

n. 318
25 maggio 2015

Magazine **Italia** **racing.net**



GP MONACO

Casino Mercedes

Magazine



6



40



76



50

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

FLOP A MONACO: IN MERCEDES TENSIONE ALLE ... STELLE.

INSOMMA,
FUORI IL
COLPEVOLE !!!!!

.....CONTO
FINO A
TRE !!!



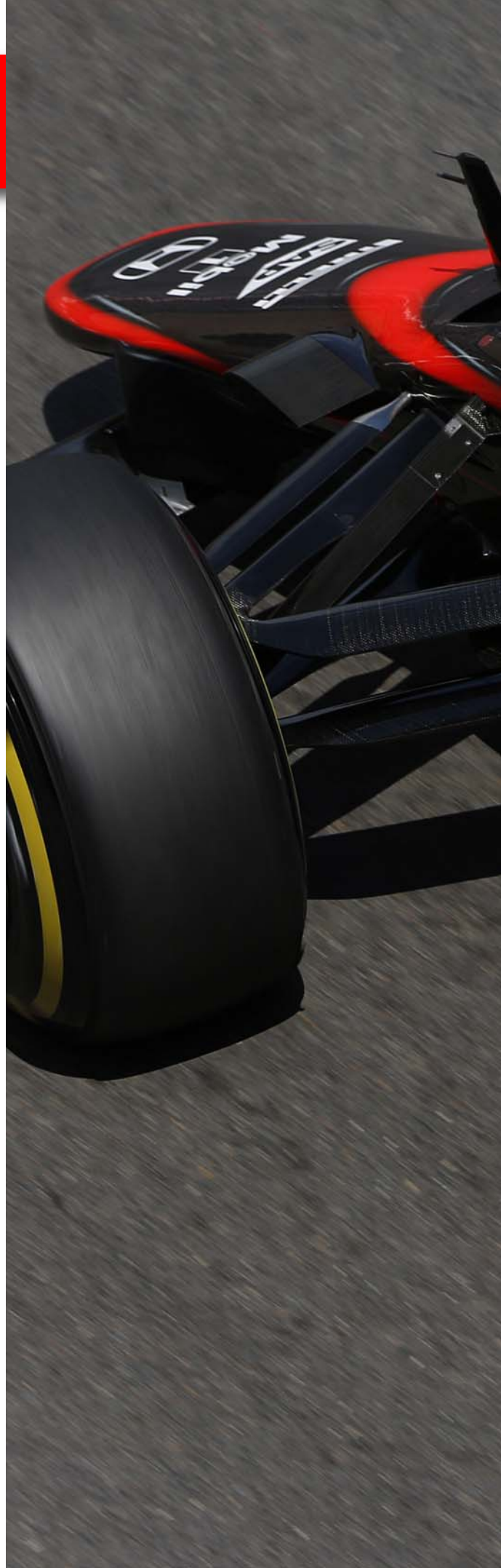
BAFFI

L'editoriale

di Stefano Semeraro

BRIATORE E ALONSO POLITICI DA PRIMA REPUBBLICA

Flavio Briatore e Fernando Alonso ultimamente sembrano un po' come quei politici che il giorno dopo aver perso le elezioni si presentano in tv e dicono: «complessivamente, abbiamo tenuto». Un modo per fare il make-up alla realtà, negando a volte l'evidenza. La realtà che i due vorrebbero occultare è quella che mollare la Ferrari proprio nell'anno in cui è iniziata la riscossa di Maranello è stata una scelta sbagliata. Pesissima. Anzi, una bella cantonata. E quindi negano i successi degli avversari. «Ero stanco di arrivare secondo», ha spiegato Nando, che però fatica a spiegare come si sente ad arrivare 15esimo o a non arrivare affatto con la McLaren avendo zero punti contro i 98 di Vettel. Per Briatore la Rossa nel 2015 non avrebbe fatto nessun passo in avanti. «Rispetto allo scorso anno non è cambiato nulla - ha detto a Monte-Carlo, salendo e scendendo dal suo yacht - la Ferrari è sempre a 7 centesimi dalla Mercedes, come quando c'era Alonso, la differenza è che nel frattempo gli altri team che c'erano in mezzo, Red Bull e Williams, si sono volatilizzati, come del resto la Toro Rosso. C'è un solo team che può vincere, ed è la Mercedes». E' vero che Red Bull e Williams sono una grossa delusione e hanno perso il passo, ed è anche vero che la Mercedes, a meno di cataclismi, è destinata a vincere anche questo Mondiale, ma ignorare i progressi della Ferrari significa far finta di non vedere la realtà. E cioè che mentre Red Bull e Williams sono inciampati la Rossa è riuscita a mettere insieme un progetto convincente ponendo le basi per un futuro diverso, dando battaglia ad ogni GP, salendo con regolarità sul podio, raccogliendo già una vittoria. Vediamo allora i numeri di Vettel 2015 e Alonso 2014 dopo 6 Gran Premi: il tedesco ha all'attivo una vittoria e quattro piazzamenti da podio per un totale di 98 punti; Alonso dopo 6 gare dello scorso anno aveva 61 punti e un solo piazzamento da podio. Se vi sembrano risultati uguali... Diverso è poi l'umore e l'atmosfera del team, che negli ultimi tempi dell'era-Alonso si era fatta pesantissima proprio per gli atteggiamenti del clan di Fernando. Se Briatore e Alonso a questo turno hanno sbagliato lista, non è mica colpa di Maranello. I talk-show, in F.1 come in tv, funzionano sempre meno.





JOHNNIE WALKER



KPMG

ALONSO



M



Casino Mercedes

Un errore quasi grottesco del muretto della Stella ha 'scippato' la vittoria a Hamilton, favorendo Rosberg. I dirigenti si scusano, l'inglese è furioso. E c'è chi azzarda complotti nascosti, che sembrano scritti da un romanziere con la passione dell'azzardo



Stefano Semeraro

E' un po' come se Lewis Hamilton fosse andato al Casino, avesse puntato su un numero che effettivamente stava uscendo, ma quando la ruota stava ormai fermandosi avesse poi visto, plop! la pallina saltare e andare a fissarsi su un'altra casella. Jella? Dabbenaggine? Inganno? Il day after dell'incredibile roulette tedesca a Monaco è fatto di mestizia allucinata (quella di Hamilton stesso) di metaforiche pacche sulle spalle («Lewis, uscirai più forte da questa esperienza», ha provato a consolarlo Mika Hakkinen), di scuse imbarazzate da gente che non è abituata a chiedere scusa mai, ovvero Toto Wolff, Niki Lauda e tutti quelli della Mercedes. E poi ci sono le ragioni dei retroscenisti. Quelli che non credono che il muretto della Stella abbia veramente potuto commettere una sciocchezza così maddornale: chiamare il driver inglese ai box a 15 giri dalla fine quando era saldamente in testa e poteva contare su gomme, magari non perfette, ma sufficienti a terminare la gara. Un calcolo banale sbagliato grossolanamente, che ha rispedito Hamilton in pista alle spalle di Nico Rosberg e Sebastian Vettel, e non più in grado, vuoi per il tipo di tracciato, vuoi per le performance della Ferrari in accelerazione, di riprendersi una vittoria che sembrava già scritta.

Le spiegazioni della Mercedes

Sul podio Rosberg è stato bravo a riconoscere la realtà («sono stato fortunato, oggi Hamilton era più veloce di me») e a non esultare più di tanto. Tutti i vertici Mercedes a questo punto si sono cosparsi il capo di cenere, abbozzando a turno varie spiegazioni per la "bambola". «Pensavamo di avere un vantaggio che in realtà non c'era – ha buttato lì Wolff – e temevamo che Vettel potesse sorpassarci». Più ruvido (apparentemente) Lauda: «Ci sono troppe persone coinvolte in questa decisione, si fa confusione, dovrebbe essere solo Lowe a parlare».



I complottisti si scatenano

Ed è qui che entrano in scena i maliziosi, che subito hanno rimandato ai sospetti dell'anno scorso, quando Hamilton, amareggiato per certe mosse avventate di Rosberg (guarda caso anche a Monte-Carlo, ricordate il lungo in qualifica che bloccò il giro da pole di Hamilton) fece la voce grossa con il team. E l'ebbe vinta. Le ipotesi di fantafomula 1 sul tavolo sono due: 1) la Mercedes, che ha appena ricoperto di soldi Hamilton, vuole che quest'anno a vincere sia un pilota tedesco

e quindi si è inventata un pit inutile per frenare Hamilton 2) la Mercedes è d'accordo con la FIA, Ecclestone e magari Fantomas per evitare che un monologo di Hamilton faccia crollare ancora l'audience e quindi terrà in vita almeno il duello fra lui e Nico fino alla fine della stagione. A noi piace pensare che si tratti solo di fantasia, e che la Mercedes abbia semplicemente preso una cantonata, come del resto può capitare a tutti. Non fosse così, ci sarebbe davvero da chiedersi che senso ha ancora seguire un Mondiale di carta, già tutto scritto a tavolino. Come in certi Casino da romanzo, dove sono i croupier a decidere chi vince e chi perde, manovrando una leva nascosta sotto il tavolo.



Facce scurissime
al box Mercedes
nonostante la vittoria



Il modo in cui Hamilton ha reagito alla sconfitta è stato degno di copione cinematografico, fra esasperate lentezze, sguardi vuoti, e una lucidissima calma nel gestire le interviste. Il nuovo Hamilton ha capito che la vendetta è un piatto da consumare freddo

Caos calmo

Stefano Semeraro

Una furia immobile, ad un caos calmo di sensazioni terribili. Distillate in attimi senza fine, quelli che sono passati fra il suo arrivo nella pit-lane e l'apparizione quasi surreale sul palco. Lewis Hamilton la vittoria se la sentiva in tasca, l'aveva già assaporata nei giorni prima della gara con la sua prima pole a Monte-Carlo e poi per quasi tutto il Gran Premio, corso in testa nella noia generale (degli spettatori) fino al botto di Max Verstappen che ha innescato il capotombolo del muretto Mercedes. Perderla così gli ha scatenato dentro una fusione fredda. Perché è a quella temperatura che vanno consumate le vendette e anche vissute le grandi delusioni. Rallentando, quasi immobilizzandosi, per analizzare, trattenere la rabbia, riflettere. Far capire a chi ti ha "tradito" che la punizione arriverà, eccome se arriverà. E sarà tremenda: il frutto di una mente lucida, non di un cervello impazzito per la delusione.

Lo “schiaffo” al numero 3 e la fuga dal podio

Così Lewis ha guidato in maniera esasperatamente lenta la sua stella d'argento, l'ha parcheggiata al posto del terzo classificato dopo aver colpito la “paletta” col numero 3, come a darle uno schiaffo. È sceso al ralenti della vettura, anzi, all'inizio sembrava non volesse proprio scendere. Poi si è tolto con lentezza calcolata il casco. Lo sguardo fisso, quasi allucinato, che bruciava tutto verso l'interno, poi l'apparizione sul palco, da cui se ne è andato in fretta, in anticipo, per dare la misura del suo distacco immenso da quella terza posizione. Che nella sua mente non era un risultato come gli altri, ma una truffa, una beffa subita. Infine, con una calma che anni fa, ai tempi del primo Hamilton, del pilota genuino e quasi selvaggio, non avrebbe saputo esibire, ha provato a spiegare il suo punto di vista. «Ho visto i meccanici già fuori dal box, ero convinto che anche Nico avesse cambiato le gomme. Ho fatto presente che le mie si stavano raffreddando, ed ero sicuro che chi mi stava dietro avesse montato le supersoft, mentre io avrei dovuto difendermi con le soft».

Verrà il giorno del regolamento dei conti

Insomma, Lewis non si sarebbe fidato ciecamente di ciò che gli suggeriva il team, ma sarebbe stato tratto in inganno dalla reticenza del muretto che non lo ha informato di come stavano veramente le cose. Il risultato non cambia: il campione del mondo si è visto sfuggire per l'ennesima volta la vittoria nel Principato e ora si ritrova Rosberg ad appena 10 punti di distanza in classifica. Prima sul palco, poi durante le interviste, devono essere passati davanti il Mondiale perso – per colpa sua – nel 2007 poi le bravate di Rosberg dello scorso anno: il contatto a Spa, la furbata durante le prove di Monaco. Si è annotato tutto. Ha fissato l'orizzonte oltre il traguardo del GP, sopra le teste di chi gli porgeva un microfono e gli sventolava un taccuino. Si è fatto sfilare davanti i volti di Toto Wolff, di Niki Lauda, di Paddy Lowe. Ha preso nota del dolore che gli urlava un cuore improvvisamente silenzioso. E ha detto parole semplici, molto ragionevoli, molto razionali: «Ora bisognerà mettersi al tavolino e parlarne». Dopo, chiarito tutto, verrà il tempo dell'ira. E si regoleranno i conti.



Lewis e i fantasmi del passato

Una marcia trionfale che di colpo si trasforma in una via crucis. Deve aver provato una sensazione simile Lewis Hamilton nell'ultima edizione del Gran Premio di Monaco, quando dopo esser entrato ai box da leader per la seconda sosta, è tornato in pista alle spalle di Vettel e Rosberg. Una delusione quasi impossibile da descrivere e soprattutto da digerire. Decisamente peggio di quella provata da Ayrton Senna nel 1988, quando vide svanire i sogni di gloria dopo esser finito contro i guard-rail alla curva del Portier. Almeno, il futuro Re di Monte Carlo fece tutto da solo. Ieri invece, l'errore è spuntato da dove non te l'aspetteresti mai: dal muretto. Ovvero dove si concentra la più raffinata materia grigia, supportata dalla più avanzata intelligenza artificiale. Per la verità, già in Malesia gli strateghi della Mercedes non furono esenti da critiche, servendo su un piatto d'argento la vittoria alla Ferrari di Vettel. E se facciamo un ulteriore passo indietro, troviamo un altro precedente con Hamilton ancora nel ruolo di vittima. È il 7 ottobre del 2007, quando sulla pista di Shanghai si disputa il Gran Premio della Cina, penultima gara in calendario. Hamilton, alla sua prima stagione in F.1, s'invola dalla pole facendo il vuoto e inizia a pregustare l'idea di laurearsi Campione del Mondo. I vertici della McLaren-Mercedes, scuderia del pilota britannico, credono forse di avere la vittoria in pugno e non ritengono opportuno richiamare il proprio pilota ai box per cambiare quelle gomme intermedie che ormai si stanno deteriorando a vista d'occhio. Hamilton, in evidente difficoltà, ha dovuto già rallentare la sua marcia, cedendo la testa della corsa al ferrarista Kimi Raikkonen. Quando finalmente l'inglese riceve l'ordine via radio, la sua vettura è ormai inguidabile e giunto all'imbocco della pitlane finisce nelle sabbie della via di fuga. Hamilton smanetta sui pulsanti del volante per evitare lo spegnimento del motore e subito dopo gesticola all'indirizzo dei commissari, invocando una spinta providenziale che lo rimetta in gioco. Speranze vane. Ron Dennis, mentore di Lewis, incrocia le braccia dietro la testa davanti ai monitor del pit-wall, in segno di resa. Tornato ai box, Hamilton riceverà tante pacche sulle spalle e Martin Whitmarsh, amministratore unico del team ammetterà: "Abbiamo richiamato Lewis troppo tardi, lo abbiamo lasciato in pista un giro in più e le gomme hanno ceduto." L'inglese, deluso, ma senza rancore cercherà di scagionare la sua scuderia che ha investito tanto su di lui. Forse non immaginando che due settimane dopo, nel G.P. del Brasile, sulla sua McLaren si verificherà un momentaneo, quanto misterioso, problema elettrico, che lancerà Raikkonen verso la sua prima corona iridata.

Carlo Baffi

Rosberg fra storia e fortuna

L'insperato successo lo piazza accanto a Graham Hill, Senna e Prost, gli unici che a Monte-Carlo sono stati capaci di vincere tre volte. Ma Nico sa che non è tutto merito suo: «capisco come si sente Hamilton»





Stefano Semeraro

«Lo sport è fatto anche di buona e di cattiva sorte». Verissimo, ma di solito è più facile farsene una ragione quando si vince. Meglio se con onestà, senza infierire, riconoscendo i meriti del fato. E godendosi il momento, che poi durerà a lungo, perché come diceva un grande del tennis, Ivan Lendl, «fra vent'anni nessuno si ricorderà come hai vinto, ma tutti vedranno il nome sull'albo d'oro». E il nome di Nico Rosberg, nella casella "GP di Monaco", fra vent'anni ci starà almeno tre volte. Come quelli di Graham Hill, Ayrton Senna e Alain Prost. Tre leggende vere a cui Rosberg per ora può solo con guardare con rispetto, misto a un po' di imbarazzo. Nico non deve chiedere scusa a nessuno, è chiaro, ma è il primo a riconoscere che il tris è frutto di situazioni che sono andate molto oltre il suo controllo. «Quando ho visto davanti la safety-car non me ne capacitavo – ha ammesso – mi sono chiesto: ma Lewis dove è finito. Poi ho guardato negli specchietti, ho visto che stava lottando con Vettel ma neppure in quel momento mi sono sentito sicuro. Temevo che con le supersoft sarebbe venuto a prendermi».



La bestia nera di Hamilton

O è un grande attore, riconosciamolo, o ha detto la verità, e cioè che il primo a stupirsi per la coppa che gli ha consegnato il Principe è stato lui. Che è nato in Germania, figlio di un finlandese, ma che a Monte-Carlo da tempo ha la sua casa. E che fra le stradine del Principato è ormai diventato la bestia nera di Hamilton, l'uomo che continua a soffiarli il successo nel GP più glamour di tutta la F.1, e che anche nello scorso weekend ai punti, oltre che moralmente, è uscito vincitore, grazie alla qualifica super e a 65 giri condotti da dominatore assoluto. «Lewis oggi avrebbe meritato il successo più di me, ne sono conscio e posso immaginare cosa sta provando. Lo sport ci regala anche momenti dolorosi. Io ho fatto il possibile per gestire le gomme. Alla fine erano fredde come pietre, ma non ho mai pensato di cambiarle. Il box mi teneva informato della situazione, ho cercato di arrivare fino alla fine. E' andata bene. Lewis però era più veloce di me, quindi devo lavorare duro per essere pronto per Montreal». E per accettare, quando verranno, anche momenti meno felici.

**Rosberg
sembra scusarsi
per una vittoria
arrivata per
grazie ricevuta**

GP MONACO

Ferrari



Vettel, secondo e felice


Il ferrarista ha accettato con un sorriso il "regalo" degli avversari, poi ha provato anche lui a consolare Hamilton. Il suo obiettivo e quello della Rossa è continuare a tenere sotto pressione la Mercedes e cogliere ogni occasione per rosicchiare qualche punto



GP MONACO

Ferrari





Stefano Semeraro

E lui se la ride. Non ha vinto, ma il secondo posto a Monaco che gli ha regalato la papera della Mercedes vale oro colato e fa bene al morale del team di Maranello, che al netto delle malignità sull'inciucio (presuntissimo) con la Mercedes ha capito quale è il suo ruolo per quest'anno: restare vicino, restare in agguato, e approfittare di ogni occasione buona per raggranellare punti e minare il morale dei rivali tedeschi. Perché anche il più sicuro dei team, quando vede che gli avversari faticano, ma stanno lì, appesi con le unghie, e non mollano, non cedono, non si rassegnano – anzi se la ridono di gusto – alla fine un po' di dubbi se li fa venire.

Seb rincuora Lewis e ricorda la Corea 2010

Seb a mettere le ruote davanti alla Mercedes ci ha provato all'inizio, affiancando allo start Rosberg, cercando il colpaccio anche a costo di derapare un po' fra i guard-rail del Principato. Ma ci è riuscito alla fine, grazie al papocchio tedesco. Sul podio ha piazzato la battuta a Brundle che gli parlava della delusione di Hamilton, della vittoria poco meritata di Rosberg: «be', ma io sono contento!». Burlone, non ganassa, non spaccone fuori luogo, tanto che al termine della gara si è avvicinato al suo amico Lewis, ha provato a consolarlo. «Sapevo come sentivo io l'anno scorso a stare dietro a Ricciardo», deve avergli detto. In pubblico ha ricordato la sua delusione in Corea, nel 2010: «A tre giri dalla fine ero in testa, ma il motore è saltato. Mancavano tre GP al termine della stagione e Alonso, che allora era il mio rivale più pericoloso, ha vinto la gara. Allora mi sarebbe piaciuto finire terzo, ma mi rendo conto che la situazione di Lewis stavolta è diversa».

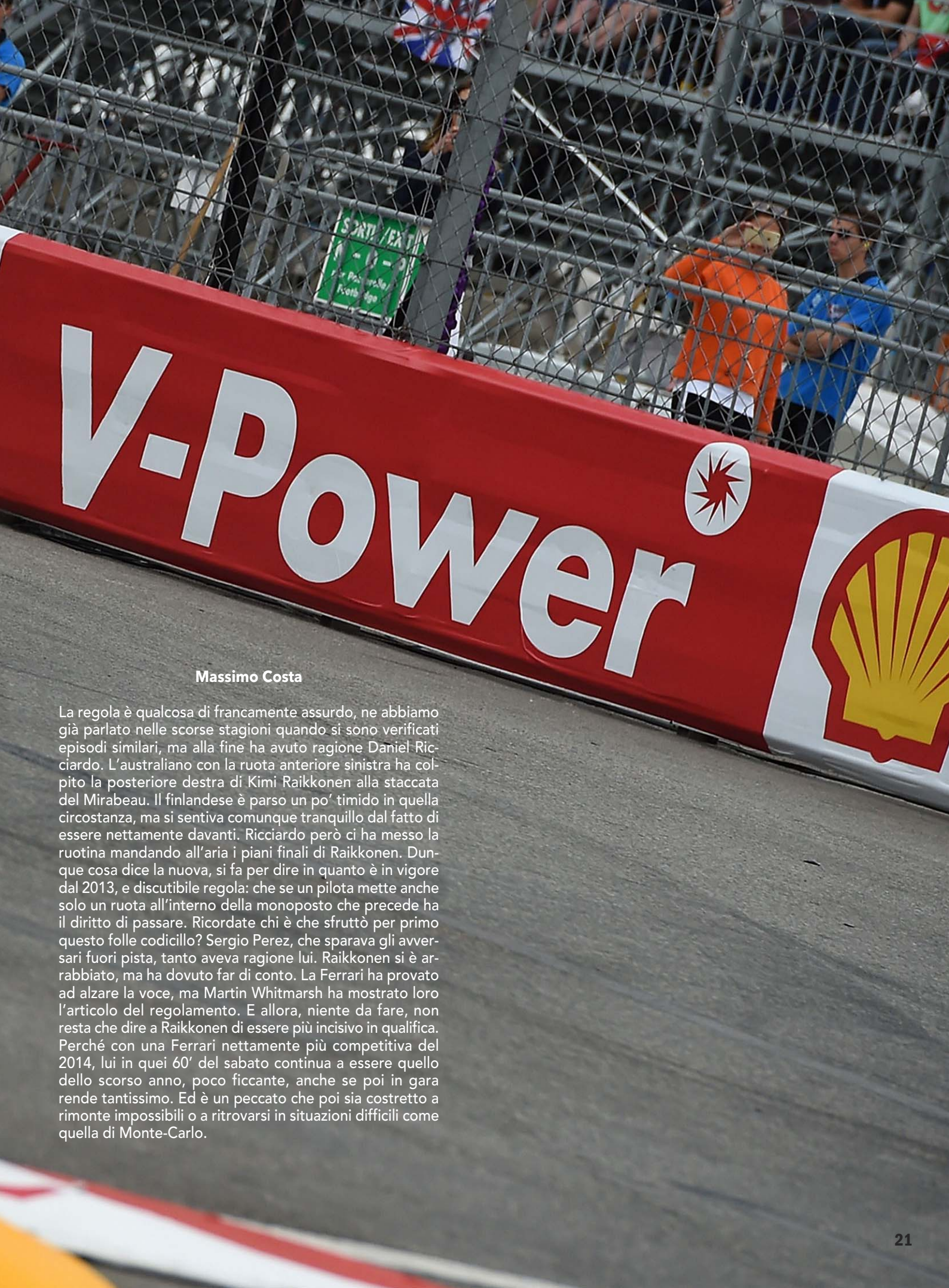
La pressione di Hamilton Vettel boccia i boy grid

Si è anche concesso una battuta sul muso della Ferrari, più lungo di quello della Mercedes: «Ho fatto cenno a Hamilton che per quello sarei arrivato comunque prima di lui. Negli ultimi giri mi ha messo davvero sotto pressione con le super-soft, le mie gomme erano freddissime e su questo dobbiamo ancora lavorare tanto, perché in qualifica è davvero dura portarle a temperatura. Comunque è stata una bella gara, e devo dire grazie al team, che ha lavorato al 1000 per cento, specie per il motore, che era davvero ottimo, molto performante in rettilineo. In Canada sarà un'altra storia, ma non vogliamo concedere nulla alla Mercedes, e raccogliere tutti i punti possibili». Una cosa sola non è davvero andata giù a Vettel del weekend monegasco: i grid-boys. «Ma che roba è?», ha esclamato commentando la scelta politically correct degli organizzatori di schierare dei ragazzi in short e sandali al posto delle solite modelle donne. «Parcheggi la macchina e ti ritrovi a fianco di George o Dave. No, ne parlerò con Bernie Ecclestone...».



Raikkonen di rabbia

Il finlandese è stato "spostato" da Ricciardo ed ha perso una posizione, ma il suo weekend è stato ancora una volta condizionato da una qualifica non felice



Massimo Costa

La regola è qualcosa di francamente assurdo, ne abbiamo già parlato nelle scorse stagioni quando si sono verificati episodi simili, ma alla fine ha avuto ragione Daniel Ricciardo. L'australiano con la ruota anteriore sinistra ha colpito la posteriore destra di Kimi Raikkonen alla staccata del Mirabeau. Il finlandese è parso un po' timido in quella circostanza, ma si sentiva comunque tranquillo dal fatto di essere nettamente davanti. Ricciardo però ci ha messo la ruotina mandando all'aria i piani finali di Raikkonen. Dunque cosa dice la nuova, si fa per dire in quanto è in vigore dal 2013, e discutibile regola: che se un pilota mette anche solo un ruota all'interno della monoposto che precede ha il diritto di passare. Ricordate chi è che sfruttò per primo questo folle codicillo? Sergio Perez, che sparava gli avversari fuori pista, tanto aveva ragione lui. Raikkonen si è arrabbiato, ma ha dovuto far di conto. La Ferrari ha provato ad alzare la voce, ma Martin Whitmarsh ha mostrato loro l'articolo del regolamento. E allora, niente da fare, non resta che dire a Raikkonen di essere più incisivo in qualifica. Perché con una Ferrari nettamente più competitiva del 2014, lui in quei 60' del sabato continua a essere quello dello scorso anno, poco ficcante, anche se poi in gara rende tantissimo. Ed è un peccato che poi sia costretto a rimonte impossibili o a ritrovarsi in situazioni difficili come quella di Monte-Carlo.

Galanteria Red Bull

Nella giornata in cui Kvyat e Ricciardo hanno permesso al team di Horner di ottenere il miglior risultato stagionale, forse più per il loro talento che per le caratteristiche della RB11, è arrivato l'ordine di ristabilire le posizioni a favore del russo che aveva aiutato l'australiano







Massimo Costa

Dapprima l'ordine perentorio a Daniil Kvyat di lasciar passare Daniel Ricciardo, nelle battute finali del Gran Premio, perché con le super soft poteva andare a prendere il terzo posto. Poi, quando dal muretto Red Bull hanno capito che il tentativo era impossibile, è stato inviato il contrordine: Ricciardo, rallenta e ricedi la posizione a Kvyat. Un bel gesto, non c'è che dire, e che è arrivato da una squadra che è spesso stata accusata di favoritismi incondizionati e a senso unico qualche stagione fa, per non parlare dell'acidità che ha colpito la dirigenza Red Bull da due stagioni a questa parte, ovvero quelle in cui non lotta più per il mondiale, che vorrebbe far cambiare le regole in maniera decisamente poco sportiva. Ma nel Pri-

nicipato, forse per via dell'ebbrezza delle buone prestazioni dei suoi piloti, c'è stata questa ventata di buonismo. Buone notizie sono poi arrivate da Kvyat che ha finalmente messo insieme i "pezzi" e su uno dei tracciati più difficili della stagione ha realizzato il quinto tempo in qualifica e il quarto posto in gara, miglior piazzamento in F.1 della sua ancora breve carriera. Chi non sarà troppo soddisfatto è Ricciardo, abituato a ben altro che alla quinta piazza, ma questo passa per ora il convento e comunque rimane pur sempre il più bel risultato 2015. Vedremo fra due settimane se anche a Montreal, più veloce e dove entra in gioco il telaio e la power unit Renault, la Red Bull saprà ripetersi su questi livelli o se i piazzamenti positivi di Monaco sono stati figli del talento dei due "Daniele".



PERCHÉ METTERE GLI AIRBUMP® SULLE PORTI RE?



NUOVA CITROËN C4 CACTUS CON PROTEZIONI AIRBUMP®.

Nuova Citroën C4 Cactus, associando un design innovativo ad una tecnologia utile, è l'auto che risponde alle domande di oggi. Grazie agli Airbump®, microcapsule d'aria rivestite da protezioni in soffice materiale plastico, Nuova Citroën C4 Cactus ti protegge dai piccoli urti quotidiani.

**TUA DA 100 EURO AL MESE CON FORMULA SIMPLYDRIVE.
DOPO 2 ANNI SEI LIBERO DI TENERLA, SOSTITUIRLA O RESTITUIRLA.**

CRÉATIVE TECHNOLOGIE



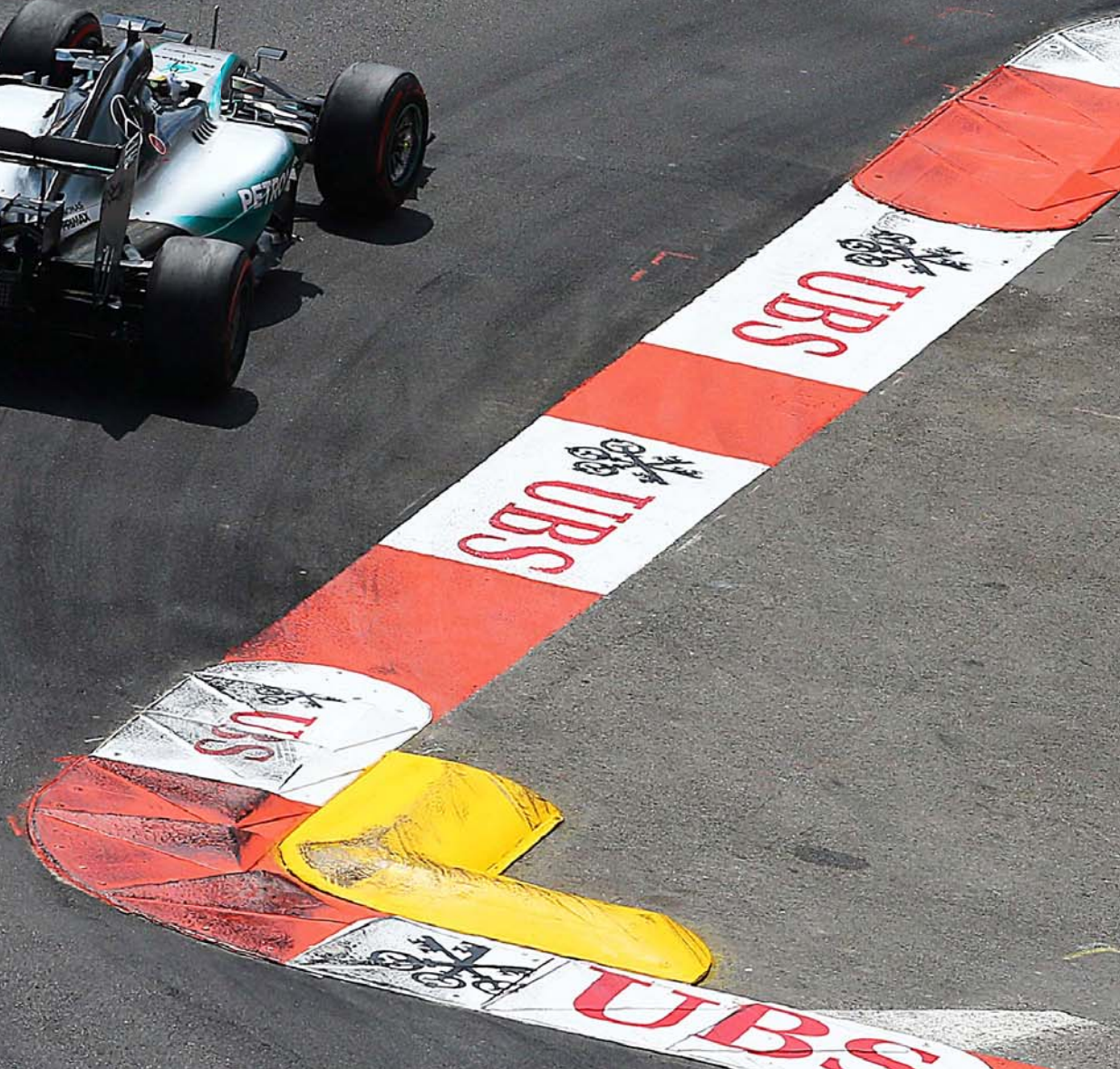
WORLD CAR DESIGN OF THE YEAR
2015 WORLD CAR AWARDS

   citroen.it

CITROËN preferisce TOTAL TAN (fisso) 3,99% TAEG 6,67%. Consumo su percorso misto: Nuova Citroën C4 Cactus PureTech 110 S&S: 4,7 l/100 km. Emissioni di CO₂ su percorso misto: Nuova Citroën C4 Cactus PureTech 75, Nuova Citroën C4 Cactus PureTech 82, Nuova Citroën C4 Cactus PureTech 110 S&S: 107 g/km. Offerta promozionale esclusi IPT, Kit sicurezza + contributo PFU e bollo su dichiarazione di conformità, al netto dell' "Incentivo Concessionarie Citroën". Esempio di finanziamento su Nuova Citroën C4 Cactus PureTech 75 Feel. Promo non cumulabile, valida in caso di permuta o rottamazione € 14.400, IVA e messa su strada incluse (IPT e imposta di bollo su conformità escluse). Anticipo € 4.250. Imposta sostitutiva sul contratto in misura di legge. Spese di incasso mensili € 3,50. Importo totale del credito € 10.500. Spese pratica pari a € 350. Importo totale dovuto € 11.279,97. 23 rate mensili da € 99,89 e una rata finale denominata **Valore Futuro Garantito da € 9.066,50**. TAN (fisso) 3,99% TAEG 6,67%. L'importo mensile è valido per una percorrenza di 20.000 KM in 24 mesi. Offerte promozionali riservate a Clienti privati per i contratti stipulati fino al 31/05/2015 presso le Concessionarie Citroën che aderiscono all'iniziativa, non cumulabili con altre iniziative in corso. Informazioni europee di base sul credito ai consumatori presso le Concessionarie. Salvo approvazione Banque PSA Finance - Succursale d'Italia. Le foto sono inserite a titolo informativo.

PIRELLI

Incubo





Williams

Come nel 2014 Bottas e Massa nulla hanno potuto per tenere il passo dei migliori, relegati nelle ultime file dello schieramento e mai in gara. Grande delusione per questo team che non riesce a rimanere su certi livelli con costanza

Massimo Costa

Come è possibile che una monoposto che rimane sempre nei primi dieci in qualifica, lotta per il podio o quanto meno per concludere tra i primi cinque in gara, arriva a Monte-Carlo e si trasforma in una Sauber qualsiasi? Inspiegabile, almeno per noi "umani", il problema è che lo è anche per coloro che hanno progettato la FW37 e che dovrebbero fornire risposte. Ma non vanno più in là di frasi di circostanza, imbarazzate, del tipo: "Dobbiamo capire cosa non è andato", che potrebbe dirle anche il nostro barista di fiducia sotto casa. Se poi pensiamo che anche nel 2014 a Monte-Carlo la Williams ebbe un crollo, la situazione peggiora perché

significa che non si è capito come risolvere il problema. In F.1 succedono questo ogni tanto, avvenimenti che ti lasciano stordito, vedi l'imbarazzante chiamata ai box di Lewis Hamilton da parte della Mercedes, o il crollo della Williams. Felipe Massa dodicesimo in prova, poi subito col musetto danneggiato e costretto ai box al 1° giro e a un Gran Premio demotivante. Valtteri Bottas che molti vedono come il rimpiazzo di Kimi Raikkonen che fa peggio di Massa in qualifica, risultando sedicesimo, e poi quattordicesimo in gara. Tristezza totale per quello, lo ripetiamo per la ventesima volta, che doveva essere il team anti Mercedes e invece non è più capace di rimanere su certi livelli con costanza.

Button fa sorridere l'Honda

L'inglese ha finalmente portato nella top 10 la McLaren. E dire che soltanto 15 giorni fa in Spagna aveva detto che sarebbe stato impossibile prendere punti nel corso del 2015. Ritirato Alonso







Massimo Costa

Ma come, appena 15 giorni fa Jenson Button aveva sentenziato che no, pensare di prendere punti quest'anno sarebbe stata pura utopia. Trascorrono due settimane et voilà, colui che vinse nel Principato con la Brawn acchiappa con una gara volitiva e di sacrificio l'ottavo posto finale portando i primi due punti alla McLaren e alla Honda. A Button ha girato tutto bene fin dalla qualifica, quando da dodicesimo si è ritrovato decimo per le penalità a Romain Grosjean e Carlos Sainz. Una "manna" in un tracciato dove non si supera. Button non avrebbe dovuto far altro che rimanere in tale posizione sperando nell'affidabilità della sua MP4/30. Che non lo ha tradito una volta tanto e alla fine ha pure guadagnato due posti in classifica. E' andata

peggio a Fernando Alonso che a Mirabeau, al 1° giro, ha perso il posteriore della sua vettura in frenata e buon per lui che si è appoggiato a Nico Hulkenberg, sbattendolo fuori pista, evitando così un probabile testacoda. Per questa manovra, Alonso è stato punito, in maniera eccessiva di 5" al pit-stop. Lo spagnolo intravedeva la zona punti, ma la macchina lo ha lasciato a piedi, come già in qualifica. I freni lo hanno tradito alla Sainte-Devote in maniera improvvisa, poi il cambio non funzionava più. Ancora i freni, come già a Montmelò quando per poco non fece filotto con i suoi meccanici in corsia box. Sarà interessante verificare a Montreal se l'ingresso in zona punti della McLaren è stato dettato dalle circostanze fortunate derivanti dalle penalità post qualifica di chi era davanti a Button o se realmente la MP4/30 ha deciso di voler crescere.

NUOVA PEUGEOT 308 GT

≡ VIVI LO SPIRITO GT ≡



Motore 1.6 THP 205 CV / *Sospensioni Sport* / *Peugeot i-Cockpit®* / *Rapporto peso/potenza*
Motore 2.0 BlueHDi 180 CV / *Driver Sport Pack* / *con volante ridotto* / *di soli 5,85 kg/CV**

PEUGEOT RACCOMANDA TOTAL Valori massimi ciclo combinato, consumi: 5,6 l/100 km; emissioni CO₂: 130 g/km. *Dato riferito al motore 1,6 THP.

NUOVA PEUGEOT 308 GT

MOTION & EMOTION



PEUGEOT

GP MONACO

Max Verstappen



Che paura!

Verstappen ha sbagliato il punto di frenata ed ha colpito la Lotus di Grosjean, piombando poi a tutta velocità contro le gomme di protezione. Un grave errore che per fortuna si è risolto senza conseguenze fisiche per il 17enne della Toro Rosso



GP MONACO

Max Verstappen





Massimo Costa

Andava di fretta Max Verstappen. La sua Toro Rosso-Renault era più veloce della Lotus-Mercedes di Romain Grosjean, si lottava per un decimo posto. L'olandese era anche rabbioso per il tempo perso al pit-stop con la gomma posteriore destra e che lo aveva fatto uscire dalla zona punti. Verstappen alla staccata della Sainte-Devote ha però commesso un imperdonabile errore in fase di staccata arrivando nettamente più veloce di Grosjean. Il pilota Lotus iniziava normalmente la sua scalata quando dietro di lui Verstappen ha evidentemente perso il punto della frenata, ha tamponato la Lotus montandole sopra nella parte destra e a tutta velocità si è diretto contro le gomme di protezione. Un momento di assoluto terrore. La Toro Rosso si è piantata negli pneumatici e si è visto chiaramente il casco del pilota piegarsi violentemente in avanti. Come niente fosse, Verstappen è subito uscito dall'abitacolo, per nulla intontito, neanche si è seduto un attimo per riprendersi dallo spavento. Che evidentemente non ha avuto. Il fine settimana monegasco del debuttante olandese era stato decisamente positivo fino a quel momento, sempre nella parte alta della classifica anche se poi nel momento

della verità, la qualifica, si è trovato dietro al compagno Carlos Sainz (a proposito, a conti i fatti il punteggio è 4-2 a vantaggio dello spagnolo). L'errore di Verstappen è stato importante, tra l'altro molto simile a quello di Meindert Van Buuren con Bruno Bonifacio nella gara della Renault 3.5 svoltasi poche ore prima. Un errore dettato dalla fretta, come dicevamo, e da quel suo modo di guidare garibaldino che in F.3 gli ha portato molte critiche. Helmut Marko lo ha definito il nuovo Ayrton Senna, una vera esagerazione. Nella sua prima gara a Monaco, il compianto brasiliano con la Toleman (ben peggiore della attuale Toro Rosso) con la pioggia a momenti vinceva il Gran Premio, Verstappen con una Toro Rosso competitiva si è piantato nelle gomme e in qualifica è stato battuto dal compagno. Ingiusto fare questo confronto? Sicuramente sì, ma non lo abbiamo paragonato noi a Senna e se vogliamo stare al gioco del suo clan... Tra l'altro, Verstappen ha poi dichiarato che è stato Grosjean a frenare prima causando quindi l'incidente. Cosa non vera e che comunque è in linea col personaggio. Verstappen si è preso una penalità di cinque posizioni in griglia per il GP del Canada e l'augurio è che col tempo non gli venga affibbiato il nomignolo del padre, Versbatten.



Il terzo incomodo

I top team sembrano d'accordo sul volere affidare una o più vetture alle altre squadre. Ma Sauber, Force India e Lotus non sono d'accordo e vogliono continuare ad essere costruttori. La soluzione più logica sarebbe quella di vendere la terza monoposto a nuove piccole squadre, come del resto si faceva nel passato



Jacopo Rubino

14 maggio: a Londra si riunisce lo Strategy Group. Ancora una volta si discute del futuro della Formula 1. Di come contrastare i costi fuori controllo, restituendo linfa e stabilità alla griglia di partenza. Così è tornata d'attualità l'idea delle monoposto clienti. A Montecarlo è stato uno dei temi più caldi del weekend, qualcosa oltre la solita suggestione a cui eravamo abituati. Se il progetto si trasformasse realtà, il più contento sarebbe senza dubbio Bernie Ecclestone. L'84enne padre-padrone del Circus da tempo è convinto che sia questa la soluzione immediata ad alcuni mali che stanno mettendo in difficoltà il campionato: ad esempio, l'invasione dei piloti con la valigia e la carenza di sponsor importanti, oggi spaventati dalle cifre richieste per ottenere visibilità.

Wolff spinge forte e parla di richieste

La prospettiva piace parecchio alle grandi squadre, proprio quelle che siedono al tavolo del gruppo di lavoro. Ferrari, Mercedes, McLaren e Red Bull, alle quali si è aggiunta la Williams, sembrano pronte a spingere sull'acceleratore. Toto Wolff, boss della compagine iridata, assicura di aver ricevuto già tre richieste. "Dobbiamo avere un piano da attuare in caso di emergenza", ha sottolineato il manager austriaco ad Autosport. "Se si trattasse di fornire vetture ad altri, lo valuteremo a fondo. E' chiaro, a livello sportivo e tecnico ci sono dettagli da limare, ma non è un'idea che dovremmo escludere".

Gli indipendenti non vogliono cambiare

Il fronte delle scuderie indipendenti, però, è in netta opposizione. La rinuncia allo status di costruttore è percepita come un enorme rischio commerciale e sportivo, più che come la salvezza. "Non so come possa reggersi un sistema che prevede una Serie A e una Serie B. Chi sponsorizzerebbe una macchina che non potrà mai ambire al podio?", ha avvertito Monisha Kaltenborn della Sauber. "E se qualche scuderia di vertice decidesse di ritirarsi, cosa succederebbe? Si tratta di un passo molto pericoloso. Non si potrebbe più tornare indietro". Anche la Force India, attraverso il suo patron Vijay Mallya, ha manifestato parere contrario. "Siamo sempre stati costruttori, e così vogliamo rimanere. I top team pensano ai rispettivi interessi, più che a quelli di questo sport. Solo qui i partecipanti scrivono le regole".

L'ideale è vendere a team debuttanti

L'idea dello Strategy Group, insomma, appare semplice da attuare solo in apparenza. Eppure potrebbe ricevere il semaforo verde già per il 2017. I team di seconda fascia si troverebbero quindi a rivoluzionare i rispettivi modelli di business, vanificando anni di investimenti. Nulla vieterebbe di continuare a produrre tutto in casa, ma le garanzie di restare competitivi sarebbero sempre minori. Discorso diverso, forse, per i potenziali ingressi: "Per noi non funzionerebbe, ma le vetture clienti potrebbero rendere le cose più semplici ai team desiderosi di entrare in F1. Questo non sarebbe male", ha suggerito saggiamente Matthew Carter, CEO della Lotus. Forse sarebbe meglio iniziare da qui.

L'ORDINE DI ARRIVO DOMENICA 24 MAGGIO 2015

- 1 - Nico Rosberg (Mercedes W06) - 78 giri 1.49'18"420
- 2 - Sebastian Vettel (Ferrari SF15-T) - 4"486
- 3 - Lewis Hamilton (Mercedes W06) - 6"053
- 4 - Daniil Kvyat (Red Bull RB11-Renault) - 11"965
- 5 - Daniel Ricciardo (Red Bull RB11-Renault) - 13"608
- 6 - Kimi Raikkonen (Ferrari SF15-T) - 14"345
- 7 - Sergio Perez (Force India VJM08-Mercedes) - 15"013
- 8 - Jenson Button (McLaren MP4/30-Honda) - 16"063
- 9 - Felipe Nasr (Sauber C34-Ferrari) - 23"626
- 10 - Carlos Sainz (Toro Rosso STR10-Renault) - 25"056
- 11 - Nico Hulkenberg (Force India VJM08-Mercedes) - 26"232
- 12 - Romain Grosjean (Lotus E23-Mercedes) - 28"415
- 13 - Marcus Ericsson (Sauber C34-Ferrari) - 31"159
- 14 - Valtteri Bottas (Williams FW37-Mercedes) - 45"789
- 15 - Felipe Massa (Williams FW37-Mercedes) - 1 giro
- 16 - Roberto Merhi (Manor 04-Ferrari) - 2 giri
- 17 - Will Stevens (Manor 04-Ferrari) - 2 giri

Giro più veloce: Daniel Ricciardo 1'18"063

Ritirati

- 62° giro - Max Verstappen
- 41° giro - Fernando Alonso
- 5° giro - Pastor Maldonado

IL RIEPILOGO DELLA STAGIONE 2015

| | | | |
|------------|------------|-----------------------------------|------------------------|
| Australia | 15/03/2015 | Lewis Hamilton (Mercedes W06) | 58 giri in 1.31'54"067 |
| Malesia | 29/03/2015 | Sebastian Vettel (Ferrari SF15-T) | 56 giri in 1.41'05"793 |
| Cina | 12/04/2015 | Lewis Hamilton (Mercedes W06) | 56 giri in 1.39'42"008 |
| Bahrain | 19/04/2015 | Lewis Hamilton (Mercedes W06) | 57 giri in 1.35'05"809 |
| Barcellona | 10/05/2015 | Nico Rosberg (Mercedes W06) | 66 giri in 1.41'12"555 |
| Monaco | 24/05/2015 | Nico Rosberg (Mercedes W06) | 78 giri in 1.49'18"420 |



CLASSIFICA PILOTI

| | | | |
|----|------------------|----------------------|-----|
| 1 | Lewis Hamilton | Mercedes | 126 |
| 2 | Nico Rosberg | Mercedes | 116 |
| 3 | Sebastian Vettel | Ferrari | 98 |
| 4 | Kimi Raikkonen | Ferrari | 60 |
| 5 | Valtteri Bottas | Williams-Mercedes | 42 |
| 6 | Felipe Massa | Williams-Mercedes | 39 |
| 7 | Daniel Ricciardo | Red Bull-Renault | 35 |
| 8 | Daniil Kvyat | Red Bull-Renault | 17 |
| 9 | Felipe Nasr | Sauber-Ferrari | 16 |
| 10 | Romain Grosjean | Lotus-Mercedes | 16 |
| 11 | Sergio Perez | Force India-Mercedes | 11 |
| 12 | Carlos Sainz | Toro Rosso-Renault | 9 |
| 13 | Nico Hulkenberg | Force India-Mercedes | 6 |
| 14 | Max Verstappen | Toro Rosso-Renault | 6 |
| 15 | Marcus Ericsson | Sauber-Ferrari | 5 |
| 16 | Jenson Button | McLaren-Honda | 4 |
| 17 | Fernando Alonso | McLaren-Honda | 0 |
| 18 | Roberto Merhi | Manor-Ferrari | 0 |
| 19 | Will Stevens | Manor-Ferrari | 0 |
| 20 | Pastor Maldonado | Lotus-Mercedes | 0 |
| 21 | Kevin Magnussen | McLaren-Honda | 0 |

CLASSIFICA COSTRUTTORI

| | | |
|----|-----------------------------|-----|
| 1 | Mercedes | 242 |
| 2 | Ferrari | 158 |
| 3 | Williams-Mercedes | 81 |
| 4 | Red Bull Racing-Renault | 52 |
| 5 | Sauber-Ferrari | 21 |
| 6 | Force India-Mercedes | 17 |
| 7 | Lotus-Mercedes | 16 |
| 7 | Scuderia Toro Rosso-Renault | 15 |
| 9 | McLaren-Honda | 4 |
| 10 | Manor-Ferrari | 0 |

MONDIALE RALLY

Portogallo

Latvala ritrova il genio

Croce e delizia, Jari-Matti Latvala ritrova il week-end perfetto e si regala la tredicesima vittoria iridata, ma ad uscire rafforzato dalla bella gara lusitana è Sébastien Ogier sempre più padrone del Mondiale



Guido Rancati

Non può piovere per sempre, neppure sulla testa di Jari-Matti Latvala. E finalmente, alla conclusione di un Rally del Portogallo nel quale non ha sbagliato proprio niente, il finlandese torna sull'attico di un podio iridato a godersi una bella giornata di sole. Che non può bastare a far dimenticare le sue tante, troppe malefatte del recente passato, ma in qualche modo lo aiuta a ricordare alla gente dei rally che nel suo dna c'è anche una certa genialità e non solo sregolatezza. E lo autorizza a sperare di continuare ad avere un volante da stringere fra le mani anche nella prossima stagione. Era da un bel po' che non gli capitava di guardare tutti dall'alto al basso: l'ultima volta gli era successo in Alsazia ai primi di ottobre dell'anno scorso, quasi otto mesi. Una mezza vita, per uno che dispone di una vettura che resta l'oggetto dei desideri per tutti coloro che di mestiere fanno il pilota. Per uno al quale, da tempo quasi immemorabile, sono in tanti a riconoscere doti decisamente fuori dal comune. E a prevedere un futuro tinto con i colori più belli, quelli dell'iride.

Una rondine non fa primavera neppure a Toysa, dove è nato trent'anni fa. Lo sa pure lui, ma nell'allegria confusione di ogni fine gara cerca di non pensarci. Non troppo, almeno. Fra strette di mano e pacche sulle spalle ripete quello che aveva detto qualche ore prima, dopo che si era lasciato alle spalle i trentadue chilometri e rotti della prova di Viera do Minho, la più lunga delle tre proposte nell'ultima frazione. Quella che avrebbe potuto rovinargli la festa e che invece aveva sfruttato

al meglio per chiudere, di fatto, la partita. Parla di un rally duro e ribadisce la sua soddisfazione per avercela fatta a concluderla senza particolari affanni, resistendo alla tentazione di "buttare il cuore oltre l'ostacolo" negli undicimila e cento cinquanta metri del tratto di Fafe soltanto per far suoi anche i tre punti supplementari. Nel tempo ha imparato che duellare in condizioni ambientali sostanzialmente uguali con Sébastien Ogier è un gioco assai pericoloso e aveva evitato di farlo: non se l'era presa comoda, ma aveva evitato di andare all'assalto a testa bassa. Insomma, s'è per così dire accontentato di vincere la guerra lusitana. E chi si accontenta, gode.

Pure il pluridecorato francese con l'altra Polo, quella con il numero 1 sui vetri, s'è accontentato. Penalizzato dal dover fare da spazzino, ha affrontato la terra del nord portoghese con la cautela di chi non vuole rovinare tutto troppo presto. Settimo dopo la prima boucle del venerdì a venticinque secondi e sei dalla vetta, sesto dopo la seconda a venticinque e otto, sabato ha gradualmente aumentato il ritmo. All'unico successo parziale rastrellato il primo giorno ne ha aggiunti altri tre e tanto gli è bastato per riportarsi a meno di dieci secondi dal bollente e ispirato compagno di squadra. Per mettergli pressione. Il tempo di assestargli un altro colpo nel primo passaggio da Fafe ed è tornato solo a pensare al campionato: "Non mi pareva il caso di esagerare e nel penultimo round mi sono imposto di non farlo", spiega a bocce ferme. Dopo essersi messo in saccoccia quanto basta per consolidare il suo primato nella classifica del mondiale. Per rafforzare la sua già pesantissima ipoteca sul terzo titolo.



porto enorte^{TEM}

Mikkelsen alza l'asticella

Un, due, tre. Andreas Mikkelsen ringrazia gli uomini della Volkswagen di aver dato anche a lui una Polo dell'ultima generazione e si sdebita vincendo la prova-spettacolo e tenendo il pallino per altre tre prove. Poi subisce la rimonta di Latvala e quindi anche quella di Ogier, lotta per un po' sul filo dei secondi con Kris Meeke e alla fine, complice anche la rottura della barra della DS3 del nordirlandese, completa la festa della Panzerdivision con un terzo posto davvero niente male. Confermando con i fatti quello che aveva detto alla vigilia, quando aveva annunciato di sentirsi pronto per alzare di un altro po' l'asticella.

L'ORDINE DI ARRIVO DOMENICA 24 MAGGIO 2015

1. Latvala-Anttila (VW Polo Wrc) in 3.30'35"3
2. Ogier-Ingrassia (VW Polo Wrc) a 8"2
3. Mikkelsen-Floene (VW Polo Wrc) a 28"6
4. Meeke-Nagle (Citroen DS3 Wrc) a 48"7
5. Tanak-Molder (Ford Fiesta RS Wrc) a 1'56"8
6. Ostberg-Andersson (Citroen DS3 Wrc) a 2'32"2
7. Sordo-Marti (Hyundai i20 Wrc) a 2'32"9
8. Paddon-Kennard (Hyundai i20 Wrc) a 2'54"3
9. Kubica-Szczepaniak (Ford Fiesta RS Wrc) a 4'39"1
10. Prokop-Tomanek (Ford Fiesta RS Wrc) a 7'31"2

Le classifiche di campionato

Piloti: 1.Ogier punti 105; 2.Mikkelsen 63; 3.Ostberg 57; 4.Meeke 47; 5.Latvala 46; 6.Evans 41; 7.Sordo 38; 8.Neuville 35; 9.Prokop 27; 10.Tanak 23; 11.Paddon 14; 12.Al-Qassimi 8.

Costruttori: 1.Volkswagen 146; 2.Citroen 103; 3.Hyundai 94; 4.M-Sport 81; 5.Jipocar 34; 5.Volkswagen II 30; 7.Hyundai N 13; 8.FWRT 3.





Meeke e Tanak salvano Citroen e Ford

Kris Meeke salva il bilancio della Citroen con una medaglia di legno che lo soddisfa solo fino a un certo punto e Ott Tanak salva quello della M-Sport con un quinto posto non da buttare. Davanti a Dani Sordo che, sesto, è il meglio piazzato del trio della Hyundai. Ma il piatto che Michel Nandan e i suoi si trovano davanti alla fine della trasferta in Lusitania è meno guarinito di quanto avevano sperato. Malgrado il piazzamento nella top ten ottenuto dal sempre più convincente Hayden Paddon. E alla fine, la nota più positiva del fine settimana, arriva da Thierry Neuville: non proprio brillante, il belga annuncia infatti che anche l'anno prossimo resterà al servizio della squadra coreana. "Per raccogliere i frutti – dice – del gran lavoro che abbiamo fatto e che continuiamo a fare".

Al-Attiyah sempre più protagonista del Wrc-2

Il primo a tirare il gruppo, nutrito, è Karl Kruuda con la DS3. Poi l'estone scivola dietro e Nasser Al-Attiyah prende il comando delle operazioni con la sua Fiesta Regional. Giocandosela con Jari Ketomaa, Lasse Lampi e Pontus Tidemand. Il finlandese toglie il disturbo mettendosi la Fiesta per cappello a Fafe e i due della Skoda vanno a far compagnia al qatario su un podio dal quale restao esclusi Julien Maurin e Stéphane Lefebvre.





Gilbert si esalta nello Junior

Allons enfat de la Patrie. Si parla francese, fra gli Junior: merito di Quentin Gilbert che, con un buon crescendo, bisca il successo ottenuto a gennaio sulle strade del Monte-Carlo e compie un altro passo verso il titolo. Ma anche di Pierre-Luis Loubet che a diciotto anni e pochi mesi, al suo secondo rally e per la prima volta oltre i confini dell'Esagono, chiude al secondo posto con la DS3 della PHSport. Il corso, di pesante, non ha solo il cognome: il suo piede destro lo è anche di più.

Nel Fiesta Dmack Trophy svetta Max Vatanen

A far festa è Max Vatanen. Il figlio d'arte, insieme a Jacques Rinucci, firma la prima sfida stagionale del Dmack Trophy e si candida al successo finale della (bella) serie riservata alle nuove Fiesta R2. Alle sue spalle, rispettivamente a poco meno di un minuto e mezzo e a poco più di cinque minuti e mezzo, il norvegese Marius Aasen e lo spagnolo Nil Solans. Più sofferta la gara di Edo Bresolin che chiude in ottava posizione.



Andrea Crugnola



Quentin
Gilbert

Con Nucita sventola il tricolore

Non è una passeggiata, il Rally del Portogallo. E adesso lo sanno anche i ragazzi italiani che hanno affrontato per la prima volta la trasferta nel lembo più occidentale del Vecchio Continente. Con alterne fortune. Pure Andrea Nucita che dalle parti di Oporto, grazie alla sua cocciutaggine e all'appoggio della gente del Motoring, ha avuto la possibilità di esibirsi finalmente su un palcoscenico adeguato al suo enorme talento. Sfruttandola alla grande, maneggiando l'Impreza N14 abbinando grinta e buon senso. Venticinquesimo assoluto e primo fra gli ennisti, il siciliano è quello della pattuglia tricolore ad aver ottenuto di più e non sorprende. Agli altri è andata meno bene: Andrea Crugnola ha chiuso con la Clio R3 T al quarantaduesimo posto, poco davanti al veterano Marco Tempestini, quarantaquattresimo, e al rampante Simone Tempestini, quarantacinquesimo. Ancora più indietro, Fabio Andolfi e Giuseppe Testa con le 208 R2 con le insegne dell'Acì Team Italia ed Enrico Brazzoli con l'Impreza.





Full Monty

L'australiano del team Penske domina sullo stradale ricavato all'interno dell'ovale più famoso del mondo, ma ora l'attenzione si sposta sul "big prize" di Indianapolis del 24 maggio. Una corsa che sia il Capitano, sia il campione in carica, vogliono assolutamente conquistare





L'arrivo
vittorioso
di Montoya

Marco Cortesi

L'anno scorso aveva giocato. Juan Pablo Montoya era sembrato in difficoltà per tutta la sua stagione di rientro alle ruote scoperte, nonostante una vittoria da "pelo sullo stomaco" alla 500 miglia di Pocono. In realtà, erano tanti gli automatismi da riprendere in mano dopo quasi un decennio nel mondo NASCAR. Con la necessità di riadattarsi ad un metodo molto diverso e soprattutto trasformatosi profondamente. Ora, 15 anni dopo la straordinaria vittoria nel debutto di Indy 2000, è arrivato il clamoroso raddoppio, con un vero e proprio capolavoro portato a termine nella novantanovesima edizione della maratona dell'Indiana. Juan Pablo, che dopo aver conquistato il Borg Warner Trophy si era allontanato verso la Formula 1 e le stock-car, è tornato, per davvero. Dall'essere, per un breve periodo, un possibile rivale per Michael Schumacher, Montoya ne ha passate tante, ma ci sono cose che il tempo non cambia: a 39 anni è ancora sul tetto del mondo.





Capolavoro strategico Da ultimo a primo

La sua corsa è stata un prototipo di come affrontare Indianapolis. Inizio in sordina, gestione della vettura per quasi tutti i giri in programma, e poi attacco, senza pietà. Tamponato poco dopo il via da Simona De Silvestro, vedendosi costretto ad una sosta ai box supplementare, si è trovato a navigare a fondo gruppo complice un errore in pit-lane. Ma a quell'imperfezione, venuta quando tutto era ancora da stabilire, non ne sono seguite altre. Montoya si è riportato nel gruppo prima possibile, e si è agganciato nel finale al trenino di testa. Alla fine, come spesso accade, a risultare decisivi sono stati gli ultimi giri. Il margine a disposizione Juan Pablo l'ha mostrato a cinque tornate alla conclusione quando, con una traiettoria troppo bassa, ha leggermente perso il controllo della sua Dallara. Dalla semplicità con cui è uscito da quella situazione, rimettendo "in pari" la macchina, si è capito tutto. In due giri, si è poi avventato su Scott Dixon, che nelle prime battute era sembrato il favorito. Alla fine, il neozelandese di Ganassi è stato beffato anche dal compagno Charlie Kimball, autore del suo miglior piazzamento ad Indianapolis. A meno tre giri, Will Power, che tentava di guadagnarsi la consacrazione definitiva dopo il titolo 2014, si è visto sfilare con semplicità assoluta. E anche se l'inserimento di Justin Wilson doppiato l'ha fatto recriminare, è ben difficile pensare che l'australiano potesse avere qualche possibilità.

La grande vittoria del team Penske

Vittoria, festeggiamenti, abbuffata del classico latte di Indy sono andate altrove. Da uno che, vista la forma mostrata, ora ancor più che prima nessuno può più permettersi di prendere in giro per i chili di troppo del passato. Festeggia anche Roger Penske, che le ha provate davvero tutte per vincere e che finalmente ha conquistato l'obiettivo. Migliorando il pacchetto già di altissimo livello in mano ai piloti e non badando a spese quanto ad organico. Con quattro vetture di livello altissimo, il Capitano può permettersi di ignorare un Helio Castroneves ben poco incisivo e un Simon Pagenaud calato sulla distanza. La sfida l'ha vinta lui, anche compiendo investimenti radicali. Fiducia ad un Power che ad un certo punto sembrava senza speranza, e ad un cavallo di rientro rivelatosi ancora purosangue.



Montoya subito costretto ai box
dopo un contatto con Simona Di Silvestro





Lo start della gara con lo scatto di Dixon

Andretti e Ganassi si leccano le ferite

Per un team tornato alla grande sugli scudi, tanti protagonisti attesi tornano a casa a leccarsi le ferite. Certamente Ganassi, nonostante i piazzamenti. Scott Dixon si è trovato fuori dai giochi al momento meno opportuno in una corsa in cui, specie per compagni del rilievo della sua, qualunque piazzamento inferiore alla vittoria non conta nulla: semplicemente, stavolta lui e Chip Ganassi hanno trovato un avversario troppo duro. Alla fine, il neozelandese è stato beffato anche dal compagno Charlie Kimball, autore del suo miglior piazzamento ad Indianapolis. Certo, per altri team è andata peggio. L'Andretti Autosport si è potuto dimenticare le prestazioni del 2014, perdendo anche la palma di miglior portacolori Honda nei confronti della "Rahal-family". Si sarebbe trattato di ben poca consolazione. Al traguardo si è salvato solo Marco Andretti, sesto, mentre i compagni, incluso Carlos Munoz, sono stati... evanescenti.

Il peggio del peggio Caduti e decaduti

E c'è chi ha fatto peggio del peggio. Chiedere a Dale Coyne, che è riuscito, per via di un colossale errore ai box, a far entrare in contatto tutti e tre i propri piloti, portandone due al ritiro e dovendo mandare un meccanico in ospedale. Ha necessitato di cure anche Sebastian Saavedra, infortunatosi a un piede dopo un contatto ricevuto da Jack Hawksworth e che ha coinvolto anche un incolpevole Stefano Coletti. Il monegasco, così come la De Silvestro, si era comunque mostrato ben poco "in partita". Per lui si trattava dell'esordio su un ovale. Non commet-



Il botto di Servia e, sotto, quello di Carpenter





L'ORDINE DI ARRIVO DOMENICA 24 MAGGIO 2015

- 1 - Juan Pablo Montoya (Dallara DW12-Chevy) - Penske - 200 giri
- 2 - Will Power (Dallara DW12-Chevy) - Penske - 0"1046
- 3 - Charlie Kimball (Dallara DW12-Chevy) - Ganassi - 0"7950
- 4 - Scott Dixon (Dallara DW12-Chevy) - Ganassi - 1"0292
- 5 - Graham Rahal (Dallara DW12-Honda) - Rahal - 2"3122
- 6 - Marco Andretti (Dallara DW12-Honda) - Andretti - 2"5388
- 7 - Helio Castroneves (Dallara DW12-Chevy) - Penske - 2"7821
- 8 - JR Hildebrand (Dallara DW12-Chevy) - CFH - 3"5631
- 9 - Josef Newgarden (Dallara DW12-Chevy) - CFH - 4"0281
- 10 - Simon Pagenaud (Dallara DW12-Chevy) - Penske - 4"2148
- 11 - Sebastien Bourdais (Dallara DW12-Chevy) - KV - 5"3067
- 12 - Ryan Briscoe (Dallara DW12-Honda) - Schmidt - 5"6687
- 13 - Takuma Sato (Dallara DW12-Honda) - Foyt - 6"1678
- 14 - Townsend Bell (Dallara DW12-Chevy) - DRR - 8"5005
- 15 - Ryan Hunter-Reay (Dallara DW12-Honda) - Andretti - 9"6481
- 16 - Gabby Chaves (Dallara DW12-Honda) - Herta - 10"1016
- 17 - Alex Tagliani (Dallara DW12-Honda) - 11"2151
- 18 - James Jakes (Dallara DW12-Honda) - Schmidt - 12"0431
- 19 - Simona De Silvestro (Dallara DW12-Honda) - Andretti - 12"7328
- 20 - Carlos Munoz (Dallara DW12-Honda) - Andretti - 39"8346
- 21 - Justin Wilson (Dallara DW12-Honda) - Andretti - 1 giro
- 22 - Pippa Mann (Dallara DW12-Honda) - Coyne - 3 giri

Ritirati

- 176° giro - Sebastian Saavedra
- 176° giro - Jack Hawksworth
- 176° giro - Stefano Coletti
- 152° giro - Tony Kanaan
- 117° giro - James Davison
- 117° giro - Tristan Vautier
- 113° giro - Oriol Servia
- 113° giro - Ed Carpenter
- 62° giro - Bryan Clauson
- 1° giro - Sage Karam
- 0 giri - Conor Daly

Il campionato

- 1.Montoya 272; 2.Power 247; 3.Dixon 211; 4.Castroneves 206; 5.Rahal 204; 6.Newgarden 173; 7.Bourdais 161; 8.Kimball 160; 9.Andretti 151; 10.Kanaan 147.



tere errori è stato il primo step, ma per il futuro ci si attendono progressi importanti. Caduti e decaduti invece Tony Kanaan e Ed Carpenter. Il primo è finito nelle barriere da solo, il secondo ha tentato un attacco impossibile in curva 1, situazione vista anche in passato.

Aerokit ok in gara dopo tanti timori

Va comunque sottolineato che, nonostante i contatti a go-go, gli aerokit hanno in gara fatto "i bravi", dimostrando che forse, più che il concept regolamentare, ad essere questionabile era l'approccio estremo preso dai costruttori in termini di basso carico per la qualifica.



Selfie di famiglia per Montoya





Vandoorne tris servito

Il belga Junior McLaren era arrivato nel Principato con un vantaggio di 37 punti su Haryanto, ora ne ha 44 su Rossi dopo aver conquistato l'ennesima vittoria nella main race. Peccato per Marciello, brillante in qualifica, ma solo ottavo nella prima corsa, poi secondo nella Sprint

Massimo Costa
Photo 4

Vincere consecutivamente le prime tre main race della stagione è tanta roba. Stoffel Vandoorne ci è riuscito annientando una volta di più la concorrenza. Evaporato Raffaele Marciello, svaniti Alex Lynn e Pierre Gasly di cui si sono perse le tracce e che dovevano essere i suoi avversari in campionato, invisibile la sorpresa Rio Haryanto che aveva avuto l'ardire di essere secondo in graduatoria generale, il belga vice campione 2014 e Junior McLaren a Monte-Carlo ha consolidato la propria leadership in campionato ed è sempre più solo in classifica. Ora il suo primo inseguitore è Alexander Rossi, americano della Racing Engineering dalla lunga carriera nelle formule, a un passo dal debutto in F.1 con la Marussia lo scorso anno e prima ancora Junior Caterham. Ma non sembra rappresentare una grossa minaccia per Vandoorne il californiano di origini italiane, spesso veloce, ma noto per mancare di costanza nelle prestazioni. Sarà curioso vedere se Vandoorne saprà mantenersi su questi livelli per tutta la stagione. Sembra che nei test che la F.1 effettuerà a Spielberg dopo il Gran Premio, la McLaren gli farà provare per una giornata la MP4/30 che proprio lui portò al debutto (sfortunato, solo uno-due giri) lo scorso anno ad Abu Dhabi.

Il rischio di Marciello il buon passo di Pic

A Monaco, Vandoorne non era stato ficcante in una qualifica condizionata dalla pioggia, ma in gara ha fatto la differenza. Lui e la ART hanno deciso per le gomme soft nella prima parte della gara, Marciello che partiva davanti a lui ha optato per le super soft, che ha dovuto sostituire dopo una manciata di giri. Strategia rischiosa quella Trident perché a Monaco nei primi giri una safety-car capita spesso e così è accaduto. Le possibilità di ritrovarsi davanti a tutti dopo che gli avversari avevano completato il cambio gomme a metà gara (più o meno) è svanito in fretta, tra l'altro Marciello si era ritrovato dietro a Pic che aveva scelto la sua stessa strategia, gli partiva dietro e si era fermato un giro dopo. Qualcosa non aveva funzionato fin da subito dunque, gli eventi esterni hanno fatto il resto. In ogni caso, Vandoorne ha spinto sempre forte, probabilmente si sarebbe ritrovato davanti a Marciello, ma forse non a Pic che era più rapido sul passo gara. E difatti il francese ha concluso quarto a 17"813 dal vincitore, l'italiano del Fer-





Vittoria di Stanaway in gara

L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 1 VENERDÌ 22 MAGGIO 2015

- 1 - Stoffel Vandoorne - ART - 40 giri 58"12"368
- 2 - Alexander Rossi - Racing Engineering - 6"292
- 3 - Sergio Canamasas - MP Motorsport - 16"726
- 4 - Arthur Pic - Campos - 17"813
- 5 - Sergey Sirotkin - Rapax - 20"691
- 6 - Julian Leal - Carlin - 25"164 *
- 7 - Richie Stanaway - Status - 25"470
- 8 - Raffaele Marciello - Trident - 26"803
- 9 - Jordan King - Racing Engineering - 31"339
- 10 - Nick Yelloly - Hilmer - 42"915
- 11 - Rene Binder - Trident - 43"837
- 12 - Daniel De Jong - MP Motorsport - 45"528
- 13 - Alex Lynn - Dams - 46"824
- 14 - Pierre Gasly - Dams - 47"666
- 15 - Robert Visoiu - Rapax - 49"290 **
- 16 - Rio Haryanto - Campos - 51"085
- 17 - Nathanael Berthon - Lazarus - 52"135
- 18 - Norman Nato - Arden - 1'02"735 ***
- 19 - Marlon Stockinger - Status - 1'07"600
- 20 - Johnny Cecotto - Hilmer - 1'07"999
- 21 - Andre Negrao - Arden - 1 giro
- 22 - Zoel Amberg - Lazarus - 1 giro

Giro più veloce: Nick Yelloly 1'22"314

- * Penalizzato di 10" per ripartenza pericolosa al pit-stop
- ** Penalizzato di 5" per limiti della pista non rispettati
- *** Penalizzato per aver causato un incidente

Ritirati

- 18° giro - Mitch Evans
- 12° giro - Artem Markelov
- 10° giro - Marco Sorensen
- 7° giro - Nobuharu Matsushita

L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 2 SABATO 23 MAGGIO 2015

- 1 - Richie Stanaway - Status - 30 giri 42'45"918
- 2 - Raffaele Marciello - Trident - 2"038
- 3 - Sergey Sirotkin - Rapax - 3"207
- 4 - Sergio Canamasas - MP Motorsport - 5"698
- 5 - Julian Leal - Carlin - 13"479
- 6 - Arthur Pic - Campos - 20"637
- 7 - Alexander Rossi - Racing Engineering - 22"119
- 8 - Stoffel Vandoorne - ART - 23"103
- 9 - Nick Yelloly - Hilmer - 33"361
- 10 - Pierre Gasly - Dams - 45"367
- 11 - Alex Lynn - Dams - 46"007
- 12 - Daniel De Jong - MP Motorsport - 47"018
- 13 - Robert Visoiu - Rapax - 47"331
- 14 - Artem Markelov - Russian Time - 47"697
- 15 - Nathanael Berthon - Lazarus - 50"015
- 16 - René Binder - Trident - 58"315
- 17 - Andre Negrao - Arden - 58"464
- 18 - Marlon Stockinger - Status - 59"823
- 19 - Nobuharu Matsushita - ART - 1'00"570
- 20 - Marco Sorensen - Carlin - 1'08"579
- 21 - Norman Nato - Arden - 1'10"989

Giro più veloce: Norman Nato 1'21"886

Ritirati

- 24° giro - Jordan King
- 0 giri - Rio Haryanto
- 0 giri - Johnny Cecotto
- 0 giri - Zoel Amberg
- 0 giri - Mitch Evans

Il campionato

1. Vandoorne 114; 2. Rossi 70; 3. Haryanto 49; 4. Evans 28; 5. Lynn 25; 6. Marciello, Leal 24; 8. Canamasas 23; 9. Stanaway 22; 10. Sirotkin 20.

rari Driver Academy ha chiuso ottavo a 26"803. Con quel piazzamento è partito primo in gara 2, ma Richie Stanaway lo ha bruciato in partenza andando a vincere in serenità la sua prima corsa in GP2 (anche per il team Status) mentre Marciello ha concluso secondo. Un podio che riporta il sorriso dopo le amarezze di Montmelò.

Canamasas da urlo Sirotkin si ritrova

Nel Principato si è esaltato Sergio Canamasas. Lo spagnolo ha iniziato l'anno con MP Motorsport in sordina, senza i colpi di testa che hanno contraddistinto la sua carriera in GP2. E il Canamasas di gara 1 è stato eccezionale, protagonista di sorpassi duri, ma senza sbavature che gli hanno permesso di raggiungere un incredibile terzo posto finale dopo la penalità giusta inflitta a Julian Leal, rilasciato dal team Carlin dopo il cambio gomme mentre Sergey Sirotkin era praticamente al suo fianco, col russo costretto a urtare il muretto. E proprio Sirotkin ha finalmente deciso che era il momento di ergersi a protagonista. Il quinto posto della prima corsa è stato seguito dal terzo della prova Sprint. Un risultato che fa tanto morale anche per il team italiano Rapax, che ne aveva proprio bisogno.



RENAULT 3.5

Gara a Monaco

Jaafar

JOHNNIE WALKER

Dopo due terzi posti nel Principato,
Jaafar ha colto la vittoria

è di casa

Il pilota vicentino del team Trident ha strappato la pole al francese, grande favorito per la vittoria finale, piazzandosi secondo alle sue spalle in gara 1. A punti Ceccon e Fuoco dai quali però ci si aspettava di più

Massimo Costa

Riuscirà Jazeman Jaafar, vincitore a Monte-Carlo domenica scorsa, ad aggiudicarsi il titolo finale della Renault 3.5? Ci poniamo questa domanda perché, curiosamente, chi si è imposto nel Principato nella categoria promossa dalla Casa francese, a parte Alvaro Parente nel 2007, a fine stagione non ha mai festeggiato la conquista del campionato. Una sorta di maleficio aleggia sul Principato... Jaafar finirà anche lui in questa lista negativa di piloti che hanno scritto il proprio nome nell'albo d'oro di Monaco senza poi ottenere il primo posto nella classifica generale finale? Siamo appena al secondo appuntamento stagionale dei nove previsti, il cammino è ancora lungo, ma probabilmente già questo fine settimana a Spa, tracciato completamente diverso da quello di Monte-Carlo, avremo una prima risposta.





Secondo posto per Stoneman



Jaafar abbonato al podio monegasco

Il malese è passato in testa al campionato, è un pilota di buone qualità, ma nelle ultime due stagioni trascorse nella categoria promossa dalla Casa francese, si è distinto per i risultati alterni più che per la continuità. Nel Principato, Jaafar è sempre andato forte riuscendo a salire sul podio per tre anni consecutivi e con tre team diversi: terzo nel 2013 con Carlin, terzo nel 2014 con ISR, primo nel 2015 con Fortec. Con quest'ultima squadra sembra avere raggiunto un feeling particolare, certamente aiutato dalla presenza nel box di un mastino come Oliver Rowland. Jaafar infatti, se nel 2013 aveva la scusante di essere un rookie, lo scorso anno in ISR ha pagato lo scotto di essere l'unico pilota del team ceco, di non avere un compagno competitivo come invece gli capita ora. Rowland spinge forte, sempre e comunque, e per Jaafar questo è un grande aiuto.

De Vries ed Ellinas KO Stoneman e Dillmann OK

Jaafar è un po' il nome a sorpresa emerso dal Principato perché tutti gli occhi erano, appunto, per Rowland e per Matthieu Vaxiviere, che dopo Alcaniz occupavano le prime due posizioni in graduatoria. Ma il francese ha rovinato subito tutto picchiando alla Sainte Devote dopo avere urtato Rowland, procurandogli una foratura e costringendolo a una pazzesca rimonta dopo il restart dalla bandiera rossa resasi necessaria per il grande incidente tra Bruno Bonifacio e Meindert Van Buuren. Rowland da quattordicesimo ha concluso sesto a suon di sorpassi. Gli altri attesi protagonisti sono rimasti coinvolti nel crash innescato da Vaxiviere, ci riferiamo Nyck De Vries poi anche penalizzato per un contatto con Roy Nissany, e a Tio Ellinas. Sono così emersi Dean Stoneman e Tom Dillmann, che certamente erano tra coloro che alla vigilia del campionato venivano inseriti tra i pretendenti alla vittoria finale della categoria. Ma che ad Alcaniz non avevano particolarmente impressionato. Invece, a Monaco sono saliti sul podio a fianco di Jaafar. Ma come detto sopra, sarà Spa a tracciare una prima linea di quel che vedremo fino alla conclusione del 2015.



Bonifacio ha fatto visita all'ospedale dopo il grande incidente a Sainte Devote, ma è ok



Subito a punti Fontana, al debutto assoluto in WSR



L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 1 DOMENICA 24 MAGGIO 2015

- 1 - Jazeman Jaafar - Fortec - 21 giri
- 2 - Dean Stoneman - Dams - 3"235
- 3 - Tom Dillmann - Carlin - 6"327
- 4 - Egor Orudzhev - Arden - 8"580
- 5 - Pietro Fantin - Draco - 10"025
- 6 - Oliver Rowland - Fortec - 13"594
- 7 - Aurelien Panis - Tech 1 - 28"017
- 8 - Sean Gelael - Carlin - 30"090
- 9 - Alex Fontana - Pons - 34"024
- 10 - Patric Armand - Pons - 46"733
- 11 - Nyck De Vries - Dams - 48"849 *
- 12 - Roy Nissany - Tech 1 - 1'11"789

Giro più veloce: Oliver Rowland 1'24"517

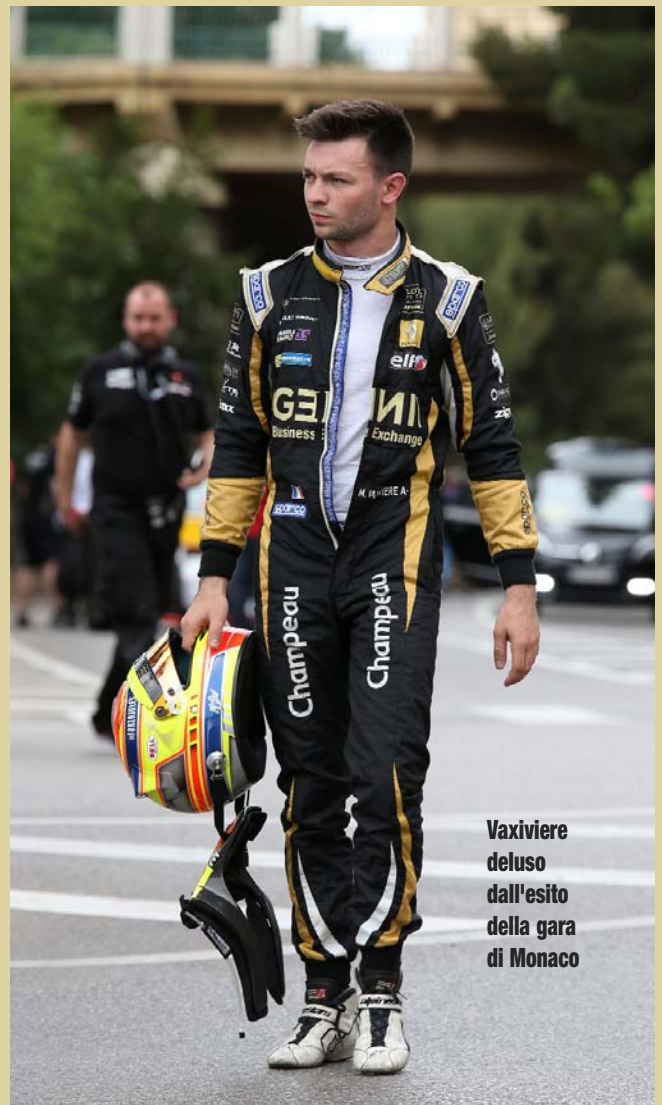
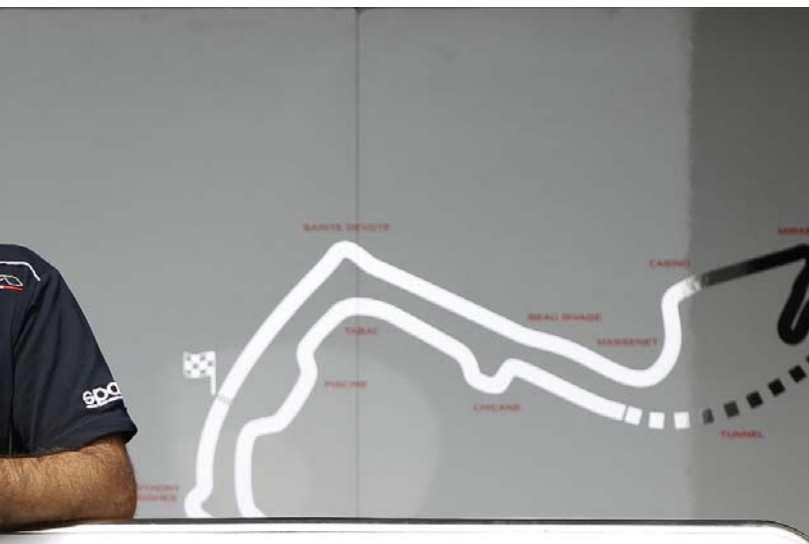
* penalizzato di 10"

Ritirati

- 17° giro - Beitske Visser
- 13° giro - Nicholas Latifi
- 2° giro - Meindert Van Buuren
- 2° giro - Bruno Bonifacio
- 0 giri - Tio Ellinas
- 0 giri - Gustav Malja
- 0 giri - Matthieu Vaxiviere

Il campionato

- 1. Jaafar 49; 2. Rowland 48; 3. Vaxiviere 37; 4. Stoneman 33; 5. Dillmann 27;
- 6. De Vries 24; 7. Fantin, Van Buuren 18; 9. Ellinas, Orudzhev 12.



Vaxiviere deluso dall'esito della gara di Monaco

FORMULA E

Gara a Berlino



Scossa elettrica

Di Grassi ha tagliato per primo il traguardo, ma per colpa di una serie di irregolarità tecniche trovate dai commissari sulla sua vettura, è stato squalificato. Da leader del campionato, il brasiliano si ritrova terzo mentre sale in cattedra Piquet. La vittoria è invece stata assegnata al bravo D'Ambrosio



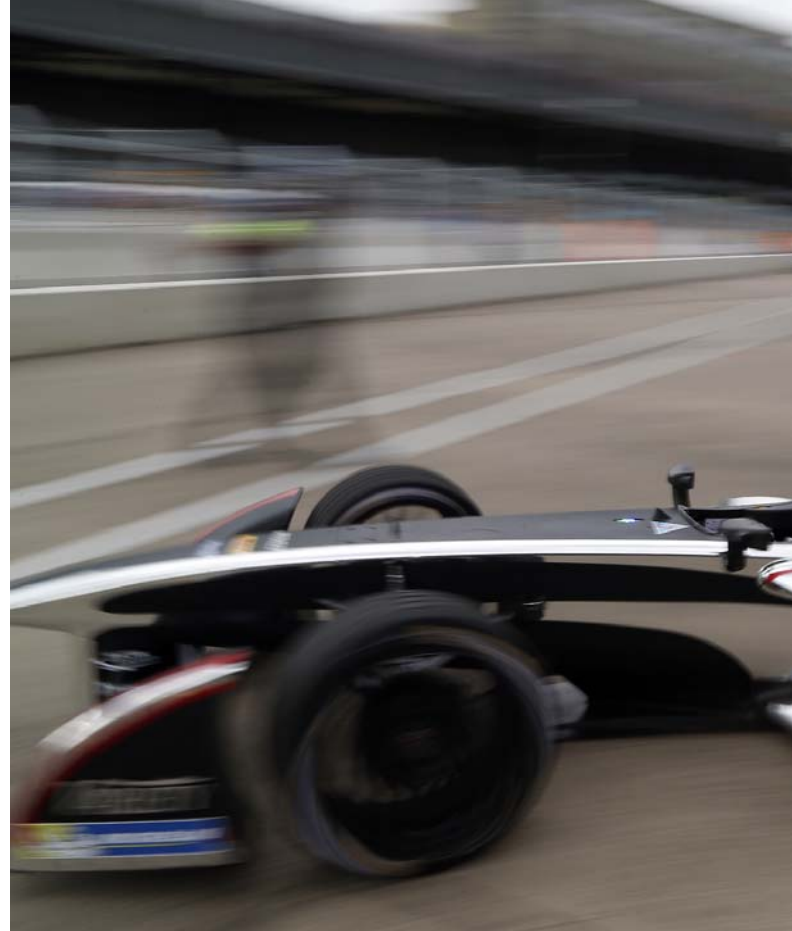
Piquet è il nuovo leader del campionato

Massimo Costa

Il titolo di questo articolo poteva essere "un uomo in fuga", con riferimento a Lucas Di Grassi, in pista brillante vincitore della gara disputata a Berlino, ma non in città, bensì nel vecchio aeroporto di Tempelhof. E invece non è stato così. Perché Di Grassi è stato escluso dalla classifica finale e da leader del campionato si ritrova terzo, costretto ad inseguire. Merito, si fa per dire, del team Abt che incredibilmente ha operato una serie di variazioni sull'anteriore della monoposto del brasiliano che non potevano non passare inosservate agli occhi dei commissari tecnici. L'ala anteriore e le carenature della stessa erano state rinforzate con barre metalliche. In aggiunta, sei fori del musetto, che sono otto, sono stati deliberatamente chiusi. Gli altri due hanno subito smussature e lavori con l'helicoil. Altro punto, il flap anteriore e il sostegno LH220 sono stati riempiti di una sostanza e smussati. Insomma, ce n'era abbastanza per mandare a casa per tutto il resto del campionato la squadra tedesca la cui difesa è stata piuttosto scarna: sono stati lavori che non portano un aumento nelle prestazioni e sono state fatte senza l'accuratezza necessaria perché i ricambi e le vetture sono sempre in viaggio. Insomma, quasi colpa degli organizzatori... Dispiace per Di Grassi, il cui gran lavoro svolto nel fine settimana di Berlino è stato vanificato dalle scelte di chi dirige la squadra tedesca.

Il gran lavoro di Piquet e del team China

Il campionato ha subito così una vera scossa elettrica, tanto per rimanere in tema. Perché l'ex pilota F.1 della Marussia si è ritrovato terzo in classifica e al comando c'è il connazionale Nelson Piquet che a Berlino ha rimediato a una qualifica non eccezionale, soltanto tredicesimo, con una rimonta pazzesca che lo ha portato al quinto posto finale, poi divenuto quarto per l'esclusione di Di Grassi. Piquet e il team China stanno correndo e lavorando molto bene fin dall'avvio della stagione, la costanza dei risultati è sotto gli occhi di tutti, dunque non c'è da stupirsi nel ritrovare il figlio del tre volte campione del mondo F.1 al comando della classifica generale. Dietro di lui, Sebastien Buemi, che ha timbrato il cartellino del podio facendo suo un importante secondo posto che gli consente di essere in piena corsa per il successo finale dopo qualche battuta a vuoto nel corso del campionato.



D'Ambrosio alla prima vittoria per Dragon

La corsa è stata vinta da un Jerome D'Ambrosio che al pari di Piquet ha compiuto bellissimi sorpassi. Il belga si è regalato la prima vittoria e l'ha portata su un piatto d'argento al team Dragon di Jay Penske, il figlio di quel Roger che da anni fa il bello e il cattivo tempo nella Indycar. Penske junior ha anche lui un team nella Indycar. Altri protagonisti della gara di Berlino sono stati Loic Duval, con la seconda monoposto della Dragon, terzo, e Nick Heidfeld, buon quinto. Peccato per Jarno Trulli che aveva conquistato una magica pole, ma dopo aver perso il primo posto alla seconda curva per un leggero lungo, ha immediatamente perso potenza, fatto che lo ha costretto ad alzare il piede perdendo posizioni su posizioni. Grintosa la prova di Vitantonio Liuzzi che era risalito quinto prima che una mappatura errata nella seconda vettura gli facesse perdere posizioni.



Buemi secondo a Berlino e in campionato



D'Ambrosio riparte dopo il cambio vettura e si avvia verso una inaspettata vittoria... a tavolino

L'ORDINE DI ARRIVO SABATO 23 MAGGIO 2015

- 1 - Jerome D'Ambrosio - Dragon - 33 giri 48'26"566
- 2 - Sebastien Buemi - e.dams Renault - 2"433
- 3 - Loic Duval - Dragon - 3"508
- 4 - Nelson Piquet - China - 3"975
- 5 - Nick Heidfeld - Venturi - 13"046
- 6 - Stephane Sarrazin - Venturi - 13"335
- 7 - Jean Eric Vergne - Andretti - 13"678
- 8 - Sam Bird - Virgin - 14"055
- 9 - Vitantonio Liuzzi - Trulli - 15"636
- 10 - Nicolas Prost - e.dams Renault - 16"602
- 11 - Antonio Felix Da Costa - Aguri - 16"797
- 12 - Jaime Alguersuari - Virgin - 20"594
- 13 - Scott Speed - Andretti - 21"149
- 14 - Daniel Abt - Audi Abt - 23"688
- 15 - Charles Pic - China - 25"491
- 16 - Salvador Duran - Aguri - 44"157
- 17 - Bruno Senna - Mahindra - 46"257
- 18 - Karun Chandhok - Mahindra - 52"703 *
- 19 - Jarno Trulli - Trulli - 2 giri

Giro più veloce: Nelson Piquet

* Penalizzato di 28" per uso eccessivo di potenza

Escluso

Lucas Di Grassi

Il campionato

1.Piquet 103; 2.Buemi 101; 3.Di Grassi 93; 4.Prost 78; 5.D'Ambrosio 77; 6.Bird 68; 7.Da Costa 45; 8.Vergne 40; 9.Alguersuari 30; 10.Senna 28.



Doccia fredda per Lucas Di Grassi, escluso di classifica dopo la gara

Aitken padrone

Il pilota inglese del team Koiranen è sempre più leader della serie organizzata da Fast Lane. Bel weekend per le squadre italiane JD Motorsport e Cram

Antonio Caruccio
Foto Actualfoto

Un fine settimana equilibrato quello di Spielberg, che vede il paddock della Formula Renault 2.0 ALPS lasciare l'Austria con Jack Aitken sempre leader di campionato, ma il compagno e connazionale Jake Hughes è più agguerrito che mai. Assenti le wild card di Imola e Pau rappresentati dal team Tech 1 e Fortec, Koiranen ha avuto vita facile per conquistare le prime due vittorie ed entrambe le pole position. Red Bull Ring ha infatti rappresentato la novità delle tre gare in programma, con il russo di casa JD Motorsport Matevos Isakyaan che ha conquistato il successo nell'ultima corsa. La pioggia ha caratterizzato le giornate di venerdì, con meteo incerto, e sabato, con rovesci costanti, mentre domenica si è potuto correre in condizioni tradizionali, variabile che sicuramente ha aggiunto interesse al weekend del Red Bull Ring. Nelle prove libere inoltre, si sono visti in azione Dorian Bocolacci e Matthew Parry, che seguendo l'esempio di Matthieu Vaxiviere a Pau, sono venuti ad allenarsi nella serie di Fast Lane in attesa delle gare che avranno in Austria rispettivamente in Formula 3 e GP3.



L'arrivo trionfale
di Aitken in gara 2

RENAULT ALPS

Gare a Spielberg



Vasily Romanov



Jake Hughes



Il podio di gara 1



Matevos Isaakyan



Hughes e Riener in difficoltà

Aitken ha conquistato con facilità i successi delle prime due corse partendo dalla pole in entrambi i casi, ma in gara 3 è stato coinvolto in un contatto con Bruno Baptista in cui ha rimediato la rottura dell'ala anteriore ed è dovuto rientrare ai box per sostituirla. Per sua fortuna Hughes, che non ha brillato in qualifica 1, nella prima gara ha avuto dei problemi elettrici alla sua vettura dovuta a delle infiltrazioni d'acqua, conquistando i punti del secondo e terzo posto nelle restanti manche. A dire il vero, in gara 3 il britannico sul podio non ci è salito, ma visto che la vettura di Amaury Richard che era giunto terzo è una wild card, e quindi trasparente ai fini della classifica, si è preso il podio virtuale. È invece mancato Stefan Riener, atteso nell'appuntamento di casa ad una bella prestazione per festeggiare il suo compleanno domenica, ma l'austriaco, dopo delle buone prove libere, si è persino preso una penalità nell'ultima corsa per avere superato i limiti della pista.

JD sempre a podio Bene Cram-Romanov

Un week-end positivo anche per JD Motorsport, che ha sempre messo una vettura sul podio. Isakyaan ha finito secondo in gara 1 e vinto gara 3, mentre in gara 2, dopo una qualifica al di sotto della aspettative che lo ha visto dodicesimo, ma poleman della manche successiva per l'inversione della griglia, è finito in ghiaia con una sospensione rotta al secondo passaggio. Parallelamente Thiago Vivacqua ha conquistato il suo primo podio un risultato che sicuramente fa ben sperare per il prosieguo della stagione. Sorrisi anche in Cram. Nonostante il fine settimana non sia iniziato nel migliore dei modi con un incidente nelle libere e proseguito male per dei contatti che hanno coinvolto Travis Fischer, Vasily Romanov ha conquistato la sua prima coppa in campionato. Dopo una difficile stagione con Tech 1 lo scorso anno, il russo ha voluto fortemente nell'inverno passare sotto l'ala della famiglia Rosei, e i risultati si sono visti. Per tutto il fine settimana Vasily si è detto certo del proprio potenziale, ed appena ne ha avuto la possibilità in gara 3, ha sferrato il colpaccio. Peccato per l'uscita di Matteo Ferrer, che era secondo, e avrebbe anche lui potuto lottare per le prime posizioni.

Danylo Pronenko



L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 1 SABATO 23 MAGGIO 2015

- 1 - Jack Aitken - Koiranen - 16 giri 28'32"561
- 2 - Matevos Isaakyan - JD Motorsport - 18"933
- 3 - Stefan Riener - Koiranen - 33"083
- 4 - Thiago Vivacqua - JD Motorsport - 45"991
- 5 - James Allen - ARTA - 46"592
- 6 - Jake Hughes - Koiranen - 54"765
- 7 - Danylo Pronenko - BVM - 1'07"001
- 8 - Amaury Richard - ARTA - 1'09"625
- 9 - Philip Hamprecht - Koiranen - 1'16"007
- 10 - Denis Bulatov - GSK - 1'42"006
- 11 - Matteo Ferrer - Cram - 1 giro

Giro veloce: Jack Aitken 1'46"090

Ritirati

- 10° giro - Anton De Pasquale
- 9° giro - Bruno Baptista
- 6° giro - Vasily Romanov
- 0 giri - Daniele Cazzaniga
- 0 giri - Travis Fischer

L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 2 SABATO 24 MAGGIO 2015

- 1 - Jack Aitken - Koiranen - 18 giri 27'15"786
- 2 - Jake Hughes - Koiranen - 3"639
- 3 - Thiago Vivacqua - JD Motorsport - 19"218
- 4 - Anton De Pasquale - Koiranen - 19"676
- 5 - Stefan Riener - Koiranen - 20"053
- 6 - Danylo Pronenko - BVM - 25"078
- 7 - Denis Bulatov - GSK - 32"132
- 8 - Bruno Baptista - Koiranen - 35"390
- 9 - Amaury Richard - ARTA - 35"635
- 10 - James Allen - ARTA - 36"091
- 11 - Vasily Romanov - Cram - 37"199

Giro veloce: Jack Aitken 1'29"885

Ritirati

- 15° giro - Matteo Ferrer
- 14° giro - Philip Hamprecht
- 2° giro - Daniele Cazzaniga
- 1° giro - Matevos Isaakyan
- 0 giri - Travis Fischer

L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 3 DOMENICA 24 MAGGIO 2015

- 1 - Matevos Isaakyan - JD - 17 giri 26'49"965
- 2 - Vasily Romanov - Cram - 2"627
- 3 - Amaury Richard - ARTA - 9"253
- 4 - Jake Hughes - Koiranen - 9"521
- 5 - Anton De Pasquale - Koiranen - 9"793
- 6 - Bruno Baptista - Koiranen - 11"498
- 7 - Thiago Vivacqua - JD Motorsport - 12"302
- 8 - Danylo Pronenko - BVM - 13"325
- 9 - Stefan Riener - Koiranen - 21"709 *
- 10 - Daniele Cazzaniga - GSK - 23"774
- 11 - James Allen - ARTA - 24"281
- 12 - Travis Fischer - Cram - 31"889
- 13 - Jack Aitken - Koiranen - 1'06"534

Giro veloce: Jack Aitken 1'30"042

Ritirati

- 5° giro - Denis Bulatov
- 1° giro - Philip Hamprecht
- 0 giri - Matteo Ferrer

*10 secondi di penalità

Campionato

1. Aitken 125; 2. Hughes 102; 3. Riener 99; 4. Isaakyan 86; 5. Vivacqua 68.

Morbidelli dà spettacolo

La nuova categoria Turismo è approdata per la prima volta in Italia e subito ha offerto due corse di alto livello che hanno visto il pilota italiano emergere dopo una serie infinita di divertenti battaglie



Dario Sala
Photo 4

A volte, fare i report delle gare è un compito difficile. Può accadere infatti, di assistere ad una quantità tale di sorpassi e situazioni altamente spettacolari che ricordarle tutte diventa un'impresa. Capita poche volte, ma quando succede è difficile dimenticarsene. Domenica scorsa a Monza, la seconda gara della TCR International Series ha distribuito emozioni ad ogni giro, mandando in visibilo chi ha potuto assistere dal vivo a tale spettacolo. Vedere passare quattro vetture appaiate sul traguardo più volte e poi ancora assieme alla staccata della prima variante è stato un spettacolo che non si vede spesso. Il tutto senza contare le situazioni precedenti fatte di sorpassi e contro sorpassi. Uno spettacolo riconosciuto da tutti. Dalle tribune alla sala stampa. Monza ha dunque celebrato la "vittoria" della TCR Series. La vittoria dei concetti semplici e della macchine che riescono a restare in scia alle altre senza troppi problemi legati a splitter, profili estrattori, carico aerodinamico e via di questo passo. Chi si riempie la bocca di grandi nomi e macchine dense di alette è stato accontentato. Nessuna serie Turismo ha mai fatto uno spettacolo del genere a Monza. E su questo ci sarebbe da riflettere.



Morbidelli con la Honda in lotta con Belicchi e Monje

L'ex pilota F.1 ci mette del suo

Poi, ci sono stati anche i risultati sportivi e da questo punto di vista è obbligatorio celebrare Gianni Morbidelli che è stato il trionfatore del fine settimana. Il pesarese è il primo pilota ad ottenere la doppia vittoria nella categoria e anche questo è un primato nella lunga carriera del pesarese. Il risultato è senza dubbio figlio di una vettura che sui lunghi rettifili dell'Autodromo ha potuto dar sfogo alle sue indiscusse potenzialità. Ma è vero anche che se il tutto fosse ridotto a questo, i suoi due compagni di squadra avrebbero dovuto essere accanto a lui sul podio. La realtà è ben diversa perché in gara la Civic non è stata lo stesso fulmine di guerra visto in prova. Morbidelli i suoi due successi ha dovuto sudarseli sciordinando una guida sopraffina, la sua esperienza e usando in qualche caso le maniere forti. Due toccate a Stefano Comini che hanno costretto il pesarese ad un viaggio in direzione gara. Alla fine gli hanno affibbiato due reprimende che di fatto non cambiano il volto della classifica. Pur con un Comini rabbioso, Morbidelli può festeggiare la leadership del campionato proprio sullo svizzero. La prossima gara di Salisburgo, che segnerà il giro di boa del campionato, teoricamente potrebbe essere un'altra pista favorevole alla vettura della Jas. Vedremo, ma la sensazione è che ora la battaglia sia realmente entrata nel vivo.

La storia incredibile del pilota-diesse Monje

Ma a Monza ci sono stati anche due vincitori morali. Uno è stato senza dubbio Fernando Monje e l'altro è il Proteam. Il



Secondo e terzo il bottino di Jordi Gené

primo ha una bella storia alle spalle. E' un ottimo pilota di Turismo, ma al momento è il direttore sportivo della Campos Racing per quanto riguarda la sezione TCR. E' anche uno di quei personaggi che quando le cose non vanno come dovrebbero, non si tira indietro. A Monza oltre al suo ruolo, ha vestito anche i panni del pilota. Il risultato è stato incredibile perché Fernando ha portato la Opel al quinto posto in gara uno e sul podio in gara due. Un risultato impressionante se si pensa che in Malesia la squadra aveva dovuto comprare dei radiatori più grandi da dei concessionari locali per far funzionare la macchina. Soldi ce ne sono pochi, ma la Opel è cresciuta e sui rettifili monzesi ha mostrato di avere anche un discreto motore oltre al nuovo cambio sequenziale che ha lavorato realmente bene. Al resto ci ha pensato Fernando che ha compiuto anche dei giri al comando e si è difeso alla grande su Gianni Morbidelli, il quale non gli ha lesinato complimenti. Domenica l'idolo del paddock (e non solo) è stato lui.



Secondo e terzo il bottino di Jordi Gené





La battaglia del Proteam

Poi c'è anche chi ha vinto un altro tipo di battaglia ed è il Proteam. La squadra toscana ha finalmente ricevuto la Ford Focus fatta dalla Onyx. E' una macchina dal buon potenziale, ma che ha poco della vettura per correre. Ha soluzioni discutibili ed un cambio che non è propriamente adatto all'uso racing. Boardman ha girato anche dieci secondi più lento rispetto ai primi proprio perché non c'era verso di farlo lavorare come si doveva. Eppure, dopo il forfait delle prime gare, si pensava di rivedere una macchina quanto meno evoluta. Nulla di tutto ciò. Allora ci penserà il Proteam che ha già pronta una lista di lavori per rendere la macchina capace di lottare con gli avversari. C'è da scommettere che quando rientrerà vedremo una Focus completamente diversa. Del resto le abilità della squadra toscana sono note. Per referenze chiedere a BMW e Honda.

L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 1 DOMENICA 24 MAGGIO 2015

- 1 - Gianni Morbidelli (Honda Civic) - West Coast - 11 giri 22'31"918
- 2 - Pepe Oriola (Seat León) - Craft Bamboo - 1"198
- 3 - Andrea Belicchi (Seat León) - Target - 3"504
- 4 - Jordi Gené (Seat León) - Craft Bamboo - 3"884
- 5 - Fernando Monje (Opel Astra) - Campos - 5"056
- 6 - Kevin Gleason (Honda Civic) - West Coast - 5"702
- 7 - Lorenzo Veglia (Seat León) - Engstler - 12"037
- 8 - Zsolt Szabo (Seat León) - Zengo - 20"160
- 9 - Antonio D'Amico (Seat León) - BD - 20"748
- 10 - Tom Boardman (Ford Focus) - Proteam - 1'08"621

Giro più veloce Kevin Gleason 2'01"523

Ritirati

- 7° giro - Igor Skuz
- 9° giro - Stefano Comini
- 10° giro - Sergey Afanasiev
- 10° giro - Michel Nykjaer
- 10° giro - Mikhail Grachev

L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 2 DOMENICA 24 MAGGIO 2015

- 1 - Gianni Morbidelli (Honda Civic) - West Coast - 11 giri 22'37"847
- 2 - Jordi Gené (Seat León) - Craft Bamboo - 2"717
- 3 - Fernando Monje (Opel Astra) - Campos - 3"931
- 4 - Stefano Comini (Seat León) - Target - 6"499
- 5 - Andrea Belicchi (Seat León) - Target - 6"541
- 6 - Igor Skuz (Honda Civic) - West Coast - 6"753
- 7 - Zsolt Szabo (Seat León) - Zengo - 10"129
- 8 - Lorenzo Veglia (Seat León) - Engstler - 13"442
- 9 - Mikhail Grachev (Seat León) - Engstler - 20"651
- 10 - Antonio D'Amico (Seat León) - BD - 23"188
- 11 - Tom Boardman (Ford Focus) - Proteam - 1 giro

Giro più veloce Kevin Gleason 2'01"311

Ritirati

- 7° giro - Kevin Gleason
- 7° giro - Pepe Oriola

Il campionato

1. Morbidelli 146; 2. Comini 132; 3. P. Oriola 125; 4. Gené 120; 5. Belicchi 102; 6. Gleason 89; 7. Nykjaer 67; 8. Fanasiev e Veglia 39; 10. Grachev 34.



Monje in precario equilibrio, terzo in gara 2

Da San a Superman

Sempre più punto di riferimento per la Nissan e per il team Nismo, il pilota italiano continua nella caccia a quello che sarebbe uno storico quarto titolo Super GT

Marco Cortesi

Dopo aver mancato il successo nella gara d'apertura del Super GT 2015, Ronnie Quintarelli ha centrato una perentoria affermazione al Fuji, in una pista da sempre molto difficile per la Nissan. Dopo aver letteralmente distrutto il record della pista in qualifica, il veronese ha completato uno stint fenomenale nel traffico, riuscendo poi a concludere al top per il team Nismo insieme al compagno di vettura Tsugio Matsuda. L'obiettivo rimane un quarto titolo che lo farebbe finire direttamente nella storia delle corse del sol levante.





"A Okayama si faticava un po' sull'asciutto, ma siamo partiti discretamente. Poi, in gara sul bagnato si andava meglio del previsto ed è stato un peccato per quello che è successo, siamo stati un po' sfortunati con la valutazione della temperatura dei freni ed è venuto fuori un problema ai freni. Al Fuji si erano fatti dei test prima dell'inizio del campionato e lì rispetto alle Toyota e alle gomme Bridgestone non eravamo al meglio. Nel fine settimana della gara invece, con gomme un po' ritoccate, così come l'assetto della macchina già si andava molto bene. I tempi fatti sono impensabili, perfino più veloci di quelli del Mondiale Endurance, e un secondo e mezzo più rapidi rispetto alle prove. Essere andati così forte al Fuji, che storicamente, anche per via delle temperature, non ci vedeva favoriti, è stato eccezionale."

Al Fuji è poi arrivata una bella vittoria, con un primo stint nel traffico davvero straordinario...

"Nel primo giro De Oliveira mi stava dietro, anche perché ho fatto fatica a tenerlo dietro. E nel traffico fino al decimo giro di gara è stato difficilissimo. Secondo me aveva qualcosa di più, quindi ho dovuto spingere veramente tanto. Dopo la safety-car la macchina è diventata più guidabile, non occorre più stare così attenti alla gestione delle gomme. Allora ho potuto prendere in mano la macchina e iniziare ad allungare."

A livello di "carattere", quali sono le marche di pneumatici più facili?

"Fino a qualche stagione fa, le caratteristiche erano ben demarcate. Col caldo Michelin faceva la differenza, mentre con le temperature basse prevaleva Bridgestone. Il tutto con gli inserimenti di Dunlop e Yokohama in certe situazioni. Ora, dal 2014, Michelin ha fatto un gran passo avanti col freddo, e viceversa si è lavorato molto in Bridgestone per colmare il gap a temperature alte. Questo ha portato ad una situazione in cui ogni singolo dettaglio fa la differenza. Si tratta di elementi minimi, che a parità di peso ti possono far partire in pole piuttosto che secondo. Posso parlare per quanto riguarda Michelin, e si pianifica tanto, si inizia a fare le riunioni settimane prima della corsa. Una volta in pista è davvero difficile che si siano sbagliate le scelte completamente. Ci sono ingegneri che lavorano in Francia e Giappone insieme a quelli della Nismo, si fa gruppo."

L'introduzione delle nuove vetture ha avuto qualche influsso in termini di bilanciamento prestazionale tra i vari marchi?

"Per fare un esempio, noi eravamo sempre in sofferenza con la Nissan quando si andava al Fuji, e vinceva sempre la Lexus. La loro vettura era nata bene, in particolare la SC430 ma era un vantaggio che derivava ancora dai tempi della Supra. Con l'avvento del nuovo regolamento, il motore turbo Nissan si è rivelato molto buono. In più, al Fuji, dove si usa un pacchetto low downforce specifico, l'aerodinamica ed il grip fanno la differenza. Si è avuta quindi un'ulteriore possibilità di recuperare il gap."

Qual è la caratteristica principale delle nuove auto "stile DTM"?

"In generale, la performance in curva è migliorata enormemente, si parla di tre secondi al Fuji. Prima si arrivava in curva e avevi sottosterzo, la dovevi tenere sul limite, mentre qui entri, ed è bilanciata sulle quattro ruote."



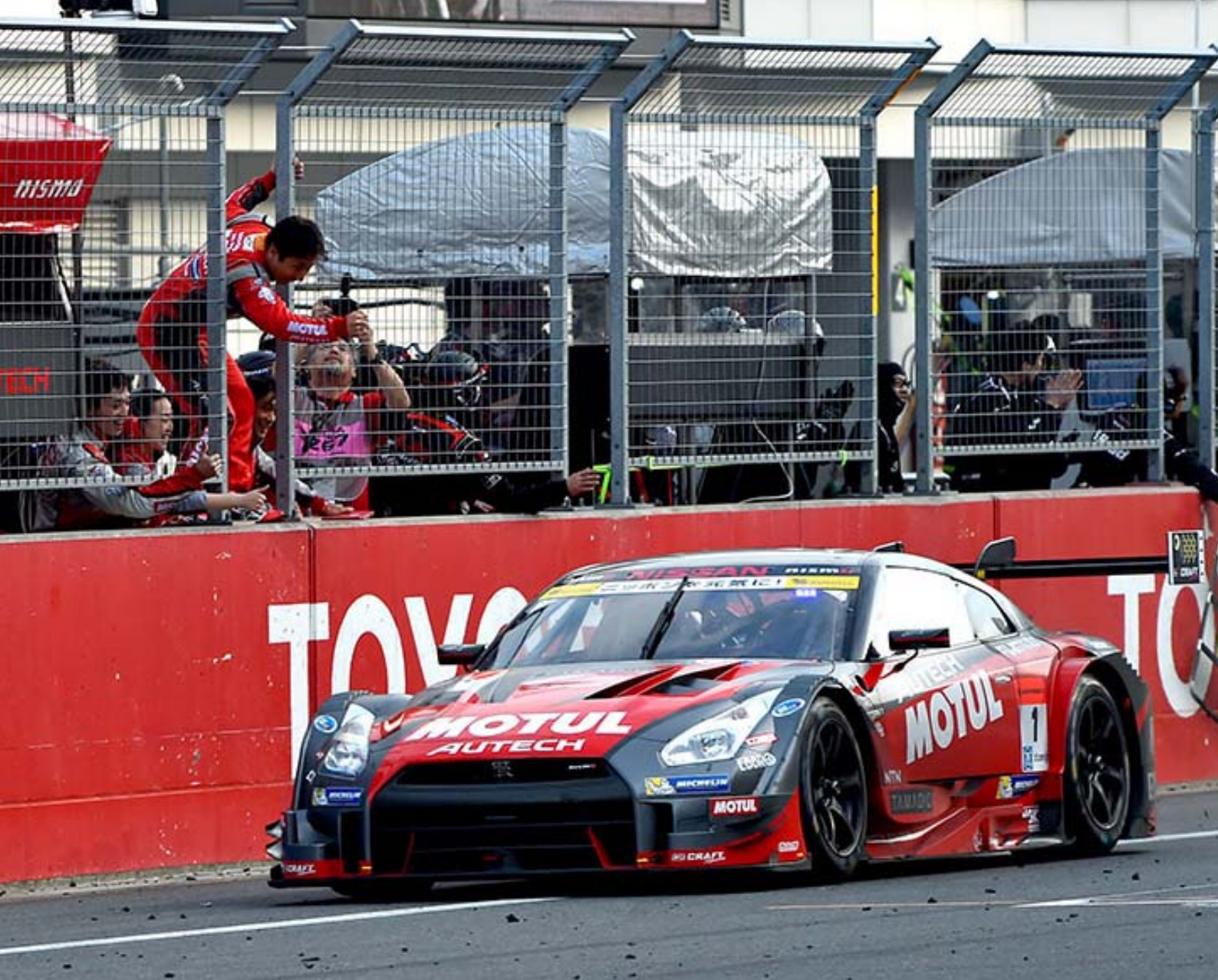
Ti aspetti nuovi team con Mercedes, BMW o Audi quando le regole saranno unite del tutto?

"Al momento non vedo tanto la possibilità di avere scambi di team o di vetture da un campionato all'altro, sembra più realistico l'obiettivo di avere dei grandi eventi in comune, una gara internazionale in Asia e in Europa un po' come il Grand Prix di Macao. Questa è la soluzione più probabile. Vedo proprio impossibile per un team arrivare qua e riuscire a competere senza un coinvolgimento diretto della Casa, per la quale ci sarebbe un investimento incredibile considerando le variabili, le gomme e tutto il resto. E non penso che ci possa essere un ritorno sulle vendite che lo compensi."

Nissan ha grande rotazione di piloti, anche nelle grandi classiche. Ti è mai venuta voglia di correre magari al Nurburgring e a Bathurst?

"Non c'è mai stato un vero discorso. In Europa si vogliono usare giustamente i piloti della GT Academy, e ci sono processi che durano anni per andare a stabilire queste politiche. Vengono presi in considerazione tantissimi elementi e tutto ha un senso anche se sembra strano a volte. E ovviamente il Super GT è un programma che ha un peso enorme."

C'è ancora la possibilità, secondo te, per i piloti europei e ita-



liani di trovare uno sbocco in Giappone?

"La possibilità c'è, in particolare se si viene messi alla prova nei test e si va bene. Ma restare è tutto un altro discorso: quando si arriva alla prima gara saltano fuori tutte le grandissime difficoltà del campionato. Inoltre, la nuova generazione di piloti giapponesi è cresciuta bene, hanno fatto tutti tantissimi chilometri su quei circuiti. Hanno alle spalle programmi molto importanti che li preparano anche mentalmente: il giapponese che va forte e poi magari va a muro da solo ormai non lo trovi più."

Tra i giovani piloti vedi qualche potenziale... pericolo?

"Nel team Kondo, con la Nissan, c'è Daiki Sasaki che va fortissimo. E' giovane e ha la scuola giusta. In kart ha vinto tanto e al volante fa paura, ha un livello altissimo tanto che corre ancora in kart ogni tanto, quando ha tempo, con ottimi risultati. In più è ancora pilota dello sviluppo Bridgestone ed è sempre, sempre in pista."

Come vedi la prossima gara a Buriram? Lo scorso anno avete faticato...

"Sì ma c'è stato anche un discorso di restrittore... siccome queste nuove vetture hanno limitate possibilità di portare zavorra, i primi 50 chili accumulati, pari a 25 punti, vengono sostituiti

da una brida che toglie circa 40 cavalli. E poi col peso si aggiunge l'eventuale differenza. L'anno scorso, ci siamo presentati a Buriram col restrittore piccolo e come velocità perdevamo molto. Andando da soli, in qualifica, eravamo stati terzi e migliori tra i team nella stessa condizione. Mentre per la gara, già dall'inizio ero preoccupato dal rettilineo, ed è stata durissima. Quest'anno invece avremo sì il peso per i punti. Niente incubi per la partenza - l'anno scorso pensavo solo a quello! E spero di far bene su uno dei miei circuiti preferiti come layout e come atmosfera generali."

Il Super GT sembra non conoscere crisi, in particolare come pubblico. Qual è il segreto?

"E' vero, c'è veramente tanta gente. D'altronde, i costruttori investono e c'è tanta promozione. Di conseguenza, gli appassionati rispondono in gran numero. Ci sono tanti eventi extra-corsa che attirano gli spettatori, come per esempio i giri in pullman con le vetture che passano attorno, ma gli esempi sono tanti. Per esempio, oltre alle pit-walk si fanno anche le kids-walk, in cui i bambini possono conoscere i piloti, appassionandosi allo sport. Poi, lo spettacolo è notevole, anche grazie le due classi in pista, e alla ricerca sulle gomme provoca ogni tanto delle sorprese. Succede sempre qualcosa in pista e si sta lì fino alla fine!"



Il volo del... Falcon

Le prime quattro prove del 2015 hanno esaltato lo stato di forma delle vetture di Winterbottom e Mostert, determinati ad interrompere il dominio della Holden e riportare il titolo in casa Ford dopo quattro anni di digiuno



Silvano Taormina

Sarà l'anno della Ford? Sicuramente è ancora presto per dirlo, ma da quanto emerso nei primi quattro appuntamenti del V8 Supercars, le premesse ci sono tutte. Nonostante le difficoltà riscontrate nei test prestagionali di Eastern Creek e un inizio un po' in sordina, le Falcon stanno dimostrando di avere il passo dei leader e di poter ambire a quel titolo che manca dal 2010. Un titolo da strappare ai rivali storici della Holden, un po' meno in palla rispetto agli ultimi anni, ma sempre pronti a graffiare. Va forte Mark Winterbottom, l'attuale leader del campionato, che dalla sua parte ha non solo la velocità, ma soprattutto l'esperienza e una padronanza del mezzo che a fine anno potrebbero rivelarsi l'arma vincente. Va forte anche Chaz Mostert che, nonostante la freschezza dei suoi ventitré anni, ha già raggiunto traguardi importanti e ha tutte le carte in regola per puntare in alto. Vanno forte anche le seconde linee come David Reynolds, Scott Pye e Andre Heimgartner, sempre più spesso frequentatori delle zone alte della classifica nonostante non godano di un mezzo ufficiale. E pensare che la Ford si sta progressivamente distaccando dal programma V8 Supercars, lasciando le Falcon nelle mani della Prodrive che dal prossimo anno potrebbe ritrovarsi a svilupparle e gestirle in maniera completamente indipendente.

Holden in forma ma senza un leader

Capitolo Holden. Il costruttore australiano appartenente alla General Motors è sempre il punto di riferimento della categoria, ma se in questo inizio di stagione si ritrova ad inseguire le Ford è perché fatica ad individuare un proprio leader. I primi due round stagionali di Adelaide e Symmons Plains, con le Falcon non ancora al top, lasciavano presagire un'altra annata all'insegna delle Commodore. Sul cittadino del South Australia l'esacampione Whincup ha inaugurato la stagione con un successo, imitato poco dopo dal sempre concreto Fabian Coulthard nonostante militi in un team privato quale il BJR. Il giorno dopo è toccato a James Courtney, leader al termine della tappa inaugurale. Il buon momento della Holden è proseguito in Tasmania, con la doppietta messa a segno da Craig Lowndes al sabato e il nuovo trionfo nella gara lunga di Whincup. Da Perth in poi sono emersi Winterbottom e Mostert, bravi a dettare il passo, mentre i piloti Holden si alternavano di tanto in tanto sul podio. I quattro successi di Winterbottom negli ultimi due appuntamenti, che hanno fatto seguito al poker nella prova extra-campionato di Albert Park, lo hanno issato perentoriamente in cima alla classifica al termine di questo primo scorcio di stagione. Diversamente l'ottavo posto di Mostert non rende pienamente merito del suo rendimento, a volte mortificato da errori banali come quello che gli è costato la seconda vittoria a Darwin.



Mercedes in crescita Nissan e Volvo arrancano

La sorpresa dell'anno potrebbe essere rappresentata dalle Mercedes dell'Erebus Motorsport che, nonostante stia procedendo in maniera prevalentemente autonoma rinunciando a parte del supporto della HWA di Stoccarda, si affaccia sempre più spesso in top-five. Il processo di crescita da inizio stagione, quando le E63 AMG arrancavano a fondo gruppo, è vertiginoso. Will Davison, da professionista qual è, si sta facendo carico dello sviluppo e a Perth è riuscito a cogliere un inaspettato quanto meritato successo. Non male il rendimento del rookie Ash Walsh, in più di un'occasione davanti al ben più esperto team-mate. Non stanno rispettando le promesse le Nissan Altimas del Kelly Racing, sicuramente migliorate rispetto allo scorso anno grazie al supporto della Nismo, ma ancora lontane dal salto di qualità paventato ad inizio stagione. Qualche sprazzo di competitività lo hanno messo in campo Michael Caruso e Rick Kelly, a podio nella recente prova di Darwin, mentre James Moffat e Todd Kelly non sono andati oltre qualche piazzamento in top-ten. Stanno faticando, e non poco, le Volvo S60 del Polestar GRM, continuamente afflitte da problemi di varia natura e lontane anni luce dalle prestazioni del 2014. Scott McLaughlin, in più di occasione competitivo sul giro singolo, fatica a portare a termine le gare. Urge un'immediata inversione di rotta, in particolar modo in previsione delle gare di durata.



Pronti al via all'Albert Park

Un inizio di stagione denso di polemiche

In questa prima parte del 2014, più che l'attività in pista, sono state le polemiche a tenere banco. Tralasciando naturalmente quelle sul "Generation 2", il nuovo regolamento tecnico declamato per il 2017 che si appresta a stravolgere la natura e la solidità del campionato, già in parte esaurite prima dell'inizio delle ostilità. Non c'è stato weekend senza un particolare argomento al centro delle discussioni. A Melbourne si è dibattuto sulla validità della prova a contorno del GP di Formula 1, ormai da anni uno show fine a se stesso, nonché potenzialmente oneroso in caso di incidente, senza alcun ritorno ai fini dei risultati finali della stagione. A Perth ha tenuto banco il "caso gomme", a causa di un regolamento che impone un numero limitato di soft, con i piloti costretti a sacrificare almeno una delle gare in cui devono montare hard o per lo meno tenere una condotta più conservativa per non compromettere le altre. Infine a Darwin si è discusso sul format "Super Sprint" utilizzato sugli stradali, in particolar modo per quanto riguarda le due gare brevi del sabato che, data la loro durata e la non obbligatorietà del pit-stop, spesso si risolvono in processioni prive di sussulti dal semaforo alla bandiera a scacchi.



La Mercedes di Davison



Courtney



Lowndes



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 Rally – Targa Florio

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

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

26 luglio

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

2 agosto

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

9 agosto

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

16 agosto

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

23 agosto

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

30 agosto

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

6 settembre

F.1 a Monza
GP2 a Monza
GP3 a Monza
Porsche Supercup a Monza
World Series Renault a Silverstone
Eurocup F.Renault a Silverstone
Renault RS01 a Silverstone
Auto GP a Brno
ETCC a Brno
ELMS a Le Castellet
Blancpain GT Sprint a Portimao
FIA F.3 a Portimao
GT Open a Spa
Euroformula Open a Spa
Nascar a Darlington
Clio Cup al Mugello
RS Cup al Mugello
Coppa Italia al Mugello
Targa Tricolore Porsche al Mugello
F.4 Italia ad Adria
F.2 Trophy ad Adria
SMP F.4 Mosca
British F.4 a Rockingham

13 settembre

Mondiale Rally in Australia
Moto GP a Misano
World Series Renault al Nurburgring
Eurocup F.Renault al Nurburgring
Renault RS01 al Nurburgring
DTM a Oschersleben
Adac F.4 a Oschersleben
WTCC a Motegi
V8 Supercars a Sydney
Stock Car Brasil a Brasilia
Nascar a Richmond
GT Italia a 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

27 settembre

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

4 ottobre

Mondiale Rally in Francia
Blancpain GT Sprint a Misano
GT Open a Monza
Euroformula Open a Monza
USCC a 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 Varelunga

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

info@inpagina-bo.it