima tra tutte quella del "potevi sorpassarmi" che ha definitivamente messo KO non solo in pista, ma anche verbalmente, davanti a tutto il mondo, il confuso pilota tedesco della Mercedes. Va da sé che Vettel non ne poteva più dal trattenersi dal ridere quando Hamilton ha iniziato la sua requisitoria. Lui del resto se ne intende di compagni più lenti che in Red Bull avevano sempre da dire qualcosa sul suo operato...









# Guerra totale

**Nel dopo gara Rosberg ha attaccato violentemente il compagno, accusandolo di averlo danneggiato intenzionalmente. «Se era più veloce doveva superarmi», la replica secca di Hamilton. La morale di Lauda: «sono due “bastardi” come me e Prost, l'importante è che non si danneggino»**







Stefano Semeraro

Cronache da un matrimonio che non c'è mai stato, da una coppia scoppiata prima ancora di diventarlo. Da un reality che racconta il copione più antico eppure sempre attuale del mondo delle corse: come essere compagni di squadra e non sopportarsi. Alzi la mano chi aveva creduto ai dispacci sull'amicizia ricomparsa fra Lewis Hamilton e Nico Rosberg, sulla pace firmata dopo i veleni e le sportellate dello scorso anno: nessuno? Be', normale. Tempo tre gare infatti e tutta la bile di Rosberg, che l'anno scorso a metà campionato si era già sentito il Mondiale in tasca, è riemersa più acida che mai. Va capito, Nicolino: tre Gran Premi e due sberle rimate dal compagno con cui vive da separato in casa non sono facili da mandare giù. Specie se fanno sorgere il sospetto che Hamilton anche quest'anno sia superiore, troppo superiore, e capace – in situazioni normali – di fare il brutto e il cattivo tempo. E magari di strappare un rinnovo contrattuale faraonico, molto superiore a quello del tedesco («io non gli darei tutti quei soldi», pare abbia commentato).

## La bizzarra tesi di Rosberg

Rosberg ha iniziato a sputare veleno già sul podio, quando intervistato dal grande Edwin Moses (due ori olimpici sui 400 ostacoli, 122 gare e dieci anni senza una sconfitta fra 1977 e 1987) ha sibillato





amaro: «Tu non sei arrivato spesso secondo, non sai cosa si prova». La solitudine e la disperazione dei numeri 2. Qualcuno ci ha scritto anche un libro, e il titolo, poco incoraggiante per Rosberg, è "Il soccombente". Secondo il tedesco, Hamilton lo avrebbe appositamente rallentato durante la gara, non spingendo al massimo dopo il via e consentendo così a Vettel di minacciare la posizione di Rosberg. Tesi bizzarra, bisogna dirlo. Eppure... «Lewis è un egoista – ha attaccato Nico – pensava solo a se stesso e al suo passo nonostante ciò che avevamo stabilito nella riunione prima della gara. Questa condotta ha compromesso il mio Gran Premio, perché guidando più lento del dovuto all'inizio dello stint, ha permesso a Vettel di avvicinarsi pericolosamente a me. Di conseguenza sono dovuto rientrare prima del previsto ai box, senza che ce ne fosse bisogno, e questo mi ha danneggiato perché ho dovuto allungare gli stint. Lewis ha fatto dei giri velocissimi, perché non ha iniziato a spingere subito?».

## Hamilton serafico "Prova a superarmi"

Perbacco. Forse perché in gara ciascuno pensa a se stesso. Come da sempre nelle corse a meno che qualcuno dal box gli gridi qualcosa di diverso nelle orecchie. Più che una protesta, le parole di Rosberg si sono rivelate un assist per il "nemico" inglese. «Il mio lavoro in pista è gestire la mia macchina e portarla al traguardo più velocemente possibile – ha risposto Hamilton - e così è stato. Non

devo pensare a Rosberg, ma a me stesso. Non ho fatto nulla per danneggiarlo volontariamente, del resto se voleva andare più veloce non doveva fare altro che superarmi. Ma non ci è riuscito. Bisogna sempre tentare: se fossi stato io in seconda posizione avrei fatto di tutto per spingere di più e passare chi stava davanti. Nico non ci ha nemmeno provato...». Uno a zero e palla al centro.

## Lauda senza peli "Non si sopportano"

Toto Wolff, boss della Mercedes F.1 ha provato a tenere il piede su due pedali («entrambi hanno le loro ragioni...»), lasciando così intendere che forse una strategia diversa era davvero stata concordata prima della gara. Ma la verità nuda, cruda e senza antidolorifici l'ha detta Niki Lauda, uno che in pista non ha mai guardato in faccia nessuno. «Sono due bastardi egocentrici, questa è la verità. Non sono amici, non lo saranno mai. Le foto sull'aereo insieme? Un caso, non significano nulla. Quei due non si sopportano: e del resto neanche io ero molto contento quando arrivavo dietro a Prost quando eravamo compagni in McLaren. Ma nessuno chiede a Nico e Lewis di volersi bene, l'importante è che non si ostacolino». Pragmatismo da vecchio lupo da circuito. La posizione della Mercedes, in fondo, è proprio questa. Fate come credete ragazzi, ma guai a chi rompe il giocattolo. Rosberg si adegui. E attento ai nervi.

“ Il mio lavoro in pista è gestire la mia macchina e portarla al traguardo più velocemente possibile e così è stato. Non devo pensare a Rosberg, ma a me stesso ”  
**LEWIS HAMILTON**





# GP CINA

Mercedes





**Tutto è iniziato in Bahrain con un duello duro in pista, poi una serie di sgarbi che hanno fatto precipitare il rapporto tra i due piloti Mercedes**

# La guerra tra Lewis e Nico

**Massimo Costa**

Amici? Parola grossa. Conoscenti sarebbe il termine giusto, come lo sono tante persone che lavorano assieme nei paddock, anche se a molti piace disegnare un rapporto di amicizia che in realtà non c'è. Diciamo pure che è un termine molto abusato e lo è stato troppo utilizzato da TV e stampa per descrivere quelli che sono semplicemente due compagni di squadra: Lewis Hamilton e Nico Rosberg. Con quest'ultimo che domenica al termine del GP si è scagliato contro l'inglese con una requisitoria che ha lasciato sbalorditi per la sua insensatezza. Ma quando è iniziata la guerra tra i due piloti Mercedes? Ripercorriamo le tappe

## **GP Bahrain 2014**

Hamilton e Rosberg ingaggiano un duro duello in pista che vede prevalere l'inglese. Primi segnali di un rapporto che sta per diventare ingestibile.

## **GP Spagna 2014**

Ad Hamilton e Rosberg nel briefing pre gara con i tecnici viene ordinato di impiegare un certo numero di volte l'overboost. Hamilton se ne frega e non rispetta la consegna.

## **GP Monaco 2014**

Nel corso della qualifica, Rosberg subito dopo avere ottenuto la pole esce al Mirabeau facendo sventolare le bandiere gialle e di fatto bloccando il giro finale di Hamilton. Che non la manda a dire e accusa apertamente Rosberg di slealtà e di essere uscito volontariamente. Nico dirà di aver commesso un errore.

## **GP Belgio 2014**

Le due Mercedes si involano fin dal via ma a Les Combes Rosberg tenta una tardiva ed errata manovra di sorpasso al compagno, urta la vettura di Hamilton procurandogli una foratura e il conseguente ritiro. L'inglese è una furia e nuovamente accusa Rosberg di slealtà.

## **GP Italia 2014**

Rosberg è comodamente in testa al GP di Monza, ma improvvisamente arriva lungo alla prima variante regalando la vittoria ad Hamilton. Rosberg arriverà un'altra volta lunga in quel punto. Tutta una messa in scena per rimediare al contatto di Spa di quindici giorni prima?











Stefano Semeraro

Una volta si sarebbe detto: bene, bravi, sette più. Un bel voto in pagella, anzi il massimo possibile al momento, visto quello che combinano quei seccioni della Mercedes. Dopo l'ottimo esordio Australia e la vittoria in Malesia, Sebastian Vettel ha incassato il terzo podio in tre gare, Kimi Raikkonen si è piazzato quarto e la Ferrari non può che sorridere. Fino a quando la Rossa di Seb ha montato le gomme soft è riuscita a rimanere incollata alle due Freccie d'argento, sulle dure è andata peggio, ma la Ferrari ha confermato di esserci. E anche di rappresentare, al momento, l'unica vera alternativa allo strapotere made in Stuttgart. Non solo Vettel, comunque. Il guizzo di Raikkonen alla partenza, con le due Williams 'bevute' nel giro di poche curve, ha dimostrato che la scintilla del campione è sempre lì, e Kimi è stato martellante fino alla fine, tanto che se non fosse entrata la safety-car per via del guaio meccanico di Max Verstappen il finlandese avrebbe potuto anche tentare l'assalto a Vettel.

# Ferrari in progress

**Terzo podio consecutivo per Vettel, Raikkonen in pieno risveglio, morale alto. La Rossa se ne va da Shanghai con un bel 7+ in pagella e un programma intenso di "compiti a casa" da completare prima di Barcellona, dove saranno spesi 5 dei 10 gettoni di sviluppo che ancora ha in tasca. In Canada, invece, si capirà se già quest'anno sarà possibile attaccare la Mercedes per il Mondiale**





### Arrivabene, da noi piloti liberi (per ora)

Soddisfatto anche Maurizio Arrivabene, per nulla preoccupato dalla possibilità che fra Kimi e Seb si inneschi una lotta senza esclusione di colpi come quella riesplora in casa Mercedes. «Speriamo che Hamilton e Rosberg continuino a litigare», ha ironizzato il team principal della Rossa. «La nostra tattica è approfittare degli errori altrui e con questi piazzamenti abbiamo consolidato la nostra posizione. Per quanto riguarda i nostri due piloti quando sono arrivato li ho convocati con i rispettivi manager e ho detto loro che erano liberi di battersi anche fra di loro e sorpassarsi. A patto che abbiano rispetto per le macchine. Altrimenti mi sentirebbero. Comunque abbiamo due grandi piloti. Kimi è un tipo particolare, molto sensibile, se sente che il team lo sostiene è in grado di fare cose pazzesche, Seb è un ragazzo forte e molto concentrato».

### Come spendere al meglio i gettoni

Concentrazione che non dovrà mancare anche a Maranello, visto che lo sviluppo della vettura continuerà a ritmo pieno. Il prossimo step è previsto per Barcellona, il 10 maggio, dove la Ferrari spenderà 5 dei 10 "gettoni" che ancora ha a disposizione per lo sviluppo – contro i 7 della Mercedes – mentre gli ultimi 5 verranno impiegati in vista di Montreal, che a questo punto potrebbe diventare il crocevia decisivo del Mondiale, quello dove si capirà se la Ferrari può dare l'assalto alla Mercedes già quest'anno o se la sfida vera sarà rimandata al 2016. Il settore su cui investire è quello della power unit: con 2 gettoni è possibile installare un nuovo turbo, con 3 si agisce sul sistema di combustione in cerca dei cavalli che ancora mancano. Meno sotto pressione l'aerodinamica, visto che la SF15-T si è rivelata fino ad ora una macchina molto bilanciata, che avrà bisogno solo di qualche ritocco, ad esempio al fondo e alle ali. Per passare dal 7 + almeno ad un 8 in pagella che inizierebbe a preoccupare i primi della classe.

### Seb ok con le soft Il rammarico di Kimi

«Possiamo essere soddisfatti», ha confermato il tedesco. «Siamo solo al terzo GP, ma a parte la Mercedes siamo davanti a tutti gli altri. In Bahrain poi farà caldo, e questo magari ci aiuterà. Con le soft siamo più competitivi, per questo abbiamo cercato di mettere pressione alla Mercedes nei primi due stint, e il pit-stop anticipato era un tentativo di sorpassarli ai box. Con le medie invece, sono riusciti a staccarci, e a quel punto ho pensato solo a gestire le gomme e raggiungere il nostro obiettivo, che era il podio». Un filo di rammarico, in una giornata comunque positiva, fa capolino invece nelle parole di Raikkonen, che come d'abitudine non si accontenta di fare bella figura. «Senza la safety-car avrei anche potuto attaccare Sebastian, stavo recuperando, purtroppo non sapremo mai come sarebbe finita. Con le gomme con cui sono partito non riuscivo ad andare veloce, con gli altri treni invece è andato tutto bene».















# Fumi di rabbia

**Ancora un weekend di sofferenza per la Red Bull, che già prima della gara aveva dovuto montare il terzo motore sulle sue vetture (e ora ne ha uno solo per il resto della stagione) e in corsa ha dovuto incassare il ritiro di Kvyat. La Renault si cosparge la testa di cenere e promette che a Monaco i problemi saranno finiti, Horner è imbufalito. Ricciardo, nono, è già rassegnato alle penalizzazioni**





### Stefano Semeraro

Fuori dalla porta. Esclusi dal club nel quale fino a due anni fa si sentivano padroni, e dove comunque anche nel 2014 si erano tolti qualche soddisfazione. Chris Horner e Helmut Marko dopo il GP di Cina se ne sono restati lì, spalle al muro, mentre i nuovi titolari, Mercedes e Ferrari, rispondevano alle domande nella conferenza stampa post gara. Quella riservata ai vincitori. Alla Red Bull invece, la vittoria è un ricordo ormai lontano, l'ultima arrivò a Spa, con Daniel Ricciardo, nell'agosto dello scorso anno. L'australiano nel 2014 è salito tre volte sul gradino più alto del podio, quest'anno si ritrova a lottare con Sauber, Lotus e McLaren per strappare un misero punticino. Prima del Gran Premio era stato costretto, come pure Daniil Kvyat, a un cambio di motore, il secondo della stagione, ma almeno lui dopo una partenza incerta e una faticaccia per risalire la griglia dalla

17esima posizione, la gara l'ha potuta finire. A Kvyat è andata decisamente peggio, motore arrosto e addio sogni di gloria.

## Il mea culpa Renault “Troveremo l'affidabilità”

Un “weekend di m...a”, lo ha definito Horner, le cui responsabilità – aggravate dal ritiro della Toro Rosso di Max Verstappen nel finale - ricadono pesantemente sulle spalle della Renault. Che peraltro non si è nascosta dietro un dito. «Sapevamo che la spada di Damocle dell'affidabilità pendeva sopra le nostre teste», ha ammesso il boss della Renault F.1, Cyril Abiteboul. «E stavolta ci è calata addosso. Non è stata la nostra migliore giornata. Conosciamo il problema, abbiamo un piano per risolverlo, non so se già in Bahrain, ma sicuramente a Monaco non ci sa-





Chris Horner ed Helmut Marko sconsolati nel box Red Bull

ranno più guai del genere». Un po' poco per placare l'ira di Chris Horner. «Nessuno si aspettava di dover montare il terzo motore (su quattro consentiti, ndr) già dopo tre gare, ma dobbiamo prenderne atto anche se è molto frustrante sia per noi sia per la Renault», ha sibilato il team principal in Cina. «Cosa prevedo per il Bahrain? Andremo lì sperando di avere fortuna...».

## Red Bull si ritira? Horner dice di no

Una fumata nera come quella di Shanghai ovviamente non ha contribuito a migliorare i rapporti, già tesissimi, fra la Red Bull e il motorista francese. Secondo Horner le minacce di ritirarsi dalla F.1 lanciate in settimana dal padrone della Red Bull, Dietrich Mateschitz, per bocca di Marko, sono da intendersi come

uno stimolo, ma l'impressione è che in Austria la pazienza stia per esaurirsi. «Se a Viry intenderanno bene quelle parole, capiranno che è un incoraggiamento a fare meglio il loro lavoro. Alla Renault c'è tanta gente di valore, hanno un grande passato e sicuramente valgono più di quanto appare adesso. Si tratta di vedere come sapranno reagire a questa situazione. La Ferrari ha dimostrato che si può dare una svolta anche in tempi brevi, spero che alla fine della stagione guarderemo a questo momento come al punto più basso da cui tutti abbiamo saputo ripartire». Ricciardo, che sorride un po' meno ma non si fa abbattere troppo, l'ha presa con filosofia. «Sono rassegnato al fatto che in questa stagione dovrò subire delle penalizzazioni per colpa del motore. Credo che come minimo ce ne daranno una. La cosa positiva è che l'affidabilità sta migliorando, la mia macchina oggi era okay». Ma Kvyat non la pensa allo stesso modo.



**Massimo Costa**

Possiamo dire dopo tre Gran Premi che la Williams-Mercedes è ufficialmente la delusione del mondiale 2015? Forse è troppo presto, ma di sicuro i risultati conseguiti tra Melbourne, Sepang e Shanghai da Felipe Massa e Valtteri Bottas non rispecchiano per nulla quelle che erano le attese non solo degli addetti ai lavori, ma anche degli stessi uomini Williams. Si era parlato tanto della ristrutturazione del team e del gran lavoro svolto dall'ingegnere Pat Symonds, tutte cose vere, ma stringi stringi nulla è cambiato rispetto al 2014. La Williams rimane la terza forza del mondiale, se lo scorso anno davanti aveva Mercedes e Red Bull ora si ritrova a dover fare i conti con la Ferrari in attesa che il team di Christian Horner risalga la china. Quello che preoccupa è che a Shanghai Bottas e Massa non sono mai stati in corsa per qualcosa di importante, quanto meno il terzo gradino del podio. Surclassati dalla Ferrari, lontanissimi da quella Mercedes che si pensava avessero raggiunto. Si rimane quindi interdetti e i primi a esserlo sono i due piloti della FW37 che certamente si aspettavano di vivere un avvio di campionato ben diverso.

**Continua a non convincere la FW37 di Bottas e Massa, sempre lontana dalla Mercedes e surclassata dalla Ferrari. Non erano queste le premesse della vigilia del mondiale, quando si riteneva il team di mister Frank in grado di poter infastidire Hamilton e Rosberg**

# Attese deluse





Fly  
Emirates









# Ora si respira

**Grazie a un bel settimo posto il team di Enstone ha recuperato i primi punti stagionali mentre Maldonado ha commesso un imperdonabile errore. Con la power unit Mercedes e la ben progettata E22 le cose stanno andando meglio, ma la Williams è ancora lontana**

**Massimo Costa**

Eccoli finalmente i primi punti 2015. La Lotus aveva scelto il motore Mercedes per uscire dai guai in cui si era infilata nel 2014 con un progetto assurdo (ricordate la E22 con musetto asimetrico) e una power unit Renault che non aiutava. Romain Grosjean e Pastor Maldonado, grazie ad una E23 sana e al propulsore tedesco sono tornati nelle prime posizioni, lottando per la Q3 in qualifica e per un posto nella top-10 in gara. Ma soltanto in Cina sono arrivati i primi punticini. Li ha recuperati Grosjean, buon settimo al termine di una gara di attacco, ma anche di grande attenzione nelle fasi calde del Gran Premio. Un Grosjean intelligente, che non ha mai praticamente commesso sciocchezze, errori banali, quelli che invece continua a fare come fosse ormai un suo marchio di riconoscimento Maldonado. Questa volta il venezuelano stava correndo bene tanto che era anche davanti al compagno di squadra, ma nella seconda sosta ai box è arrivato lungo all'ingresso della pit-lane facendo una figuraccia. Maldonado ha poi dichiarato che aveva problemi ai freni. Vero o no, la sua immediata difesa non regge molto perché in ogni caso, se i freni non rispondevano al meglio, doveva stare più attento nel rientro ai box. Insomma, il buon Pastor non perde occasione per sembrare un rookie alla sua prima esperienza e non un pilota scafato che sulle spalle ha già quattro anni di F.1, quattro anni di GP2, due di Renault 3.5. La Lotus con questi primi punti 2015 tira un sospiro di sollievo, ma è meglio non cantare vittoria perché con la power unit Mercedes dovrebbe in ogni caso far molto meglio e quanto meno essere vicina alla Williams. C'è ancora tanto lavoro da fare a Enstone...



# Nasr ed Ericsson

**Massimo Costa**

La Sauber ci ha preso gusto. Nonostante la sciagurata gestione di Monisha Kaltenborn che ha fatto precipitare il team nei debiti, ha firmato quattro contratti con quattro piloti diversi, dovrà pagare 15 milioni a Giedo Van der Garde ed ora anche Adrian Sutil bussa alla cassa, la C34-Ferrari funziona. Tutti e due i piloti hanno concluso in zona punti come già accaduto a Melbourne: Felipe Nasr ottavo e Marcus Ericsson decimo. Non solo, entrambi avevano anche guadagnato l'accesso alla Q3 in qualifica. A parte il passo falso di Sepang, con l'errore di Ericsson e la domenica storta di Nasr, questa Sauber pare proprio quella dei tempi migliori. Senza contare che ogni punto incassato corrisponde a tanti bei soldoni che potranno aiutare non poco il team a risorgere.







**on nella top 10**





# La vittoria della Manor

**Il team inglese è riuscito a portare al traguardo entrambe le monoposto con Merhi e Stevens, un vero trionfo considerando che soltanto poche settimane fa lo spetto del fallimento era molto vicino**

**Massimo Costa**

In Australia non sono neanche riusciti ad accendere i motori delle due monoposto. Ferme ai box per tre giorni, dal venerdì alla domenica. In Malesia le cose sono andate meglio, Roberto Merhi è riuscito a concludere il Gran Premio, ma Will Stevens non si è allineato sullo schieramento di partenza per nuovi problemi alla power unit. Ma un piccolo passo in avanti era stato comunque compiuto. In Cina, sia Merhi sia Stevens hanno visto la bandiera a scacchi e per il team Manor è una vittoria, non c'è dubbio. Anche il divario dal primo classificato, benché notevole, è stato contenuto in 2 giri mentre in qualifica erano quattro i secondi dal poleman dopo che nel primo turno libero il divario

era di sei secondi. Insomma, la Manor sta lentamente tornando alla normalità degli scorsi anni e guarda al futuro con una certa fiducia. Tanto che a Shanghai hanno annunciato che la nuova monoposto 05 sarà pronta per il GP del Belgio, quindi subito dopo i mesi estivi. La Manor ora non fa che utilizzare la 04 del 2014 rivista in qualche zona, ma pur sempre la vettura che era stata guidata da Max Chilton e Jules Bianchi, e la power unit Ferrari 2014. Per quanto riguarda i piloti, Stevens ha la certezza di rimanere mentre Merhi vivacchia di gara in gara sperando che i 40 milioni di euro in arrivo per i punti conseguiti da Bianchi a Monte Carlo possano bastare per non portare John Booth a cercare un pilota con la valigia che lo rimpiazza. Merhi infatti, corre a costo zero.









# Le invasioni barbariche

**Nel corso delle prove libere del venerdì un uomo ha attraversato il rettilineo di arrivo gettandosi poi in pit-lane con l'intenzione di salire sulla Ferrari di Vettel. Ma la storia delle corse racconta altri episodi di folli incursori**

**Carlo Baffi**

Irrompono sulla scena quando meno te l'aspetti. Per qualcuno sono comici, per altri sono dei disturbatori da punire con severità. Parliamo dei cosiddetti invasori solitari che di tanto in tanto spuntano nel bel mezzo di un evento. Lo sport è parecchio gettonato, tant'è che quasi tutte le discipline sono state prese di mira: calcio, rugby, baseball e tanti altri. Quale sia il motivo all'origine di questi gesti è difficile dirlo, con ogni probabilità gioca

una certa mania di protagonismo. Anche la F.1 e gli sport motoristici non sono risparmiati dagli "incursori". Pochi giorni fa, nel corso delle prove libere 2 del GP della Cina, uno bizzarro "uomo in nero", ha attraversato il rettilineo del circuito di Shanghai, mentre stavano sopraggiungendo le monoposto. Una volta scavalcato il pit-wall, s'è poi fiondato nel box della Ferrari, chiedendo di poter fare un giro sulla SF15-T di Sebastian Vettel. L'intervento della sicurezza ha poi scongiurato ulteriori gesta dell'individuo, di cui non si hanno più avute notizie.



## L'uomo dal lenzuolo bianco a Hockenheim

Ma nella storia della F.1, ci sono stati altri casi ben più eclatanti di quello cinese. Il 30 luglio del 2000, sul circuito di Hockenheim, il Gran Premio di Germania vede al comando le McLaren-Mercedes di Hakkinen e Coulthard, quando al 21° giro, le telecamere inquadrano un uomo coperto da un lenzuolo bianco fare il suo ingresso in pista. Dopo aver eluso la sorveglianza dei commissari, l'individuo cammina sul prato a lato della pista, in prossimità della chicane intitolata a Jim Clark. Si tratta di una zona della vecchia pista, immersa nel bosco, dove le vetture sfrecciano ad oltre 320 km orari. Malgrado sia stato individuato, nessun addetto ai controlli s'azzarda ad avvicinarsi, per paura che l'uomo nel tentativo di fuggire attraversi improvvisamente la carreggiata. La direzione gara manda quindi in pista la safety-car per rallentare i concorrenti e consentire alla polizia di raggiungere e bloccare l'invasione, pare addirittura la prima in F.1. Scattato il fermo, si apprende che l'uomo ha già cercato di entrare in pista poco prima del via nell'area del Motodrome, ma la vigilanza ha provveduto ad allontanarlo. Si tratta di un 47enne francese, vittima di un licenziamento per ragioni di salute da parte della Mercedes-Benz, dopo 22 anni di lavoro. Sul lenzuolo, è scritta infatti la ragione di questa sua protesta. Su di lui grava non solo manaccia dell'arresto, ma anche il pagamento dei danni chiesto dagli organizzatori. Nei giorni successivi però, l'uomo verrà rilasciato dietro il pagamento di una cauzione di circa 2 milioni delle vecchie lire.

## Il pastore che violò Silverstone con la bibbia

Tre anni dopo, ecco un altro episodio, con qualche rischio più. Nel corso del 12° passaggio, un uomo si mette a correre lungo il rettilineo dell'Hangar Straight. Sono attimi di terrore, con l'individuo che va incontro alle vetture. Indossa un cappello verde, un kilt, porta un impermeabile sul braccio ed agita dei cartelli con le scritte "Leggete la Bibbia", "La Bibbia ha sempre ragione". Fortunatamente i piloti riescono ad evitare il folle, cambiando improvvisamente traiettoria, dopodiché entra la safety-car ed arriva finalmente il placcaggio da parte di un commissario che atterra e blocca l'incursore, consegnandolo poi alle forze dell'ordine. Si tratta del 56enne Neil Horan, un pastore protestante irlandese, che pare intendesse sensibilizzare l'opinione pubblica sui problemi della società. Arrestato e tradotto nella caserma di Northampton, Noran sarà accusato e dichiarato colpevole di trasgressione aggravata e condannato a due mesi di reclusione. Una lezione che non servirà gran che, visto che nel 2004, Noran verrà bloccato dalla polizia mentre è intento ad una nuova azione dimostrativa all'Epsom Derby di ippica. E sempre nello stesso anno, è nuovamente protagonista di un altro gesto inconsulto, alla maratona delle Olimpiadi di Atene. Intorno al 35° chilometro spinge il concorrente brasiliano Vanderei de Lima, leader provvisorio della gara, facen-

dolo cadere. Anche in questo caso, reca un cartello con un messaggio religioso e solo il pagamento di una multa di 3.000 Euro, gli evita 5 anni di reclusione.

## Cervi e cani tra i pericoli

Un ultimo episodio risale al 2008, per la precisione sul tracciato cittadino di Valencia, quando un giovane cerca di entrare in pista durante le prove libere del GP d'Europa. Il pronto intervento delle guardie, riesce però a bloccare l'atto sul nascere. Ben più curiose, ma altrettanto temibili sono invece le invasioni, che hanno come protagonisti gli animali. Nel 1987, durante le prove libere mattutine del GP d'Austria sulla pista di Zeltweg, lo svedese Stefan Johansson ha un incontro ravvicinato con un cervo sbucato dai boschi che circondano il tracciato. Forse spaventato dal rumore delle vetture e rincorso dagli uomini della sicurezza, l'animale salta le reti ed una volta in pista inizia a galoppare zig-zagando in prossimità della curva Rindt. Johansson lanciato a 240 chilometri orari, non può far altro che centrare in pieno l'ostacolo maciullandolo. Per sua fortuna il pilota della McLaren riporta solo delle lievi contusioni al collo e ad un polso, mentre la vettura è praticamente distrutta: telaio piegato, tre ruote staccate ed un principio d'incendio. Sorte simile toccherà nel 2008 a Bruno Senna, che nel corso di gara 2 della GP2 Series, in Turchia, investirà un cane randagio comparso improvvisamente sul circuito dell'Otodrom Park.

## I cobra all'attacco dei motociclisti

Episodi analoghi riguardano pure le due ruote. Per una strana combinazione, sempre venerdì scorso, la prima sessione di prove libere del GP delle Americhe ad Austin, è stata sospesa per l'irruzione di un cane sul circuito. In passato invece, occorre ricordare le prove ufficiali della 125 nel Gran Premio di Malesia del 1998, a Japor. Malgrado un commissario si accorga della presenza di un cobra in pista ed esponga la bandiera rossa, Lucio Cecchinello passa con la sua Honda sulla coda del rettile, che irritato si erge nella tipica posizione d'attacco, venendo però subito ucciso dal ginocchio di Gino Borsoi, sopraggiunto a tutta velocità. Sempre in Malesia nel 2007, ma a Sepang, la stessa sorte tocca a Nicky Hayden, che in sella alla sua Honda Repsol, colpisce un cobra alla curva 11, uccidendolo con una ginocchiata.





### L'ORDINE DI ARRIVO DOMENICA 12 APRILE 2015

- 1 - Lewis Hamilton (Mercedes W06) - 56 giri in 1.39'42"008
- 2 - Nico Rosberg (Mercedes W06) - 0"714
- 3 - Sebastian Vettel (Ferrari SF15-T) - 2"988
- 4 - Kimi Raikkonen (Ferrari SF15-T) - 3"835
- 5 - Felipe Massa (Williams FW37-Mercedes) - 8"544
- 6 - Valtteri Bottas (Williams FW37-Mercedes) - 9"885
- 7 - Romain Grosjean (Lotus E23-Mercedes) - 19"008
- 8 - Felipe Nasr (Sauber C34-Ferrari) - 22"625
- 9 - Daniel Ricciardo (Red Bull RB11-Renault) - 32"117
- 10 - Marcus Ericsson (Sauber C34-Ferrari) - 1 giro
- 11 - Sergio Perez (Force India VJM08-Mercedes) - 1 giro
- 12 - Fernando Alonso (McLaren MP4/30-Honda) - 1 giro
- 13 - Carlos Sainz (Toro Rosso STR10-Renault) - 1 giro
- 14 - Jenson Button (McLaren MP4/30-Honda) - 1 giro
- 15 - Will Stevens (Manor-Ferrari) - 2 giri
- 16 - Roberto Merhi (Manor-Ferrari) - 2 giri
- 17 - Max Verstappen (Toro Rosso STR10-Renault) - 4 giri

#### Ritirati

- Pastor Maldonado (Lotus E23-Mercedes)  
 Daniil Kvyat (Red Bull RB11-Renault)  
 Nico Hulkenberg (Force India VJM08-Mercedes)

## IL RIEPILOGO DELLA STAGIONE 2015

Australia	15/03/2015	Lewis Hamilton (Mercedes W06)	58 giri in 1.31'54"067
Malesia	29/03/2015	Sebastian Vettel (Ferrari SF15-T)	56 giri in 1.41'05"793
Cina	12/04/2015	Lewis Hamilton (Mercedes W06)	56 giri in 1.39'42"008







## CLASSIFICA PILOTI

1	Lewis Hamilton	Mercedes	68
2	Sebastian Vettel	Ferrari	55
3	Nico Rosberg	Mercedes	51
4	Felipe Massa	Williams-Mercedes	30
5	Kimi Raikkonen	Ferrari	24
6	Valtteri Bottas	Williams-Mercedes	18
7	Felipe Nasr	Sauber-Ferrari	14
8	Daniel Ricciardo	Red Bull-Renault	11
9	Nico Hulkenberg	Force India-Mercedes	6
10	Max Verstappen	Toro Rosso-Renault	6
11	Carlos Sainz	Toro Rosso-Renault	6
12	Romain Grosjean	Lotus-Mercedes	6
13	Marcus Ericsson	Sauber-Ferrari	5
14	Daniil Kvyat	Red Bull-Renault	2
15	Sergio Perez	Force India-Mercedes	1
16	Jenson Button	McLaren-Honda	0
17	Kevin Magnussen	McLaren-Honda	0
18	Fernando Alonso	McLaren-Honda	0
19	Will Stevens	Manor-Ferrari	0
20	Roberto Merhi	Manor-Ferrari	0


## CLASSIFICA COSTRUTTORI

1	Mercedes	119
2	Ferrari	79
3	Williams-Mercedes	48
4	Sauber-Ferrari	19
5	Red Bull Racing-Renault	11
6	Scuderia Toro Rosso-Renault	12
7	Force India-Mercedes	7
8	Lotus-Mercedes	6
9	McLaren-Honda	0
10	Manor-Ferrari	0









**Austin è la sua pista,  
e Marc lo ha dimostrato già  
con una pole fantascientifica.  
Anche in gara ha staccato  
la concorrenza,  
ma Dovizioso e Rossi,  
che rimane in testa  
al mondiale, hanno dato  
spettacolo battagliando  
alle sue spalle**



# Marquez domina, ma l'Italia c'è

**Luigi Ansaloni**

Poche cose sono sicure nel mondo delle corse, specie in quello delle moto, ma la superiorità di Marc Marquez sul circuito di Austin è cosa certa, provata, consolidata. Non solo per la terza vittoria su tre partecipazioni, ma per il modo fantascientifico con cui il Piccolo Diavolo affronta il circuito texano. A chi avesse qualche dubbio, consigliamo di rivedere il giro che è valso la pole al campione del mondo: tralasciando la corsa e il salto del muro per prendersi la moto, la prova di guida offerta in quei frangenti dal numero 93 ha un qualcosa di mistico, miracoloso, una combinazione sbalorditiva uomo-moto, con una simbiosi totale tra i due componenti delle corse.



### LA PAZIENZA DI DOVIZIOSO

Il campione del mondo in carica della MotoGP ha dunque confermato la sua forza sul circuito di Austin, centrando la quarantaseiesima vittoria in carriera, la numero 20 in MotoGP. Dopo una lunga battaglia, sul podio accanto a Marquez salgono Andrea Dovizioso (Ducati) e Valentino Rossi (Yamaha), mentre Andrea Iannone (Ducati) ha chiuso in quinto alle spalle di Jorge Lorenzo (Yamaha) quarto. I tre italiani si sono confrontati per tutta la gara mentre Marquez prendeva il largo davanti a loro. In particolare Andrea Dovizioso e Valentino Rossi si sono resi protagonisti di duelli molto serrati e spettacolari, e a spuntarla è stato il ducalista: non esattamente una consuetudine per il numero 4, che spesso ha ceduto nei duelli corpo a corpo con il più titolato connazionale. Stavolta però Dovizioso ha avuto molta, molta pazienza, e approfittando di una moto più performante (almeno in questo circuito) è riuscito ad avere la meglio.

### LORENZO IN CRISI

Preoccupa invece il rendimento di Jorge Lorenzo: per lo spagnolo si è trattato di un week end in salita, concluso con un piazzamento accettabile. Il marocchino è ancora sofferente per una forma di bronchite che lo ha indebolito anche durante la gara. Il fatto di essere riuscito a passare Iannone nelle ultime tornate della gara è un ottimo risultato, ma dal due volte campione del mondo della Moto Gp ci si attende ovviamente di più. Il problema è che il pilota Yamaha nell'ultimo anno e mezzo, dopo il titolo perso nel 2013, si trova in una specie di limbo da cui fatica ad uscirne. Surclassato da Marquez e messo in seria, serissima difficoltà da un Valentino Rossi che lui aveva spedito in Ducati e riaccolto nel team a braccia aperte come fosse un padre col figlio prodigo. Non aspettandosi, forse, che il Dottore fosse ancora in grado di batterlo. Una serie di considerazioni e decisioni sbagliate che rischiano di minare la carriera del numero 99.

### REBUS MELANDRI

Termina decimo, Danilo Petrucci (Ducati), mentre Alex De Angelis (ART Aprilia) è 18/o. Al decimo giro, invece, si è ritirato Marco Melandri (Aprilia), che ha dato qualche piccolissimo segnale di ripresa ma davvero non si capisce perché la casa italiana "sprechi" in un certo senso il suo talento in Moto Gp: in



Superbike sarebbe stato sicuramente più utile e vincente. Al termine della gara di Austin, Valentino Rossi rimane in testa alla classifica iridata con 41 punti, seguito da Andrea Dovizioso a un solo punto di distacco, mentre il vincitore di giornata Marc Marquez è terzo con 36 punti.

### DUELLI AL LIMITE

«Questa vittoria è importante per recuperare l'errore del Qatar», ha commentato il dominatore della corsa. «Sono andato bene in questa gara, il mio passo è stato costante e sono soddisfatto di come è andata, abbiamo recuperato qualche punto in classifica e questa è la cosa più importante». Andrea Dovizioso ha venduto cara la pelle nei confronti di Valentino Rossi, prendendosi una piccola rivincita rispetto al Qatar, quando il pilota della Ducati aveva chiuso alle spalle del nove volte iridato. «Con Rossi abbiamo sfiorato la collisione in un paio di occasioni - osserva - in particolare una volta fra di noi ci sarà stato un ... centimetro, ma è andata bene. La gara è stata difficile e sempre al limite, ma siamo andati comunque bene. Stiamo crescendo ogni gara ed è questa la cosa che importa di più».

### ROSSI DELUSO

Con il terzo posto, Valentino Rossi mantiene seppur solo di un punto la leadership del mondiale. Il pilota della Yamaha ha limitato i danni su un circuito mai stato amico della sua M1 e contro una Ducati sempre più in forma. «Non sono del tutto contento - fatto Rossi - perchè volevo il secondo posto e non ci sono riuscito. Comunque questo è un risultato importante per noi perchè in questa pista la nostra moto fatica un po' e siamo comunque riusciti a salire sul podio».







## L'ORDINE DI ARRIVO DOMENICA 12 APRILE 2015

- 1 - Marc Marquez (Honda) - Honda - 21 giri in 43'47"150
- 2 - Andrea Dovizioso (Ducati) - Ducati - 2"354
- 3 - Valentino Rossi (Yamaha) - Yamaha - 3"120
- 4 - Jorge Lorenzo (Yamaha) - Yamaha - 6"682
- 5 - Andrea Iannone (Ducati) - Ducati - 7"584
- 6 - Bradley Smith (Yamaha) - Tech 3 - 10"557
- 7 - Cal Crutchlow (Honda) - LCR - 16"967
- 8 - Aleix Espargaro (Suzuki) - Suzuki - 19"025
- 9 - Maverick Vinales (Suzuki) - Suzuki - 38"570
- 10 - Danilo Petrucci (Ducati) - Pramac - 41"796
- 11 - Aoyama (Honda) - Repsol Honda - 47"199
- 12 - Hector Barbera (Ducati) - Avintia - 47"339
- 13 - Nicky Hayden (Honda) - Aspar - 56"484
- 14 - Jack Miller (Honda) - LCR - 56"731
- 15 - Alvaro Bautista (Aprilia) - Gresini - 57"372
- 16 - Eugene Laverty (Honda) - Aspar - 58"898
- 17 - Loris Baz (FTR Yamaha) - Forward - 1'08"787
- 18 - Alex De Angelis (ART) - Ioda - 1'22"236

### Ritirati

Karel Abraham (Honda) - AB  
 Marco Melandri (Aprilia) - Gresini  
 Yonny Hernandez (Ducati) - Pramac  
 Mike Di Meglio (Ducati) - Avintia  
 Stefan Bradl (FTR Yamaha) - Forward  
 Pol Espargaro (Yamaha) - Tech 3  
 Scott Redding (Honda) - Marc VDS

### Il campionato

1. Rossi 41; 2. Dovizioso 40; 3. Marquez 36; 4. Iannone 27; 5. Lorenzo 26;  
 6. Smith 18; 7. Crutchlow 18; 8. A. Espargaro 13; 9. Pedrosa 10; 10. Petrucci 10.





# Un successo speciale

È nella lunghissima Ronde notturna - una prova per uomini veri - che Paolo Andreucci ha legittimato la sua vittoria in terra ligure cancellando il mezzo passo falso della prova inaugurale del Ciocco. Ora il pilota della Peugeot è di nuovo il leader del tricolore







TOTAL

Andreussi  
Andreucci

62° RALLYE SANREMO

3

KOINE  
Bologna  
Gruppo HCl

Sicity by Car  
auto e europa

sparco

ANT

radionumber One

PEUGEOT





Nei quarantacinque chilometri della Ronde notturna Giandomenico Basso ha spinto al massimo ma non è bastato

Quattro decimi a Giandomenico Basso nei quasi quattordici chilometri e mezzo della prima pieve, quattro secondi e due nei dieci e mezzo della seconda. Paolo Andreucci si lascia alle spalle la prima mini-boucle con la certezza che per vincere dovrà battersi come e più di quanto aveva pensato prima di scendere dalla pedana. Contro il trevigiano con la Fiesta a tutto gas, ma non solo: Alessandro Perico e Umberto Scandola, appaiati al terzo posto, sono a nove secondi e nove ed è piuttosto chiaro che non pensano solo a giocarsi fra loro il bronzo. Il bis della Coldirodi-Perinaldo lo conferma: il veronese con la Skoda vince il terzo round e la classifica si accorcia con i tre candidati al titolo tricolore racchiusi in meno di otto secondi. Il garfagnino sa di doversi dare una mossa e lo fa. Mettendoci molto di suo, nei tre tratti del secondo giro, quasi una prova speciale della Ronde, allunga. Ma solo di un po'. Al secondo passaggio sul lungomare sanremese, il suo vantaggio su Giando è salito a undici e quattro e quello su Umbi a undici e sette e all'appello manca Perico che un problema all'idroguida della sua 208 T16 ha costretto alla resa sui monti, la partita resta aperta davvero. Nei quarantacinque chilometri e settentocento di curve, curvette, tornanti e tornatini che legano Coldirodi a San Romolo passando da Perinaldo, Apricale, Bajardo e passo Ghimbegna può succedere di tutto. E non è un modo di dire.

Dopo i primi quindicimila metri della Ronde notturna Basso è un paio di secondi più lento di Andreucci e Scandola lo è di tre. Al rilevamento dopo altri ottomila metri i due di testa sono accreditati dello stesso intertempo. E a loro poco può importare che il terzo incomodo, alle prese con un serio problema ai freni e uno anche più serio alla trasmissione, sia scivolato già indietro. Hanno altro a cui pensare. Si chiedono dove provare a fare

la differenza e, soprattutto, a come fare in modo che gli pneumatici, i freni, gli ammortizzatori e quant'altro tengano botta fino al controllo-stop. Sanno fin troppo bene che devono preservarli; attaccano, ma con un certo giudizio. Al rilevamento piazzato al chilometro trenta sono ancora appaiati. L'otto volte campione italiano prende atto che tutte le componenti della sua Leonessa sembrano resistere alla grande e in quel che resta piglia più forte sul pedale di destra. Prende qualche rischio, una frenata violenta per evitare un dritto nella fettuccia che porta a Bajardo fa tacere per qualche attimo il quattro cilindri francese e gli fa scendere un brivido gelato lungo la schiena. Però non rovina il suo ennesimo capolavoro. Il verdetto della prova, una delle poche della stagione tricolore ad essere veramente speciale, gli dà ragione. Non ha fatto il vuoto, ma va a nanna da leader con una ventina di secondi sull'unico che ancora potrebbe acchiapparlo. Stefano Albertini, terzo, è a più di un minuto, e Umberto Scandola, quarto, a più di due. Non è finita, in programma ci sono ancora due prove da ripetere due volte e tuttavia è abbastanza evidente che dopo aver fatto cilecca al Ciocco, Basso non può permettersi di sprecare un altro colpo. Prova a reagire sulla Passo del Maro, ma deve lasciare qualche altro decimo a Andreucci che lascia qualcosa a Scandola. E capisce che alla regolare la sfida è finita. In quel che resta, il fordista alza un po' il piede e il peugeotista fa ovviamente altrettanto. Il minimo sindacale gli basta per tornare ad arrampicarsi sull'attico del podio sanremese.

"Ieri la battaglia è stata dura", fa a bocce ferme. "E sono convinto - aggiunge - che la battaglia per il titolo tricolore si deciderà solo alla fine della stagione". Forse lo sarà davvero, ma intanto s'è piazzato in testa al gruppetto...





## L'ORDINE DI ARRIVO SABATO 11 APRILE 2015

1. Andreucci-Andreussi (Peugeot 208 T16) in 1.45'55"8
2. Basso-Dotta (Ford Fiesta R5 LDI) a 34"3
3. Albertini-Fappani (Peugeot 208 R5) a 1'25"4
4. Scandola-D'Amore (Skoda Fabia S2000) a 2'01"9
5. Chardonnet-Vilmot (Ford Fiesta R5) a 3'08"1
6. Baccega-Ottaviani (Ford Fiesta R5) a 6'52"5
7. "Ciava" Ciucci (Ford Fiesta R5) a 7'23"1
8. Rossetti-Chiarocci (Renault Clio R3) a 8'28"4
9. Ferrarotti-Fenoli (Renault Clio R3) a 8'32"3
10. Tassone-Michi (Peugeot 208 R2) a 8'57"9

### Classifica CIR

Piloti: 1.Andreucci 21; 2.Albertini 18; 3.Perico 15; 4.Basso 12; 5. Baccega e Caldani 10; 7.Scandola 8; 8.Ciava 6; 9.Tassone 4.

Costruttori: 1.Peugeot 35; 2.Ford 32;3.Skoda 8; Renault 6.

Produzione: 1.Scattolon 25;2. Ferrarotti 22;3. Andolfi 20;4.Rossetti 15.

Junior: 1.Tassone e Testa 27 ; 3.Marchioro 18; 4.Panzani 13

## Competenza e passione Maiga supera l'esame

Ha tenuto il fiato sospeso dopo il brutto incidente che ha costretto "Lucky" e la Pons a passare varie ore all'ospedale e che, quasi certamente, costringerà entrambi a portare il busto per qualche mese. E poco dopo è stato in apprensione per le condizioni di Martina Gheno dopo il volo della 208 che divideva con Tobia Gheno. Ma alla fine di una due giorni nella quale si sono incrociate quattro gare distinte – il Rallye Sanremo, il Leggenda, il Sanremo Storico e la Coppa dei Fiori – Sergio Maiga ha raccolto gli apprezzamenti di tutti. Per aver dimostrato che è possibile far convivere chi corre con le auto di oggi e chi lo fa con quelle di ieri senza fare figli e figliastri, senza costringere gli uni o gli altri a caracollare in coda. Basta volerlo fare e soprattutto impegnarsi per farlo bene. E per questo serve competenza e passione, merce sempre più rara nel Bel Paese.







### Gli attributi di Scandola

Quarto era dopo le sei prove della prima tappa e quarto è rimasto anche dopo le ultime quattro sfide nell'entroterra del ponente ligure. Ma Umberto Scandola ha sfruttato bene il sabato sanremese per dare una notevole dimostrazione di carattere. Come si diceva una volta, ha tirato fuori gli attributi. E anche se i due di testa non hanno fatto cose folli e a Stefano Albertini manco è passata per l'anticamera del cervello l'idea di mettere a rischio il terzo posto, ha firmato tre dei quattro tratti offerti dal menù. S'è battuto per sé e per la squadra, il vincitore di un anno fa. E adesso aspetta di avere fra le mani la Fabia in versione R5 per reinserirsi di forza nel drappello di pretendenti alla corona. La nuova arma pensata e costruita a Mlada Boleslav, prima o poi arriverà a Verona. Difficilmente prima dell'Adriatico, forse per la Targa Florio. "Lo spero, ma non ho nessuna certezza. Per quanto noi ci si sforzi di capire i tempi di consegna, i céchi non ci fanno sapere niente", informa Umbi.

Sébastien Chardonnet







Umberto  
Scandola



## Per Chardonnet buona la prima

Alla vigilia aveva annunciato che sarebbe stato contento di iniziare la sua avventura italiana con un piazzamento nei primi cinque e quinto è arrivato. Ma l'espressione di Sébastien Chardonnet all'arrivo fa capire che si aspettava di più. Anche se, ragazzo intelligente, spiega che la due giorni di avanti e indré sul passi a ridosso del mar Ligure gli è stata utile per raccogliere informazioni che gli verranno buone nelle prossime sfide. E' quello che, promuovendolo, dicono anche Paolo Andreucci e Giandomenico Basso. Ricordando che il nipote d'arte ha dovuto scoprire in un sol colpo, l'auto, la squadra, gli pneumatici, le strade dell'entroterra imperiese e pure il copilota. "Direi che ha fatto quel che doveva fare e l'ha fatto bene", osserva Ucci. Che spiega: "La sua Fiesta è arrivato dalla M-Sport in configurazione standard, non certo con le specifiche migliori per affrontare il Sanremo. Ed è ovvio che il tempo che ha avuto a disposizione prima del via non poteva bastargli ad affinarla. Ma le sue prestazioni sono migliorate costantemente e sono più che convinto che fra non molto sarà in grado di giocarsela con tutti noi". Giando ascolta e sottoscrive.



### Albertini regala un altro podio a Fappani

Stefano Albertini si arrampica sul podio con la Peugeot 208 T 16 di Munaretto e informa che il risultato lo soddisfa. Ma il ragazzo pensa alla colonna di destra dei tabulati, quella dei distacchi, e confessa di dover ancora lavorare sulla vettura per cominciare a giocarsela davvero con i due che lo hanno preceduto e con Umberto Scandola che ha chiuso dietro di lui e tuttavia ha vinto cinque prove speciali. Lo sa pure Danilo Fappani, però il copilota di Botticino preferisce godersi l'attimo. E prima di guardare avanti, si volta indietro: "E' la seconda volta - ricorda - che ho l'onore e il piacere di essere sul podio del Sanremo: nel '95, con Andrea Dallavilla avevamo chiuso al secondo posto dietro a Piero Liatti". Gli dicono che se è vero che non c'è il due senza il tre, prima poi al bronzo e all'argento aggiungerà l'oro e la butta sul ridere: "Se è così - ribatte - vuol dire che prima o poi vincerò, magari nel 2035...". Poi si fa serio e aggiunge che scrivere il suo nome nell'albo d'oro della gara con più storia del rallismo italiano gli piacerebbe proprio: "Magari il prossimo anno, ovviamente con Stefano".



Luca Rossetti



### Rossetti si esalta con la Clio R3T

Non c'è trippa per gatti. A papparsela tutta è Luca Rossetti che archivia il suo sofferto e sfortunato fine settimana al Ciocco con un Sanremo da grande protagonista. Non è una passeggiata, la sua, ma con la Clio turbo chiude all'ottavo posto dell'assoluta e vince la classe R3 con quindici secondi e qualche spicciolo su Ivan Ferrarotti e con quasi un minuto e mezzo su Giacomo Scattolon. Per farlo ha dovuto stringere qui e là i denti, ma il risultato è di quelli importanti. Anche per confermare che la classe non è acqua.





Stefano  
Albertini

## Junior Tassone maramaldeggia

Decimo, davanti a Gabriele Noberasco e a poco più di venti secondi da Ivan Ferrarotti. Michele Tassone maramaldeggia in R2 con la 208 e in due giorni mostra di saper bene quando è il momento di attaccare e quando invece è quello di stare abbottonato. Niente di veramente nuovo, di saperci fare il ragazzo cuneese lo aveva ampiamente mostrato fin dalle sue prime sortite rallistiche, quando maneggiava (bene) una Cinquecento. Ma è importante che lo abbia confermato sull'asfalto del Sanremo. Per lui è anche per la gente della Peugeot Italia che gli ha dato fiducia. Alle sue spalle, un positivo Giuseppe Testa al debutto sull'asfalto sanremese e Luca Panzani fanno il necessario per dimostrare che la macchinetta non s'è rotta, che di potenziali campioni la mamma ne fa ancora.



Michele  
Tassone



### Baccega salva il bilancio Hankook

E' proprio vero che far bene è difficile, ma confermarsi lo è ancora di più. E il risultato complessivo ottenuto al Sanremo dalla formazione schierata nel tricolore con l'appoggio della Hankook non è stato altrettanto brillante di quello del Ciocco. Con "#nc3" fuori combattimento prima di essere riuscito a lasciare il segno, a salvare in qualche modo il bilancio della spedizione nel ponente ligure ci ha pensato Stefano Baccega, alla fine sesto con la Fiesta Bernini. Davanti al compagno di squadra "Ciava", settimo, ma a quasi sette minuti da Paolo Andreucci.



Stefano Baccega

### Suzuky Trophy I commissari "premano" Vallino

Fanno le ore piccole i commissari tecnici e quelli sportivi in servizio al Sanremo. A costringerli agli straordinari è Paolo Amorisco che alla fine della tenzone decide di mettere fine al pissi-pissi, bau-bau che da qualche tempo getta ombre sulla regolarità delle Swift R1 usate da alcuni protagonisti del monomarca Suzuki. Quinto dopo le regolamentari dieci prove, il pilota Meteco spedisce in verifica Claudio Gurbertini, Alessandro Uliana e Jacopo Lucarelli, i tre meglio piazzati. Il controllo gli dà ragione: qualcosa delle sospensioni delle tre giapponesi smontate risulta non conformi e scatta l'esclusione. A vincere è così l'eterno Claudio Vallino davanti al reclamante.

### A Michele Ferrara la targa in onore di Fauchille

Ci sono vuoti che il tempo non basta a colmare. E anche se è più di un anno che Jeff Fauchille se ne è andato, molti hanno continuato a cercarlo. Per chiedergli un consiglio, per avere un aiuto. E' successo anche a quelli che, addetti ai concorrenti, per anni avevano lavorato accanto a lui. E per onorarne la memoria hanno istituito un premio destinato al copilota che nel corso del Sanremo si fosse distinto con un gesto particolarmente nobile, un gesto alla "Fau-Fau". A vincerlo è stato Michele Ferrara che nel corso della prima tappa, accortosi che una giovane collega stava timbrando con un minuto d'anticipo, non ha esitato a stopparla. Pur se l'errore della collega avrebbe permesso a lui - e a Gabriele Noberasco con il quale divideva l'abitacolo della Fiesta R5 by Balbosca - di guadagnare una posizione in classifica. Il naviga s'è emozionato non poco nel ricevere la (bella) targa dalla commossa Michelle Fauchille. Non sono stati i soli a non trattenere le lacrime, ma chi conosceva almeno un po' il francese non ha dubbi: da lassù lui ha sorriso.







Claudio Vallino

## Quella porta sbattuta in faccia all'educazione

"Malissimo". La risposta di Damiano De Tommaso alla domanda di Enzo Cerrone al controllo-stop della Ronde è lapidaria e anche se il suo tempo, di appena due secondi e nove superiore a quello realizzato dal leader di classe Michele Tassone, parrebbe indicare che tanto male non gli è andata, ci potrebbe anche stare. Se il ragazzo del Team Acì Italia non chiudesse il botta e risposta battendo la porta in faccia al cronista che cura la diretta web voluta e organizzata dalla federazione per dare un po' di visibilità a una specialità che da questa parte delle Alpi ne ha ormai pochissima. Forse era solo deluso o forse è solo troppo nervoso, ma in ogni caso il gesto è stato brutto. E allora non sarebbe male se ai corsi di inglese e di marketing i responsabili del programma federale ne aggiungessero uno per insegnare ai ragazzi selezionati come ci si deve comportare fra persone civili.

## Il buon senso sempre più... remote

Un giorno qualcuno troverà il modo di spiegare che è stato giusto fare così. Ma non è detto: chi fa e disfa nel mondo piccolo del rally italiano è sempre meno portato a rendere conto delle decisioni prese. Per ora, l'impressione è che avere imposto agli organizzatori del Sanremo di far solo transitare dal parco assistenza le vetture dopo le prime due piesse del venerdì e dopo le prime due del sabato sia stata l'ennesima colossale sciocchezza. Nel costringere piloti e copiloti a intervenire da soli e solo con il materiale a bordo, sotto gli occhi dai rispettivi meccanici trasformati in spettatori, in un "remote service" piazzato a ridosso dei camion-officina non c'è traccia di buonsenso. Quello che dovrebbe essere alla base di ogni codice e codicillo.

## Storie di usi (e abusi) di potere

L'illustre personaggio entra deciso nel recinto che delimita il remote service e va a scambiare qualche parola con un pilota che pare gli stia molto a cuore. Non potrebbe farlo, la zona è considerata parco chiuso e di conseguenza off limits per tutti e vista la sua lunga militanza nell'ambiente dovrebbe saperlo, ma dev'essere convinto che a lui tutto sia permesso e non si cura delle regole. Sergio Maiga, presidente dell'Automobile Club Sanremo e da undici anni patron della gara, se ne accorge e fa l'unica cosa che può fare: lo invita a uscire. L'uomo non ci sta, mostra il pass Fia che ha al collo ed è un po' come pronunciare il classico "lei non sa chi sono io". Non è una scenetta edificante, a qualcuno torna in mente una vecchia canzone di Battiato. Perché c'è ancora chi pensa è proprio misera la vita negli abusi di potere.



# All'Audi il primo round

**La prova in terra inglese è stata entusiasmante proponendo i tre grandi costruttori allo stesso livello. Preoccupa la grande velocità raggiunta dalle LMP1. Nella classe GTE trionfo Ferrari**

Massimo Costa

Fanno veramente paura le LMP1. Osservandole lungo la veloce pista di Silverstone, Audi, Porsche e Toyota dimostrano di avere ben poco da spartire con il resto del plotone WEC, ovvero prototipi LMP2 e vetture Gran Turismo. Le situazioni di pericolo su un tracciato da 1'40" per le LMP1 si susseguivano a ritmo incessante e, immaginiamo, snervante per i piloti. Le LMP2 erano mediamente 10" più lente al giro, le Gran Turismo 20". Numeri che dovrebbero far riflettere gli organizzatori FIA del WEC. A Silverstone i tempi delle LMP1 sono stati di tre secondi inferiori rispetto a quanto giravano nel 2014, con velocità massime di poco superiori ai 300 km/h in qualifica, non osiamo pensare quel che si verificherà sui velocissimi circuiti di Spa e Le Mans.









## Porsche vicina al colpo Toyota terza forza

La prima gara del campionato ha proposto i tre grandi costruttori quasi sullo stesso livello. Forse un po' in ritardo è parsa la Toyota che non ha granché modificato, dal punto di vista aerodinamico, la TS040 a differenza del lavoro svolto da Audi e Porsche. Toyota è stata la grande dominatrice del campionato 2014, pur avendo perso la gara più importante di Le Mans, mentre Audi e Porsche avevano sofferto non poco. Ora la situazione sembra essersi ribaltata. La Porsche ha dominato la sessione di qualifica del sabato, monopolizzando la prima fila, che si sa nelle gare endurance non ha comunque molto significato. E per questo Audi e Toyota si erano in un certo senso nascoste impiegando accumulatori di carica usati. E difatti, in gara la differenza si è subito vista con le Porsche costantemente sotto minaccia dell'Audi finché proprio la R18 guidata sapientemente nel finale da Marcel Fassler (abitacolo diviso con Andre Lotterer e Benoit Treluyer) non ha avuto la meglio sulla 919 di Neel Jani (suoi compagni Romain Dumas e Marc Lieb). Inizialmente, Mark Webber, scattato dalla pole ottenuta grazie soprattutto a Brendon Hartley, aveva condotto molto bene la gara finché non è stato tradito dalla trasmissione dopo neanche due ore. La Toyota non è mai stata troppo distante, ha duellato con le Audi, alla fine è giunta terza e quarta, unica a portare le due LMP1 in posizioni consistenti. La seconda Audi ha perso terreno per un errore di Lucas Di Grassi.

## Ferrari travolgente con Bruni-Vilander

Per quanto riguarda la classe GTE, la Ferrari ha portato a casa una vittoria che pareva impossibile dopo la qualifica, dominata da tre Aston Martin. Ma durante la 6 Ore invece, grazie anche ad un azzardo dei responsabili tecnici di AF Corse che hanno modificato sostanzialmente il set-up, le 458 hanno piano piano cominciato ad alzare la voce. Le Aston Martin, costrette ad un



pit-stop in più sono presto svanite e la solita coppia Bruni-Vilander ha fatto la differenza guadagnando presto la vetta e vendendo impensieriti, con grande sorpresa, dai compagni di squadra Rigon-Calado, ma così competitivi. Anzi, a un certo punto Calado aveva anche preso il comando delle operazioni, ma sono poi arrivati gli ordini di scuderia di non suonarselo troppo perché la Porsche del team Manthey dei veloci Lietz-Christensen era poco dietro. Insomma, un inizio scoppiettante per la Ferrari e la AF Corse che non può che far pensare bene per il resto del campionato in attesa dell'arrivo del nuovo modello 488 che inizierà lo sviluppo con l'inizio dell'estate.



La Ligier del team G-Drive vincitrice in LMP2





La Porsche seconda classificata

## L'ORDINE DI ARRIVO DOMENICA 12 APRILE 2015

- 1 - Fassler-Lotterer-Treluyer (Audi R18 e-tron) - Audi - 201 giri
- 2 - Dumas-Jani-Lieb (Porsche 919 Hybrid) - Porsche - 4"610
- 3 - Davidson-Buemi-Nakajima (Toyota TS040 Hybrid) - Toyota - 14"816
- 4 - Wurz-Sarrazin-Conway (Toyota TS040 Hybrid) - Toyota - 1 giro
- 5 - Di Grassi-Duval-Jarvis (Audi R18 e-tron) - Audi - 4 giri
- 6 - Rusinov-Canal-Bird (Ligier JSP2-Nissan) - G Drive - 16 giri
- 7 - Yacaman-Derani-Gonzalez (Ligier JSP2-Nissan) - G Drive - 17 giri
- 8 - Sharp-Dalziel-Henemeier (Ligier JSP2-HPD) - Extreme Speed - 18 giri
- 9 - Leventis-Watts-Kane (Dome-Nissan) - Strakka - 23 giri
- 10 - Bruni-Vilander (Ferrari 458) - AF Corse - 29 giri
- 11 - Lietz-Christensen (Porsche 911) - Manthey - 29 giri
- 12 - Rigon-Calado (Ferrari 458) - AF Corse - 29 giri
- 13 - Nygaard-Sorensen-Thiim (Aston Martin Vantage) - Aston Martin - 30 giri
- 14 - Turner-Mucke (Aston Martin Vantage) - Aston Martin - 30 giri
- 15 - MacDowall-Rees-Stanaway (Aston Martin Vantage) - Aston Martin - 30 giri
- 16 - Pilet-Makowiecki (Porsche 911) - Manthey - 31 giri
- 17 - Dalla Lana-Lamy-Lauda (Aston Martin Vantage) - Aston Martin - 33 giri
- 18 - Perrodo-Collard-Aguas (Ferrari 458) - AF Corse - 33 giri
- 19 - Shaytar-Bertolini-Basov (Ferrari 458) - SMP - 33 giri
- 20 - Howson-Bradley-Tandy (Oreca-Nissan) - KCMG - 34 giri
- 21 - Castellacci-Goethe-Hall (Aston Martin Vantage) - Aston Martin - 35 giri
- 22 - Ried-Al Qubaisi-Bachler (Porsche 911) - Proton - 35 giri
- 23 - Dempsey-Long-Seefried (Porsche 911) - Dempsey - 36 giri
- 24 - Nicolet-Merlin-Maris (Ligier JSP2-Nissan) - OAK - 36 giri
- 25 - Brown-Fogarty-Brabham (Ligier JSP2-HPD) - Extreme Speed - 36 giri
- 26 - Roda-Ruberti-Poulsen (Corvette C7-R) - Larbre - 41 giri

### Ritirati

- 116° giro - Trummer-Liuzzi-Klien (CLM P1-AER) - ByKolles
- 44° giro - Bernhard-Webber-Hartley (Porsche 919 Hybrid) - Porsche
- 20° giro - Panciatici-Chatin-Capillaire (Alpine-Nissan) - Signatech



Le Ferrari di Bruni e Vilander



**TCR Series**

Gare a Shanghai

# Avanti





# Italia



**Prima Morbidelli, poi Belicchi hanno segnato il secondo weekend della serie voluta da Lotti e che tanto piace a Ecclestone. L'ex pilota di F.1 comanda anche il campionato mentre il parmense è terzo dietro al ticinese Comini, ancora una volta protagonista**

**Dario Sala**

Dopo la prova di apertura di Sepang, la TCR Series si è trasferita a Shanghai in cerca di conferme su quanto di buono mostrato nelle prime gare. Sul circuito situato nel distretto di Jaiding, la categoria ci è arrivata perdendo qualche pezzo del suo ancora incompleto mosaico. Il Pro-team ha infatti rinunciato alla trasferta in quanto la Ford Focus costruita dalla Onyx è ancora troppo acerba per poter sperare in qualche giro di qualità. Un discorso valido anche per la Opel Astra con il Team Campos che ha schierato il solo Igor Skuz su una Seat León Racer, lasciando a casa la tedesca ancora bisognosa di cure. Qualcuno ha subito sorriso di fronte a questi intoppi, ma va detto che per una serie tutta nuova e che ha debuttato lontano dall'Europa questo può tranquillamente rientrare nella normalità delle cose. Ci sono stati dei problemi logistici, ma partire in questo momento e con la F.1 era la cosa necessaria in quanto ha posto la serie sotto i riflettori e le continue visite di Bernie Ecclestone ne hanno accresciuto la popolarità, visto che le foto del "Supremo" hanno fatto il giro del mondo. Era necessario partire in un ambiente a cui si dovevano garantire alti standard. Così è stato ed alla fine la scelta è stata giusta.



### Morbidelli punto di forza Honda

Sarà mancato qualche pezzo, ma (ci scusino gli assenti) nessuno in pista se ne è accorto visto che lo spettacolo non è mancato ed in gara due è stato persino sopraffino. Quattro gare disputate tra Sepang e Shanghai e quattro vincitori diversi con due costruttori a spartirsi il podio. Chi se ne va dalla Cina soddisfatto è Gianni Morbidelli che approderà in Europa da leader del campionato. Ovviamente il pesarese ha dei rimpianti visto che è stato ad un passo dal fine settimana perfetto. Dopo la pole e la indiscutibile vittoria in gara uno, ha visto sfumare una vittoria certa nella seconda frazione per uno spegnimento improvviso del suo motore. Un rallentamento costato due posizioni. Peccato. La Honda però, ha dimostrato delle ottime qualità e sul circuito di Shanghai era sicuramente la vettura più forte del lotto. Un bene per il campionato che se non altro non vive di sole Seat León. Le vetture costruite dalla Jas hanno mostrato una grande velocità di punta rispetto alle León, mentre forse pagano ancora qualcosa in termini di maneggevolezza. Ma la Civic è giovane, ha pochi chilometri alle sue spalle e se verrà sviluppata ulteriormente diventerà una vettura in grado di togliersi molte soddisfazioni su tutti i circuiti. Non solo quelli che offrono lunghi rettili. Morbidelli poi, è una certezza. Non appena se ne presenta l'occasione la azzanna e porta a casa il massimo risultato. Non lo si scopre oggi. Lo ha già fatto in altre categorie e anche lo scorso anno nel WTCC, quando battere le Citroen sembrava realmente un'impresa impossibile. Per lui parla una carriera pazzesca che lo ha visto vincere con ogni genere di macchina.



Belicchi all'interno di Oriola vincerà gara 2

### Il tocco di classe arriva da Belicchi

Un po' come Andrea Belicchi. Uscito a sorpresa dai piani della Rebellion nel WEC, Andrea si è preso la sua rivincita a Shanghai con una vittoria arrivata al termine di una gara molto combattuta. Scendere da un prototipo che è una vera e propria monoposto travestita con tanto carico aerodinamico e potenze assolute e salire su una macchina che di carico non ne ha e che offre tutt'altra cavalleria e in più con la trazione anteriore, non deve essere stato facile. Bisogna capirla e adattare lo stile di guida, affrontando curve e frenate in tutt'altro modo. Un pilota impiega del tempo. Il cavallo di razza invece, si adatta subito. E così dopo buone prestazioni a Sepang, in Cina è arrivata questa vittoria che conferma Andrea fra quei piloti capaci di vincere con ogni genere di mezzo



Comini in lotta con Morbidelli in gara 2







## L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 1 SABATO 11 APRILE 2015

- 1 - Gianni Morbidelli (Honda Civic) - West Coast - 10 giri 23'18"758
- 2 - René Munnich (Honda Civic) - West Coast - 0"851
- 3 - Kevin Gleason (Honda Civic) - West Coast - 3"767
- 4 - Stefano Comini (Seat León) - Target - 5"510
- 5 - Andrea Belicchi (Seat León) - Target - 7"542
- 6 - Franz Engstler (Audi TT) - Engstler - 9"714
- 7 - Jordi Gené (Seat León) - Craft Bamboo - 10"822
- 8 - Norbert Toth (Seat León) - Zengo - 11"493
- 9 - Michel Nykjaer (Seat León) - Target - 12"342
- 10 - Sergey Afanasiev (Seat León) - Craft Bamboo - 15"066
- 11 - Lorenzo Veglia (Seat León) - Engstler - 15"712
- 12 - Jiang Tengyi (Seat León) - Target - 19"139
- 13 - Igor Skuz (Seat León) - Campos - 32"989
- 14 - Mikhail Grachev (Audi TT) - Engstler - 38"051

Giro più veloce: Gianni Morbidelli 2'17"363

Ritirati

1° giro - Pepe Oriola

che abbia un motore. E così, l'Inno di Mameli è suonato due volte a Shanghai grazie a due piloti non più giovanissimi, ma che per grinta e determinazione sono meglio di tanti giovani.

## E adesso lo sbarco in Europa

La TCR arriva quindi in Europa per affrontare una serie di gare nel continente che l'ha concepita. C'è da scommettere che fuori dall'ufficio di Marcello Lotti ci sarà la fila per un appuntamento. Molti team, anche italiani, sono interessati alla serie così come lo sono altri costruttori. Sono solo voci, ma è chiaro che l'interesse sta aumentando rapidamente. I primi passi che erano fondamentali per far nascere la TCR sono stati quelli giusti. Adesso occorrerà far bene quelli per farla crescere.



**Lorenzo Veglia**  
"Man of the Race"  
grazie alla bella  
prestazione  
di gara 2



**Ecclestone... sta per salire in macchina**

## L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 2 DOMENICA 12 APRILE 2015

- 1 - Andrea Belicchi (Seat León) - Target - 10 giri 23'19"292
- 2 - Stefano Comini (Seat León) - Target - 1"252
- 3 - Gianni Morbidelli (Honda Civic) - West Coast - 1"500
- 4 - Pepe Oriola (Seat León) - Craft Bamboo - 3"821
- 5 - Michel Nykjaer (Seat León) - Target - 4"351
- 6 - Kevin Gleason (Honda Civic) - West Coast - 6"419
- 7 - Franz Engstler (Audi TT) - Engstler - 6"544
- 8 - Lorenzo Veglia (Seat León) - Engstler - 9"684
- 9 - Jiang Tengyi (Seat León) - Target - 10"695
- 10 - Jordi Gené (Seat León) - Craft Bamboo - 13"595
- 11 - Sergey Afanasiev (Seat León) - Craft Bamboo - 13"837
- 12 - Norbert Toth (Seat León) - Zengo - 14"727
- 13 - Igor Skuz (Seat León) - Campos - 26"165
- 14 - René Munnich (Honda Civic) - West Coast - 45"576\*

\*penalizzato con un drive-through a fine gara

Giro più veloce: Gianni Morbidelli 2'17"553

Ritirati

2° giro - Mikhail Grachev

Il campionato

1. Morbidelli 72; 2. Comini 70; 3. Belicchi 59; 4. Oriola 49; 5. Gleason 45; 6. Gené 38; 7. Munnich 31; 8. Afanasiev, Engstler e Nykjaer 16;



# Nasce la co-simulazio

**Pilota al lavoro in America, tecnici a Varano. Il costruttore italiano apre un nuovo fronte per quanto riguarda l'utilizzo dei simulatori**

Si fa presto a dire simulatore. Provate voi a organizzare una sessione con il pilota negli USA, il circuito in Asia e gli ingegneri in Europa, ovvero con i tre elementi essenziali spaiati in tre continenti diversi. Be', la Dallara ci è riuscita. Per organizzare alcuni test sui pneumatici da 18" della GP2, in collaborazione con Pirelli, a metà febbraio sono stati utilizzati infatti i due simulatori della azienda emiliana, quello di Varano e quello inaugurato l'anno scorso a Speedway, Indianapolis. Alla guida, dagli States, Luca Filippi, pilota italiano di IndyCar, che si è messo virtualmente al volante di una monoposto per guidarla sul circuito, virtuale anch'esso, di Al Sakhir, nel Bahrain, mentre il suo "muretto" era formato dagli ingegneri della Dallara: che però se ne stavano comodamente seduti nei loro uffici Varano de' Melegari. «Un'esperienza che apre nuovi scenari - spiega Alessandro Moroni, test Manager della Dallara - ad esempio quello della co-simulazione, nel quale due piloti corrono insieme nella stessa pista pur trovandosi nella realtà a migliaia di chilometri di distanza». Un vantaggio anche per i partner dell'azienda parmense: «Pirelli questa volta controllava la situazione da Varano - aggiunge Luca Pignacca, capo progettista e business leader per l'Europa - ma in futuro potranno farlo in qualsiasi parte del mondo solo grazie ad una connessione veloce». Insomma, si potrà testare ogni singolo componente senza spostare uomini e macchinari, quindi risparmiando enormemente sui costi e con un margine di errore davvero ridottissimo. «La triangolazione di dati che abbiamo sperimentato con Dallara - conferma Mario Isola, Racing Manager di Pirelli - l'efficacia della loro trasmissione e interpretazione in tempo reale, ci consentirà un giorno di provare su qualsiasi circuito grazie a un simulatore posizionato altrove, mentre noi da Milano potremo magari gestire il test sul fronte pneumatici sperimentando varie soluzioni e potendole confrontare e adattare alle reali esigenze di qualsiasi monoposto».



one





**Tre domande a... Andrea Toso  
(Responsabile Ricerca e Sviluppo Dallara Automobili)**

## «Aiuterà a progettare anche macchine stradali»

### Come è nata l'idea della co-simulazione e perché?

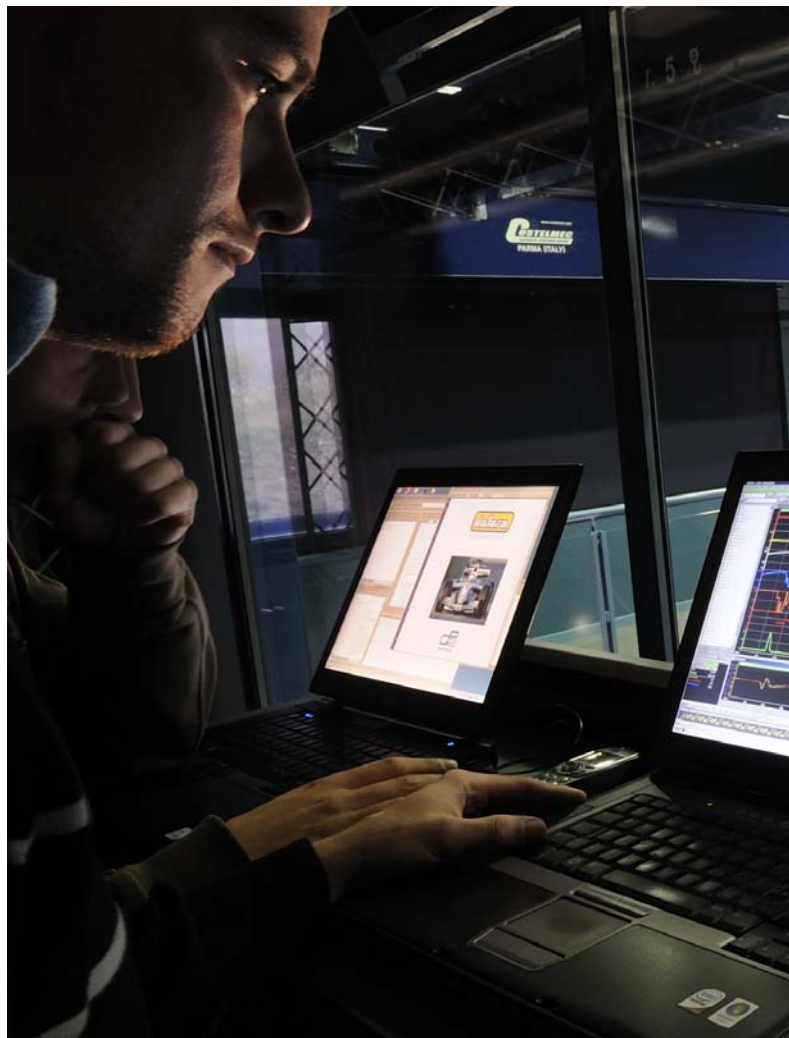
«L'idea della co-simulazione è nata per risolvere un problema all'apparenza insolubile. Pirelli e Dallara per conto di GP2 nei mesi precedenti avevano condotto alcune sessioni di prove in pista in Bahrain con Luca Filippi alla guida della GP2 per sviluppare le gomme da 18". Il programma di sviluppo non era stato completato e Pirelli aveva richiesto un'altra sessione di prove per confermare i risultati e definire le nuove specifiche. Nel frattempo, Luca Filippi era partito per gli Stati Uniti ed aveva firmato un bel contratto per guidare la Indycar nel 2015. Un bel problema: andare di nuovo in Bahrain con un altro pilota e ricominciare lo sviluppo da capo? Accettare il rischio di una decisione dubbia? Richiamare Luca Filippi dagli Stati Uniti? A quel punto, per risolvere il puzzle, i nostri ragazzi del simulatore hanno proposto a Pirelli la co-simulazione: un pilota negli Stati Uniti, la pista in Bahrein, i tecnici Pirelli in Italia, la vettura GP2 guidata in un mondo virtuale con gomme virtuali. Ovviamente occorre sia un simulatore negli Stati Uniti sia un simulatore in Italia tra loro identici, una connessione Internet ad alta velocità per permettere ai tecnici Pirelli in Italia di parlare via radio in tempo reale al pilota al nostro simulatore in Indianapolis e di analizzare i dati di pista "virtuali". Oltre a questi aspetti "tecnologici", occorre una totale fiducia di Pirelli nella solidità di questo metodo; ma su questo non c'erano dubbi di questo perché già negli anni scorsi Pirelli aveva sviluppato al simulatore Dallara i propri pneumatici per varie applicazioni motorsport di altissimo livello».

### Quali scenari apre per il futuro?

«Essenzialmente, la co-simulazione permette di abbreviare il ciclo di sviluppo prodotto, sia esso una centralina elettronica, l'ABS, gli ammortizzatori, la geometria delle sospensioni, gli pneumatici, il KERS, un motore ibrido, il servosterzo o addirittura un veicolo completo. Facciamo un esempio pratico: immaginiamo di voler progettare nuovi semiassi più leggeri per la Formula 3 del 2017, una macchina che ancora non esiste. Scegliamo allora la pista più sconnessa che c'è al mondo, ad esempio Sebring in Florida! (anche se la Formula 3 non correrà mai a Sebring) e chiediamo ad un pilota professionista di guidare al simulatore in modo molto aggressivo sui cordoli, anche in retromarcia, e di compiere staccate scomposte oltre il limite di aderenza; potremo così estrarre le coppie sui semiassi per varie tarature del differenziale ed a quel punto gli ingegneri progettano i semiassi quasi a colpo sicuro con margini di sicurezza sufficienti per tutte le piste del mondo. Lo stesso metodo si può applicare per progettare gli ammortizzatori, il comando cambio, i freni; lo stesso metodo può essere esteso anche a veicoli stradali per sviluppare strategie di controllo di trazione, un ABS evoluto, i sistemi di illuminazione».

### Quali sono le categorie che più di altre potranno beneficiarne?

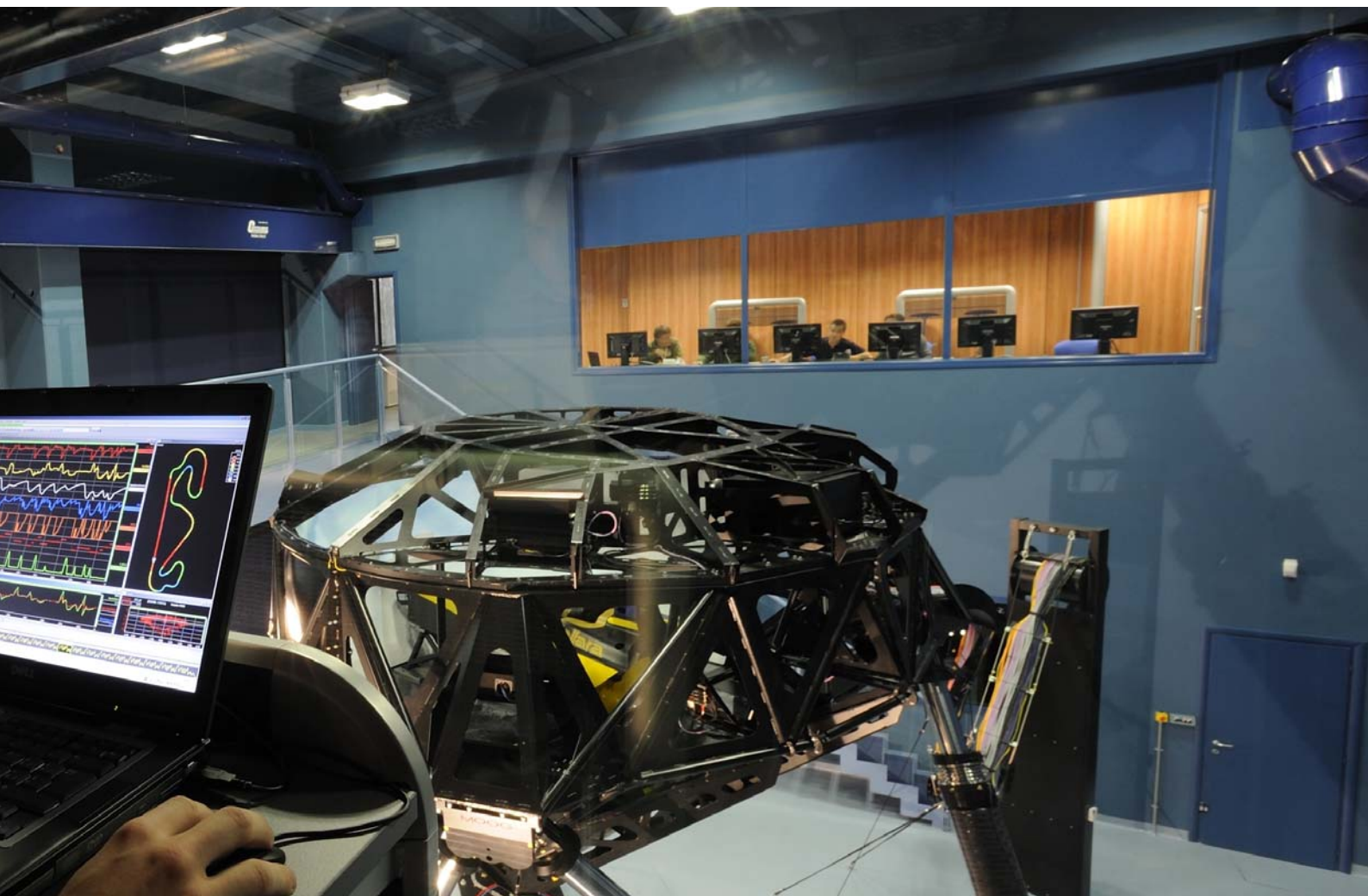
Proprio in questo ultimo anno diversi fornitori hanno contattato e stanno contattando Dallara per co-simulare e co-sviluppare i nuovi prodotti del domani, non solo in ambito "racing" ma soprattutto in ambito stradale perché l'uso del simulatore riduce drasticamente i tempi e i costi delle sessioni in circuito o nei centri di collaudo. Pensiamo ad esempio allo sviluppo di una macchina stradale ad alta prestazione con propulsione ibrida o completamente elettrica. L'impostazione dei requisiti di peso, potenza, aerodinamica, il dimensionamento della batteria e del sistema di recupero energia, in altre parole il "concetto" del veicolo può e deve essere svolto al simulatore perché non si può aspettare di aver realizzato il prototipo per accorgersi di dover rivedere il progetto. Per rispondere alla domanda, mi aspetto che i costruttori di veicoli stradali ad alte prestazioni potranno beneficiare della co-simulazione già disponibile in Dallara: noi siamo pronti e siamo sicuri delle nostre capacità».







Dopo i test al simulatore  
gli pneumatici Pirelli sono stati testati  
in Bahrain dai piloti della GP2





# Come ai ve

**La categoria che segue la F.1 ha finalmente ritrovato una serie di giovani interessanti, legati ai programmi dei team del mondiale. Vandoorne, Marciello, Gasly, Sirotkin sono alcuni dei piloti che sono candidati alla vittoria finale**

Massimo Costa

La GP2 2015 sembra essere tornata ai fasti del suo primo quinquennio. Un notevole svecchiamento della categoria, finalmente tanti giovani promettenti e la consapevolezza che il titolo se lo giocheranno dei prospetti interessanti per il futuro e non più piloti con quattro anni di carriera in GP2 snobbati poi dal mondiale F.1 e dai programmi dei grandi team. Come accaduto nell'ultimo periodo con Davide Valsecchi, Fabio Leimer e Jolyon Palmer. Ad innalzare la qualità e inserirsi nella lotta per il titolo che già vedeva ben piazzati Raffaele Marciello e Stoffel Vandoorne, sono anche Pierre Gasly e Sergey Sirotkin, entrambi in arrivo dalla Renault 3.5 proprio come il belga della McLaren l'anno precedente. Tra i candidati sicuramente anche il campione GP3 Alex Lynn mentre non saranno da sottovalutare Alexander Rossi, Mitch Evans e Arthur Pic (eterne promesse mai concretamente esplose), Marco Sorensen ex Renault 3.5 e già attivo in GP2 in qualche gara 2014 e il rookie Jordan King in arrivo dal FIA F.3. Le possibili sorprese? Richie Stanaway che si è accordato all'ultimo momento con Status e magari quel Nobuharu Matsushita che potrebbe rompere l'idea che da qualche anno ha preso forza sui piloti giapponesi, veloci nei loro campionati, ma disastrosi nei contesti internazionali. Praticamente, dopo Takuma Sato, il nulla. Ma vediamo nel dettaglio chi saranno i protagonisti.





# vecchi tempi

Stoffel Vandoorne





Raffaele  
Marciello

## Vandoorne subito vincente è il favorito per il 2015

Il favorito numero uno per la conquista del titolo è Vandoorne. Il belga del team ART è risultato vice campione nel 2014 nell'anno del debutto, un risultato eccezionale per lui, capace di far cambiare idea a un paddock che chissà perché si era cristallizzato sull'idea errata che per vincere in GP2 occorresse avere un bagaglio di esperienza di almeno tre anni. Vandoorne è un ragazzo veloce, intelligente, bravo nella messa a punto della monoposto. Un pilota capace di battere Daniil Kvyat all'ultima gara della Eurocup Renault 2012 per la vittoria finale e di contendere fino all'ultimo il successo nella Renault 3.5 a Kevin Magnussen nell'anno del suo debutto. Due volte vice campione al primo tentativo dunque, risultati di grande rilevanza per Vandoorne che dal 2013 è parte del programma Junior McLaren.

## Marciello lancia la sfida tutta italiana

Il primo rivale del belga della ART dovrebbe essere Marciello. L'italiano del Ferrari Driver Academy è sicuramente il pilota con maggiore esperienza tra i giovani candidati a succedere a Jolyon Palmer nell'albo d'oro. Rispetto a Vandoorne, che ha fatto il salto diretto dalla Renault 2.0 alla Renault 3.5, Marciello vanta tre campionati di F.3, uno nazionale e due europei. Questo però, non è bastato lo scorso anno per fare la differenza. Con Racing Engineering qualche risultato eclatante è arrivato, ma poco altro. Marciello ha dichiarato che non si è trovato molto a suo agio con la squadra spagnola campione nel 2013 con Leimer e quindi ha dirottato i propri interessi sulla italiana Trident. La squadra di Maurizio Salvadori dopo qualche anno complicato si ritrova a dover recitare un ruolo di protagonista conosciuto nei suoi primi anni di attività in GP2. Marciello ha le qualità per riportare in alto la Trident e allo stesso tempo il team si è attrezzato per sostenerlo al meglio. Sarà una bella sfida.







Sergey Sirotkin

## Il calendario 2015

19 aprile – Al Sakhir  
10 maggio – Montmelò  
24 maggio – Monte Carlo  
21 giugno – Spielberg  
5 luglio – Silverstone  
19 luglio – Hockenheim  
26 luglio – Budapest  
23 agosto – Spa  
6 settembre – Monza  
11 ottobre – Sochi  
29 novembre – Abu Dhabi



Pierre Gasly



## Gasly terzo incomodo Lynn tutto da scoprire

Il terzo incomodo sarà un rookie, o quasi visto che qualche gara l'ha già disputata sul finire del campionato 2014. Pierre Gasly è il nuovo pupillo della Red Bull, vice campione Renault 3.5 dietro a Carlos Sainz e campione Eurocup Renault 2.0 nel 2013 battendo Oliver Rowland, il francese ha fatto il medesimo percorso di Vandoorne. E con successo. In GP2 nei test invernali è stato consistente e veloce risultando anche il primo nelle prove conclusive del Bahrain. Gasly guiderà per la Dams ovvero il team che ha vinto nel 2011-2012-2014. Tra l'altro, il nazionalismo francese consentirà a Gasly di avere probabilmente tutta per lui la Dams. Questo non farà certo piacere a Lynn, il suo compagno. Soltanto pochi mesi fa avevamo parlato di questa coppia tutta Red Bull in casa Dams, invece Lynn e Marko si sono separati perché il britannico cercava un aggancio con la F.1 che non vedeva rimanendo legato al marchio austriaco. Lynn si è infatti accordato con la Williams. Campione GP3 al termine di una stagione in cui la categoria non si poteva certo dire particolarmente rappresentata da talenti, tra i protagonisti, ma non vincente assoluto in F.3 (unica perla da ricordare la vittoria a Macao 2013), Lynn è quindi tutto da scoprire a certi livelli.

## Sirotkin atteso al salto di qualità

Tra gli altri possibili candidati figura sicuramente il debuttante Sergey Sirotkin. Il russo dopo due anni di Renault 3.5 vissuti da tormentato tormentoso e nelle quali inseguiva le sirene F.1, è dotato di un indubbio talento, ma il più delle volte non è riuscito a dimostrarlo. Sia con ISR sia con Fortec ha vissuto numerosi alti e bassi, chissà che in un ambiente caldo come quello italiano della Rapax non trovi la giusta serenità e mentalità. Legato alla Sauber fino al 2014, Sirotkin era dato in trattativa con la Force India per esserne il terzo pilota, ma al momento le trattative sono congelate.

## Tra gli outsiders spicca Sorensen

Poi ci sono gli altri. In particolare gli esperti Alexander Rossi con Racing Engineering e Mitchell Evans con Russian Time che sono sempre lì, sul punto di sbocciare, ma... non sbocciano. Jordan King è un pilota interessante che si è distinto nel FIA F.3 e potrebbe dire la sua al fianco di Rossi nella squadra di Alfonso D'Orleans. Marco Sorensen è un pilota solido, esperto dopo tre anni di Renault 3.5 ad alto livello, e con Carlin certamente sarà tra quelli che vedremo spesso in top 10. Pic con Campos ha disputato delle buone gare nel 2014, ma il pur bravo francese rimane una incognita. Richie Stanaway con Status e Nick Yelloly con Hilmer, primi attori in GP3, sono piloti che hanno maturato numerose esperienze (il neozelandese è anche pilota GT Aston Martin) e hanno le capacità per far bene. Matsushita, come detto nella prima parte di questo articolo, sembra avere i numeri per riportare il Giappone in alto nelle gare europee. Vedremo.



Marco Sorensen







Mitch Evans



Alexander Rossi

## Gli iscritti al campionato

### Dams

Pierre Gasly – Alex Lynn

### ART

Stoffel Vandoorne – Nobuharu Matsushita

### Russian Time

Mitchell Evans – Artem Markelov

### Racing Engineering

Alexander Rossi – Jordan King

### Trident

Raffaele Marciello – René Binder

### Rapax

Sergey Sirotkin – Robert Visoiu

### Carlin

Marco Sorensen – Julian Leal

### Campos

Arthur Pic – Rio Haryanto

### Arden

Andre Negrão – Norman Nato

### Lazarus

Nathanael Berthon – Zoel Amberg

### Hilmer

Nick Yelloly – Nigel Melker

### Status

Richie Stanaway – Marlon Stockinger

### MP Motorsport

Daniel De Jong – Sergio Canamasas



# Rischio naufragio

**Hinchliffe vince una gara in cui la serie diretta da Miles ha ancora una volta mostrato difficoltà a gestire l'acqua. Nella top 10 Filippi, Dracone investe un meccanico del proprio team**







Marco Cortesi

E' stata una gara strana quella dell'IndyCar Series al NOLA Park, nuovo circuito nei dintorni di New Orleans. Ma non si è trattato di un copione atipico, dato che quando inizia a cadere la pioggia, sembra che la serie scateni un cortocircuito che porta sempre a degli andamenti di corsa improponibili. Senza nulla togliere a James Hinchcliffe, vincitore del secondo round della stagione 2015, la corsa è stata completamente falsata dalle difficoltà della pista nel drenare l'acqua caduta in mattinata: nonostante si sia presto passati dalle wet alle slick, fuori dalla traiettoria le difficoltà erano evidenti, e in una serie dove la bagarre e le situazioni di contatto fisico sono all'ordine del giorno, la situazione non è stata chiaramente ottimale. Alla fine, anche le posizioni alle spalle dell'alfiere di Sam Schmidt sono state determinate dal tempismo nel secondo round di soste prima di una neutralizzazione: Helio Castroneves, James Jakes e Simona de Silvestro hanno chiuso la gara dal secondo al quarto posto. La svizzera ha almeno regalato un gran sorpasso ai danni di Tony Kanaan. Befati Juan Pablo Montoya e Will Power, che si sono fermati appena dopo l'ingresso della vettura di sicurezza. Ma a far sorgere le vere domande sono le decisioni dell'organizzazione, a partire da quella di anticipare a sorpresa lo start di un'ora. Troppa la paura di temporali.

## Le strane scelte degli organizzatori

Insomma, l'IndyCar si è trovata per la seconda volta consecutiva a dover modificare il timetable e cancellare delle sessioni (come accaduto a St. Petersburg) e ha offerto uno spettacolo poco consono. Prima la serie principe per monoposto USA ha rinnegato la propria storia, mettendo ai margini gli ovali, poi ha lasciato tracciati altamente professionali, per quanto datati, come Watkins Glen, Road America, Laguna Seca per piste (soprattutto cittadine) a volte un po' improvvisate. Certo, quando piove sugli ovali non si corre, ma si sa già da prima, ed essendo realizzati a regola d'arte si sa come reagire e come si comporterà l'asfalto. In caso, si possono anche asciugare. Ma forse è più comodo stendere una striscia d'asfalto dove ci sono le giuste condizioni economiche e politiche, più che la qualità possibile delle gare. I risultati continuano a vedersi, e dopo la debacle della prospettiva trasferita d'apertura in Brasile, si continua sulla stessa china. Certo, c'è anche chi è felice, è il caso di Luca Filippi, che si è regalato il proprio secondo piazzamento in top-10 e impressiona per solidità nonostante il necessario percorso di apprendimento.



La pioggia ha pesantemente influito sul fine settimana di New Orleans

Simona De Silvestro



Coletti e Kimball





## L'ORDINE DI ARRIVO DOMENICA 12 APRILE 2015

- 1 - James Hinchcliffe (Dallara DW12-Honda) - Schmidt - 47 giri
- 2 - Helio Castroneves (Dallara DW12-Chevy) - Penske - 0"4279
- 3 - James Jakes (Dallara DW12-Honda) - Schmidt - 0"8452
- 4 - Simona De Silvestro (Dallara DW12-Honda) - Andretti - 1"2924
- 5 - Juan Pablo Montoya (Dallara DW12-Chevy) - Penske - 1"7564
- 6 - Tony Kanaan (Dallara DW12-Chevy) - Ganassi - 2"2638
- 7 - Will Power (Dallara DW12-Chevy) - Penske - 3"0958
- 8 - Graham Rahal (Dallara DW12-Honda) - Rahal - 4"3495
- 9 - Josef Newgarden (Dallara DW12-Chevy) - CFH - 5"7352
- 10 - Luca Filippi (Dallara DW12-Chevy) - CFH - 7"2115
- 11 - Scott Dixon (Dallara DW12-Chevy) - Ganassi - 7"8421
- 12 - Carlos Munoz (Dallara DW12-Honda) - Andretti - 9"0899
- 13 - Marco Andretti (Dallara DW12-Honda) - Andretti - 9"7817
- 14 - Charlie Kimball (Dallara DW12-Chevy) - Ganassi - 15"7221
- 15 - Gabby Chaves (Dallara DW12-Honda) - Herta - 1 giro
- 16 - Carlos Huertas (Dallara DW12-Honda) - Coyne - 1 giro
- 17 - Stefano Coletti (Dallara DW12-Chevy) - KV - 3 giri
- 18 - Sage Karam (Dallara DW12-Chevy) - Ganassi - 3 giri

Giro più veloce: Scott Dixon 1'29"0455

### Ritirati

- 44° giro - Ryan Hunter-Reay
- 44° giro - Sebastien Bourdais
- 44° giro - Simon Pagenaud
- 30° giro - Takuma Sato
- 24° giro - Francesco Dracone
- 20° giro - Jack Hawksworth

### Il campionato

1. Montoya 84; 2. Castroneves 74; 3. Power 70; 4. Hinchcliffe 65; 5. Kanaan 63.



Bourdais e Kanaan





# Giovinazzi in vetta

**Due volte secondo, una volta terzo, il pilota italiano ha subito conquistato la cima del campionato. La regolarità sarà essenziale e il pugliese l'ha subito messa in atto, ma dovrà guardarsi da Rosenqvist, Leclerc e Russell, i tre vincitori del weekend inglese**





## Massimo Costa

C'è tanto entusiasmo, forse anche troppo, attorno al FIA F.3 European Championship. E la presenza nel paddock di Silverstone, sede del primo appuntamento stagionale, del presidente FIA Jean Todt e del responsabile FIA per le monoposto, Stefano Domenicali, non ha fatto che rafforzare questa sensazione. Tante belle parole, la certezza di avere raggiunto l'obiettivo prefissato (tanti iscritti e soprattutto molti giovani piloti) anche se il percorso che si sta disegnando (F.4, F.3, F.2) continua a suscitare diversi interrogativi che rimangono senza risposta. Per esempio, non sembrano porsi troppe domande in FIA sulla qualità dei piloti presenti nel FIA F.3, alcuni di questi decisamente non pronti per una categoria di così alto profilo internazionale, come hanno dimostrato i risultati emersi dal tracciato inglese. E che non fa che confermare i nostri dubbi esposti su Italaracing nelle ultime settimane, ovvero che la F.3 europea deve ospitare piloti con un bagaglio di esperienza importante e non divenire una serie dove si formano i piloti. Poi, certamente ci sono le eccezioni, confermate dai kartisti Callum Iott, a punti, e Alessio Lorandi, in crescita durante il weekend, oppure da Lance Stroll che ha smentito velocemente i dubbi che gravavano attorno al suo nome. Ma per quanto riguarda altri ragazzi visti in griglia di partenza, forse sarebbe stato meglio per loro vivere una stagione nella F.Renault, che come sappiamo prepara al meglio i piloti dal punto di vista agonistico.



Giovinazzi guida il campionato



A Silverstone ha presenziato Domenicali, qui mentre premia Leclerc



Russell ha vinto la seconda gara



Subito una vittoria per Rosenqvist





## Leclerc e Russell fanno la differenza tra i rookie

La ulteriore conferma di quanto affermiamo è arrivata da quanto accaduto a Silverstone. Se lo scorso anno l'uomo da battere è stato sempre e uno soltanto, Esteban Ocon che arrivava dalla F.Renault 2.0, lo scorso weekend protagonisti assoluti assieme agli esperti Felix Rosenqvist e Antonio Giovinazzi sono stati Charles Leclerc e George Russell. Il monegasco e l'inglese nel 2014 hanno gareggiato con successo nella F.Renault 2.0 (Russell anche nel BRDC F.4 organizzato da Jonathan Palmer) e a Silverstone hanno vinto rispettivamente gara 3 e gara 2. E costantemente nelle prime posizioni in ognuna delle tre corse vi è stato anche Alexander Albon, altro volto che ha maturato esperienza nel Renault 2.0. Non è per nulla un caso. Loro hanno fatto la differenza e c'è poco da girarci attorno. Se poi qualcuno non lo vuole vedere...

## Giovinazzi subito leader Rosenqvist fa paura

Silverstone ha anche confermato la eccellente intesa tra il team Prema e il nuovo arrivato (nella squadra dei Rosin) Rosenqvist. Lo svedese ha infatti iniziato la stagione con tre pole, ma due gli sono state cancellate per un banale errore di montaggio della sua ala anteriore che gli è costata la squalifica al termine della Q2. Poco male, Rosenqvist sarà l'uomo da battere durante l'anno così come lo sarà il nostro Antonio Giovinazzi. Il pugliese del team Carlin ha disputato un weekend a dir poco eccezionale con due secondi e un terzo posto messi in cassa, piazzamenti che gli valgono la leadership del campionato. Giovinazzi ci ha provato, soprattutto in gara 2, a prendersi anche la vittoria, ma una ruotata ricevuta gli ha consigliato prudenza e complice una vettura non più ben bilanciata, si è accontentato. Bene così. Tornando in casa Prema, al di là dell'errore sopra citato, ha destato impressione vedere tutti i quattro piloti del team italiano nella top 10 in qualifica. Nessun altro team vi è riuscito.

Giovinazzi  
col compagno  
Russell



Molto  
concreto  
Albon





## **Lorandi crescita positiva Beretta qualche difficoltà**

Detto di Giovinazzi, una occhiata agli altri due italiani. Michele Beretta del team Mücke aveva destato buona impressione nelle libere, ma in qualifica è rimasto attardato. Nelle ultime posizioni in gara 1, ritirato subito per colpe non sue nella seconda corsa, nella terza frazione ha terminato diciannovesimo. Lorandi che come Ilott arriva dal karting, è rimasto inchiodato tra libere e qualifiche attorno alla ventesima piazza, salendo però quattordicesimo grazie al secondo miglior crono ottenuto nella Q2. In gara 1 stava risalendo quando ha danneggiato l'ala anteriore per evitare chi si è girato davanti a lui, poi è uscito di pista per un errore. Nella seconda corsa, il 16enne di Salò del team Van Amersfoort si è difeso bene a centro gruppo chiudendo sedicesimo mentre nella terza, partito come una saetta dalla settima fila, era decimo quando per una situazione confusa davanti a lui si è trovato a dover girare largo in una curva perdendo sette posizioni. Ha comunque recuperato forte e ingaggiato bei duelli, tutti vinti, con Beretta, il compagno Arjun Maini, Nicolas Beer e Nabil Jeffri e alla fine è risultato quattordicesimo.





## L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 1 SABATO 11 APRILE 2015

- 1 - Felix Rosenqvist (Dallara-Mercedes) - Prema - 15 giri 36'44"906
- 2 - Antonio Giovinazzi (Dallara-VW) - Carlin - 2"681
- 3 - Jake Dennis (Dallara-Mercedes) - Prema - 2"681
- 4 - Alexander Albon (Dallara-VW) - Signature - 4"767
- 5 - Markus Pommer (Dallara-VW) - Motopark - 5"229
- 6 - Lance Stroll (Dallara-Mercedes) - Prema - 6"175
- 7 - Gustavo Menezes (Dallara-VW) - Carlin - 6"934
- 8 - George Russell (Dallara-VW) - Carlin - 7"470
- 9 - Maximilian Gunther (Dallara-Mercedes) - Mucke - 7"897
- 10 - Callum Iltot (Dallara-VW) - Carlin - 8"531
- 11 - Pietro Fittipaldi (Dallara-Mercedes) - Fortec - 9"886
- 12 - Charles Leclerc (Dallara-VW) - Van Amersfoort - 10"282
- 13 - Mikkel Jensen (Dallara-Mercedes) - Mucke - 12"464
- 14 - Nicolas Beer (Dallara-Mercedes) - Eurointernational - 13"147
- 15 - Nabil Jeffri (Dallara-VW) - Motopark - 14"060
- 16 - Fabian Schiller (Dallara-Mercedes) - West Tec - 14"915
- 17 - Sergio Camara (Dallara-VW) - Motopark - 15"486
- 18 - Santino Ferrucci (Dallara-Mercedes) - Mucke - 15"884
- 19 - Raoul Hyman (Dallara-Mercedes) - West Tec - 17"549
- 20 - Tatiana Calderon (Dallara-VW) - Carlin - 17"939
- 21 - Dorian Bocolacci (Dallara-VW) - Signature - 18"687
- 22 - Sam MacLeod (Dallara-VW) - Motopark - 19"510
- 23 - Hongwei Cao (Dallara-Mercedes) - Fortec - 20"021
- 24 - Michele Beretta (Dallara-Mercedes) - Mucke - 20"304
- 25 - Matthew Solomon (Dallara-Mercedes) - Double R - 22"949
- 26 - Mahaveer Raghunathan (Dallara-VW) - Motopark - 28"887
- 27 - Nicolas Pohler (Dallara-Mercedes) - Double R - 30"780
- 28 - Julio Moreno (Dallara-NBE) - T Sport - 33"168

Giro più veloce: Felix Rosenqvist 1'52"372

### Ritirati

- 11° giro - Kang Ling
- 10° giro - Zhi Cong Li
- 8° giro - Alessio Lorandi
- 6° giro - Arjun Maini
- 5° giro - Ryan Tveter
- 1° giro - Brandon Maisano
- 1° giro - Matthew Rao

## L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 2 SABATO 11 APRILE 2015

- 1 - George Russell (Dallara-VW) - Carlin - 18 giri 36'33"460
- 2 - Charles Leclerc (Dallara-VW) - Van Amersfoort - 1"723
- 3 - Antonio Giovinazzi (Dallara-VW) - Carlin - 5"412
- 4 - Lance Stroll (Dallara-Mercedes) - Prema - 6"332
- 5 - Brandon Maisano (Dallara-Mercedes) - Prema - 13"630
- 6 - Alexander Albon (Dallara-VW) - Signature - 15"005
- 7 - Felix Rosenqvist (Dallara-Mercedes) - Prema - 22"178
- 8 - Pietro Fittipaldi (Dallara-Mercedes) - Fortec - 36"821
- 9 - Santino Ferrucci (Dallara-Mercedes) - Mucke - 42"445
- 10 - Mikkel Jensen (Dallara-Mercedes) - Mucke - 43"404
- 11 - Fabian Schiller (Dallara-Mercedes) - West Tec - 44"052
- 12 - Maximilian Gunther (Dallara-Mercedes) - Mucke - 44"849
- 13 - Nabil Jeffri (Dallara-VW) - Motopark - 45"599
- 14 - Arjun Maini (Dallara-VW) - Van Amersfoort - 45"928
- 15 - Ryan Tveter (Dallara-VW) - Carlin - 46"420
- 16 - Alessio Lorandi (Dallara-VW) - Van Amersfoort - 46"592
- 17 - Hongwei Cao (Dallara-Mercedes) - Fortec - 50"542
- 18 - Gustavo Menezes (Dallara-VW) - Carlin - 50"935
- 19 - Callum Iltot (Dallara-VW) - Carlin - 50"882
- 20 - Nicolas Beer (Dallara-Mercedes) - Eurointernational - 55"323
- 21 - Kang Ling (Dallara-Mercedes) - Mucke - 56"477
- 22 - Matthew Rao (Dallara-Mercedes) - Fortec - 1'02"028
- 23 - Julio Moreno (Dallara-NBE) - T Sport - 1'03"680
- 24 - Nicolas Pohler (Dallara-Mercedes) - Double R - 1'05"301
- 25 - Mahaveer Raghunathan (Dallara-VW) - Motopark - 1'12"137
- 26 - Matthew Solomon (Dallara-Mercedes) - Double R - 1 giro
- 27 - Raoul Hyman (Dallara-Mercedes) - West Tec - 1 giro
- 28 - Zhi Cong Li (Dallara-Mercedes) - Fortec - 1 giro

Giro più veloce: Charles Leclerc 1'51"148

### Ritirati

- 17° giro - Jake Dennis
- 17° giro - Markus Pommer
- 16° giro - Dorian Bocolacci
- 0 giri - Michele Beretta
- 0 giri - Tatiana Calderon
- 0 giri - Sergio Camara
- 0 giri - Sean MacLeod

## L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 3 DOMENICA 12 APRILE 2015

- 1 - Charles Leclerc (Dallara-VW) - Van Amersfoort - 18 giri
- 2 - Antonio Giovinazzi (Dallara-VW) - Carlin - 0"440
- 3 - Jake Dennis (Dallara-Mercedes) - Prema - 3"255
- 4 - Gustavo Menezes (Dallara-VW) - Carlin - 4"242
- 5 - George Russell (Dallara-VW) - Carlin - 4"626
- 6 - Alexander Albon (Dallara-VW) - Signature - 6"345
- 7 - Markus Pommer (Dallara-VW) - Motopark - 7"185
- 8 - Brandon Maisano (Dallara-Mercedes) - Prema - 8"447
- 9 - Callum Iltot (Dallara-VW) - Carlin - 9"098
- 10 - Mikkel Jensen (Dallara-Mercedes) - Mucke - 9"551
- 11 - Ryan Tveter (Dallara-VW) - Carlin - 10"269
- 12 - Felix Rosenqvist (Dallara-Mercedes) - Prema - 10"984
- 13 - Santino Ferrucci (Dallara-Mercedes) - Mucke - 11"622
- 14 - Alessio Lorandi (Dallara-VW) - Van Amersfoort - 12"379
- 15 - Nabil Jeffri (Dallara-VW) - Motopark - 12"942
- 16 - Arjun Maini (Dallara-VW) - Van Amersfoort - 13"969
- 17 - Dorian Bocolacci (Dallara-VW) - Signature - 14"485
- 18 - Nicolas Beer (Dallara-Mercedes) - Eurointernational - 14"820
- 19 - Michele Beretta (Dallara-Mercedes) - Mucke - 15"877
- 20 - Sergio Camara (Dallara-VW) - Motopark - 16"074
- 21 - Maximilian Gunther (Dallara-Mercedes) - Mucke - 17"417
- 22 - Tatiana Calderon (Dallara-VW) - Carlin - 18"216
- 23 - Hongwei Cao (Dallara-Mercedes) - Fortec - 19"958
- 24 - Matthew Solomon (Dallara-Mercedes) - Double R - 20"622
- 25 - Fabian Schiller (Dallara-Mercedes) - West Tec - 21"249
- 26 - Nicolas Pohler (Dallara-Mercedes) - Double R - 21"600
- 27 - Zhi Cong Li (Dallara-Mercedes) - Fortec - 22"071
- 28 - Raoul Hyman (Dallara-Mercedes) - West Tec - 22"561
- 29 - Mahaveer Raghunathan (Dallara-VW) - Motopark - 23"113
- 30 - Julio Moreno (Dallara-NBE) - T Sport - 1 giro
- 31 - Sam MacLeod (Dallara-VW) - Motopark - 1 giro
- 32 - Matthew Rao (Dallara-Mercedes) - Fortec - 1 giro
- 33 - Kang Ling (Dallara-Mercedes) - Mucke - 2 giri

Giro più veloce: Charles Leclerc 1'51"498

### Ritirati

- 14° giro - Pietro Fittipaldi
- 0 giri - Lance Stroll

### Il campionato

- 1. Giovinazzi 51; 2. Leclerc 43; 3. Russell 39; 4. Rosenqvist 31; 5. Dennis 30; 6. Albon 28; 7. Stroll 20; 8. Menezes 18; 9. Pommer 16; 10. Maisano 14.





# Ciclone Rovera

**L'italiano della DAV ha compiuto una prodigiosa rimonta in gara 1 ottenendo la prima vittoria. Al comando del campionato c'è però Tereschenko che si è imposta nella successiva frazione**

Claudio Pilia

Il primo weekend stagionale dell'Euroformula Open ha fatto tappa in Spagna, sul circuito di Jerez. E si è chiuso nel segno di Konstantin Tereschenko. Il pilota russo della Campos, dopo aver raccolto punti pesanti in gara 1, ha fatto il bottino pieno in gara 2, convertendo in vittoria la pole position della seconda qualifica e segnando il giro veloce. A sorprendere tutti, però, è stato un altro nome, italiano: Alessio Rovera. Varesotto, classe '95, non ci ha messo tanto per mettersi in mostra, seppur appena all'esordio nella serie. Malgrado una qualifica 1 non eccellente, il portacolori del team DAV ha fatto vedere le sue doti velocistiche, scalando subito diverse posizioni e portandosi in vetta con decisione, chiudendo con un vantaggio di quasi 7 secondi e mezzo su Vitor Baptista, migliore del gruppo di casa RP Motorsport. Mica male, come inizio di stagione. In gara 2, invece, Rovera non ha compiuto il miracolo della prova precedente, ma si è comunque ben piazzato a punti.



## Fioravanti e Pulcini inizio da dimenticare

Il giovane pilota brasiliano è invece risultato il più veloce della "truppa piacentina", andando subito a podio in gara 1 e mostrando un buon passo anche in gara 2, guadagnandosi ancora la top-5. Tanta sfortuna, invece, ha afflitto gli altri due nostri portacolori: Damiano Fioravanti (RP Motorsport), dopo una promettente settima piazza in gara 1, ha pagato caro dei problemi all'ala anteriore nella seconda corsa, rientrando ai box per cercare di sistemarla. Ancora più difficile il weekend di Leonardo Pulcini, rookie in arrivo dalla Formula 4 italiana, con già due ritiri all'attivo, uno alla chicane Senna e uno ai box. Ci sarà sicuramente tempo per mettersi in mostra, nei prossimi appuntamenti. Molto promettente dopo le libere e la prima qualifica, anche Yarin Stern (West-Tec) si è poi via via sgonfiato nel weekend, raccogliendo soltanto un terzo posto in gara 2, dove si è invece confermato Yu Kanamaru. Archiviata l'impresa di gara 1 da vero samurai, ottenendo un ottimo quarto posto davanti a William Barbosa (BVM Racing), il driver nipponico della Campos si è poi confermato con la seconda posizione nella gara domenicale. Per quanto riguarda BVM, Barbosa ha colto due importanti piazzamenti, quinto e decimo, che danno morale al team romagnolo.



Tereschenko ha vinto gara 2 ed è leader del campionato





## L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 1 SABATO 11 APRILE 2015

- 1 - Alessio Rovera - DAV Racing - 19 giri 35'44"435
- 2 - Vitor Baptista - RP Motorsport - 7"743
- 3 - Tanart Sathienthirakul - West Tec - 11"706
- 4 - Yu Kanamaru - De Villota - 16"970
- 5 - William Barbosa - BVM Racing - 17"143
- 6 - Konstantin Tereschenko - Campos - 18"139
- 7 - Damiano Fioravanti - RP Motorsport - 19"999
- 8 - Diego Menchaca - Campos - 23"561
- 9 - Ahmad Al Ghanem - Campos - 24"388
- 10 - Michael Dorrbecker - De Villota - 25"213
- 11 - Javier Cobian - BVM Racing - 38"995
- 12 - Antoni Ptak - RP Motorsport - 1'18"686
- 13 - Otto Sanchez - De Villota - 1 giro
- 14 - John Simonyan - RP Motorsport - 3 giri

Giro più veloce: Vitor Baptista in 1'39"354

### Ritirati

- 13° giro - Andres Saravia
- 12° giro - Leonardo Pulcini
- 8° giro - Yarin Stern
- 2° giro - Jose Manuel Vilalta
- 1° giro - Igor Walilko
- 1° giro - Henrique Baptista



Settimo posto per Fioravanti in gara 1

## L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 2 DOMENICA 12 APRILE 2015

- 1 - Konstantin Tereschenko - Campos - 18 giri 30'13"729
- 2 - Yu Kanamaru - De Villota - 2"505
- 3 - Yarin Stern - West Tec - 4"064
- 4 - John Simonyan - RP Motorsport - 24"495
- 5 - Vitor Baptista - RP Motorsport - 25"554
- 6 - Igor Walilko - RP Motorsport - 26"035
- 7 - Alessio Rovera - DAV Racing - 29"949
- 8 - Andres Saravia - RP Motorsport - 30"921
- 9 - Tanart Sathienthirakul - West-Tec - 31"265
- 10 - William Barbosa - BVM Racing - 31"474
- 11 - Diego Menchaca - Campos - 32"008
- 12 - Michael Dorrbecker - De Villota - 40"192
- 13 - Otto Sanchez - De Villota - 57"267
- 14 - Javier Cobian - BVM Racing - 58"382
- 15 - Damiano Fioravanti - RP Motorsport - 1'21"419
- 16 - Jose Manuel Vilalta - De Villota - 1 giro

Giro più veloce: Konstantin Tereschenko in 1'39"647

### Ritirati

- 14° giro - Antoni Ptak
- 14° giro - Ahmad Al Ghanem
- 12° giro - Henrique Baptista
- 5° giro - Leonardo Pulcini

### Il campionato

1. Tereschenko 35 punti; 2. Rovera 31; 3. Kanamaru 30; 4. Baptista 29; 5. Sathienthirakul 17; 6. Stern 16; 7. Simonyan 12; 8. Barbosa 11; 9. Walilko 8; 10. Fioravanti 6.



Weekend sfortunato per Pulcini




# RENAULT ALPS

Gare a Imola





A blue and white Formula Renault 2.0 ALPS race car is shown on a track. The car has the number 3 on its front. In the background, there are blurred structures with Cyrillic text, including 'EVBA' and 'JENKA'.

**L'inglese del team Koiranen è il nome nuovo della serie che ora comanda davanti a Reiner e il favorito della vigilia Isaakyan, apparso sottotono. Bene anche la wild card Hubert**

# Aitken sbanca il... banco

Dario Sala

Sul circuito di Imola, la Formula Renault 2.0 ALPS ha ufficialmente cominciato il suo cammino del 2015. Quella che si è presentata in riva al Santerno è stata una categoria che ha schierato "solo" ventidue monoposto come ampiamente annunciato alla vigilia. Viene usata la parola "solo", perché fino all'anno scorso i numeri erano ben diversi. Si è parlato di boom della Formula 3 europea trascinata dall'effetto Verstappen e di Formula 4 vera usurpatrice di giovani in varie nazioni di Europa. Tutte ragioni valide, tanto che il paddock a Imola qualche mugugno lo ha prodotto. Costi di iscrizioni alti, mancanza della televisione, e via di questo passo. In pratica un prodotto che di colpo è stato definito come poco vendibile rispetto ad altri. Tutti hanno ragione, per carità, però chi ha qualche... anno sa anche che l'automobilismo vive di cicli. La Formula Renault, in questo formato, esiste praticamente da quindici primavere. Ha vissuto momenti pazzeschi con quaranta iscritti a gara e momenti in cui i numeri erano al ribasso.



### Porfiri parla del futuro Renault 2.0 ottima scuola

Domenico Porfiri non ha rilevato una situazione allarmante, ma solo un fase negativa che ciclicamente si ripete. Il deus ex machina della serie ha tutte le ragioni per guardare la cosa da un punto di vista più manageriale che non di pancia, cercando di vedere più a lungo termine. "Oggi tutti parlano di F.3 e F.4 – ha spiegato il manager romano – ma siamo sicuri che il prossimo anno tutti questi giovani avranno il budget per fare la F.3? Io non credo, quindi non mi stupirei se si assistesse ad un ritorno dei numeri a cui siamo abituati. Oltre a questi boom, occorre poi sottolineare la poca chiarezza della FIA nell'assegnazione dei punti per la Super Licenza che in questo momento ci penalizza". Una fotografia più sincera per una serie che ha sfornato tanti talenti, due dei quali hanno proprio sbancato la F.3 europea al debutto a Silverstone. Forse perché abituati a correre in serie molto competitive?

### Aitken bella sorpresa Isaakyan troppa pressione

La Formula Renault 2.0 ALPS, a dispetto dei numeri ha comunque mantenuto un livello alto. Matevos Isaakyan, indicato da tutti come il favorito numero uno dopo lo splendido 2014, ha faticato moltissimo. Altri piloti sono cresciuti tantissimo, tanto che ora dire chi potrà puntare al titolo diventa difficile. Imola ha messo in evidenza la bella realtà di Jack Aitken che ha portato a casa un primo ed un secondo posto anche se, in termini di punti, è come se avesse ottenuto due vittorie. Il pilota di Koiranen ha guidato bene. E' veloce e sbaglia poco. Una bella sorpresa che ravviva la lotta per il titolo. Una lotta che non può escludere ovviamente il russo della JD. In Romagna, Isaakyan ha faticato molto. E' arrivato debilitato dall'influenza, ma il suo passo non è mai stato a livello dei migliori. Mancava qualcosa. Forse Matevos ha sentito troppo la pressione del favorito o forse semplicemente ha trovato sulla sua strada un fine settimana storto. Il campionato è ancora lungo e tante cose devono ancora svilupparsi e cambiare.



Antoine Hubert





Hughes davanti a Kodric

## Hubert punta alla Eurocup

Bella anche la realtà di Anthoine Hubert. Il francese è arrivato come wild card quindi senza prendere punti per il campionato. Si è dichiarato innamorato del circuito sul quale ha debuttato lo scorso anno. E' tornato per onorarlo e per capire quanto nel frattempo fosse migliorato dal punto di vista della guida. Ha centrato tutti gli obiettivi. Il miglioramento è stato netto e con la vittoria ha onorato un circuito storico giurandogli amore eterno. La sua è stata una buona preparazione in vista dell'Europeo che sarà il suo impegno principale.

## Russo a punti dopo un difficile avvio

La classifica di campionato mette in evidenza tanti piloti. Tutti meritevoli, ma fra loro merita un citazione Andrea Russo. Italiano in arrivo dalla F.4, il pilota della GSK ha portato a casa i suoi primi punti nonostante le difficoltà del debutto in una categoria difficile. Nelle prove libere ha sbattuto, precludendosi così la possibilità di conoscere meglio l'utilizzo delle gomme nuove. Un particolare che fa la differenza in questa serie. Ciononostante, il ragazzo non è andato male. Il potenziale sembra esserci per ben figurare. Le prossime gare saranno quindi utili per capire che crescita potrà avere. L'importante sarà non avere fretta e farne uno alla volta sempre nella giusta direzione. I risultati arriveranno.



Philip Hamprecht

## L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 1 SABATO 11 APRILE 2015

- 1 - Anthoine Hubert - Tech 1 - 16 giri 27'34"409
- 2 - Jack Aitken - Koiranen - 1"930
- 3 - Simon Gachet - Tech 1 - 8"412
- 4 - Ben Barnicoat - Fortec - 21"992
- 5 - Stefan Riener - Koiranen - 25"038
- 6 - Martin Kodric - Fortec - 28"323
- 7 - Thiago Vivacqua - JD - 30"242
- 8 - Matevos Isaakyan - JD - 32"109
- 9 - Hugo De Sadeleer - Tech 1 - 32"451
- 10 - Philip Hamprecht - Koiranen - 35"797
- 11 - Andrea Russo - GSK - 36"998
- 12 - Matteo Ferrer - Cram - 37"572
- 13 - Danylo Pronenko - BVM - 38"019
- 14 - Bruno Baptista - Koiranen - 48"227
- 15 - James Allen - Arta - 48"821
- 16 - Vasily Romanov - Cram - 1 giro

Giro più veloce: Anthoine Hubert 1'42"423

### Ritirati

- 6° giro - Amaury Richard
- 7° giro - Travis Jordan
- 8° giro - Denis Bulatov
- 12° giro - Jake Hughes
- 13° giro - Alessandro Perullo
- 13° giro - Daniele Cazzaniga



Matevos Isaakyan

## L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 2 DOMENICA 12 APRILE 2015

- 1 - Jack Aitken - Koiranen - 16 giri 27'43"029
- 2 - Anthoine Hubert - Tech 1 - 3"892
- 3 - Jake Hughes - Koiranen - 8"939
- 4 - Martin Kodric - Fortec - 10"831
- 5 - Ben Barnicoat - Fortec - 11"403
- 6 - Stefan Riener - Koiranen - 12"365
- 7 - Vasily Romanov - Cram - 14"578
- 8 - Danylo Pronenko - BVM - 16"694
- 9 - Matteo Ferrer - Cram - 22"582
- 10 - Matevos Isaakyan - JD - 22"782
- 11 - Philip Hamprecht - Koiranen - 23"288
- 12 - Amaury Richard - Arta - 25"183
- 13 - Hugo De Sadeleer - Tech 1 - 25"610
- 14 - Daniele Cazzaniga - GSK - 32"347
- 15 - Travis Fischer - Cram - 40"446
- 16 - Bruno Baptista - Koiranen - 1 giro
- 17 - James Allen - Arta - 2 giri

Giro più veloce: Anthoine Hubert 1'42"396

### Ritirati

- 1° giro - Thiago Vivacqua
- 1° giro - Andrea Russo
- 2° giro - Alessandro Perullo
- 2° giro - Denis Bulatov
- 5° giro - Simon Gachet

### Il campionato

- 1. Aitken 50 punti; 2. Riener 33; 3. Isaakyan e Hughes 18; 5. Vivacqua 15; 6. Hamprecht, Ferrer e Pronenko 14; 9. Romanov 12; 10. Russo 8; 11. Baptista e Richard 2; 13. Allen e Cazzaniga 1.





# I vincitori che non

**Dario Sala**

In uno dei fine settimana motoristici più attivi di sempre, anche la Clio Cup Italia ha mandato agli archivi i primi due round stagionali. La sfida dei campioni, come è stata definita alla vigilia, non ha tradito le attese regalando due gare combattute e spettacolari. Gara uno è finita nelle mani di Simone Iacone, mentre gara due ha visto il successo dell'inglese Josh Files. Il denominatore comune di queste vittorie è stata la squadra, ovvero la Rangoni Corse che, sulla pista di casa ha fatto incetta di trofei. Alla fine si è assistito a due belle gare che una volta di più hanno confermato la bontà di questa serie.

## La bella storia di Iacone e Rangoni

Quella di Simone Iacone è una bella storia. Dopo aver conteso il titolo a Nogues lo scorso anno, ha passato l'inverno alla ricerca di un sedile dove correre. Passato da Imola a fare un saluto ai colleghi impegnati nei test, ha incontrato Michael Rangoni. I due si sono parlati e, qualche minuto dopo l'accordo era fatto. Il tutto a pochi giorni dall'inizio della nuova stagione. L'abruzzese è arrivato nella nuova squadra e dopo pochi giri ha subito fatto capire di essersi ambientato al meglio. Il sabato ha ottenuto la pole position e poi, nella prima gara, una bella vittoria di rimonta. Scattato male, il pescarese è scivolato al quarto posto e nei primi giri ha sofferto per via di un assetto

che impegnava poco le gomme posteriori. Tutto previsto e, non appena queste sono andate in temperatura, è iniziata una rimonta furibonda che gli ha permesso di recuperare tre secondi di svantaggio ed ha passato Lorenzo Nicoli, Simone Di Luca e Cristian Ricciarini per una vittoria sul filo di lana. Bella gara. Palpitante e corretta come sempre deve essere.

## Files dice la sua Di Luca leader

In gara due invece, le luci dei riflettori si sono girate verso Josh Files. Campione della Clio UK, il giovane inglese ha onorato al meglio la serie italiana mostrandosi veloce fin dalle prove libere. La cosa però, non gli è riuscita anche in quelle ufficiali e nella prima gara, dove ha dovuto rimediare a qualche disavventura. Per gara due però, Files ha ragionato ed è riuscito ad agganciare il treno dei migliori. Quando Iacone e Nicoli si sono ritirati, causando l'ingresso della safety-car, l'inglese non si è fatto pregare e nei due giri rimasti ha dapprima studiato Di Luca e poi lo ha passato andando a vincere una gara decisamente spettacolare che ha rivelato questa nuova stella. Un pilota in più a cui tutti dovranno guardare per la rincorsa al titolo. Di Luca, un po' deluso, ha lasciato Imola da leader della classifica. Sa che su quel podio ci salirà ancora, così come si alterneranno Iacone, Files, Nicoli e Ricciarini. Gerarchie definite. Dettate da carriere che parlano da sole. Lo spettacolo anche quest'anno è garantito.





Josh Files

# ti aspetti

## L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 1 DOMENICA 12 APRILE 2015

- 1 - Simone Iacone - Rangoni - 13 giri 26'55"568
- 2 - Simone Di Luca - Composit - 0"537
- 3 - Cristian Ricciarini - Essercorse - 1"197
- 4 - Lorenzo Nicoli - Rangoni - 5"196
- 5 - Michele Puccetti - Rangoni - 5"841
- 6 - Josh Files - Rangoni - 18"796
- 7 - Massimo Longhitano - Rangoni - 20"942
- 8 - Paolo Gnemmi - MC - 32"653
- 9 - Franco Fumi - Composit - 32"926
- 10 - Massimiliano Danetti - MC - 37"435
- 11 - Luciano Gioia - Composit - 1'03"258
- 12 - Fulvio Ferri - Melatini - 1'08"492
- 13 - Ermes Della Pia - Essercorse - 1'55"643
- 14 - Daniele Pasquali - Composit - 1 giro

Giro più veloce: Simone Iacone 2'02"846

Ritirati

7° giro - Christjohannes Schreiber

7° giro - Alfredo De Matteo

## L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 2 DOMENICA 12 APRILE 2015

- 1 - Josh Files - Rangoni - 11 giri 25'39"221
- 2 - Simone Di Luca - Composit - 0"151
- 3 - Michele Puccetti - Rangoni - 0"805
- 4 - Massimo Longhitano - Rangoni - 1"311
- 5 - Fulvio Ferri - Melatini - 3"283
- 6 - Christjohannes Schreiber - Schreiber - 5"337
- 7 - Luciano Gioia - Composit - 6"573
- 8 - Massimiliano Danetti - MC - 7"998
- 9 - Alfredo De Matteo - Melatini - 8"758
- 10 - Paolo Gnemmi - MC - 8"855
- 11 - Ermes Della Pia - Essercorse - 15"788
- 12 - Daniele Pasquali - Composit - 18"345
- 13 - Franco Fumi - Composit - 24"301
- 14 - Cristian Ricciarini - Essercorse - 2 giri

Giro più veloce: Josh Files 2'03"403

Ritirati

6° giro - Lorenzo Nicoli

6° giro - Simone Iacone

Il campionato

1. Di Luca 36 punti; 2. Files 33; 3. Iacone e Puccetti 25; 4. Longhitano 18;
5. Ricciarini 15; 6. Nicoli 12; 7. Ferri 10; 8. Schreiber 8; 9. Gioia 6; 10. Danetti e Gnemmi 5.



Simone Di Luca



Simone Iacone



# Tutta un'altra pasta

La Discovery Sport è una SUV che merita attenzione per non prendere "luciole per lanterne".

Ha infatti il nome di un modello noto ma a vederla è davvero tutta diversa e soprattutto di tutt'altra pasta.

La scocca della nuova Discovery Sport è portante, non c'è più il telaio a longheroni come sulla Discovery che in fuoristrada è imbattibile, mentre i posti possono essere sempre cinque o sette. Attenzione anche al nome Sport: va infatti inteso per chi vive disinvolatamente, non per chi guida sportivamente!

Per essere più chiari, si deve dire che la Discovery Sport è la nuova generazione della Freelander, a cui verrà rubata la scena da questo modello un po' più raffinato nelle forme e concepito per soddisfare chi cerca versatilità.

Chiarito questo, la Discovery Sport è una SUV con un abitacolo generoso e un costo interessante, a partire da 35.600 euro.

Lunga 460 centimetri (tre in meno dell'Audi Q5, 10 cm in più della Freelander) si propone con motori noti, a partire dal diesel turbo di 2,2 litri da 150 o 190 cavalli che in tema di emissioni non fa segnare primati, nonostante cambi manuali a sei marce o automatici a nove.

In tema di trazione si può scegliere tra quella anteriore, quella Efficient Driveline in grado di gestire automaticamente la coppia sui due assali e Active Driveline ma solo per le diesel 5 posti. Come da tradizione per gli ultimi modelli Land Rover è presente il Terrain Response a quattro programmi: guida in condizioni standard, erba/neve/ghiaia, fango, sabbia che si seleziona attraverso un bilanciere. Per la guida in condizioni difficili c'è il sistema che misura il guado, l'assistente nelle discese e nelle salite a basso attrito. La capacità di guado arriva a 600 mm, un buon ri-

sultato che si apprezzerà in caso di allagamenti. Gli angoli di attacco, dosso e uscita sono rispettivamente di 25°, 31°, 21°. L'altezza da terra della meccanica è superiore ai 20 centimetri e anche questo farà piacere a chi si reca in montagna d'inverno in quanto riduce il rischio di spanciare e quindi fermarsi.

Per la sicurezza: frenata automatica d'emergenza attiva tra i 5 e gli 80 km/h; assistente al parcheggio; riconoscimento dei segnali. Per il comfort: schermo touchscreen da 8 pollici, connessione wifi, head up display che proietta informazioni sul parabrezza.

Alla guida colpisce per l'ottimo tiro del motore tra i 3000 e i 4000 giri, regime che si riesce a tenere grazie al cambio a nove marce, accordato come uno stradivari. Il cambio a nove marce ha rapporti perfettamente spazati e presenta pure la possibilità di selezione manuale delle marce attraverso le palette dietro il volante con passaggi rapidi di taglio sportivo. Il motore ha un timbro un po' invadente e molto metallico.

Lo sterzo è un po' pesante in manovra e ritardato nelle reazioni quando si viaggia. L'assetto è morbido quindi bene per il comfort meno per la dinamica di marcia: la Discovery Sport mal digerisce i rapidi cambi di direzione, la coda allarga parecchio e l'ESP viene chiamato agli straordinari. Ok i freni meno bene la visibilità soprattutto posteriore ma in soccorso arriva la telecamera. Attenzione quindi: in manovra non ci sono problemi mentre in movimento si vede poco dietro e di tre quarti.

Il clima è potente, la radio si comanda o con i tasti sul volante o attraverso lo schema touch screen. Curiosa la disposizione di diversi comandi: quelli dei vetri, quelli della telecamera, quelli della dinamica... per ogni tema c'è un'area dedicata. Non tutto è immediato.







### 19 aprile

F.1 ad Al Sakhir  
GP2 ad Al Sakhir  
Super Formula a Suzuka  
Moto GP a Rio Hondo  
Indycar a Long Beach  
USCC a Long Beach  
Nascar a Bristol  
WTCC a Marrakech  
TC3 Series a Shanghai  
F.3 giapponese a Suzuka  
Formula Academy a Ledenon  
F.2 Trophy a Monza

### 22-23 aprile

Test GP3 a Montmelò

### 26 aprile

Mondiale Rally in Argentina  
Indycar a Birmingham  
World Series Renault ad Alcaniz  
Eurocup F.Renault ad Alcaniz  
Euroformula Open a Le Castellet  
GT Open a Le Castellet  
Adac GT Masters a Oschersleben  
Adac Formel 4 a Oschersleben  
Stock Car Brasil a Brasilia  
Nascar a Richmond  
Clio Cup a Varano  
RS Cup a Varano

### 28-29 aprile

Test Porsche Carrera Cup Italia a Imola

### 3 maggio

Moto GP a Jerez  
WEC a Spa  
DTM a Hockenheim  
FIA F.3 a Hockenheim  
Super GT al Fuji  
Auto GP a Budapest  
WTCC a Budapest  
ETCC a Budapest  
TCR Series a Valencia  
USCC a Laguna Seca  
Nascar a Talladega  
V8 Supercars a Perth  
GT Italia a Vallelunga  
F.4 Italia a Vallelunga  
F.2 Trophy a Vallelunga  
Formula Academy a Le Mans  
BRDC F.4 a Rockingham  
Italiano Rally – Adriatico  
Trofeo Rally Terra – Adriatico

### 10 maggio

F.1 a Montmelò  
GP2 a Montmelò  
GP3 a Montmelò  
Porsche Supercup a Montmelò  
Indycar a Indianapolis (road)  
F.E a Monte Carlo  
GT Open a Estoril  
Euroformula Open a Estoril  
F.3 giapponese a Motegi  
Blancpain GT Sprint a Brands Hatch  
Nascar a Kansas City  
TCR Series a Portimao  
3 Ore Endurance al Mugello  
Coppa Italia ad Adria  
RS Cup ad Adria  
Coppa Italia ad Adria  
British F.4 a Thruxton

### 12-13 maggio

Test F.1 a Montmelò

### 17 maggio

Moto GP a Le Mans  
FIA F.3 a Pau  
F.Renault ALPS a Pau  
Formula Academy a Pau  
ELMS a Imola  
WTCC al Nurburgring Nordschleife  
24 Ore del Nurburgring  
Nascar All Stars a Charlotte  
CITE a Magione  
V8 Supercars a Winton  
SMP F.4 Hameenlinna

### 24 maggio

F.1 a Monte Carlo  
GP2 a Monte Carlo  
World Series Renault a Monte Carlo  
Porsche Supercup a Monte Carlo  
Mondiale Rally in Portogallo  
Indycar a Indianapolis  
Super Formula a Okayama  
F.3 giapponese a Okayama  
Formula E a Berlino  
Auto GP a Silverstone  
Blancpain GT Endurance a Silverstone  
Super Trofeo Lamborghini a Silverstone  
F.Renault NEC a Silverstone  
Nascar a Charlotte  
TCR Series a Monza  
Targa Tricolore Porsche a Monza  
F.Renault ALPS a Spielberg  
Clio Cup a Spielberg  
Italiano Rally – Targa Florio

### 28 maggio

Test FIA F.3 a Monza

### 31 maggio

Moto GP al Mugello  
Indycar a Detroit  
USCC a Detroit  
DTM al Lausitzring  
Test 24 Ore Le Mans  
World Series Renault a Spa  
Eurocup F.Renault a Spa  
Renault RS01 a Spa  
TCR Series al Salzburgring  
Stock Car Brasil a Curitiba  
Nascar a Dover  
FIA F.3 a Monza  
F.4 Italia a Monza  
GT Italia a Monza  
CITE a Monza  
Porsche Carrera Cup Italia a Monza  
BRDC F.4 a Silverstone  
Italiano WRC – Salento

### 7 giugno

F.1 a Montreal  
Indycar a Fort Worth  
Blancpain GT Sprint a Zolder  
GT Open a Silverstone  
Euroformula Open a Silverstone  
F.3 giapponese al Fuji  
Adac GT Masters a Spielberg  
Adac Formel 4 a Spielberg  
WTCC a Mosca  
SMP F.4 a Mosca  
Formula E a Mosca (cittadino)  
Nascar a Pocono  
F.Renault ALPS a Spa  
F.Renault NEC a Spielberg  
British F.4 a Oulton Park  
ERC nelle Azzorre – Sata Rallye Acores







## 14 giugno

Mondiale Rally in Italia  
Trofeo Rally Terra – Sardegna  
Moto GP a Montmelò  
WEC – 24 Ore di Le Mans  
Indycar a Toronto  
World Series Renault a Budapest  
Eurocup F.Renault a Budapest  
Renault RS01 a Budapest  
Formula Academy a Budapest  
Nascar a Michigan  
F.4 Italia a Franciacorta  
F.2 Trophy a Franciacorta  
Targa Tricolore Porsche a Misano  
RS Cup a Misano  
Coppa Italia a Misano

## 21 giugno

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

## 23-24 giugno

Test F.1 a Spielberg

## 28 giugno

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

## 5 luglio

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

## 12 luglio

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

## 19 luglio

F.1 al Hockenheim  
GP2 al Hockenheim  
GP3 al Hockenheim  
Porsche Supercup a Hockenheim  
Indycar a Newton  
Nascar a New Orleans  
Super Formula al Fuji  
F.3 giapponese al Fuji  
F.Renault ALPS a Misano  
Clio Cup a Misano  
Coppa Italia a Misano  
3 Ore Endurance a Misano  
ERC in Estonia – auto24Rallye

## 26 luglio

F.1 a Budapest  
GP2 a Budapest  
GP3 a Budapest  
Porsche Supercup a Budapest  
Blancpain GT Endurance a Spa (24 Ore)  
Super Trofeo Lamborghini a Spa  
Porsche Carrera Cup Italia a Spa  
F.Renault NEC a Spa  
Nascar a Indianapolis  
SMP F.4 a Parnu  
TCR Series a Buenos Aires  
ETCC al Salzburgring  
CITE a Pergusa



### 2 agosto

Mondiale Rally in Finlandia  
Indycar a Lexington  
FIA F.3 a Spielberg  
DTM a Spielberg  
V8 Supercars a Ipswich  
Stock Car Brasil a Salvador  
Nascar a Pocono  
F.Renault NEC ad Assen  
BRDC F.4 a Brands Hatch

### 9 agosto

Moto GP a Indianapolis  
Super GT a Fuji  
USCC a Elkhart Lake  
Nascar a Watkins Glen  
TCR Series a Codegua  
British F.4 a Snetterton

### 16 agosto

Moto GP a Brno  
Adac GT Masters al Nurburgring  
Adac Formel 4 al Nurburgring  
Nascar a Michigan  
SMP F.4 ad Alastaro  
Stock Car Brasil a Goiania

### 23 agosto

F.1 a Spa  
GP2 a Spa  
GP3 a Spa  
Porsche Supercup a Spa  
Mondiale Rally in Germania  
Indycar a Pocono  
Super Formula a Motegi  
F.3 giapponese a Motegi  
V8 Supercars a Sydney  
Nascar a Bristol  
BRDC F.4 a Snetterton  
British F.4 a Knockhill

### 30 agosto

Moto GP a Silverstone  
Indycar a Sonoma  
WEC al Nurburgring  
FIA F.3 a Mosca  
DTM a Mosca  
Super GT a Suzuka  
Adac GT Masters al Sachsenring  
Adac Formel 4 al Sachsenring  
Stock Car Brasil a Cascavel  
Formula Academy a Magny-Cours  
ERC in Repubblica Ceca – Barum Rally  
Italiano Rally – Friuli Venezia Giulia

### 6 settembre

F.1 a Monza  
GP2 a Monza  
GP3 a Monza  
Porsche Supercup a Monza  
World Series Renault a Silverstone  
Eurocup F.Renault a Silverstone  
Renault RS01 a Silverstone  
Auto GP a Brno  
ETCC a Brno  
ELMS a Le Castellet  
Blancpain GT Sprint a Portimao  
GT Open a Spa  
Euroformula Open a Spa  
Nascar a Darlington  
Clio Cup al Mugello  
RS Cup al Mugello  
Coppa Italia al Mugello  
Targa Tricolore Porsche al Mugello  
F.4 Italia ad Adria  
F.2 Trophy ad Adria  
SMP F.4 Mosca  
British F.4 a Rockingham

### 13 settembre

Mondiale Rally in Australia  
Moto GP a Misano  
World Series Renault al Nurburgring  
Eurocup F.Renault al Nurburgring  
Renault RS01 al Nurburgring  
DTM a Oschersleben  
Adac F.4 a Oschersleben  
WTCC a Motegi  
V8 Supercars a Sydney  
Stock Car Brasil a Brasilia  
Nascar a Richmond  
GT Italia a Vallelunga  
CITE a Vallelunga  
Porsche Carrera Cup Italia a Vallelunga  
BRDC F.4 a Donington  
Italiano WRC – San Martino di Castrozza

### 20 settembre

F.1 a Singapore  
TCR Series a Singapore  
Super GT a Sugo  
WEC ad Austin  
USCC ad Austin  
Blancpain GT Endurance al Nurburgring  
Super Trofeo Lamborghini al Nurburgring  
F.Renault NEC al Nurburgring  
Adac GT Masters a Zandvoort  
Nascar a Chicago  
F.4 Italia a Imola  
SMP F.4 a Sochi  
Italiano Rally – Roma  
Trofeo Rally Terra – Roma

### 27 settembre

F.1 a Suzuka  
Moto GP ad Alcaniz  
World Series Renault a Le Mans  
Eurocup F.Renault a Le Mans  
Renault RS01 a Le Mans  
FIA F.3 al Nurburgring  
DTM al Nurburgring  
WTCC a Shanghai  
Nascar a Loudon  
GT Italia a Misano  
CITE a Misano  
Formula Academy a Navarra  
BRDC F.4 a Brands Hatch  
ERC a Cipro  
BRDC F.4 a Brands Hatch  
British F.4 a Silverstone  
ERC a Cipro

### 4 ottobre

Mondiale Rally in Francia  
Blancpain GT Sprint a Misano  
GT Open a Monza  
Euroformula Open a Monza  
USCC a Brasetton – Petit Le Mans  
F.Renault NEC a Hockenheim  
Adac GT Masters a Hockenheim  
Adac Formel 4 a Hockenheim  
Stock Car Brasil a Santa Cruz do Sol  
Nascar a Dover  
ETCC a Pergusa  
F.4 Italia a Misano  
F.2 Trophy a Misano  
Porsche Carrera Cup Italia a Misano







## 11 ottobre

F.1 a Sochi  
 GP2 a Sochi  
 GP3 a Sochi  
 Moto GP a Motegi  
 WEC al Fuji  
 V8 Supercars a Bathurst  
 Nascar a Charlotte  
 F.Renault ALPS a Jerez  
 British F.4 a Brands Hatch  
 Targa Tricolore Porsche a Imola  
 3 Ore Endurance a Imola  
 Coppa Italia a Imola  
 ERC in Grecia - Acropoli  
 Italiano Rally - Due Valli

## 18 ottobre

Moto GP a Phillip Island  
 World Series Renault a Jerez  
 Super Formula a Sugo  
 Eurocup F.Renault a Jerez  
 Renault RS01 a Jerez  
 ELMS a Estoril  
 FIA F.3 a Hockenheim  
 DTM a Hockenheim  
 F.3 giapponese a Sugo  
 Stock Car Brasil a Curitiba  
 Nascar a Kansas City  
 GT Italia al Mugello  
 CITE al Mugello  
 Porsche Carrera Cup Italia al Mugello  
 F.2 Trophy al Mugello  
 Italiano WRC - Como

## 25 ottobre

F.1 ad Austin  
 Moto GP a Sepang  
 Porsche Supercup ad Austin  
 Mondiale Rally in Spagna  
 Blancpain GT Sprint a Baku  
 TCR Series a Buriram  
 V8 Supercars a Surfers Paradise  
 Nascar a Talladega  
 Formula Academy a Le Castellet  
 3 Ore Endurance ad Adria  
 Coppa Italia ad Adria  
 Clio Cup ad Adria  
 RS Cup ad Adria  
 Trofeo Rally Terra - Costa Smeralda

## 1 novembre

F.1 a Mexico City  
 WEC a Shanghai  
 Super GT a Autopolis  
 GT Open a Montmelò  
 Euroformula Open a Montmelò  
 WTCC a Buriram  
 Nascar a Martinsville

## 8 novembre

Moto GP a Valencia  
 Super Formula a Suzuka  
 V8 Supercars ad Auckland  
 Stock Car Brasil a Taruma  
 Nascar a Fort Worth  
 ERC in Francia - Giro di Corsica

## 15 novembre

F.1 a San Paolo  
 Mondiale Rally in Gran Bretagna  
 Super GT a Motegi  
 Nascar a Phoenix  
 3 Ore Endurance a Vallelunga

## 22 novembre

F.3 a Macao  
 TCR Series a Macao  
 WEC ad Al Sakhir  
 WTCC a Losail  
 V8 Supercars a Phillip Island  
 Nascar a Miami

## 29 novembre

F.1 ad Abu Dhabi  
 GP2 ad Abu Dhabi  
 GP3 ad Abu Dhabi

## 6 dicembre

V8 Supercars a Sydney

## 13 dicembre

Stock Car Brasil a San Paolo





Servizi editoriali  
per tutte le esigenze

# INPAGINA

## ON-LINE publishing

InPagina crea e gestisce italiaracing.net, la testata on-line che ha cambiato le regole dell'informazione sullo sport motoristico

## EDITORIAL services

InPagina è in grado di fornire una vasta gamma di servizi editoriali, dalla semplice redazione alla fornitura di prodotti finiti

## RACING pr service

Pacchetti di gestione PR dedicati a piloti e team  
InPagina è in grado di offrire contenuti di alto livello a costi accessibili

## STORIE di sport

Lo sport vero, quello che emoziona e fa battere il cuore, raccontato da chi della passione ha fatto una scelta di vita



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

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