

n. **321**  
15 giugno 2015

Magazine **Italia** **Racing.net**

**24 ORE LE MANS**

# La Porsche torna regina



**Diciassette anni dopo l'ultimo successo sulla Sarthe  
la Casa di Stoccarda batte i cugini dell'Audi nella gara che vale una stagione**

# Magazine

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

**Italia**Racing.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

# "LE MANS" DEI PILOTI PORSCHE.



BAFFI

# L'editoriale

di Marco Cortesi

## LE MANS PARLA ALLE PERSONE

Le Mans riesce dove la Formula 1 fallisce. Beh, non è esattamente così semplice, si tratta di un'estremizzazione. Però il concetto che esce, a livello di risultati, dalla 24 Ore di Le Mans 2015, è quello di un'organizzazione che ha saputo coniugare bene spettacolo, tecnologia, attenzione verso il pubblico e necessità di introdurre temi di risparmio energetico. Ma soprattutto, che è stata capace di veicolare questi concetti nel modo corretto. Il Mondiale Endurance del nuovo corso sta avendo successo - successo confermato dalle decine di migliaia di appassionati visti a Silverstone e Spa prima che dal pienone di Le Mans - perché sa essere avvincente e tecnologico ma nel contempo limpido. Grazie ad una pianificazione accurata, a delle regole relativamente di ampio respiro, e soprattutto a dei costruttori che hanno saputo comunicare in modo brillante e originale i loro valori. E' chiaro ormai a tutti come la crisi che la Formula 1 sta vivendo sia solo in parte dovuta ai regolamenti. E che non basterà una rivoluzione dal punto di vista tecnico per risollevare tutto miracolosamente dall'oggi al domani. Non si tratta solo di decibel, cilindri, litri e millimetri, che pure sono molto importanti per costruire un progetto. Ci vuole una visione. E per una categoria che dice "chisseneffrega dei giovani", snobba perfino il web oltre che il mondo social e per cui ormai gli spettatori in tribuna sono solo numeri in un pacchetto venduto ad una multinazionale, se ne è messa in mostra un'altra che ha deciso, prima di tutto, di parlare alle persone. Di farsi vedere, sentire e toccare. Insomma di avere un approccio inclusivo e non freddamente (e spietatamente) esclusivo. Dopotutto non è un'idea così folle per chi, in fondo, si occupa di intrattenimento. Dopo l'ingresso in pompa magna della Ford, già si parla del possibile ritorno della BMW nel prossimo futuro. E chissà che anche l'Audi, già da molti considerata sulla via della Formula 1, non decida di cambiare idea.





# 24 ORE LE MANS

Porsche



# Porsche, la regina della notte

Dopo la delusione del 2014 la casa più vincente nella storia di Le Mans è tornata al successo, il suo 17esimo totale, con una entusiasmante doppietta. Sugli scudi Nico Hulkenberg ma anche gli altri due rookie Tandy e Bamber, che hanno saputo sfruttare le doti "notturne" della 919 Hybrid, mentre Webber mastica ancora amaro



Stefano Semeraro

Il complimento più bello, ai 'cugini', gliel'ha fatto Wolfgang Ulrich, ovvero il demiurgo di una decade abbondante di dominio Audi. «Non ho nulla da rimproverare a nessuno dei miei. Abbiamo corso contro un rivale che ha costruito una macchina vicina alla perfezione». Insomma, Chapeau, Porsche. La 919 Hybrid ha vinto la 17esima edizione della 24 Ore, a 17 anni dall'ultimo trionfo della casa tedesca – provate a fare i superstiziosi, se ci riuscite – era probabilmente la favorita della vigilia (anche se ha giocato a nascondino), ma un conto è sognare, un conto alzare davvero il coppone alla fine della fiera. Bamber, Tandy e Hulkenberg ci sono riusciti davanti all'altra Porsche, quella di Webber, Bernhard e Hartley, grazie ad una vettura velocissima e soprattutto tremendamente affidabile, che ha vendicato la delusione dello scorso anno quando a tradire ben due vetture di Stoccarda, nell'ultima ora di gara, fu il propulsore ibrido. Ma era l'anno del debutto e la sconfitta era ben digeribile. Stavolta è andato tutto liscio e nella competizione in famiglia (Volkswagen) la Porsche può godere ancora di più perché è riuscita a battere i cugini proprio sul loro terreno. Prima incalzando le Audi in un serratissimo balletto notturno al vertice, poi salutando la compagnia a furia di temponi martellanti, approfittando anche di problemi tecnici delle R18 e-tron.

## Bamber e Tandy quegli sconosciuti...

Sui giornali è andata soprattutto la faccia di Nico Hulkenberg, il pilota della Force India di F.1, al debutto sulla Sarthe, e per ragioni mediatiche era anche scontato. Ma la vittoria appartiene con gli stessi diritti, se non maggiori, al kiwi Earl Bamber e all'inglese Nick Tandy, anche loro alla prima esperienza nella 24 Ore francese con una LMP1. «E' da quando ho 12 anni che il mio sogno è vincere gare come queste», ha detto Tandy, il 32esimo britannico della storia capace di imporsi nella 24 Ore, l'unico sulla Porsche numero 19 che aveva già corso la Le Mans, ma con le GT. «Poi servono anche tanta voglia di emergere, i contatti giusti e un pizzico di fortuna. Il vantaggio del nostro team è che tutti abbiamo già corso in un sacco di categorie, quindi non eravamo il classico equipaggio di rookie che non sa come muoversi. Anche se le vetture erano diverse ci siamo sentiti a nostro agio. La chiave è stato riuscire a sfruttare i quattro stint notturni al meglio, la vettura si è adattata benissimo alle temperature più basse, e siamo riusciti a sfruttare le gomme. L'altro segreto è stato costruire una grande intesa fra noi piloti: ci rispettiamo e ci fidiamo, proprio come capita in un matrimonio (questa però il buon Nick l'ha soffiata a McNish e Capello, ndr). Nessuno voleva mettere nei guai l'altro». E' stato davvero un gioco di squadra, con Hulkenberg protagonista in pista anche quando la safety-car è entrata in pista, Tandy bravo a continuare il lavoro nella notte e Bamber nel ruolo di rifinitore nelle prime ore della mattina.

## La star Hulkenberg entra nella storia

Hulkenberg, il primo pilota in attività in F.1 a vincere a Le Mans dopo Johnny Herbert nel '91 (con la Mazda, ndr), ha risposto molto diplomaticamente a chi gli proponeva un parallelo fra le due categorie: «Diciamo che mi ritengo molto fortunato a poter correre in entrambe. Comunque questo è il giorno più bello della mia carriera, vincere davanti a questo pubblico è fantastico, quando alla fine mi







hanno chiesto di rallentare un po' quasi non ce la facevo». Comprensibile, ma mettere a rischio una doppietta del genere da parte della Porsche sarebbe stato folle. Con questo successo la casa di Stoccarda ha rafforzato il suo ruolo di marchio leader a Le Mans – 17 vittorie contro le 13 Audi – ma ad Ingolstadt già stanno lavorando per rendere i loro propulsori ibridi più efficienti l'anno prossimo. La sfida, in casa e fuori, si gioca più che mai sui dettagli.

## La resa di Webber La felicità di Hartley

Mark Webber ancora una volta si è fatto sfuggire la chance di lottare per la vittoria, stavolta per via di una penalità - rimediata per un sorpasso ad una GT in regime di bandiere gialle dal compagno Brendon Hartley - che lo ha costretto a consegnare a Hulkenberg & Co. la leadership della gara. Un errore imperdonabile quello del giovane neozelandese anche se non è stato quello l'episodio determinante: «Non eravamo abbastanza veloci. Semplicemente la Porsche numero 19 era più forte di tutti, specie di notte, così ha lasciato indietro sia noi sia le Audi». Brendon Hartley ha poi voluto rimarcare l'amicizia che lo lega a Bamber. «Io ed Earl siamo amici, siamo cresciuti insieme in Nuova Zelanda, alla fine è buffo come siamo finiti tutti e due a guidare una Porsche dall'altra parte del mondo. Questa è stata la mia quarta Le Mans, ma solo la seconda che ho finito. E' una gara dura, quindi salire sul podio dà una soddisfazione particolare, avere Earl lì con me ha reso tutto ancora più bello».

# Nessun miracolo

**Quello della Porsche è stato un lavoro "alla tedesca". Nessun miracolo, nessuna scorciatoia, ma una dedizione assoluta ed un impegno continuo su ogni aspetto. Dalla tecnica all'organizzazione, fino ai piloti**

**Marco Cortesi**

Qual è stato il segreto della Porsche? Nessuno. O meglio, non c'è stata una vera "formula magica". Si può invece parlare dell'enorme serietà e metodicità nell'approccio mostrata da molteplici punti di vista. Per alcuni versi, la stessa cosa che aveva costruito negli anni il dominio dell'Audi. Sia dal punto di vista tecnico, sia da quello umano. La scelta tecnologica è stata quella che alla fine si è rivelata vincente. Nonostante le complicazioni dovute al doppio sistema di recupero energetico in stile F.1, dal turbocompressore e dai freni anteriori, la soluzione di un piccolo motore turbo due litri a quattro cilindri, tra l'altro in linea con le tendenze generali del mercato, si è dimostrata performante e affidabile. Tanto che in Toyota non si è fatto mistero di perseguire una soluzione simile nel 2016. La dote migliore in termini di realizzazione della vettura è stata quella di sapere bilanciare al meglio l'aggressività del pacchetto con le necessarie preoccupazioni sul consumo (anche delle gomme) e sulla durata. Insieme alla pianificazione pura, a Weissach si è poi passati alla pratica andando alla caccia di alcuni tra i migliori professionisti a disposizione, creando un gruppo giovane e altamente competente, che è stato integrato con la struttura di Olaf Manthey, forse quella che si prestava meglio allo scopo. Infine, ultimo ma assolutamente non meno importante, il comparto piloti. In Porsche si sono sapute integrare diverse anime: da una parte le stelle in arrivo dalla Formula 1, dall'altra i nomi di grandissima esperienza - anche in Porsche - nel mondo dell'endurance. Infine, i giovani appositamente "coltivati" tramite il programma junior. Perché se è vero che Nico Hulkenberg è stato eccellente come dalle attese sin dal pronti-via, al suo fianco ha avuto due rookie che, pur se con meno esperienza, hanno avuto altrettanto merito nel conquistare il successo.

Nick Tandy ed Earl Bamber sono arrivati entrambi dalla scuola della Cup dopo che avevano visto le loro carriere a ruote scoperte svanire. Il primo, gradino dopo gradino, ha saputo scalare tutti gli ostacoli, mentre il secondo è stato davvero esplosivo. Dopo aver vinto la Carrera Cup Asia e la Scholarship Porsche nel 2013, è passato in pochi mesi dalla Supercup alla 991 GTE ufficiale, e poi, già nell'inverno, alla 919 Hybrid, lasciando stupefatti tutti per la semplicità con cui ha saputo adattarsi e offrire prestazioni eccezionali.





## L'ORDINE DI ARRIVO DOMENICA 14 GIUGNO 2015

- 1 - Hulkenberg-Tandy-Bamber (Porsche 919 Hybrid) - Porsche - 395 giri
- 2 - Bernhard-Webber-Hartley (Porsche 919 Hybrid) - Porsche - 1 giro
- 3 - Fassler-Lotterer-Treluyer (Audi R18 e-tron) - Audi - 2 giri
- 4 - Di Grassi-Duval-Jarvis (Audi R18 e-tron) - Audi - 3 giri
- 5 - Dumas-Jani-Lieb (Porsche 919 Hybrid) - Porsche - 4 giri
- 6 - Wurz-Sarrazin-Conway (Toyota TS040 Hybrid) - Toyota - 8 giri
- 7 - Rast-Albuquerque-Bonanomi (Audi R18 e-tron) - Audi - 8 giri
- 8 - Davidson-Buemi-Nakajima (Toyota TS040 Hybrid) - Toyota - 9 giri
- 9 - Howson-Bradley-Lapierre (Oreca 05-Nissan) - KCMG - 37 giri
- 10 - Dolan-Turvey-Evans (Gibson 0155-Nissan) - Jota - 37 giri
- 11 - Rusinov-Canal-Bird (Ligier JSP2-Nissan) - G Drive - 37 giri
- 12 - Yacaman-Derani-Gonzalez (Ligier JSP2-Nissan) - G Drive - 41 giri
- 13 - Chaddock-Patterson-Berthon (Oreca 03R-Nissan) - Murphy - 48 giri
- 14 - Mediani-Markosov-Minassian (BR 01-Nissan) - SMP - 55 giri
- 15 - Brown-Van Overbeek-Fogarty (Ligier JSP2-HPD) - Extreme Speed - 56 giri
- 16 - Bellarosa-Ibanez-Perret (Oreca 05-Nissan) - Ibanez - 58 giri
- 17 - Gavin-Milner-Taylor (Chevrolet Corvette C7R) - Corvette - 58 giri
- 18 - Kraihamer-Abt-Imperatori (Rebellion R-One) - Rebellion - 59 giri
- 19 - Amberg-Ragues-Webb (Morgan-Nissan) - Pegasus - 61 giri
- 20 - Shaytar-Bertolini-Basov (Ferrari 458) - SMP - 63 giri
- 21 - Rigon-Calado-Beretta (Ferrari 458) - AF Corse - 63 giri
- 22 - Dempsey-Long-Seefried (Porsche 911 RSR) - Dempsey - 64 giri
- 23 - Beche-Heidfeld-Prost (Rebellion R-One) - Rebellion - 65 giri
- 24 - Sweedler-Bell-Segal (Ferrari 458) - Scuderia Corsa - 65 giri
- 25 - Bruni-Vilander-Fisichella (Ferrari 458) - AF Corse - 65 giri
- 26 - Perrodo-Collard-Aguas (Ferrari 458) - AF Corse - 65 giri
- 27 - Nygaard-Sorensen-Thiim (Aston Martin Vantage) - Aston Martin - 65 giri
- 28 - Sharp-Dalziel-Henemeier (Ligier JSP2-HPD) - Extreme Speed - 66 giri
- 29 - Nicolet-Maris-Merlin (Ligier JSP2-Nissan) - OAK - 67 giri
- 30 - Lietz-Christensen-Bergmeister (Porsche 911 RSR) - Manthey - 68 giri
- 31 - Mann-Giammaria-Cressoni (Ferrari 458) - AF Corse - 69 giri
- 32 - Krohn-Jonsson-Barbosa (Ligier JSP2-Nissan) - Krohn - 72 giri
- 33 - Aleshin-Ladygin-Ladygin (BR 01-Nissan) - SMP - 73 giri
- 34 - Rees-MacDowall-Stanaway (Aston Martin Vantage) - Aston Martin - 75 giri
- 35 - Chen-Vannelet-Parisy (Porsche 911 RSR) - All - 75 giri
- 36 - Al Faisal-Giermaziak-Avenatti (Ferrari 458) - JMW - 75 giri
- 37 - Chen-Kapadia-Maasen (Porsche 911 RSR) - All - 79 giri

### Non classificati

- Dalla Lana-Lamy-Lauda (Aston Martin Vantage) - Aston Martin  
 Trummer-Kaffer-Monteiro (CLM P1-AER) - ByKolles  
 Tinknell-Buncombe-Krumm (Nissan GT-R LM Nismo) - Nissan



### Ritirati

- Cumming-Vanthoor-Estre (Ligier JSP2-Nissan) - OAK  
 Bleekemolen-Keating-Miller (SRT Viper GTS-R) - Riley  
 Leventis-Watts-Kane (Dome-Nissan) - Strakka  
 Griffin-Cameron-Mortimer (Ferrari 458) - AF Corse  
 Pla-Mardenborough-Chilton (Nissan GT-R LM Nismo) - Nissan  
 Thiriet-Badey-Gommendy (Oreca 05-Nissan) - Thiriet by TDS  
 Castellacci-Goethe-Hall (Aston Martin Vantage) - Aston Martin  
 Ragues-Webb-Amberg (Morgan Evo-Sard) - Morand  
 Matsuda-Ordenez-Shultzhtskiy (Nissan GT-R LM Nismo) - Nissan  
 Panciatici-Chatin-Capillaire (Alpine-Nissan) - Signatech  
 Turner-Mucke-Bell (Aston Martin Vantage) - Aston Martin  
 Roda-Ruberti-Poulsen (Corvette C7-R) - Larbre  
 Hirsch-Paletou-Lancaster (Gibson 0155-Nissan) - Greaves  
 Ried-Al Qubaisi-Bachler (Porsche 911 RSR) - Proton  
 Pilet-Henzler-Makowiecki (Porsche 911 RSR) - Manthey

# Battuta da... se sto

La casa dei quattro anelli combatte bene, ma si deve arrendere ad un avversario che ha fatto "l'Audi", meglio dell'Audi



**Marco Cortesi**

L'Audi cede lo scettro di regina della Sarthe con l'onore delle armi. Non solo per via di una storia che basta da sola a meritare il rispetto di tutti gli altri, ma anche per il lavoro che è stato fatto per tenere il passo degli scatenati "cugini". Se è vero che la R18 era la vettura campione in carica, era altrettanto vero che lo scorso anno non si presentava assolutamente favorita, schiacciata in termini di prestazioni pure da Porsche e Toyota. Quest'anno la situazione si è ribaltata in pieno, e non solo la nuova vettura è stata velocissima, stracciando il record della pista in gara, ma si è rivelata la più "gentile" sulle gomme. Peccato che, in un'edizione di Le Mans in cui la Porsche ha fatto... l'Audi, si sia verificato anche l'inverso. Sono stati tanti infatti i problemi che hanno tormentato le argentate turbodiesel tedesche. Da quelli più grandi a freni e sistema ibrido occorsi principalmente sulla vettura di Bonanomi, Rast e Albuquerque, al cofano della numero 7 di Lotterer, Fassler e Treluyer che ha richiesto diversi interventi, alla radio che ha dato guai in serata, ad un rabbocco dell'olio inatteso all'alba. Oltre

naturalmente all'incidente causato da una cattiva gestione della Yellow Zone e che ha costretto sin da subito Duval, Jarvis e Di Grassi ad inseguire. Comunque, dal punto di vista del pilotaggio va dato come sempre merito all'Audi di aver messo insieme un gruppo eccellente. Le sbavature sono state minime (giusto il contatto con la Porsche di Treluyer che ha portato ad una penalità) e tutti i driver messi in pista si sono fatti valere sia in termini collettivi che di performance individuale. André Lotterer è sempre più il punto di riferimento, e Marco Bonanomi ha dimostrato una volta di più quanto meriti un posto in squadra a tempo pieno: cosa si aspetta? Estremamente positivi anche il debutto di René Rast, così come la grinta di Filipe Albuquerque. Fuori dai radar l'equipaggio della numero 8, a cui va però riconosciuto di aver gestito al meglio una partenza ad handicap. E ora? Tra sirene di Formula 1 sempre prontamente smentite, e la dichiarata intenzione di voler tornare a lottare per il successo, l'Audi si concentrerà sul Mondiale Endurance, obiettivo importante per quest'anno. Per poi far sapere al mondo quale sarà il suo futuro.

## DA RICORDARE

**I record della R18 in gara  
I troppi piccoli inconvenienti  
Il leader Lotterer  
Un Bonanomi da promuovere**

# essa



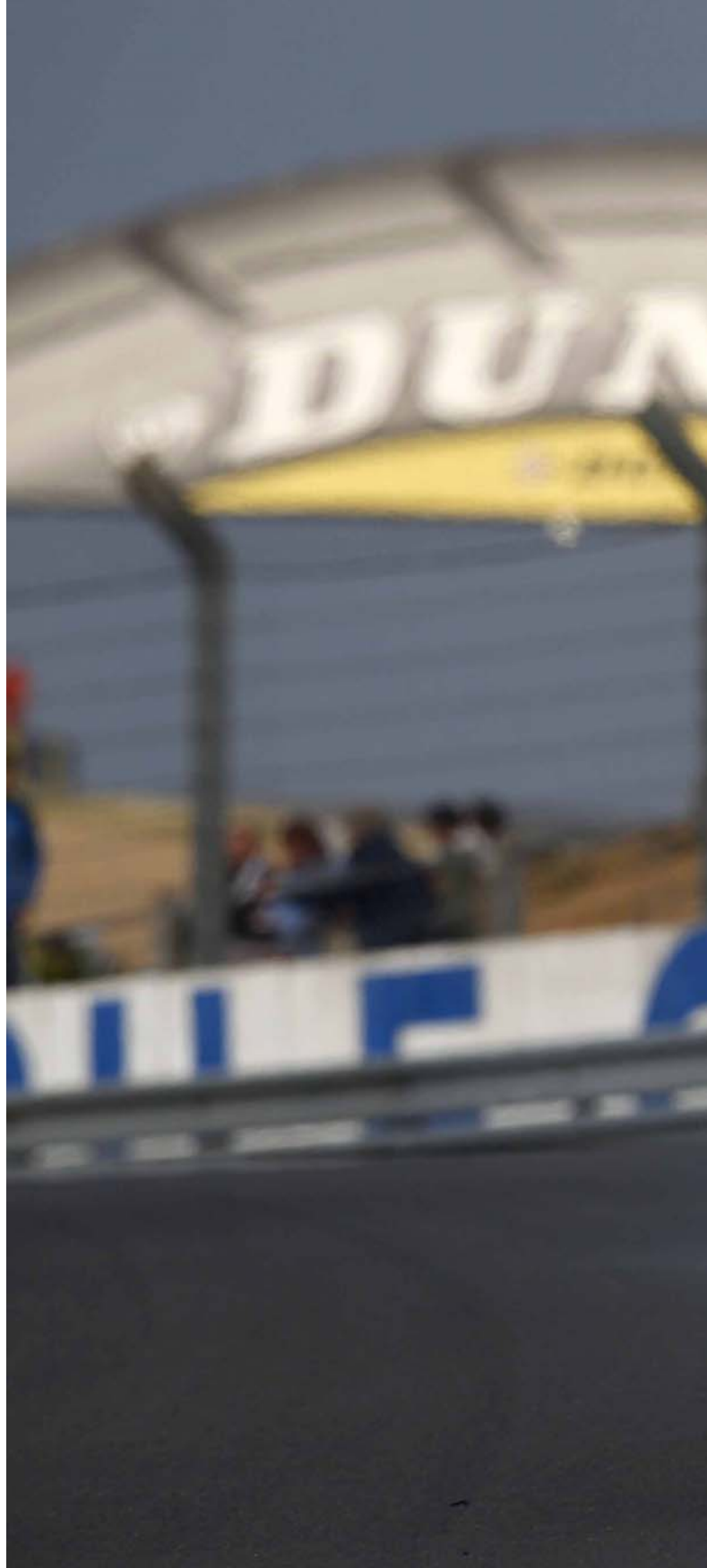
Ancora una volta sfortunato  
Marco Bonanomi

# Treno perduto

**Ancor prima del via in Toyota si pensava già ad una rivoluzione. Il risultato delle qualifiche e della gara non lascia il minimo spazio per accampare scuse**

Marco Cortesi

Notizia positiva per la Toyota: la TS-040 non ha più patito i problemi di affidabilità visti in passato. Tutti i cablaggi hanno retto, i sistemi ibridi integrati hanno funzionato come previsto, e i piloti non hanno commesso particolari errori. Notizia negativa: la vettura non va abbastanza forte. Nella corsa per affinare il pacchetto precedente, la casa nipponica ha completamente perso il treno di Audi e Porsche, che invece si sono lanciate in una rincorsa verso il futuro e verso le prestazioni. Invece per il setto delle tre ellissi non c'è stata la minima speranza, con distacchi nell'ordine di diversi secondi al giro. Ed è eccezionale che, pur se costretti a spingere per recuperare disperatamente il gap, siano riusciti a fare arrivare le vetture intere al traguardo. I campioni del mondo Anthony Davidson, Sebastien Buemi e Kazuki Nakajima sono persino riusciti a mettersi alle spalle l'Audi "sfortunata". E mentre Alexander Wurz medita il ritiro, in Toyota già prima della corsa si pensava al 2016 e... alla Porsche. Sì, perché alla 919 si guarderà in modo pesante per sviluppare la nuova TS-050. Via il motore aspirato, dentro un piccolo turbo, probabilmente da due litri. Via i supercondensatori, benvenute batterie al Litio e probabilmente sistema di recupero energetico dalla turbina, in stile Formula 1. Lo step, che sembrava già in programma dal 2017, è stato anticipato. Buona notizia, che mostra l'impegno a lungo termine del costruttore giapponese verso le gare endurance nonostante il ritorno su larga scala nel mondo dei rally.





## **DA RICORDARE**

**Una vettura non abbastanza performante  
I pochi errori dei piloti  
La grande (e in parte inutile) affidabilità  
I piani di rivoluzione per il futuro**



# Trazione a fondo

**Il costruttore di Yokohama si presenta con una GT-R Nismo ben lontana da quella promessa in termini di caratteristiche tecniche e prestazioni. E il disastro in termini di risultati e di immagine è totale**





## DA RICORDARE

**Una vettura molto, molto acerba**  
**Una promozione non giustificata dai risultati**  
**La tecnologia ibrida non utilizzata**  
**Problemi tecnici vistosi e a ripetizione**



### Marco Cortesi

Presentazione con un lungo e costosissimo spot al Superbowl, video emozionali come se piovesse, massiccia apertura sulle novità tecniche, esposizione mediatica a livelli eccezionali. Dopo un inizio di carriera brillantissimo - sulla carta - la Nissan GT-R Nismo LMP1 non ha minimamente giustificato con le prestazioni in pista le attenzioni dei mesi precedenti la corsa. Quello che doveva essere un progetto rivoluzionario, con qualche ambizione di infastidire i top-team grazie a numeri da record, si è trasformato prima in un confronto con le LMP2 in cui si era sicuri, ma proprio sicuri, di riuscire a stare davanti, poi in un test da 24 ore. Infine per le originali coupé a trazione anteriore è diventato un naufragio. Non solo perché i guai sono piovuti sulle GT-R Nismo fin da prima del via e nessuno degli esemplari è stato classificato. Ma perché semplicemente

le vetture non sono state nemmeno completate. I sistemi ibridi installati hanno solo fatto peso senza essere utilizzati, e la trazione al posteriore per restituire parte dell'energia accumulata non è probabilmente nemmeno stata sviluppata. Ad essere devastante, per il gruppo diretto da Darren Cox e Ben Bowlby, è stata proprio la differenza brutale tra attese e realtà. Tra promozione e assenza totale di risultati. C'è da scommettere che molti dei piloti portati in pista avrebbero voluto essere altrove, in un team minore della LMP2 o magari, come Wolfgang Reip, nel Renault Sports Trophy a Budapest. Il quadro del weekend l'ha dato al meglio l'esemplare numero 23, quello di punta (il numero 23 in giapponese si legge ni-san). Frizione rotta prima del via, partenza dopo otto giri, e vettura a fuoco nelle ultime fasi dopo un'incredibile serie di problemi. Non necessariamente dovuti alla particolare architettura tecnica...

# Da Hong Kong con furore

**Il team KCMG domina la LMP2 nonostante qualche contrattempo, regalando alla nuova Oreca 05 la prima vittoria e contenendo il ritorno dei vincitori 2014**

**Marco Cortesi**

E' stata una lunga marcia quella del team KCMG alla 24 Ore di Le Mans 2015. La scuderia di Hong Kong ha dominato dall'inizio alla fine, approfittando di una vettura perfetta e di uno dei pacchetti piloti più performanti del lotto. La Oreca 05-Nissan, alla prima apparizione alla Sarthe, è ufficialmente il nuovo punto di riferimento della categoria per affidabilità e velocità. All'interno dell'abitacolo si sono messi in mostra Nicolas Lapierre, appiedato forse immeritadamente dalla Toyota, Matthew Howson, che pur non essendo un vero gentlemen ha evitato gli errori del passato, e Richard Bradley. Il ventitreenne britannico trapiantato a Singapore ha fatto segnare la pole in qualifica, inoltre ha formato con Lapierre un'accoppiata eccellente. Il gruppo diretto da Paul Ip non è stato perfetto, però in loro aiuto sono arrivati i problemi altrui. Una serie di problemi iniziali hanno infatti rallentato la Gibson del team Jota Sport. Gli uomini di Simon Dolan hanno recuperato in modo eccezionale, terminando nello stesso giro dei vincitori ma senza impensierirli. Eccellente l'ultimo stint di Oliver Turvey, che ha passato Sam Bird portando a casa la piazza d'onore. La sorte peggiore è però toccata al-

l'altra Oreca 05, quella del team Thiriet by TDS. Sostituito il telaio nel pre-gara per un danno derivante da un detrito, la compagine francese è stata messa fuori gioco dall'Aston Martin di Fernando Rees, che in staccata con freni nuovi ha centrato la coupé di Pierre Thiriet, Ludovic Badey e Tristan Gommendy. Poco lontane le Ligier targate G-Drive, incluse un paio di penalità evitabili. Tante delusioni per gli altri, tra il team Greaves fermato da un problema alla batteria, il team Krohn messo alle corde a più riprese dallo stesso Tracy Krohn e lo Strakka Racing che, sopravvissuto ad un contatto iniziale, ha visto la propria Dome perdere liquido di raffreddamento e fermarsi nell'ultimo terzo di gara. Al traguardo invece Ivan Bellarosa con il team Ibanez, così come le due BR01 di casa SMP. La migliore delle vetture russe, progettate da Paolo Catone, ha visto la bandiera a scacchi al settimo posto con il trio composto da David Markozov, Nicolas Minassian e Maurizio Mediani.

- 1 - Howson-Bradley-Lapierre (Oreca 05-Nissan) - KCMG - 358 giri
- 2 - Dolan-Turvey-Evans (Gibson 015S-Nissan) - Jota - 48" 182
- 3 - Rusinov-Canal-Bird (Ligier JSP2-Nissan) - G Drive - 1'47"522





Howson-Bradley-Lapierre dominatori a Le Mans in LMP2



# Action Movie

**Un emozionante successo per il 'cravattino' che, dopo aver perso una vettura è riuscito a tornare sul tetto del mondo con la sola C7.R superstite. Solo un problema meccanico frena Bruni e la Ferrari**

**Marco Cortesi**

E' stata una storia americana, quella della Corvette a Le Mans 2015. Un film a tratti drammatico ma coronato con un finale felice. Con anche un inizio ricco di aspettative, una piega negativa, e una cavalcata contro ogni previsione che ha portato il team ufficiale Pratt&Miller ad un nuovo successo nella sua lunga storia. Dopo l'incidente che nelle libere aveva tolto di mezzo la C7.R dominatrice della 24 Ore di Daytona e della 12 Ore di Sebring, gli uomini del cravattino hanno dovuto trovare la forza di risollevarsi ed sono riusciti nell'impresa grazie a Tommy Milner, Jordan Taylor ed Oliver Gavin. Qualificata piuttosto indietro anche a causa dei controlli effettuati per investigare il problema dell'esemplare gemello, la vettura numero 64 si è imposta in recupero nonostante qualche problemino ai freni. E non solo si è approfittato dei guai altrui, ma si sono davvero mostrati i muscoli con un pacchetto che nelle intenzioni doveva essere un carro armato già lo scorso anno, ma che nel 2014 aveva pagato problemi di gioventù.

Per Gavin si tratta di un quinto successo che lo conferma tra i migliori piloti GT di sempre, mentre lo stravagante (ma velocissimo) Taylor porta a casa un primo, meritatissimo trofeo. Se la gara della Vette di testa è stata un crescendo, il team AF Corse ha subito una cocente delusione. Dopo un inizio difficile che aveva visto Giancarlo Fisichella incolpevolmente coinvolto nel contatto con Duval, la Ferrari numero 51 aveva recuperato la prima posizione trainata dal solito, splendido Gianmaria Bruni. La sfortuna, per i campioni in carica, si è presentata sotto forma di una vaschetta piena di ingra-

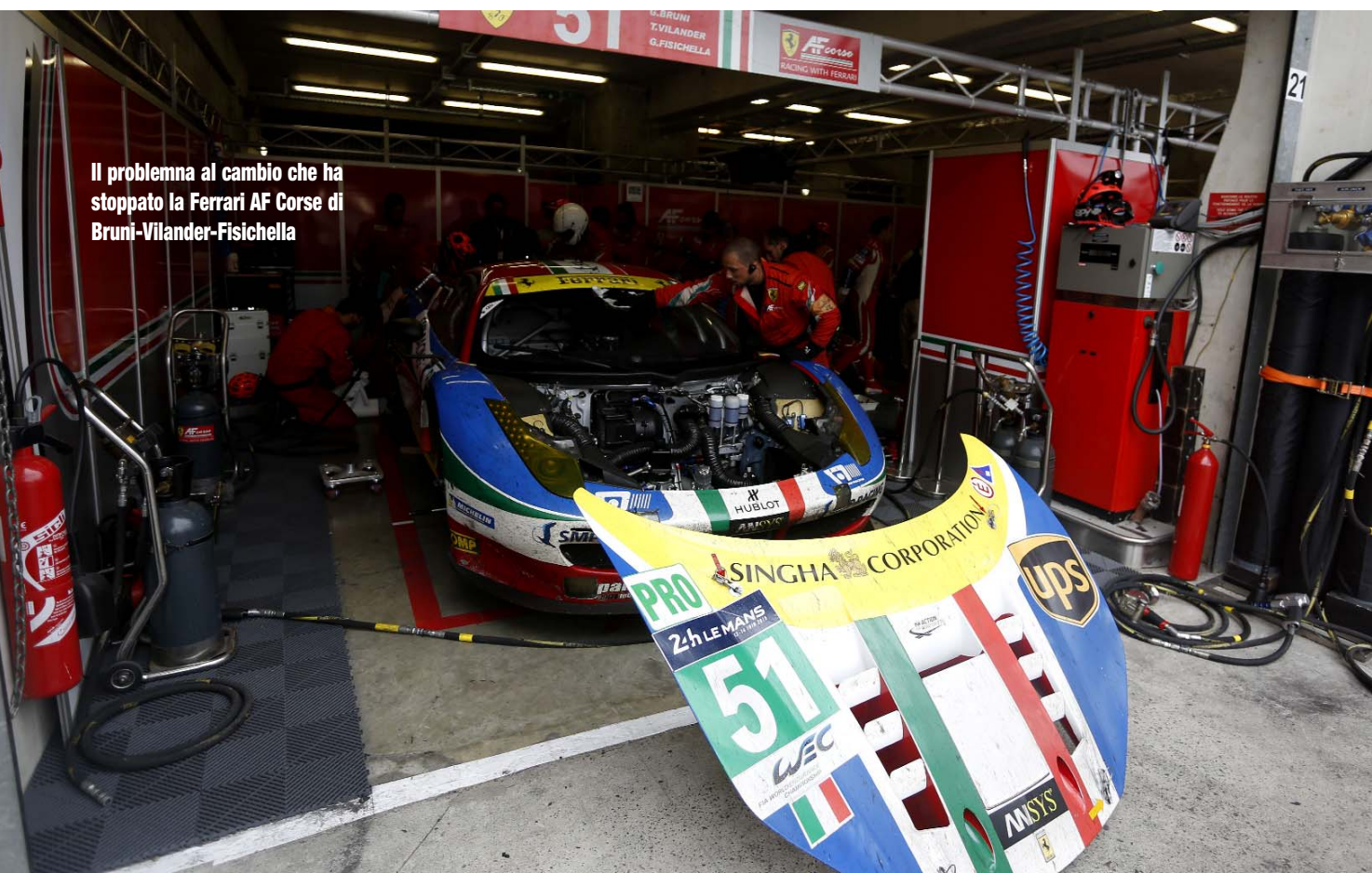
naggi. La scuderia di Amato Ferrari ha dovuto ricostruire il cambio, e Toni Vilander si è dovuto accomodare a lungo nel box quando mancavano due ore alla conclusione. Seconda ha concluso la 458 gemella di Rigon-Calado-Beretta, mentre Bruni e compagni hanno completato il podio.

Dopo una prova maiuscola in qualifica, le Aston Martin hanno pagato pegno. Mandato in pista con freni nuovi nella notte, Fernando Rees ha centrato la Oreca TDS in frenata. Poco dopo lo start, aveva dato forfait l'esemplare di Mucke-Turner-Bell, per la rottura del motore. Da dimenticare l'esperienza delle Porsche 991 ufficiali. Persa una vettura praticamente subito col motore in fiamme, il team Manthey ha patito la rottura di un ammortizzatore sulla seconda, dando l'addio ai sogni di ripetere i risultati della LMP1. Anche se ritmo non c'era. Forse, spostata l'attenzione sulla 919 Hybrid, le 991 sono state un po' abbandonate, o forse il Balance of Performance è stato troppo duro. Ma per chi ha una storia in gran turismo del calibro di quella di Weissach, risultati come quelli di Le Mans non fanno bene, tanto che si sta pensando seriamente di concentrarsi sul solo programma della classe regina. La GTE-Pro è già comunque proiettata al prossimo anno, quando le nuove regole porteranno in pista vetture più veloci e di impatto visivo. Atteso è il debutto della Ferrari 488, di una nuova Corvette e, ovviamente, della Ford GT.

- 1 - Gavin-Milner-Taylor (Chevrolet Corvette C7R) - Corvette - 337 giri
- 2 - Rigon-Calado-Beretta (Ferrari 458) - AF Corse - 5 giri
- 3 - Bruni-Vilander-Fisichella (Ferrari 458) - AF Corse - 7 giri



Il problema al cambio che ha  
stoppato la Ferrari AF Corse di  
Bruni-Vilander-Fisichella



# Brilla Bertolini

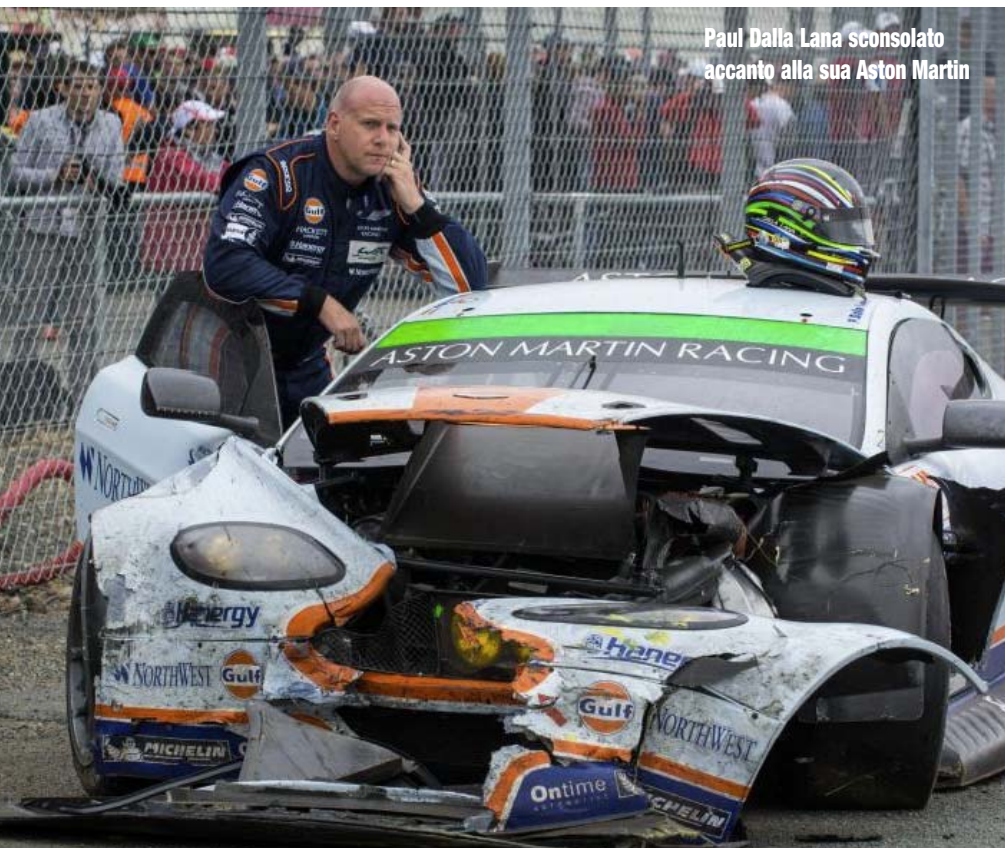
**Nella categoria riservata a gentleman e professionisti brilla Andrea Bertolini, indiscusso protagonista del successo della Ferrari SMP e unico italiano a trionfare nella 24 ore 2015. Gli incidenti mettono ko le Aston Martin**

**Marco Cortesi**

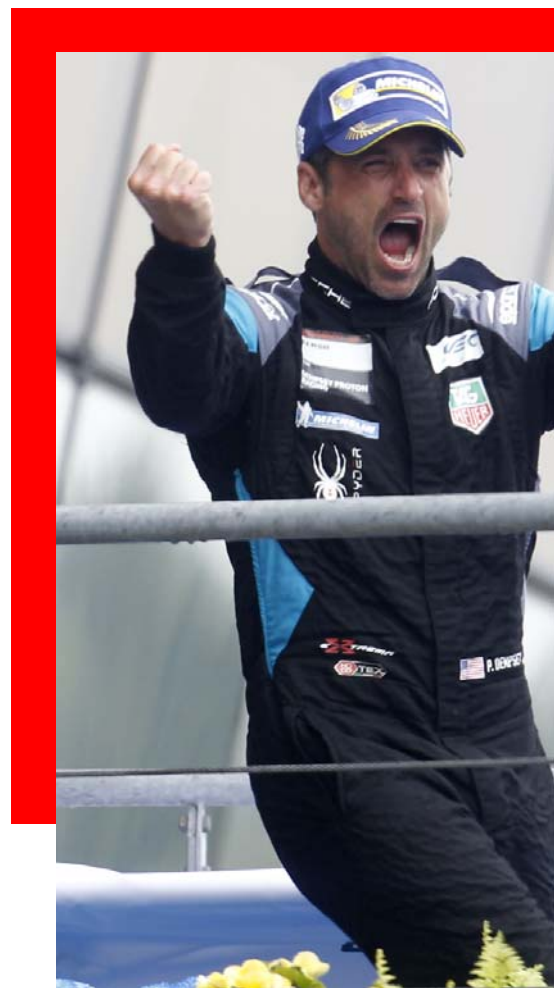
Come sempre accade, e come è forse giusto che sia, sono stati i piloti gentleman a fare il bello e il cattivo tempo nella classe GTE-Am di Le Mans. O meglio, in alcuni casi il tempo è stato cattivo o molto cattivo. Dopo che Pedro Lamy, convalescente per la varicella contratta in settimana, aveva dominato buona parte della gara dalla pole, Paul Dalla Lana, solitamente piuttosto affidabile, ha messo fine alle speranze dell'Aston Martin, tradito alla chicane Ford da qualche goccia di pioggia. Come Lamy ha però brillato di luce propria Andrea Bertolini che, affiancato sulla Ferrari SMP da Viktor Shaitar e Alexey Basov, ha ricordato al mondo il perché dei titoli conquistati in carriera. Senza nulla togliere al duo russo, il modenese ha conquistato il successo, unico italiano a trionfare a Le Mans. Performance eccezionale la sua, messa a segno recuperando anche un'uscita di pista di Shaitar nella notte. Non c'è stata troppa fortuna per gli altri (tanti) italiani al via della classe. Francesco Castellacci si è trovato a dividere l'Aston Martin numero 96 con Roald Goethe, proprietario di tre delle vetture inglesi. Il tedesco è finito

subito fuori pista, ma a mettere fuori gioco lui e i compagni è stato il botto della mattina, violentissimo, in uscita dalle curve Porsche. Portato al centro medico e poi in ospedale, Goethe è fortunatamente incolume. Un incidente ha messo a rischio anche la partecipazione di Gianluca Roda e Paolo Ruberti con la Corvette privata del team Larbre. Presentatisi al via regolarmente, aiutati anche dai meccanici Chevrolet ufficiali, gli uomini della scuderia francese hanno però abbandonato per la rottura del cambio. Poca fortuna anche per Matteo Cressoni e Raffaele Giammaria, affiancati da Peter Mann e tormentati da problemi che hanno incluso un principio di incendio ai box e un'uscita di pista. Giornata memorabile invece per Patrick Dempsey. Abbandonato il cast del telefilm Grey's Anatomy anche per dedicarsi con più costanza alle corse, il canadese ha conquistato insieme a Pat Long e Marco Seefried il secondo posto di categoria.

- 1 - Shaytar-Bertolini-Basov (Ferrari 458) - SMP - 332 giri
- 2 - Dempsey-Long-Seefried (Porsche 911 RSR) - Dempsey - 1 giro
- 3 - Sweedler-Bell-Segal (Ferrari 458) - Scuderia Corsa - 2 giro



Paul Dalla Lana sconsolato accanto alla sua Aston Martin





La Ferrari  
di Andrea Bertolini

# Dempsey, anatomia di una gioia

Lacrime: vere, mica roba da attore. Niente di scritto, niente di recitato. Un pianto diretto, l'emozione che trabocca e non si fa contenere. La prima volta a podio di Patrick Dempsey, il volto notissimo del chirurgo Derek Sheperd in "Grey's anatomy", una delle tv di più grande successo dell'ultimo decennio, è stata da brividi, e le immagini della sua commozione hanno fatto il giro del mondo. E che si tratti di brividi genuini, non roba da pr a beneficio della stampa, lo conferma il fatto che Dempsey, alla sua quarta Le Mans, ha deciso da tempo di chiudere con "Grey's Anatomy" proprio per dedicarsi alla sua grande passione, quella delle corse. Perché, come nel caso dei suoi illustri colleghi Steve McQueen e Paul Newman, le corse per l'attore americano sono il copione perfetta, quello che nessun sceneggiatore è in grado di riprodurre. Il secondo posto del Dempsey-Proton Team in GTE ha aggiunto gloria alla grande giornata Porsche, e Dempsey, al contrario del suo collega gentleman Della Lana, intrecciatosi con un guard-rail a 45 minuti dalla fine, quando era in testa con la Aston Martin, ha contribuito facendo il suo in pista, senza sbavature. «Difficile trovare le parole per descrivere quanto significa per me questo podio a Le Mans – ha detto – Ho sempre sognato un momento come questo. Ho lavorato duro negli ultimi tre anni per arrivarci, e devo dire grazie anche al mio amico e compagno di squadra Patrick Long, che mi ha insegnato molto. Vive la France!». I fan e le fan di Grey's Anatomy, Hillary Clinton compresa, se ne dovranno fare una ragione.



# Scacco in blu

**La Ford conferma il ritorno ufficiale a Le Mans con la nuova Ford GT model year 2017. Una vettura esuberante già nel suo modello stradale, sviluppata dalla Multimatic e dotata di un propulsore 3.5 biturbo**





**Marco Cortesi**

Attesa sin dal debutto del modello stradale, ha fatto il suo ingresso prepotente sulla scena GT mondiale la nuova Ford GT, che riporterà ufficialmente il marchio dell'ovale blu nel Mondiale Endurance e alla 24 Ore di Le Mans. Sessant'anni dopo la tripletta delle GT40 7 litri, ci saranno quattro esemplari della nuova sportiva di Detroit al via della Sarthe nel 2016. La vettura sarà schierata sia nel WEC che nello United SportsCar Championship a tempo pieno, e sarà il solo Chip Ganassi (insieme al socio Felix Sabates) a gestire tutto il programma da una parte e dall'altra dell'oceano. Dopotutto, già da due anni la scuderia è assoluta protagonista dei programmi sportivi dell'ovale blu con un Daytona Prototype che, tra l'altro, utilizza lo stesso propulsore turbo 3.5 V6 della GT. Al contrario del precedente modello, oggetto di un'operazione-nostalgia e arrivata alle corse grazie all'impegno di un privato (lo scomparso Martin Bartek), la nuova GT è pensata per vincere. Si è deciso per un telaio in carbonio e per delle innovative componenti stampate in 3D. Tanto per rimarcare

il legame tra la strada e la pista, si è scelta la canadese Multimatic, dal buon passato agonistico, per la realizzazione del progetto.

Grazie alla GT 2016, si è anche avuto il primo sguardo sulle norme GTE evolute per il prossimo anno, con estrattori più grandi e maggiore libertà aerodinamica, che sarà affiancata ad un aumento dei cavalli e ad una diminuzione di peso. Il debutto della nuova GT GTE, che è già stata portata in pista per i suoi primi passi da Scott Pruett e dal collaudatore ufficiale Multimatic Scott Maxwell, è previsto per gennaio prossimo a Daytona. Per quanto riguarda i piloti, ancora non ci sono annunci. Sembra probabile che del programma facciano parte Scott Pruett, se deciderà di continuare a correre, e Joey Hand, portato a bordo da Ganassi quest'anno strapandolo alla BMW. E' pensabile una possibile collocazione del giovanissimo Sage Karam, che in IndyCar fa fatica a trovare il giusto budget per la stagione, mentre anche Scott Dixon si è già proposto per un ingaggio. Comunque, la corsa ai sedili è appena iniziata: per Le Mans di piloti ne serviranno almeno 12!

**Design: Multimatic**

**Progettista: Julien Sole**

**Telaio: fibra di carbonio con subframe in alluminio**

**Layout: trazione posteriore, motore posteriore centrale**

**Motore: 3.5 biturbo**

**Potenza: 600+ cv**

**Cambio: Ricardo 6m**

**Debutto previsto: 24 Ore di Daytona 2016**



# Il paziente francese

**Con calma e sangue freddo Sébastien Ogier ha aspettato che si esaurisse la sfuriata dello splendido Hayden Paddon e quando ha potuto gareggiare su strade già “pulite” è letteralmente volato verso la ventottesima vittoria iridata**





**Guido Rancati**

“Non voglio dire niente che alimenti in qualche modo la polemica”. Sébastien Ogier va a cogliere il suo ventottesimo oro in un rally iridato e chiarisce subito di non essere disposto a raccogliere la provocazione di chi gradirebbe sentirgli ribattere cosa pensa della regola che impone al meglio piazzato della classifica mondiale di spazzare le strade il primo giorno e, se nessuno dei big s'è fermato per strada, pure in quello seguente. Ha vinto, il francese della Volkswagen, e oltre ai venticinque punti della vittoria si è messo in saccoccia pure i tre destinati al più veloce della Power Stage e tanto gli basta per decidere di non ripetere il suo (legittimo) scontento per una norma pensata e scritta per rendergli la vita più difficile possibile. Per cercare di impedire al più forte di uccidere troppo presto il campionato. E il più forte, di questi tempi, è lui. Senza se e senza ma. Lo si sapeva da almeno un paio d'anni, la cavalcata fra pietre, pietrone e pietracce della terra sarda l'ha solo ribadito.

Attento a non cadere in nessuna delle mille trappole disseminate sul percorso, il più dotato dei rallyisti di questo scorcio del terzo millennio ha atteso un po' per affondare il colpo vincente.

Non ha esagerato neppure quando s'è trovato a mettere le ruote su trattori che Kris Meeke, Robert Kubica, Andreas Mikkelsen e Dani Sordo, costretti ad arrendersi il venerdì e quindi a occupare i primi quattro posti nell'ordine di partenza del sabato, si incaricavano di pulire per lui. Con quella calma che è pur sempre virtù dei forti veri, ha eroso poco alla volta il vantaggio che Hayden Paddon s'era costruito con una giornata perfetta. Poi, sul far della sera del sabato, ha messo la freccia ed è passato davanti. Definitivamente. Senza mai dare l'impressione di andare a palla, sfruttando al meglio un drittino del rivale e, soprattutto, i capricci del cambio della i20 non incautamente affidata al neozelandese da Michel Nandan. Tanta roba, roba da grandi veri.

A bocce ferme, davanti a una classifica mondiale che a Mads Ostberg, ad Andreas Mikkelsen, a Jari-Matti Latvala e agli altri che seguono in ordine più o meno sparso non lascia grandi – e, verosimilmente, neppure piccole – speranze, il pluridecorato delle Hautes Alpes non si fa problemi a rendere omaggio all'unico che veramente gli ha complicato la vita: “E' stato proprio bravo”, dice senza enfasi. Aggiunge: “Presto, molto presto, avrò un avversario in più dal quale guardarmi in ogni gara”. Facile che abbia ragione.



Craig Breen



## Il kiwi Paddon strappa applausi

Tre prove vinte in rapida sequenza venerdì mattina, poi una lunga serie di piazzamenti importanti. Davanti a tutti nella provvisoria già dopo la prima speciale vera del fine settimana sull'isola dei Quattro Mori, Hayden Paddon ha tenuto il pallino fino a metà pomeriggio del sabato. Con intelligenza, con autorevolezza. Lasciando solo pochi spiccioli a Sébastien Ogier, smentendo chi dava per scontato che, non più agevolato dall'ordine di partenza, sarebbe stato risucchiato dai soliti noti. O che, per resistere al forcing del transalpino, avrebbe finito per rovinare tutto con un busso.

"Grazie alla squadra che ha fatto il massimo per mettermi in condizione di fare bene", sussurra a bocce ferme. Dopo aver trovato per la prima volta in carriera il modo di guadagnarsi un posto sul podio di un rally mondiale, appena sotto a quello occupato dal vincitore e appena sopra a quello di Thierry Neuville. Non fa la ruota, il kiwi. Non ricorda neppure che il suo quarto centro in prova del fine settimana lo ha ottenuto domenica mattina, in una delle quattro pisse affrontate nelle stesse condizioni dell'ex-maestro di sci che, senza l'appoggio della federazione francese, non sarebbe andato da nessuna parte. Sa che una rondine non fa primavera ed è perfettamente conscio che la strada che ha davanti è ancora tutta in salita. Ma adesso sono in tanti ad essersi accorti di lui.

## L'ORDINE DI ARRIVO SABATO 6 GIUGNO 2015

1. Ogier-Ingrassia (VW Polo Wrc) - 4.25'54"3
2. Paddon-Kennard (Hyundai i20 Wrc) - 3'05"4
3. Neuville-Gilsoul (Hyundai i20 Wrc) - 4'22"5
4. Evans-Barritt (Ford Fiesta RS Wrc) - 5'34"8
5. Ostberg-Andersson (Citroen DS3 Wrc) - 7'50"1
6. Latvala-Anttila (VW Polo Wrc) - 8'06"7
7. Protasov-Cherepin (Ford Fiesta S2000) - 14'57"7
8. Andreucci-Andreussi (Peugeot 208 T16) - 15'03"3
9. Kopecky-Dresler (Skoda Fabia R5) - 17'41"7
10. Al Kassimi-Patterson (Citroen DS3 Wrc) - 19'12"0

### Le classifiche di campionato

Piloti: 1.Ogier punti 133; 2.Ostberg 67; 3.Mikkelsen 64; 4.Latvala 56; 45.Evans 53; 6.Neuville 50; 7.Meeke 47; 8.Sordo 38; 9.Paddon 32; 10.Prokop 27; 11.Tanak 23.

Costruttori: 1.Volkswagen 179; 2.Citroen 115; 3.Hyundai 113; 4.M-Sport 99; 5.Jipocar 34; 6.Hyundai N 31; 7.Volkswagen II 31; 8.FWRT 3.



Il tuffo di Neuville all'arrivo



Ott  
Tanak

# Numeri da ricordare

**2440** gli euro sborsati da Mauro Trentin e gli altri protagonisti della doppia manche sarda del Trofeo Rally Terra per disputare meno di centoquaranta chilometri di prove speciali e, come dice il comunicato federale, respirare l'atmosfera mondiale.

**5** sulle sei a disposizione, le Power Stage vinte quest'anno da Sébastien Ogier.

**50** gli anni compiuti o scorso aprile da Paolo Andreucci, il meglio classificato degli italiani sulla terra sarda.

**13** gli equipaggi che, malgrado il SuperRally, non sono riusciti a trovar posto nella classifica finale sarda. Fra loro, anche Bertelli, Brazzoli, Dalmazzini e Pusceddu.

**28** le vittorie iridate fin qui ottenute da Sébastien Ogier, sempre terzo nella classifica dei plurivincitori di ogni tempo dietro a Sébastien Loeb e a Marcus Gronholm.

**3** gli avvicendamenti in testa alla classifica di Rally d'Italia-Sardegna: Martin Prokop, primo dopo la kermesse cagliariana, Hayden Paddon e Sébastien Ogier.

**133** i punti iridati conquistati da Sébastien Ogier nelle prime sei gare della stagione, sessantasei più di Mads Ostberg che è il meno lontano dei suoi inseguitori.

**7** le prove speciali firmate da Jari-Matti Latvala e Sébastien Ogier. Nella classifica dei migliori performers, seguono Hayden Paddon, quattro volte più veloce, Mads Ostberg, due, Martin Prokop, Thierry Neuville e Ott Tanak con un centro.

**1** prova speciale disputata da Giuseppe Testa venerdì prima di essere stoppato dalla rottura del cambio.

**26** gli anni trascorsi da quando Paolo Andreucci debuttò nel Mondiale con uno splendido secondo posto in Gruppo N in Portogallo.

# WRC-2 Vince Protasov ma Andreucci e Lappi incantano

Esapekka Lappi mostra il gran potenziale della Fabia R5, Paolo Andreucci incanta con la 208 T 16. E Yuriy Protasov vince con la Fiesta Regional. Di misura, difendendo con un colpo di reni il primato che il garfagnino della Peugeot Italia aveva in animo di riprendersi per rendere perfetto un fine settimana comunque da urlo, da sogno. L'ucraino non sta nella pelle e ammette che in Sardegna non ha solo ottenuto il suo miglior risultato in carriera: "Questo è stato di gran lunga il rally nel quale mi sono espresso meglio". Ucci non ha il diritto di essere deluso e non lo è. Pur se avrebbe qualcosina su cui recriminare. Forse pensa a quel che sarebbe stato se chi avrebbe dovuto gli avesse dato fiducia ventisei anni fa. Forse, ma non è certo. E' troppo contento del regalo offertogli dai dirigenti della Peugeot Italia per i suoi primi cinquant'anni per dare spazio ai rimpianti. E già pensa alle prossime sfide che lo aspettano nel Bel Paese, ai capitoli che ancora mancano a un romanzo non finito.



Esapekka  
Lappi







Paolo  
Andreucci

Yuriy Protasov festeggia  
con il suo navigatore Pavlo Cherepin



### Italiani da copertina

Paolo Andreucci, certo. Ma nel fine settimana sugli sterrati sardi il garfagnino non è stato l'unico a ricordare al mondo che ancora esiste un rallyismo italiano. Lo ha fatto pure Linari, insieme ad Arena primo in R4 con un'Impreza. E i tre boys inseriti nell'Acì Team Italia qualcosa di buono hanno fatto. Gli altri tricolori hanno partecipato, con alti e bassi. Quattro di loro – nell'ordine, Licerì, Marrone, Tempestini e Donadio – hanno visto l'arrivo. E' già qualcosa, in un rally che ha fatto vittime anche illustri.

### Un cero a SuperRally

San SuperRally ha fatto la grazia. Ad Andrea Crugnola, a Fabio Andolfi e a Giuseppe Testa che, rientrati in gara, archiviano la trasferta sarda rispettivamente con un secondo, un terzo e un quarto posto in Wrc-3, ma non solo. Ad approfittare della formula che tiene in gara anche chi per un verso o per l'altro non riesce a disputare tutte le prove speciali, è anche Teemu Suninen, il finlandese con la DS3 R3T che incassa il massimo dei punti pur senza avercela fatta a concludere la seconda, lunghissima frazione.



Giuseppe Testa

### Mi ritorni in mente... Quel che non fanno i veri signori

Il ragazzo inizia a correre e il capobanda lo stoppa con una frase secca come un colpo di pistola: "I veri signori non corrono mai". A pronunciarla è un Pietro Cavallero preoccupato che lo scatto in avanti di Donato Lopez attiri l'attenzione della gente fra la quale stanno cercando di confondersi dopo una rapina. La battuta che chiude una non memorabilissima scena di Banditi a Milano, non memorabilissimo film-denuncia degli anni Ottanta, mi torna in mente man mano che compaiono i tempi di Lorenzo Bertelli nelle prove speciali dell'appuntamento italiano con il mondiale: negli undici tratti cronometrati della prima frazione, il ragazzino che dispone di una Fiesta Wrc "dernier cri" colleziona un ottavo, un nono e due decimi posti annacquati da un undicesimo, un dodicesimo, un tredicesimo, due quattordicesimi, un quindicesimo e un sedicesimo tempo. Eh già, i veri signori non corrono mai. E non dovrebbero neppure affidare ai loro cavalier serventi l'incarico di comunicare a chi ha diviso gioie (poche) e dolori (tanti) con loro che ha deciso di cambiare strada. Ma questa un'altra storia...





## Repetita juvant

Non erano cinquantamila come scioccamente qualcuno ha seguitato a dire, e neppure la metà. Ragionevolmente, ad assistere alla poco sipida prova spettacolo che ha aperto le danze sono state alcune migliaia di persone ed il dato è positivo, almeno per chi si ostina a credere che, per quanto degne di rispetto, le gimcane niente hanno a che vedere con i rally. E conforta che, questa volta, i dirigenti della questura cagliaritana non siano stati costretti a intervenire per imporre di bloccare tutto: l'esperienza – altamente negativa – di un anno fa ha in qualche modo costretto gli organizzatori ad allestire la "giostra" con una certa cura. Tiziano Siviero, non mal pagato responsabile della sicurezza, questa volta ha fatto la sua parte.

Il fatto che tutti quelli scesi dalla pedana abbiano potuto esibirsi non è l'unica nota positiva dell'edizione 2015 del Rally d'Italia-Sardegna. E neppure la principale. A piacere è stato soprattutto il formato maratona proposto e adesso la speranza è che il gruppo al quale Angelo Sticchi Damiani ha affidato il compito di allestire l'appuntamento verde-bianco-rosso con il mondiale non torni indietro. Dopo anni di proposte spesso contrastanti, cambiare ancora sarebbe folle.





# Una F.1 per uomini veri

**Raikkonen ha gettato il sasso, Lauda l'ha rilanciato: per aumentare la popolarità del Circus in crisi servono macchine più difficili e pericolose da guidare. Da affidare ai migliori piloti in assoluto, non a baby-driver abituati alla playstation**

Stefano Semeraro

La F.1? Ormai uno sport per 'signorine'. Troppo comodo, troppo facile, decisamente a portata di piloti la cui principale qualità è reperire sponsor. Soprattutto troppo sicura. Pare una contraddizione, in un'epoca in cui la sicurezza è il primo comandamento in tanti campi, ma questa è l'opinione di Kimi Raikkonen e Niki Lauda.

Il finlandese è uno abituato a correre perennemente sul filo, la sua apparente glacialità piace o non piace, comunque divide, e di questi tempi è in bilico anche il rinnovo del contratto con Maranello. Forse per questo Iceman ha lanciato l'attacco ad una categoria in cui non si riconosce più tanto. «Quando sono arrivato in F.1 tutto era molto più elettrizzante per tutti», ha detto rispondendo a Jean Alesi su Canal+. «Era davvero il massimo, ma era tanto tempo fa. Allora si pensava che le macchine sarebbero diventate sempre più veloci, invece attraverso i regolamenti sono state rese più lente. Dobbiamo fare qualcosa per rendere più eccitante lo sport per chi lo guarda in tv, in modo che si possa apprezzare la velocità. Bisognerebbe rendere le gare anche un po' più pericolose: fa parte del gioco».

### **Lauda se la faceva... nei pantaloni**

Sventatezza o pragmatismo davanti agli ascolti tv in picchiata? Voglia di stupire o adrenalina repressa da pilota? «Nessuno spera che qualcuno si faccia male, intendiamoci, ma così si renderebbe tutto un po' più eccitante». Raikkonen fra l'altro ha poi chiarito che la sua intenzione sarebbe di rimanere con la Rossa («è qualcosa di speciale, poi quest'anno la macchina, l'atmosfera nel team sono i migliori che abbia mai avuti»), il suo incitamento al rischio è però destinato ad avere echi anche in futuro – del resto lo strategy group, con parole meno forti, è arrivato a considerazioni più o meno simili – e comunque ha già raccolto il plauso di Niki Lauda. Uno che di rischi e di incidenti un po' se ne intende, anzi: ne porta addosso i segni. «La cosa più importante è rendere le macchine più difficili da guidare», ha spiegato con la sua consueta franchezza alla Bild am Sonntag il presidente (non esecutivo) della Mercedes. «Quando sono passato dalla Formula 2 alla Formula 1 me la facevo nei pantaloni. La F.1 deve tornare a essere una cosa per uomini veri, non per bambini che giocano con i pulsanti sul volante. Solo i piloti con grande talento, e sottolineo la parola talento, dovrebbero poter guidare in F.1».

### **Più velocità, più rischio niente fattori artificiali**

L'allusione al baby Max Verstappen e ai suoi pasticci adolescenziali a Monte-Carlo sembra abbastanza scoperta, anche se, specifica Lauda, non si può rimettere indietro la lancetta del Tempo. «Non possiamo tornare al passato, ma neanche accettare che un pilota possa controllare la macchina solo attraverso dei bottoni». La proposta dello strategy group è di guadagnare almeno cinque-sei secondi a partire dal 2017. «Non voglio che le F.1 diventino più pericolose. Ma più rischiose da guidare sì», ha spiegato Lauda. «Il fattore di rischio è qualcosa che si è perso, se si aumentasse la velocità però sarebbe meglio sia per i piloti sia per il pubblico. L'importante – ha poi aggiunto – è però che non si introducano fattori artificiali nel tentativo di aumentare l'interesse, come le griglie rovesciate o le zavorre alle vetture. Questo non deve succedere». Liberi di correre, liberi di rischiare.





# Red Bull con le ali tarperate

**Ben cosciente dei limiti del motore Renault che equipaggia Red Bull e Toro Rosso, ai quali si aggiunge un regolamento troppo restrittivo, Helmut Marko fa il punto della situazione su una stagione finora complicata. In attesa che i primi test al banco possano far chiarezza sulle speranze di tornare al vertice il prossimo anno...**

Il weekend di Monaco ha visto alzarsi le quote della Red Bull, salvo poi crollare nuovamente a Montreal. Qual è la situazione reale al momento?

"Il risultato Monaco non rispecchia la nostra situazione reale perché su quel tipo di tracciato la potenza del motore non fa la differenza. Non appena c'è un lungo rettilineo, come a Montreal, siamo fuori dai giochi. Siamo coscienti dell'handicap che caratterizza il nostro motore e stiamo cercando di compensarlo con un carico aerodinamico sempre basso, con tutti i limiti che comporta".

A Monaco, tutto sommato, non è andata male e avete portato a casa dei punti importanti...

"Ovviamente è stato fantastico per il morale della squadra. Solo a Budapest e Singapore ritroveremo condizioni simili. E' decisamente frustrante sapere di poter essere competitivi solo in tre circuiti".

Qual è la situazione della vostra power-unit? La Ferrari è stata in grado di fare un passo avanti, come è messa la Renault?

"La Ferrari ha dimostrato che si può intervenire a stagione in corso e anche la Renault lo sta facendo. Purtroppo, però, il campionato oramai è compromesso. Inoltre abbiamo riscontrato dei problemi di affidabilità. Se tutto va bene, raggiungeremo il passo dei leader solo nelle ultime tre gare".

Quanti dei sette "gettoni" a disposizione per gli interventi sul motore avete già giocato? Ferrari e Mercedes ne hanno ancora quattro ...

"Il numero esatto non posso rivelarlo. Ma non è questo il problema. Il vero problema è l'affidabilità. Da questo punto di vista lo sviluppo non sta andando nella giusta direzione. Dobbiamo avere pazienza. In tre settimane sapremo se il nuovo motore per il 2016, che la Renault sta per provare al banco, funziona o meno".

Quando avete intenzione di ricorrere al quinto motore, tenendo conto della penalità in griglia che comporta, sia in Red Bull che in Toro Rosso?

"Solo Verstappen utilizza il quinto motore. Entro due-tre gare dovremo farlo anche alla Red Bull. Sainz è più fortunato. E' solo al terzo e potrebbe montare il quinto a Monza".

Perché non si riesce a raggiungere un accordo con le altre squadre circa la regola sul quinto motore?

"Perché per noi non sono sufficienti. La Mercedes non vuole modifiche a questa regola, hanno un vantaggio e vogliono mantenerlo. Secondo me un sesto motore è inevitabile. Cercheremo di montare le nuove unità su circuiti che non ci penalizzano troppo. Non vogliamo cambiare il motore in Ungheria, dove sappiamo di essere competitivi e recuperare dal fondo è molto difficile. Magari lo faremo a Monza...".





# FORMULA 1

Helmut Marko



C'è chi sostiene che la Formula 1 sia controllata dagli ingegneri, che i team investano più sul lato tecnico che sullo show...

"Il problema può essere risolto facilmente se le squadre destinassero agli ingegneri solo gli introiti derivanti dagli sponsor. Dovrebbero un approccio diverso nella gestione dei costi. L'intrattenimento del pubblico non è al centro dei loro pensieri, vivono solo sulla sfida tecnica. Alla fine la Formula 1 è anche uno spettacolo e noi dobbiamo tener conto di quello che i fan vogliono vedere. Secondo me gli appassionati vogliono uno spettacolo selvaggio, al limite, non qualcosa con restrizioni simili a quelle delle norme stradali".

La Red Bull dei primi anni era il giusto mix tra intrattenimento e sfida tecnica. Perché il vostro approccio è cambiato? Siete stati costretti a cambiare direzione per difendervi dagli avversari che hanno investito solo ed esclusivamente sugli aspetti tecnici?

"Su per giù è così. Quando la sfida è puramente tecnica, le riunioni si susseguono talvolta fino a mezzanotte. In questo modo come puoi organizzare una festa e promuovere il tuo brand? Naturalmente, il nostro obiettivo principale è quello di avere successo in pista, quindi dobbiamo concentrarci prima di tutto sugli aspetti tecnici. In ogni caso penso che il nostro approccio rappresenti ancora un buon compromesso".

Pensa che la Formula 1 sia troppo regolamentata?

Come può esserci lo spettacolo se ogni errore viene pagato con una penalità?

"Di sicuro è troppo regolamentata, tante persone hanno voce in capitolo. Il gruppo strategico non serve a nulla perché le squadre non saranno mai d'accordo su tutto. La situazione deve essere presa in mano dalla FIA e dalla FOM".

La Red Bull fa parte dello Strategy Group. Cosa ne è venuto fuori di positivo da questo gruppo?

"Nulla che possa offrire un maggiore spettacolo in pista. Ci sono cinque-sei squadre che pensano solo al proprio interesse non a quello della Formula 1 come sport".

Secondo molti supporter, il Gran Premio d'Austria è stato uno dei più popolari lo scorso anno. Dobbiamo aspettarci nuovamente un spettacolo avvincente?

"Sì, abbiamo ricevuto molti feedback positivi. Abbiamo organizzato un grande show per gli spettatori, inclusa una gara che vedrà Niki Lauda, Alain Prost e Nelson Piquet al volante delle loro vetture originali".

E per quanto riguarda il vostro team, cosa vi aspettate?

"Il tracciato di Spielberg, con i suoi rettilinei, non si addice alle caratteristiche della nostra vettura. Anche se i nostri piloti difficilmente vedranno il podio, sarà comunque un grande spettacolo per gli appassionati in pista".

**“ Alla fine la Formula 1 è anche uno spettacolo e noi dobbiamo tener conto di quello che i fan vogliono vedere. Secondo me gli appassionati vogliono uno spettacolo selvaggio, al limite, non qualcosa con restrizioni simili a quelle delle norme stradali ”**

**HELMUT MARKO**

IL GIALLO

# CHIAMATA VIA RADIO



## **A pochi giorni dal GP d'Austria, ripercorriamo quel che accadde nel 2002 quando Barrichello venne sacrificato in favore di Schumacher**

**Carlo Baffi**

A1-Ring, 12 maggio 2002. Rubens Barrichello, ha iniziato l'ultimo dei 71 giri previsti del Gran Premio d'Austria. E' al comando dall'inizio, quando dalla pole position s'è involato al volante della sua Ferrari F2002. La vettura che sta dominando il Mondiale di F.1. E' tallonato dall'altra rossa, quella di Michael Schumacher, quattro volte iridato. A pochi metri dal traguardo però, il brasiliano rallenta di colpo, facendosi superare da Schumi e cedendogli così la vittoria. Lo stupore iniziale lascia subito spazio alla spiegazione più ovvia: dal muretto è giunto un ordine via radio. Tutto vero! Lo conferma il muretto del Cavallino e l'atteggiamento dello stesso Schumacher, che una volta sul podio, dapprima invita il Barrichello a salire sul gradino più alto e poi gli porge il trofeo del vincitore. Gesti che però non placano l'indignazione degli 80 mila presenti che fischiano e agitano il pollice verso. Sotto il podio infuriano le polemiche, con l'inviata della Rai, Federica Balestrieri, che incalza Jean Todt direttore sportivo della Rossa: "Signor Todt, Patrick Head (d.t. della Williams-BMW), le ha appena detto, che questa è la cosa peggiore che ha visto in 25 anni di F.1...."

### **Anche il Codacons presentò un'esposto**

Il manager francese, glissa esaltando la doppietta e sottolineando la duplice impresa di Rubens: "ha vinto una gran gara e ha dimostrato che lavora per la Ferrari." Flavio Briatore, team boss della Renault, spara a zero: "Non c'è più rispetto per gli spettatori, né per i piloti. Avete sentito i fischi? La F.1 non ha bisogno della Ferrari, vadano in quel posto." Gerhard Berger capo di BMW Motorsport, la butta invece sul ridere, rivelando che ha scommesso con Briatore 20 mila dollari su Schumacher vincente e che ora il manager cuneese non vuole pagare: "Fatti dare i soldi dalla Ferrari." – replica Briatore. In realtà, anche il tema delle scommesse diventa un ulteriore capo d'accusa per il Cavallino. Di lì a poco il Codacons presenterà un esposto alla Procura della Repubblica, per accertare che il comportamento della Ferrari non configuri il reato di frode in competizione sportiva. Se così fosse, gli scommettitori truffati potrebbero chiedere il risarcimento, ma è altrettanto vero che il regolamento in vigore in F.1 non vieta gli accordi di scuderia; in passato non sono mancati casi analoghi. La Ferrari dal canto suo cerca di spiegare l'accaduto, tirando in ballo l'interesse della squadra. "Nel '97, nel '98 e nel '99 – dice Todt – ci è sfuggito il titolo all'ultima gara. Che cosa ci sarebbe rimproverato se alla fine mancassero a Schumacher proprio i quattro punti presi oggi? E non è accaduto lo scorso anno sempre qui in Austria – prosegue il team principal – Barrichello fece passare Schumacher, che arrivò secondo, ma nessuno disse niente." Anche nel 2001, Rubens ricevette via radio l'ordine "Let pass Michael for

championship", ma allora c'erano le McLaren-Mercedes decisamente più minacciose delle Williams-BMW. In classifica, Schumi a quota 54, ha il doppio dei punti di Montoya, suo avversario più vicino. Non a caso il tedesco è imbarazzato. Cerca di giustificare l'autogol, dichiarando di aver ubbidito alla decisione del team: "speravo che non dessero l'ordine – confessa Michael – durante le ultime curve, ho persino rallentato, ma Rubens ha rallentato più di me." Una sportività alquanto insolita, per un cannibale come lui, commenta qualcuno. Ma è indubbio che un trionfo ceduto così platealmente non fa piacere, tanto più che si verrà a scoprire, che il "contestato ordine", non è arrivato all'ultima curva, bensì dal 63° passaggio.

### **La Federazione non multò la Ferrari**

E perché mai Barrichello ha ubbidito solo all'ultimo? Guarda caso, con una manovra simile a quella del 2001. Fresco di un ricco rinnovo di contratto con Maranello, il brasiliano non poteva disattendere le consegne, s'è voluto però togliere lo sfizio di mostrare in mondo visione la realtà dei fatti. Il Presidente Montezemolo si dice d'accordo con la strategia del team e per stemperare gli animi parla di un'impresa mai riuscita a nessuno: "un pilota ha vinto la gara e l'altro ha preso 10 punti." La Fia invece, di fronte alle tante polemiche, decide di intervenire prendendo come pretesto quanto avvenuto sul podio e processa la Ferrari. Il 26 giugno, il Consiglio Mondiale riunitosi a Parigi, da un lato assolverà il team per non aver manipolato il risultato del G.P., ma dall'altro lo punirà con una multa da 1 milione di dollari, perché Schumacher ha ceduto il gradino più alto del podio, infrangendo una cerimonia "sacrale". Sanzione il cui importo dovrà essere versato per metà subito; il resto verrà invece pagato qualora un medesimo episodio si verificasse ancora nel corso della stagione. Della serie tutto è bene quel che finisce bene. In seguito a tutto questo però, la Federazione introdurrà a partire dal 2003 l'articolo 39.1, che vieta gli ordini di scuderia che interferiscono con il risultato della gara. Una norma paradossale, che sarà abrogata nel 2011. Tornando al 2002, il mondiale piloti e quello costruttori saranno vinti a mani basse dal binomio Schumacher-Ferrari. Il tedesco conquisterà il 5° titolo, come Fangio, vincendo il G.P. di Francia, mentre il trionfo nei costruttori, andrà in scena nel G.P. di Ungheria, con largo anticipo sulla fine del calendario. Barrichello chiuderà alle spalle di Schumacher con 4 vittorie all'attivo, ma gli resterà sempre il dente avvelenato in merito all'A1 Ring. Nel 2006 passerà alla BAR Honda, il brasiliano, non risparmierà frecce alla rossa: "Quando l'anno prossimo mi batterò con Schumacher, la mia radio non suonerà più." In compenso troverà come compagno di squadra un certo Jenson Button, che gli renderà la vita alquanto difficile e senza ordini di scuderia.

# Affare privato

La rincorsa al titolo, dopo l'ennesima caduta di Marquez, è ormai un discorso tutto targato Yamaha con Rossi e Lorenzo divisi da un solo punto. Bel quarto posto di Iannone con la Ducati, ora terzo in campionato mentre Dovizioso è scivolato





Jacopo Rubino

Ormai è evidente: la lotta al titolo 2015 della MotoGP sarà monopolio Yamaha. Valentino Rossi contro Jorge Lorenzo. Nel Gran Premio di Catalunya lo spagnolo ha centrato il quarto consecutivo consecutivo, come mai gli era riuscito prima. Il numero 99 già in prova aveva mostrato la sua superiorità sul passo, candidandosi a favorito. E infatti, preso subito il comando, ha condotto fino al traguardo nonostante temperature più alte del previsto. Quando restavano 6-7 tornate da percorrere, Valentino sembrava poter colmare il gap e agganciare la M1 gemella. Sarebbe stata la riedizione del leggendario duello che li vide protagonisti nel 2009; tuttavia "Porfuera" non si è scomposto, conservando un margine di sicurezza. Il Dottore si è dovuto accontentare della medaglia d'argento.

## Solo un punto tra Rossi e Lorenzo

Nel Mondiale, adesso, è un misero punto a dividerli. Rossi 138, Lorenzo 137: in pratica si riparte da capo. Non è incisivo in qualifica, ma sino a qui il Dottore non ha sbagliato nulla. Al di là dei successi in Qatar e Argentina, ha avuto nella costanza la propria arma, senza mai scendere dal podio. Il maiorchino, ritrovato il giusto equilibrio (e il rinnovo del contratto...), da Jerez è apparso però inarrestabile. L'inerzia, al momento, è dalla sua parte.

## Per Marquez altro zero

Al contrario, il weekend al Montmelò ha forse cancellato le residue ambizioni di conferma di Marc Marquez. Il campione in carica, reduce dallo zero del Mugello, ha commesso un altro pesante errore dettato dalla pressione: al terzo giro, incollato a Lorenzo, ha mancato la frenata alla curva Caixa ed è ruzzolato sulla ghiaia. Evidente la sua rabbia, perché la leadership dista ora ben 69 lunghezze. Si può parlare davvero di crisi. La Honda qui aveva introdotto alcuni aggiornamenti (in primis, un nuovo scarico), ma la sensazione è che la RC213V abbia bisogno di interventi più marcati a livello di guidabilità. Non può essere una consolazione il terzo posto solitario di Daniel Pedrosa, che dal canto suo riassapora lo champagne. Una meritata dose di fiducia dopo i problemi fisici dei mesi scorsi.

## Iannone salva la Ducati

Il podio poteva essere alla portata anche della Ducati. Andrea Dovizioso era terzo, quando incappato in una delle scivolate che hanno contraddistinto le fasi iniziali. Come Marquez, il forlivese è al secondo ko consecutivo, un peccato. A sfilargli la terza piazza in campionato è così il compagno di colori Andrea Iannone, che senza sbavature è salito in quarta posizione nel GP spagnolo, aggiustando una trasferta nata con qualche incertezza di troppo.

## La Suzuki è una reità

La sorpresa in positivo è stata invece, la Suzuki, dopo otto anni (Assen 2007 con Chris Vermeulen) tornata in pole nella classe regina. Merito del bravo Aleix Espargaro, affiancato in prima fila dal team-mate Maverick Vinales. Va ricordato che la casa di Hammamatsu, come la stessa Ducati, si avvale delle concessioni Open, in cui è inclusa la gomma più morbida molto utile per il giro secco. Ciò, in ogni caso, non sminuisce l'ottimo lavoro compiuto dalla pattuglia capitanata da Davide Brivio. Peccato che in gara non sia stato concretizzato tutto il potenziale, già con una brutta partenza di entrambi i piloti. Espargaro era poi quarto, ma a poche tornate dal termine è scivolato. Il rookie Vinales si è fatto largo a centro gruppo, strappando un sesto posto comunque positivo.

## Prima Top10 per l'Aprilia

Fra gli altri, promosso Bradley Smith, quinto in sella alla Yamaha Tech 3. Le cadute in apertura di Cal Crutchlow e Pol Espargaro hanno liberato due probabili caselle in top 10: ringrazia Danilo Petrucci (Pramac), giunto nono davanti ad Alvaro Bautista. L'iberico regala all'Aprilia il miglior risultato dell'anno, ma il cammino verso la competitività rimane lungo: chiedere a Marco Melandri, questa volta fermato da noie al cambio. Il suo calvaro continua.







Ancora una caduta  
per Marc Marquez



## L'ORDINE DI ARRIVO DOMENICA 14 GIUGNO 2015

- 1 - Jorge Lorenzo (Yamaha) - Yamaha - 25 Giri 42'53"208
- 2 - Valentino Rossi (Yamaha) - Yamaha - 0"885
- 3 - Dani Pedrosa (Honda) - Repsol Honda - 19"455
- 4 - Andrea Iannone (Ducati) - Ducati - 24"925
- 5 - Bradley Smith (Yamaha) - Tech 3 - 27"782
- 6 - Maverick Viñales (Suzuki) - Suzuki - 29"559
- 7 - Scott Redding (Honda) - Marc VDS - 36"424
- 8 - Stefan Bradl (Yamaha Forward) - Forward - 42"103
- 9 - Danilo Petrucci (Ducati) - Pramac - 49"350
- 10 - Alvaro Bautista (Aprilia) - Gresini - 52"569
- 11 - Jack Miller (Honda) - LCR - 53"666
- 12 - Eugene Laverty (Honda) - Aspar - 55"765
- 13 - Loris Baz (Yamaha Forward) - Forward - 55"832
- 14 - Mike Di Meglio (Ducati) - Avintia - 1'09"037
- 15 - Alex De Angelis (Art) - Iodaracing - 1'25"263
- 16 - Hector Barbera (Ducati) - Avintia - 1 Giro

### Ritirati

- 20° giro - Aleix Espargaro
- 13° giro - Nicky Hayden
- 6° giro - Marco Melandri
- 6° giro - Andrea Dovizioso
- 4° giro - Pol Espargaro
- 3° giro - Marc Marquez
- 3° giro - Cal Crutchlow
- 2° giro - Yonny Hernandez

### Il campionato

- 1. Rossi 138; 2. Lorenzo 137; 3. Iannone 94; 4. Dovizioso 83; 5. Marquez 69; 6. Smith 68; 7. Crutchlow 47; 8. Viñales 46; 9. P. Espargaro 45; 10. Pedrosa 39.



Josef  
Newgarden



**La prova di Toronto ha regalato una inaspettata doppietta al modesto CFH Racing, con Newgarden e Filippi bravi e perspicaci nell'interpretare al meglio le mutevoli condizioni di gara. Un'altra occasione persa per i piloti Penske, sempre più coinvolti nella lotta interna, per allungare in campionato**

**Silvano Taormina**

L'IndyCar, spesso e volentieri, offre delle belle storie da raccontare. Perché si sa, in America i sogni talvolta si realizzano. Quella del CFH Racing è una di queste storie. Una compagine giovane e dinamica, nata dall'unione di forze e soprattutto di ambizioni di due piloti, Ed Carpenter e Sarah Fisher, che una volta passati dall'altra parte del muretto si sono affacciati con umiltà e sacrificio nella più competitiva delle serie americane per monoposto nelle vesti di team-principal. Fino alla fusione annunciata lo scorso anno, con il supporto dell'appassionato petroliere Wink Hartman che ne condivide la proprietà. Una sfida non facile per una piccola compagine, in una categoria che propone colossi dal palmares e dal portafogli pesante quali Penske, Andretti e Ganassi. Nomi che negli ultimi decenni hanno scritto la storia del motorsport a stelle e strisce. La Fisher ha portato in dote Josef Newgarden, il più promettente tra i giovani piloti americani e già vincitore a Barber. Carpenter ha portato in dote se stesso, dato che sugli ovali non ha nulla da invidiare alle star dei top-team, e puntato su Luca Filippi, il giusto mix di esperienza e velocità per brillare sugli stradali. Il percorso di crescita del CFH Racing è ancora in pieno sviluppo e ad exploit sempre più frequenti come quelli di Toronto a volte si alternano giornate meno brillanti. Il sentiero imboccato, però, sembra quello giusto e l'impressione è quella che, da qui a fine anno, ritroveremo questi nomi sempre più spesso nelle zone alte della classifica.

# Il nuovo che avanza

### Per Filippi una bella prova d'orgoglio

Toronto ancora una volta ha regalato spettacolo, complici le bizze dell'estate canadese che hanno reso ancora più insidioso l'asfalto (incline le numerose patch in cemento) dei viali che si snodano lungo i padiglioni di Exhibition Place. Le variabili, però, sono uguali per tutti e alla fine emerge chi riesce a prevederle ed interpretarle al meglio. Impresa riuscita a Josef Newgarden che, in due occasioni, ha deciso di anticipare la sosta ai box per il cambio gomme. La prima, nella quale ha optato per le slick su un asfalto ancora umidiccio, ha preceduto di poco una caution che dall'undicesima posizione lo ha proiettato in seconda alle spalle di Castroneves, l'unico a non imboccare la corsia box. La seconda, effettuata da leader provvisorio, gli ha permesso di inanellare alcuni giri veloci in grado di garantirgli un leggero margine di sicurezza sugli inseguitori. Primo tra tutti Luca Filippi, brillante sesto in qualifica, sbarazzatosi di Castroneves al pit-stop e lanciato all'inseguimento del compagno di squadra nel finale in cui si è riaffacciata una timida e fastidiosa pioggerellina. Nonostante un over-boost in più a disposizione, Luca non è riuscito a sferrare un vero e proprio attacco portando a casa un ottimo secondo posto che da fiducia e ripaga degli sforzi di questa prima parte di stagione.

### A Castroneves la sfida di casa Penske

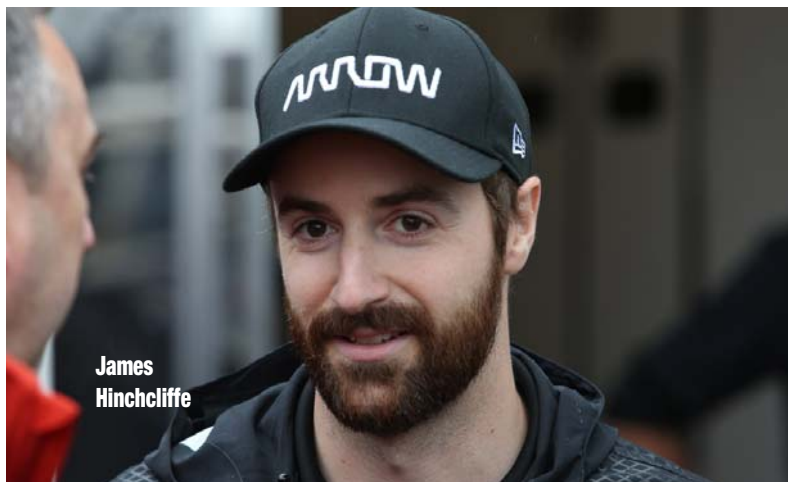
Se le graduatorie finali, quelle che contano veramente, promuovono il CFH Racing, la scala dei valori in campo conferma la competitività del team Penske e la lotta interna tra i suoi alfieri quale leit-motiv di questo 2015. In particolar modo in una giornata nella quale i rivali di casa Ganassi, Scott Dixon e Tony Kanaan, sono spariti dai radar facendo dimenticare in fretta il recente successo di Fort Worth. Nelle qualifiche, l'unica sessione del weekend disputata in condizioni ideali, gli uomini alla corte del Capitano hanno fatto man bassa. Will Power ha messo in saccoccia la sua quinta pole stagionale, la numero quarantuno in Indycar, davanti a Pagnaud e Montoya. Poco più indietro Castroneves, settimo. La gara, però, ha raccontato una storia diversa e ribaltato le gerarchie. Il brasiliano ha osato, rinunciando al pit-stop in occasione della prima caution, e alla fine ha portato a casa il terzo posto. Power ha rivissuto una situazione simile a quella di gara 1 a Detroit e il suo quarto posto finale può considerarsi positivo solo perché gli permette di limare il gap in classifica da Montoya. Quest'ultimo, settimo al traguardo dopo aver pasticciato con le strategie, anche in una giornata storta ha portato a casa dei punti che a fine anno potrebbero fare la differenza.

### Si rivede Hinchcliffe dopo l'incidente di Indianapolis

Un'altra bella storia da raccontare al termine del fine settimana di Toronto è quella di James Hinchcliffe. Un pilota, un personaggio, un ragazzo per certi versi comune a cui tutti vogliono bene nell'ambiente frenetico e al contempo roboante della Indycar. Il suo violento incidente nelle libere della 500 Miglia di Indianapolis, che poteva avere conseguenze ben più gravi



Luca Filippi



James Hinchcliffe

anche nella sua vita di tutti i giorni, ha destato commozione e supporto. Atroce la dinamica, con un braccetto della sospensione penetrato fino all'addome. Circostanza che ha richiesto tre interventi, più un altro in programma nelle prossime settimane, e quasi un mese di degenza al Methodist Hospital di Indianapolis. Dimesso solo pochi giorni fa, il ragazzo cresciuto nel sobborgo di Oakville non ha voluto mancare all'appuntamento con la gara di casa. Nell'arco dei tre giorni, nonostante si muova ancora con le stampelle, ha presenziato nel paddock ricevendo il calore del pubblico e dei numerosi amici e colleghi della Indycar. Gli organizzatori lo hanno insignito del titolo di Grand Marshal concedendogli l'onore di salire sul palco e annunciare "Start your engines". Un ruolo che calza a pennello a chi, nella sua Toronto e non solo, viene soprannominato "Il Sindaco". Il suo ritorno al volante è escluso entro fine stagione ma, conoscendo il carisma del personaggio, è lecito aspettarsi delle sorprese nei mesi a venire.



## L'ORDINE DI ARRIVO DOMENICA 14 GIUGNO 2015

- 1 - Scott Dixon (Dallara DW12-Chevy) - Ganassi - 248 giri
- 1 - Josef Newgarden (Dallara DW12-Chevy) - CFH - 85 giri
- 2 - Luca Filippi (Dallara DW12-Chevy) - CFH - 1"4485
- 3 - Helio Castroneves (Dallara DW12-Chevy) - Penske - 3"9027
- 4 - Will Power (Dallara DW12-Chevy) - Penske - 4"7766
- 5 - Sebastien Bourdais (Dallara DW12-Chevy) - KV Racing - 6"7215
- 6 - Tony Kanaan (Dallara DW12-Chevy) - Ganassi - 7"816
- 7 - Juan Pablo Montoya (Dallara DW12-Chevy) - Penske - 8"7242
- 8 - Scott Dixon (Dallara DW12-Chevy) - Ganassi - 9"5397
- 9 - Graham Rahal (Dallara DW12-Honda) - Rahal - 11"8704
- 10 - Takuma Sato (Dallara DW12-Honda) - Foyt - 18"9723
- 11 - Simon Pagenaud (Dallara DW12-Chevy) - Penske - 20"6315
- 12 - Conor Daly (Dallara DW12-Honda) - Schmidt - 21"9187
- 13 - Marco Andretti (Dallara DW12-Honda) - Andretti - 33"2063
- 14 - Jack Hawksworth (Dallara DW12-Honda) - Foyt - 44"525
- 15 - Gabby Chaves (Dallara DW12-Honda) - Herta - 46"0971
- 16 - Sebastian Saavedra (Dallara DW12-Chevy) - Ganassi - 46"6248
- 17 - Tristan Vautier (Dallara DW12-Honda) - Coyne - 47"0229
- 18 - Rodolfo Gonzales (Dallara DW12-Honda) - Coyne - 51"3658
- 19 - Ryan Hunter-Reay (Dallara DW12-Honda) - Andretti - 1 giro
- 20 - Charlie Kimball (Dallara DW12-Chevy) - Ganassi - 1 giro
- 21 - James Jakes (Dallara DW12-Honda) - Schmidt - 1 giro

Giro più veloce: Stefano Coletti 1'06"065

### Ritirati

- 69° giro - Carlos Munoz
- 40° giro - Stefano Coletti

### La classifica piloti

1. Montoya 348; 2. Power 313; 3. Dixon 305; 4. Castroneves 286; 5. Rahal 261; 6. Andretti 255; 7. Bourdais 244; 8. Newgarden e Kanaan 215; 10. Kimball 214; 11. Pagenaud 213; 12. Munoz 208.



# Prova di qualità

**Grazie ad una performance eccellente, in particolari nelle delicate fasi che hanno preceduto l'ultimo pit-stop, il ventinovenne piemontese ha centrato il suo miglior risultato in IndyCar**

**Marco Cortesi**

Filippi c'è. Dopo un inizio stagione forse un po' sotto le aspettative nonostante diversi buoni piazzamenti, il pilota del team CFH ha messo in mostra tutto il suo potenziale su una pista già conosciuta, dimostrando di poter fare la differenza in termini di gestione della gara e della vettura, oltre che di tempi sul giro. Dopo la top-6 in qualifica, in gara Luca non ha sbagliato nulla, riportando il tricolore sul podio di una gara formula americana dopo un digiuno che durava dai tempi di Alex Zanardi. Ora, grazie ad una vettura finalmente "su misura", è pronto per tornare al via a Mid-Ohio, dove aveva già impressionato in passato, e Sonoma.

**Com'è arrivato il secondo posto di Toronto?**

"Siamo stati forti tutto il weekend, e in realtà nella fast six avevamo perfino qualcosa da recriminare. In gara poi sapevamo di poter essere almeno da quinto o sesto posto in condizioni normali. Già a Detroit la macchina aveva fatto un passo avanti, e anche in termini di handling la sentivo mia. Ero in grado di ripetere le cose giro dopo giro. Diciamo che avevo delle certezze in più".

**Qual è stata la fase decisiva?**

"Abbiamo fatto la differenza sulla costanza, in particolare nella fase prima del secondo pit-stop: abbiamo aspettato perché anziché calare riuscivamo a spingere sempre più forte. E' la condizione che preferisco, in cui occorre spingere in progressione con gomme non più fresche... senza distruggerle. Dopo una sequenza di giri veloci sono riuscito a trovarmi davanti, e conquistare il secondo posto".

**E senza la fortunata sosta di Newgarden... avresti vinto?**

"Chiaramente, la vittoria è la vittoria, la prendi come ti arriva. Però abbiamo battuto i leader sul campo a suon di giri veloci e di questo sono felicissimo. Poi Josef è stato fortunato con le bandiere gialle... ho finito secondo ma sono consapevole del potenziale che abbiamo dimostrato".

**Quanta differenza ha fatto l'esperienza dello scorso anno a Toronto?**

"Tantissimo. In IndyCar i distacchi sono talmente piccoli che in qualifica basta anche un solo decimo, cioè una mezza traiettoria fuori posto o una frenata non perfetta, per perdere terreno e fare la differenza, ad esempio, tra non superare la Q1 e arrivare nel gruppo dei primi 12. L'esperienza è fondamentale: ci sono cose che, anche se le hai metabolizzate nelle libere, devi poi mettere insieme in un singolo giro. Non è facile, specie considerando che il meteo ci ha fatto perdere molte volte la possibilità di girare quest'anno".

**E per quanto riguarda gli ovali? Pensi che saranno nel tuo futuro?**

"Non ho mai provato ma mi affascinano. Prima di tutto è una componente fondamentale del motorsport americano, e desiderando di farne parte, è importante passare anche di lì, provare, capire. Inoltre, richiede una sensibilità particolare e credo che mi potrei esprimere bene. Quest'anno ho avuto un'ottima chance sugli grazie a Ed Carpenter, e non escludo di ripetere l'esperienza anche l'anno prossimo. Dopotutto, così ho avuto anche la possibilità di apprendere le cose per gradi, concentrandomi prima sugli stradali e sui cittadini. Però nel medio termine l'obiettivo è quello di lottare ad alti livelli per il titolo, disputando tutto il campionato".

**Qual è stato il maggiore ostacolo per entrare appieno nel mondo IndyCar?**

"Onestamente non ho trovato un vero ostacolo. Le possibilità per mettermi in mostra le ho avute: dopotutto, se non avessi fatto bene da Herta non ci sarebbe stata la possibilità con Rahal, e se non avessi fatto bene da Rahal non sarei qui oggi. Nonostante qualche errore di troppo, lo scorso anno non è stato affatto negativo. A Houston ho conquistato il Fast Six ed ero molto veloce. Anche il fatto di arrivare da un lungo stop non ha aiutato, però sono riuscito a sfruttare l'opportunità concessa".



FUZZY'S™  
ULTRA PREMIUM VODKA

FUZZY'S  
ULTRA PREMIUM VODKA

# Orudzhev il volto nuovo

**In Ungheria, il giovanissimo russo ha sorpreso tutti cogliendo una magica vittoria nella prima corsa e partendo due volte dalla prima fila. Rowland si è imposto nella seconda frazione battendo Vaxiviere. Incredibile il weekend di Merhi**







Il duello Orudzhev-Rowland in gara 1

Massimo Costa

Tolta la regola per cui la prima giornata ufficiale della Renault 3.5 doveva avere la configurazione LDF, low down force, per avere un maggiore spettacolo e creare maggiori difficoltà ai piloti, la categoria ha assorbito come meglio non poteva il nuovo corso voluto proprio dalla maggioranza dei team e degli stessi piloti dopo la tappa di Spa. La prima gara di Budapest infatti, è stata una delle più spettacolari dell'anno se non delle ultime stagioni. La vittoria è andata per la prima volta al debuttante Egor Orudzhev il quale, dopo una brillante qualifica che gli ha permesso di partire dalla prima fila al fianco del poleman Oliver Rowland, si è esibito in una performance sorprendente. Orudzhev, appoggiato dal programma SMP Racing e schierato dal team Arden, non solo si è subito installato al comando grazie al pessimo avvio di Rowland, ma ha saputo contenere da campione l'inglese che, recuperato il secondo posto, dal 9° giro al 27° e ultimo passaggio, gli ha messo una pressione folle cercando di superarlo in continuazione. Ma senza successo.

## L'alternativa russa a Kvyat e Sirotkin

Orudzhev è sempre stato un ragazzo veloce, come ha dimostrato in F.Renault 2.0, ma spesso commetteva qualche distrazione di troppo non riuscendo a trovare continuità. Nel suo primo anno di Renault 3.5, il longilineo ragazzo di Mosca ha fornito qualche lampo benché la vicinanza di un altro quasi debuttante come Nicholas Latifi (il canadese ha partecipato agli ultimi appuntamenti 2014), non sia di grande aiuto. Orudzhev è dunque la bella novità emersa in Ungheria, un volto fresco,

una bella storia. Ora toccherà a lui rimanere su questi livelli se vuole diventare la nuova proposta della Russia nel motorsport da affiancare al già affermato Daniil Kvyat e a Sergey Sirotkin, protagonista in GP2. In gara 2 infatti, Orudzhev è partito nuovamente dalla prima fila avendo ripetuto il secondo tempo in qualifica 2, ma alla prima frenata ha mancato il punto di quel metro che lo ha portato largo nella via di fuga uscendo dalla top 10.

## La partita è tra Rowland e Vaxiviere

Budapest ha definito in maniera piuttosto netta quelli che sono i valori in campo, confermando quanto visto ad Alcaniz, Monaco e Spa. Rowland e Matthieu Vaxiviere sono i due rivali, i due contendenti, che fino al termine del campionato se le "daranno" gara dopo gara per conquistare quel titolo che nel 2014 è andato a Carlos Sainz. L'inglese del team Fortec ha concluso terzo la prima corsa, ma ha vinto la seconda grazie ad una partenza strepitosa dalla terza fila che gli ha permesso di imboccare al comando la prima curva. Vaxiviere, quarto in gara 1, ha pagato caro il pessimo avvio nella seconda corsa imitando il rivale Rowland che nella frazione del sabato aveva tentennato. Il francese di Lotus Charouz aveva ottenuto una bella pole in qualifica 2 che però non ha messo a frutto concludendo secondo. Spesso a Budapest la pole è sinonimo di vittoria certa, come Monte-Carlo, per via della tortuosità del tracciato Hungaroring, ma lo scorso fine settimana questa regola è clamorosamente saltata per via degli errori in partenza, facendo divertire non poco il pubblico (90.000 spettatori tra sabato e domenica). Rowland conduce la classifica con 123 punti seguito da Vaxiviere con 107.



Malja al primo podio in gara 2





Matthieu Vaxiviere

## L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 1 SABATO 13 GIUGNO 2015

- 1 - Egor Orudzhev - Arden - 27 giri 42'35"436
- 2 - Roberto Merhi - Pons - 0"413
- 3 - Oliver Rowland - Fortec - 0"450
- 4 - Matthieu Vaxiviere - Lotus Charouz - 1"323
- 5 - Tom Dillmann - Carlin - 1"745
- 6 - Dean Stoneman - Dams - 3"310
- 7 - Aurelien Panis - Tech 1 - 4"321
- 8 - Roy Nissany - Tech 1 - 9"427
- 9 - Beitske Visser - AVF - 27"475
- 10 - Gustav Malja - Strakka - 27"711
- 11 - Nyck De Vries - Dams - 32"986
- 12 - Bruno Bonifacio - Draco - 36"294
- 13 - Patric Armand - Pons - 37"024
- 14 - Alfonso Celis - AVF - 38"052
- 15 - Sean Gelael - Carlin - 38"697
- 16 - Meindert Van Buuren - Lotus Charouz - 40"190
- 17 - Tio Ellinas - Strakka - 42"784
- 18 - Jazeman Jaafar - Fortec - 47"016

Giro più veloce: Matthieu Vaxiviere 1'32"952

Ritirati

Pietro Fantin

Nicholas Latifi

## L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 2 DOMENICA 14 GIUGNO 2015

- 1 - Oliver Rowland - Fortec - 27 giri 42'20"132
- 2 - Matthieu Vaxiviere - Lotus Charouz - 1"519
- 3 - Gustav Malja - Strakka - 19"722
- 4 - Jazeman Jaafar - Fortec - 21"782
- 5 - Tom Dillmann - Carlin - 24"391
- 6 - Tio Ellinas - Strakka - 25"173
- 7 - Roberto Merhi - Pons - 27"226
- 8 - Pietro Fantin - Draco - 32"685 \*
- 9 - Nyck De Vries - Dams - 35"447
- 10 - Meindert Van Buuren - Lotus Charouz - 38"272
- 11 - Egor Orudzhev - Arden - 39"734
- 12 - Dean Stoneman - Dams - 40"472
- 13 - Aurelien Panis - Tech 1 - 41"789
- 14 - Roy Nissany - Tech 1 - 49"192
- 15 - Beitske Visser - AVF - 53"216
- 16 - Alfonso Celis - AVF - 54"928
- 17 - Nicholas Latifi - Arden - 57"021
- 18 - Bruno Bonifacio - Draco - 1'04"154

\* Penalizzato di 10" per avere oltrepassato la linea bianca in uscita dalla corsia box

Giro più veloce: Matthieu Vaxiviere 1'31"744

Ritirati

14° giro - Sean Gelael

7° giro - Patric Armand

Il campionato

1. Rowland 123; 2. Vaxiviere 107; 3. Jaafar 87; 4. Stoneman 68; 5. Dillmann 55; 6. De Vries 46; 7. Orudzhev 40; 8. Ellinas 36; 9. Fantin, Merhi 26.



Merhi protagonista col team Pons



Pietro Fantin

## Jaafar perde punti Piloti Dams in affanno

Jazeman Jaafar ha perso una buona occasione per rimanere attaccato al trenino che comanda la classifica generale. Il malese della Fortec, che aveva vinto a Monte-Carlo convincendo anche a Spa nonostante fosse stato colpito dalla sfortuna, anche a Budapest la malasorte lo ha centrato forandogli la gomma posteriore sinistra alla prima curva dopo la partenza di gara 1. Una vera frustrazione per Jaafar che non ha marcato punti il sabato, ma lo ha fatto in gara 2 chiudendo quarto. Il ragazzo appoggiato da Petronas è sempre terzo in campionato con un totale di 85 punti. Chi, come Jaafar, ha perso una buona occasione per mettere punti in saccoccia è stato Dean Stoneman. L'inglese della Dams e del programma Red Bull, ha deluso le attese al pari del compagno Nyck De Vries. Entrambi infatti, hanno lottato per tre giorni con un assetto che li ha tenuti costantemente a centro classifica.

## Merhi stupendo recupero Malja al primo podio

Per quanto riguarda gli altri piloti, incredibile la storia di Roberto Merhi. Venerdì, dopo le prove libere, aveva praticamente deciso di abbandonare il team Pons e il weekend agonistico. Tornato sui suoi passi grazie all'impiego di un nuovo motore, Merhi ha disputato il miglior weekend in Renault 3.5 del 2015: terza fila in qualifica 1, secondo posto incredibile in gara 1 con sorpassi a Vaxiviere e Rowland (all'ultima curva dell'ultimo giro) da incorniciare, seconda fila in qualifica 2 e settimo posto per un cerchione guastato dopo un contatto nella seconda corsa. Gustav Malja, altro debuttante in arrivo dal Renault 2.0, ha colto il primo podio nella 3.5 giungendo terzo in gara 2 con la vettura di Strakka e rimontando bene da ultimo a decimo nella prima corsa. Bene Tom Dillmann del team Carlin, due volte quinto, mentre crescono i rookie di Tech 1, Aurelien Panis e Roy Nissany, entrambi a punti in gara 1 al pari di Beitske Visser, dalla quale però ci si attendeva qualcosa di più. Pietro Fantin ha portato punti alla Draco, ottavo in gara 2.



Jaafar quarto in gara 2 e terzo in campionato.

# A GIUGNO ZERO VALE TANT?



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

TI ASPETTIAMO.

**CRÉATIVE TECHNOLOGIE**




[citroen.it](http://citroen.it)

**CITROËN preferisce TOTAL** TAN (fisso) 0%, TAEG 4,59%. Consumo su percorso misto: più basso Citroën C3 BlueHDi 100 S&S 3,4 l/100 km; più alto Citroën C3 Picasso PureTech 110 5,0 l/100 km. Emissioni di CO<sub>2</sub> su percorso misto: più basse Citroën C3 BlueHDi 100 S&S 87 g/km; più alte Citroën C3 Picasso PureTech 110 115 g/km. Offerta promozionale esclusi IPT. Kit sicurezza + contributo PFU e bollo su dichiarazione di conformità, al netto dell' "Incentivo Concessionarie Citroën". Esempio di finanziamento su Citroën C3 PureTech 68 Attraction con climatizzatore. Promo non cumulabile, € 10.620, IVA e messa su strada incluse (IPT e imposta di bollo su conformità escluse). Anticipo 3.620 €. Imposta sostitutiva sul contratto in misura di legge. Spese di incasso mensili 3,50 €. Importo totale del credito 7.350 €. Spese pratica pari a 350€. Importo totale dovuto € 7.350,12. 36 rate mensili da € 229,90 TAN (fisso) 0,00%, TAEG 4,59%. La rata mensile comprende il servizio facoltativo Azzurro Classic (Antifurto con polizza furto e incendio - Prov VA, importo mensile del servizio 16,98 €) ed Essential Drive (estensione di garanzia fino a 3 anni, km 30.000 importo mensile del servizio 5,25€). Offerte promozionali riservate a Clienti privati per i contratti stipulati fino al 30/06/2015 presso le Concessionarie Citroën che aderiscono all'iniziativa, non cumulabili con altre iniziative in corso. Informazioni europee di base sul credito ai consumatori presso le Concessionarie. Salvo approvazione Banque PSA Finance - Succursale d'Italia. Le immagini sono inserite a titolo informativo.



# L'ipoteca di Deletraz

Lo svizzero è stato il grande protagonista all'Hungaroring e grazie alla vittoria nella seconda corsa e al terzo posto nella prima prova, allunga in classifica e può già pensare in grande





### Massimo Costa

Siamo soltanto a metà giugno, il campionato Eurocup Renault si prende una lunga vacanza e tornerà in pista soltanto il weekend del 6 settembre (ma chi li disegna i calendari?), eppure la categoria mai come quest'anno ha già trovato il suo dominatore: Louis Deletraz. Lo svizzero ha riportato il team Kaufmann nelle posizioni che aveva raggiunto con Robin Frijns e Stoffel Vandoorne, non male come esempi per il giovane figlio d'arte. Deletraz ha compiuto un grande salto di qualità quest'anno e sembra non essercene per nessuno sia in Eurocup sia nel campionato NEC. Louis vanta già una notevole esperienza essendo questo il suo terzo anno nella categoria, però questo è il suo primo impegno vero e costante in Europa in quanto nel 2013 e 2014 ha disputato soltanto il NEC (vice campione la scorsa stagione) più qualche prova continentale con AVF. Nel 2015, su sette gare, ha ottenuto tre vittorie e quattro pole, il chiaro passo di chi vuole conquistare il campionato.

### Hughes e Hubert fanno i... timidi

Come già avevamo sottolineato dopo Spa, Deletraz non ha... ancora capito chi può essere il suo rivale vero. Dietro di lui nessuno sembra voglia prendersi questa responsabilità. Jake Hughes e Anthoine Hubert sono timidi, ogni tanto fanno capolino davanti, poi spariscono, infine riappaiono. L'inglese è secondo in campionato, ma in gara 1 si è piazzato soltanto sesto e nella seconda corsa è giunto terzo. Hubert si è urtato con Ignazio D'Agosto nella prima gara e nella seconda ha visto l'arrivo sesto. Questa volta una vittoria se l'è presa Jack Aitken, nella frazione del sabato, già leader del Renault ALPS, e alle sue spalle ha concluso l'altalenante Ben Barnicoat che non riesce a essere incisivo come si pensava a inizio campionato. Kevin Joerg ha permesso a Kaufmann di festeggiare una bella doppietta in gara 2, ma anche lo svizzero appare umorale mentre Dennis Olsen dopo il gran campionato 2014 appare ben lontano dall'aver un rendimento positivo. Vedremo se alla ripresa delle ostilità, quando si svolgeranno ben quattro appuntamenti, le cose cambieranno.







Aitken ha vinto gara 1

## L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 1 SABATO 13 GIUGNO 2015

- 1 - Jack Aitken - Koiranen - 16 giri 27'44"275
- 2 - Ben Barnicoat - Fortec - 2"810
- 3 - Louis Deletraz - Kaufmann - 3"832 \*
- 4 - Kevin Joerg - Kaufmann - 3"990
- 5 - Martin Kodric - Fortec - 8"922
- 6 - Jake Hughes - Koiranen - 11"612
- 7 - Harrison Scott - AVF - 12"756
- 8 - Anton De Pasquale - Koiranen - 14"099
- 9 - Darius Oskoui - ART Junior - 14"499
- 10 - Simon Gachet - Tech 1 - 15"045
- 11 - Thiago Vivacqua - JD Motorsport - 16"090
- 12 - Callan O'Keefe - Fortec - 16"618
- 13 - Hugo De Sadeleer - Tech 1 - 17"991
- 14 - Dennis Olsen - Manor MP - 18"502
- 15 - Vasily Romanov - Cram - 24"749
- 16 - Charlie Eastwood - AVF - 31"738
- 17 - Nikita Mazepin - Kaufmann - 33"177
- 18 - Amaury Bonduel - JD Motorsport - 33"559
- 19 - Matevos Isaakyan - JD Motorsport - 36"284
- 20 - James Allen - ARTA - 40"952

\* Penalizzato di 10"

Giro più veloce: Louis Deletraz 1'42"940

Ritirati

Amaury Richard  
Valentin Hasse-Clot  
Anthoine Hubert  
Ignazio D'Agosto  
Ukyo Sasahara

## L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 2 DOMENICA 14 GIUGNO 2015

- 1 - Louis Deletraz - Kaufmann - 16 giri 27'48"197
- 2 - Kevin Joerg - Kaufmann - 1"870
- 3 - Jake Hughes - Koiranen - 10"868
- 4 - Jack Aitken - Koiranen - 11"454
- 5 - Harrison Scott - AVF - 12"307
- 6 - Anthoine Hubert - Tech 1 - 12"594
- 7 - Thiago Vivacqua - JD Motorsport - 13"618
- 8 - Ben Barnicoat - Fortec - 13"877
- 9 - Darius Oskoui - ART Junior - 14"381
- 10 - Matevos Isaakyan - JD Motorsport - 15"286
- 11 - Martin Kodric - Fortec - 15"914
- 12 - Ukyo Sasahara - ART Junior - 16"185
- 13 - Dennis Olsen - Manor MP - 17"489
- 14 - Nikita Mazepin - Kaufmann - 27"185
- 15 - Charlie Eastwood - AVF - 27"708
- 16 - Amaury Bonduel - JD Motorsport - 32"647
- 17 - Amaury Richard - ARTA - 33"746
- 18 - James Allen - ARTA - 34"565
- 19 - Ignazio D'Agosto - Manor MP - 46"994
- 20 - Valentin Hasse Clot - Manor MP - 2 giri

Giro più veloce: Kevin Joerg 1'43"266

Ritirati

Hugo De Sadeleer  
Anton De Pasquale  
Lasse Sorensen  
Vasily Romanov  
Callan O'Keefe

Il campionato

1. Deletraz 110; 2. Hughes 76; 3. Hubert 72; 4. Joerg 68; 5. Barnicoat 62;  
6. Olsen, Isaakyan 50; 8. Aitken 48; 9. Sasahara 43; 10. D'Agosto 28.



Hughes in lotta con D'Agosto



# Non è un Turismo per anziani

La serie tedesca da tempo ha aperto le porte ai giovani piloti provenienti dalle monoposto, scegliendoli con attenzione dopo lunghe giornate di test e inserendoli nei loro programmi Junior. Nella categoria titolata FIA i costruttori e i team presenti ignorano i talenti in erba e inspiegabilmente continuano a puntare sui piloti di esperienza, anche 50enni, non sempre traendone un vantaggio mentre l'organizzatore del campionato Ribeiro sta cercando di cambiare la negativa tendenza



**kfzteile24**

kfzteile24 kfzteile24 kfzteile24 kfzteile24 kfzteile24



Jacopo Rubino

Non ci sono più dubbi. Il WTCC desidera svecchiarsi, togliendosi di dosso l'etichetta, fastidiosa, di cimitero degli elefanti. A volerlo soprattutto il suo leader, François Ribeiro, che ha già manifestato le proprie intenzioni a viso aperto. E sta facendo di tutto per renderle concrete

## Ribeiro si muove in prima persona

L'erede di Marcello Lotti, alla faccia dell'imparzialità, di recente e come riportato da questo Magazine si è speso in prima persona nel portare in Lada gli olandesi Jaap Van Lagen e Nicky Catsburg, con Mikhail Kozlovskiy e James Thompson silurati per scarso rendimento. "Non è sufficiente essere russi o avere vent'anni di corse alle spalle per tenersi il posto", ha commentato il manager francese. Una manovra simile propizierà lo sbarco di Nestor Girolami, 26enne star del Super TC2000 argentino che, mancato l'accordo per guidare una Vesta, in Slovacchia e Portogallo sarà sulla Honda del team Nika. Intanto, Rickard Rydell dovrà sedersi in panchina.

## Porte aperte ai giovani di valore

Varate le vetture TC1, l'obiettivo diventa il ricambio generazionale sulla griglia. La convinzione è che, così facendo, aumenti in parallelo la qualità. "Il livello tecnico e sportivo sta salendo in fretta. Le macchine sono sempre più veloci, i piloti più anziani non riescono a seguirne i progressi. Penso che gente come Girolami sia il futuro del WTCC", aveva sentenziato a maggio l'uomo di Eurosport, incontrando i media in Ungheria. L'idea è di attingere inoltre al bacino delle competizioni per monoposto. "Prendete qualcuno dalla F.3, dalla GP2 o dalla Renault 3.5, e mettetelo su una TC1. In due o tre weekend sarà competitivo. Questo processo è già iniziato. Guardate le difficoltà di Yvan Muller sin dall'arrivo di Jose Maria Lopez".

## Il DTM come paragone oltre i numeri

L'età media nel parterre del WTCC, oggi, sfiora i 35 anni. Non pochissimi in effetti, ma la percezione è accentuata dal limitato ricambio al vertice, Lopez escluso. Il termine di paragone più ovvio è il DTM: in fondo anche la serie tedesca, un tempo, era considerata un "buen retiro" per veterani. Basti pensare ai numerosi ex F.1 passati nel DTM tra gli anni Novanta e inizio Duemila. Ultimamente la tendenza si è però invertita, e sono stati soprattutto nomi di prospettiva ad essere arruolati. Insieme al nostro Edoardo Mortara, ne è capofila Marco Wittmann, classe 1989 e campione 2014 con BMW. La diversa composizione anagrafica di WTCC e DTM è da ricercarsi in cause che potremmo definire strutturali. Partiamo dalle auto: i bolidi teutonici sono catalogati ancora come "touring car", in realtà sono veri prototipi. Motivo per cui fanno gola anche a chi è nel pieno della vita agonistica, assieme al massiccio coinvolgimento delle Case che pagano i loro piloti. Il salto di Paul Di Resta dal DTM alla F1



Pascal Wehrlein  
il più giovane pilota in gara  
nel DTM con i suoi  
vent'anni e otto mesi





Ekstroem è il "vecchietto" del DTM

nel 2011, grazie alla Mercedes, ha alimentato la convinzione che questa scelta non preclude un avvenire nel Circus. Adesso a Stoccarda ci stanno riprovando con Pascal Wehrlein. In maniera analoga, entrare nella pattuglia Audi può costituire il trampolino verso una promozione nel WEC, come insegnano Oliver Jarvis e Filipe Albuquerque.

## Nel DTM si pesca dalla F.3 europea

Fondamentale, per il DTM, è la concomitanza con la Formula 3 europea. Un legame che risale al 2003 quando nacque la F.3 Euro Series, antesignana dell'odierno campionato FIA. La presenza in qualità di motoristi delle stesse Mercedes e Volkswagen (quindi, Audi) ha sempre tenuto un canale aperto tra i due paddock. I responsabili dei programmi sportivi nel DTM possono osservare da vicino il formarsi dei talenti in erba, parlarci faccia a faccia nel paddock, salvare il loro numero telefonico in rubrica. Pronti ad una chiamata, se servisse, anche dopo eventuali avanzamenti di carriera. Non a caso, su 24 partenti nel DTM, ben un terzo esatto ha compiuto il balzo diretto dalla F.3 continentale (sono Green, Di Resta, Mortara, Juncadella, Wittmann, Wehrlein, Blomqvist e Auer). Altri cinque (Wickens, Vietoris, Tambay, Da Costa, Muller) hanno esordito nel DTM provenienti comunque dalle formule, tra GP2, Renault 3.5 ed Auto GP. Sono loro ad aver contribuito, di volta in volta, ad avvicinare l'età media sotto la soglia dei 30 anni.

Il 45enne  
Yvan Muller



## I formulisti non guardano il WTCC

Molto diverso il quadro iridato, dove nessuno, da rookie, era un formulista puro. Fu particolare l'ingaggio in Seat di Tiago Monteiro nel 2007, appena chiusa l'avventura in F.1. Ma il portoghese, già 30enne, non era un totale estraneo alle ruote coperte. Lo stesso vale per tutti gli altri, compresi i "novellini": Hugo Valente, dopo la Formula Renault 2.0, si è fatto le ossa nella Leon Supercopa; Gregoire Demoustier ha tentato persino nel FIA GT, John Filippi ha un background di livello semi amatoriale. Fece scalpore nel 2011 il debutto di Pepe Oriola ad appena 16 anni, digiuno di monoposto. Ma lo spagnolo, oggi in TCR assieme al fratello minore Jordi, pur mostrando buone cose non sarebbe stato il profilo adatto ai disegni di Ribeiro. Concetto chiave è che il WTCC si inserisce in un cammino diverso dal DTM: nelle sue dinamiche, è più il punto di arrivo per chi ha scelto le gare Turismo a priori, attraverso l'ETCC, i monomarca Seat Leon e ora anche la TCR.

## Perché il WTCC non organizza test per giovani?

Per questi motivi il piano di Ribeiro non appare praticabile in tempi brevi, senza un pesante intervento dall'alto. Qualcosa di fronte a cui il transalpino non si tirerebbe indietro, ma rischiando di creare problemi se forzasse la mano. Più elegante offrire a fine stagione un test premio per alcuni giovani meritevoli, come peraltro i costruttori del DTM organizzano da tempo. In questo modo, il WTCC si proporrebbe come seria alternativa agli occhi di quei giovani piloti (e sono sempre di più) che trovano la strada verso la F.1 troppo impervia e costosa, preferendo deviare in anticipo verso il GT o l'endurance. Di notevole aiuto sarebbe poi la discesa in campo di altri marchi. Al riguardo, Ribeiro ha promesso una new-entry, che garantirebbe perciò due o tre volanti aggiuntivi da professionisti. Pende l'incognita dello sviluppo: è normale, ad esempio, che in precedenza Citroën e Honda si siano affidate a specialisti di lunga data quali Yvan Muller o Gabriele Tarquini per affrontare le rispettive startup. Se poi si rivelano ancora in ottima forma, come appunto l'alsaziano in Russia, le forze fresche dovranno in ogni caso sgomitare per mandare in pensione i senatori.



## Le età dei piloti nel WTCC e nel DTM

### WTCC

Gabriele Tarquini - 53 anni e 3 mesi  
Yvan Muller - 45 anni e 10 mesi  
Tom Coronel - 43 anni e 2 mesi  
Sebastien Loeb - 41 anni e 4 mesi  
Stefano D'Aste - 41 anni e 4 mesi  
Tiago Monteiro - 39 anni e 11 mesi  
Rickard Rydell - 38 anni e 9 mesi  
Jaap van Lagen - 38 anni e 6 mesi  
Rob Huff - 35 anni e 6 mesi  
Jose Maria Lopez - 32 anni e 2 mesi  
Mehdi Bennani - 31 anni e 10 mesi  
Norbert Michelisz - 30 anni e 10 mesi  
Tom Chilton - 30 anni e 3 mesi  
Ma Qing Hua - 27 anni e 6 mesi  
Nick Catsburg - 27 anni e 4 mesi  
Gregoire Demoustier - 24 anni e 5 mesi  
Hugo Valente - 23 anni e 0 mesi  
John Filippi - 20 anni e 4 mesi

Età media piloti WTCC: 34 anni e 9 mesi  
(Sulla base degli iscritti alla tappa di Mosca)

### DTM

Mattias Ekstrom - 36 anni e 11 mesi  
Timo Scheider - 36 anni e 8 mesi  
Gary Paffett - 34 anni e 3 mesi  
Martin Tomczyk - 33 anni e 7 mesi  
Timo Glock - 33 anni e 3 mesi  
Jamie Green - 33 anni e 0 mesi  
Bruno Spengler - 31 anni e 10 mesi  
Augusto Farfus - 31 anni e 9 mesi  
Mike Rockenfeller - 31 anni e 9 mesi  
Maxime Martin - 29 anni e 4 mesi  
Maximilian Gotz - 29 anni e 4 mesi  
Paul Di Resta - 29 anni e 2 mesi  
Edoardo Mortara - 28 anni e 5 mesi  
Robert Wickens - 26 anni e 3 mesi  
Christian Vietoris - 26 anni e 2 mesi  
Marco Wittmann - 25 anni e 7 mesi  
Miguel Molina - 25 anni e 4 mesi  
Adrien Tambay - 24 anni e 4 mesi  
Daniel Juncadella - 24 anni e 1 mese  
Antonio Felix da Costa - 23 anni e 10 mesi  
Nico Muller - 23 anni e 4 mesi  
Tom Blomqvist - 21 anni e 7 mesi  
Lucas Auer - 20 anni e 9 mesi  
Pascal Wehrlein - 20 anni e 8 mesi

Età media piloti DTM: 30 anni e 5 mesi  
(Sulla base degli iscritti alla tappa del Lausitzring)



A 53 anni suonati  
Tarquini è ancora  
pilota da podio



John Filippi  
il più giovane pilota  
del WTCC



# Faggioli nona sinfonia nella Selva

**Il campione in carica è da record in Puglia. Scola (2°), Fattorini (out) e Merli (assente) sono ormai avvisati: per il Tricolore c'è anche lui. Sacco la sorpresa, Maglionna e Giuliani super, Leogrande riapre il GT**

**Gianluca Marchese**  
Foto E.Caliò

Simone Faggioli è definitivamente tornato. Già a Sarnano aveva dimostrato di fare sul serio e ora che per la nona volta si è preso la Coppa Selva di Fasano con tanto di nuovo record sulla Norma M20 Fc Zytec non ci sono più dubbi. Il fiorentino è in gioco, pur compatibilmente con gli appuntamenti nell'Europeo. Che però, ormai, sembrano poco più che un dettaglio. Per lui, infatti, era l'inizio stagionale l'ostacolo maggiore. Colmo di concomitanze Cem-Civm e con due round tricolori in Sicilia non semplici da approntare logisticamente rispetto agli altri impegni. Ma questa prima fase è stata superata con l'ensemble (5 su 5 in Europa, 2 su 2 in Italia) e ora che arriva la parte centrale della stagione Faggioli spaventa tutti già al solo nominarlo,

anche perché con tre gare non disputate non ha molti conti da fare in ottica scarti. Deve solo dare gas. Come puntualmente ha fatto a Fasano. Mancava Christian Merli, che ha scelto di scartare la Selva anche per questioni legate al ripristino completo dell'Osella FA30. C'era l'attuale leader Domenico Scola, veloce a restargli in scia con l'Osella PA2000 Honda, sulla quale è riuscito comunque a raccogliere i punti preziosi del secondo posto. C'era Michele Fattorini, ottimo terzo in gara-1 nonostante alcuni inconvenienti alla frizione, che però lo hanno costretto a non partire nella seconda salita sulla sua PA2000. Per non sbagliare, Faggioli ha messo tutti d'accordo: ha vinto entrambe le gare e ha ritoccato di 9 centesimi il record settato nel 2012. Così il nuovo limite sui 5600 metri del tracciato di Fasano è ora il 2'05"58 settato in gara-2.





## Tra sorprese e conferme

Dal suo team arriva anche la grande sorpresa della giornata. Un bell'exploit sull'Osella FA30 Zytek colto in casa da Giovanni Sacco. Con Fattorini rallentato dalla frizione, il fasanese si prende un meritato podio assoluto al rientro in gara dopo sette anni, aggiudicandosi anche la vittoria nel gruppo delle monoposto E2M. Ai piedi del podio, invece, un paio di conferme siciliane. Domenico Cubeda è terzo di E2B e quarto assoluto sulla PA2000 Honda by Paco74 sulla quale sta coninuando a regolare i nuovi componenti apportati a inizio stagione, mentre Vincenzo Conticelli chiude la top-five sulla Pa30 Zytek. Sesto assoluto, non perde il "vizio del record" il dominatore del gruppo CN Omar Magliona. Il campione in carica è sempre più scatenato nonostante la resistenza di un veloce Achille Lombardi, che dura però soltanto per la prima salita. Magliona fa un hat-trick prestigioso con la quinta vittoria stagionale e il quinto record sui cinque round del Civm disputati. Il sardo della Cst Sport fa le prove in gara-1 vincendola per due decimi nonostante un assetto non ottimale all'anteriore della sua Osella Pa21 Evo Honda. Poi regola il setup e attacca deciso in gara-2, ritoccando il limite in 2'17"22.

## Leo...Grande e finalmente Giuliani

Passando alle GT, c'è da segnalare la prima mossa tattica del campione in carica Roberto Ragazzi. L'alfiere Superchallenge ha scelto di lasciare ai box la Ferrari 458 Evo in una delle gare ritenute più complesse vista la concorrenza diretta di un fasanese doc, e molto veloce, come Francesco Leogrande. Così, il veneto scarta la Selva mentre il rivale diretto per il titolo, senza mai soffrire la concorrenza, si prende 20 punti che fanno comodo sulla Porsche 996 Cup. Dopo Sarnano, l'inseguimento continua, insomma, e il Tricolore delle Gran Turismo resta un oei più accesi. Ma il più ingarbugliato, a parte l'assoluto, resta quello di E1-E2S. Ogni gara sta rimettendo tutto in gioco e anche Fasano non smentisce la tendenza 2015. Grande merito va a un super Fulvio Giuliani, che sulla Lancia Delta Evo riscatta le sfortunate apparizioni a Verzegnis e Sarnano e fa sua l'assoluta rimontando in gara-2 davanti a Marco Iacoangeli, al rientro sulla Bmw 320i, e alla Ferrari 550 di Piero Nappi, che però fa il pieno di punti in gara-1. Un successo parziale che per il campano potrebbe pesare molto in ottica campionato, mentre Giuliani si rimette in carreggiata e Gramenzi rinuncia a prendere il via sull'Alfa Romeo 155 Dtm, che fa le bizzes in prova per un inconveniente elettrico e per la rottura di un manicotto dell'olio, suggerendo all'alfiere AB Motorsport di non salire domenica. In 1600, continua la sfida tra le Peugeot 106 di Domenico Chirico e Giuseppe Aragona. Quest'ultimo sfortunatissimo a Fasano dopo l'exploit di Sarnano e in Puglia un record strabiliante in gara-1, imbattibile anche per Chirico nella seconda salita, quando però l'alfiere della Cubeda Corse non può prendere il via perché rimasto senza batteria per via delle lunghe attese in allineamento dovute ad alcune pause forzate della corsa.





Giuliani  
vincitore in E1

## L'ORDINE DI ARRIVO DOMENICA 14 GIUGNO 2015

58^ Coppa Selva di Fasano - Fasano (BR), domenica 14 giugno 2015

Classifica assoluta: 1. Faggioli (Norma M20 Fc Zytek) in 4'11"40; 2. Scola (Osella Pa2000 Honda) a 9"41; 3. Sacco (Osella Fa30 Zytek) a 16"43; 4. Cubeda (Osella Pa2000 Honda) a 20"70; 5. Conticelli V. (Osella Pa30 Zytek) a 21"16; 6. Magliona (Osella Pa21 Evo Honda) a 24"49; 7. Picchi (Lola Dome Honda) a 24"59; 8. Conticelli F. (Osella Pa2000 Honda) a 27"09; 9. Lombardi (Osella Pa21 Evo Honda) a 27"40; 10. Cassibba G. (Wolf-Clw Mugen) a 30"23.

Gara-1: 1. Faggioli in 2'05"82; 2. Scola a 4"88; 3. Fattorini (Osella Pa2000 Honda) a 6"68; 4. Sacco a 7"63; 5. Cubeda a 10"91; 6. Conticelli V. a 11"59; 7. Picchi a 12"04; 8. Conticelli F. a 12"57; 9. Magliona a 12"85; 10. Lombardi 13"08.

Gara-2: 1. Faggioli in 2'05"58; 2. Scola a 4"53; 3. Sacco a 8"80; 4. Conticelli V. a 9"57; 5. Cubeda a 9"79; 6. Magliona a 11"64; 7. Picchi a 12"55; 8. Lombardi a 14"32; 9. Conticelli F. a 14"52; 10. Cassibba S. (Tatuus F. Master) a 14"65.

Classifica dei gruppi. Racing Start: 1. Savoia (Mini Cooper S) in 5'43"05; 2. Montanaro (Mini Cooper S) a 2"42; 3. De Matteo (Mini Cooper S) a 8"12. Gr. N: 1. Del Prete (Mitsubishi Lancer Evo) in 5'21"57; 2. Regis (Peugeot 106) a 26"14; 3. Martelli (Peugeot 106) a 28"58. Gr. A: 1. Parlato (Honda Civic Type-R) in 5'42"97; 2. Cicalese (Honda Civic Type-R) a 2"63; 3. Urti (Alfa Romeo 147) a 4"77. E1-E2S: 1. Giuliani (Lancia Delta Evo) in 4'58"73; 2. Iacoangeli (Bmw 320i) a 0"71; 3. Nappi (Ferrari 550) a 7"95. GT: 1. Leo-grande (Porsche 996 Cup) in 5'06"98; 2. Perchinunno (Ferrari F430 Challenge) a 47"59. CN: Magliona (Osella Pa21 Evo) in 4'35"59; 2. Lombardi (Osella Pa21 Evo) a 2"91; 3. Pezzolla (Osella Pa21 Evo) a 8"32. E2/B: 1. Faggioli (Norma M20 Fc) in 4'11"40; 2. Scola (Osella Pa2000) a 9"41; 3. Cubeda (Osella Pa2000) a 20"70. E2/M: 1. Sacco (Osella Fa30) in 4'27"83; 2. Picchi (Lola-Dome) a 8"16; 3. Cassibba S. (Tatuus F. Master) a 15"69.



Cubeda in azione  
tra i trulli pugliesi



Scola, Faggioli e Sacco  
sul podio



Magliona scatenato fa il quinto  
record su cinque in stagione



# Sì, viaggiare

**Sotto il cofano ci sono ora nuovi motori. Il Leone sale in cattedra con propulsori dai consumi ed emissioni record. La concorrenza è lontana anni luce**

È un momento fortunato per Peugeot e per chi sceglie le sue automobili. Mai ha avuto una gamma e prodotti tanto giovani e dai contenuti così appaganti per suscitare emozioni ma al tempo stesso per dare soddisfazione anche alla ragione.

Così cambia la 208 ma più nei contenuti che nell'apparenza.

Si presenta con una calandra dall'effetto tridimensionale, fari ristilizzati, linee laterali più marcate. Il tutto assicura una maggiore presenza sulla strada perché appare più bassa e più larga. Sempre da un punto di vista estetico merita attenzione anche la nuova gamma colori opachi come l'Ice Silver e l'Ice Grey con finitura tattile molto ricercata. Vengono offerti con un supplemento di circa 180-200 euro rispetto alle metallizzate, quindi sono equiparabili ai madreperla.

L'offerta motori è ampia e variegata tra benzina e diesel, tutti assai parchi e naturalmente omologati euro6.

La gamma PureTECH benzina offre un 1,0 o un 1,2 litri a tre cilindri per potenze da 68, 82 e 110 cavalli, quest'ultimo sovrallimen-

tato. Proprio l'1,2 turbo da 110 cavalli è un'altra importante novità perché può essere abbinato a un manuale o a un automatico a sei marce decisamente consigliato per chi prevede un uso frequente in città ma non solo. Perché questo cambio presenta una notevole reattività che lo fa preferire anche al manuale quando si guida sportivamente. E la 208 invita a un piglio dinamico grazie anche a un assetto indovinato e una posizione di guida che consente grande concentrazione.

Salendo nella gamma dei benzina rimangono per i più sportivi i motori 1.6 da 165 o 208 cavalli, quest'ultimo spettacolare per l'erogazione: più si sale di regime più spinge, anche vicino al limitatore.

La gamma Diesel prevede solo un motore 1.6 BlueHDI declinato in diverse potenze, da 75 a 120 cavalli. Esiste anche una versione da 100 cavalli che risulta essere l'auto sul mercato più risparmiosa di carburante e anche dalle emissioni di Co2 più contenute grazie a un consumo di 3 litri ogni 100 chilometri. La 208 con questo motore si rivela una vera perla preziosa perché offre

buone prestazioni a emissioni e consumi incredibilmente bassi. Questo quattro cilindri ha tanta coppia e quindi non serve tirare le marce per fare andare veloce la 208 e le prestazioni intense come velocità massima e accelerazione sono decisamente adeguate.

L'infotainment della rinnovata 208 è ora compatibile con la tecnologia Mirror Screen, ovvero è in grado di replicare sullo schermo le funzioni di diverse app presenti sul proprio smartphone. Per il momento il sistema è disponibile solamente su Android, ma entro la fine dell'anno si sposerà anche con il sistema CarPlay per il software iOS di Apple (iPhone e iPad). Sempre sul display da 7 pollici c'è la possibilità di avere le immagini di cosa sta dietro la vettura quando si innesta la retromarcia. Sempre in tema di aiuti al guidatore va segnalata la presenza di un sensor laser sul parabrezza che a velocità inferiori ai 30 km/h interviene sui freni se si para un ostacolo sul suo campo di rilevamento. Sicura, comoda e soprattutto ben rifinita, la rinnovata 208 viene proposta a partire da 12.300 euro.



## **Scheda tecnica Peugeot 208 1.6 BlueHDI 100 CV S&S**

**Lunghezza 3973 mm**

**Larghezza 1739 mm**

**Altezza 1460 mm**

**Motore 1,6 litri diesel 4 cilindri turbo**

**Potenza 100 cavalli**

**Velocità massima 187 km/h**

**Da 0 a 100 km/h 10,7 secondi**

**Cambio manuale a 5 marce**

**Consumi 29,4 km/litro**

**Bagagliaio 285 litri**

**Prezzo 18.450 euro**



**PRODUZIONE**

**Ford Mondeo Vignale**

# Tailor made





## **Prodotti più esclusivi e processi di vendita ed assistenza dedicati: Ford con Vignale esce in sorpasso e accelera sul su misura**

Adesso è Mondeo. Ma non rimarrà la sola a lungo: Vignale sarà una gamma di Ford speciali in Europa.

La prima ad arrivare sul mercato è la Mondeo a cui seguirà la S-Max e non sono esclusi tanti altri modelli a partire dai prossimi SUV che arriveranno, come Edge.

Le Ford firmate Vignale presentano contenuti e servizi unici, per chi non è solito accontentarsi. Una Vignale offre una serie privilegi che vanno da un manager esclusivo per la vendita e l'assistenza alla possibilità di avere un servizio ad hoc quando si devono fare i tagliandi con presa e riconsegna dell'auto presso il proprio domicilio. Ma i servizi di chi viaggia in Vignale non finiscono qui: un angelo custode è sempre reperibile telefonicamente 24 ore su 24 per informazioni e se nel caso risoluzione problemi.

Gaetano Thorel, vice presidente Ford Europa "Vogliamo rimanere un marchio generalista ma offrire anche una esperienza premium con un prodotto esclusivo e una vendita personalizzata". Ogni Ford Vignale viene finita da artigiani dedicati in un meticoloso processo che comprende anche tecniche di produzione ad alta tecnologia e 100 controlli di qualità supplementari. Una Vignale è curata come nessun'altra Ford e presenta una verniciatura più attenta grazie a un passaggio più lento nell'impianto così da depositare più vernice ed ottenere maggiore brillantezza.

La Ford Mondeo Vignale si riconosce per la griglia anteriore con motivi a nido d'ape che vengono ripresi anche nell'abitacolo. All'interno dominano materiali assai ricercati con pelle naturale pieno fiore tanto morbida quanto ricercata nella finitura. Tutte le Mondeo Vignale sono offerte con cambio automatico.

Il listino prezzi della Ford Mondeo Vignale parte da 41.250 euro. La Mondeo Vignale si può scegliere con carrozzeria cinque porte, station wagon e quattro porte, quest'ultima riservata solo versione ibrida (motore a benzina + elettrico). Il motore benzina è il 2.0 EcoBoost da 240 CV, mentre il diesel è il 2.0 TDCi declinato in due livelli di potenza: 180 CV (anche a trazione integrale) o 210 CV con turbina a doppio stadio e 450 Nm di coppia. L'allestimento Vignale prevede un sistema di riduzione attiva del rumore, gli interni in pelle con cuciture a vista, i sedili anteriori climatizzati adattivi e con funzione massaggio attivo, il volante riscaldato e regolabile elettricamente, il portellone posteriore elettrico, l'impianto audio Sony con 12 diffusori e il navigatore. Presenti anche il sistema di frenata automatica, attivo fino a 40 km/h, e quello con assistenza pre-collisione e riconoscimento dei pedoni attraverso un radar che rileva la presenza di persone davanti all'auto e, in caso d'impatto imminente, se il guidatore non reagisce per tempo, frena automaticamente il veicolo.



## **La storia Vignale**

Alfredo Vignale è stato uno dei primi carrozzieri del concetto "fatto su misura". Vignale iniziò il suo mestiere con il maestro Pinin Farina, prima di creare i propri disegni iconici per case automobilistiche italiane sfruttando le nuove tecniche di fabbricazione sviluppati dall'industria aeronautica. Dal 1948 fino al 1969, la Carrozzeria Vignale vicino a Torino ha attirato clienti da tutto il mondo ed è salita alla ribalta con vere opere iconiche.



# L'inizio di una nuova era

**Apri a Milano il primo store DS Automobiles del Bel Paese.  
Una boutique dove i clienti verranno coccolati**





Stile ed eleganza hanno un nuovo indirizzo a Milano: via Gattamelata 41. Sul terreno dove nacque la Darracq Italia e poi l'Alfa e quindi Citroen Italia, si è aperto il primo show room del brand DS. Una location rivista e total black per dare grinta ma anche distinzione nel segno della tradizione.

La missione di questa nuova sede è quella di dare a chi cerca esclusività oltre a prodotti più unici che rari un ambiente altrettanto sofisticato e ricercato che coccoli chi entra nel mondo DS. In poche parole è una boutique dell'automobile di lusso accessibile. Oltre alla gamma DS, quindi dalla 3 alla c5, anche tanti oggetti come borse e foulard per meglio entrare nella dimensione di questo brand francese che offre emozione e stile ma soprattutto stuzzica un modo di vivere dove l'eleganza tocca il suo apice espressivo. E non a caso nello show room di Milano sono anche presenti icone come la DS 19 cabrio del 1960 e la DS23 del 1974, ovviamente Pallas, che hanno segnato un'epoca sia per la linea unica sia per le soluzioni tecniche applicate oltre allo spirito che oggi il Gruppo PSA sta cercando di far tornare alla ribalta.

All'inaugurazione del primo DS Store italiano hanno fatto bella mostra di sé una DS 3 Cabrio 1.6 THP 155 Sport Chic in Rosso Rubino e le tre edizioni limitate (tutte in Blu Zaffiro) DS 3 110 PureTech S&S, DS 4 BlueHDi 120 e nuova DS 5 Hybrid4.

### 21 giugno

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

### 23-24 giugno

Test F.1 a Spielberg

### 28 giugno

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

### 5 luglio

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

### 12 luglio

Moto GP a Sachsenring  
Indycar a West Allis  
World Series Renault a Spielberg  
ELMS a Spielberg  
Auto GP a Zandvoort  
DTM a Zandvoort  
FIA F.3 a Zandvoort  
USCC a Mosport  
Nascar a Kentucky  
V8 Supercars a Townsville  
WTCC a Vila Real  
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 Braselton – Petit Le Mans  
F.Renault NEC a Hockenheim  
Adac GT Masters a Hockenheim  
Adac Formel 4 a Hockenheim  
Stock Car Brasil a Santa Cruz do Sol  
Nascar a Dover  
ETCC a Pergusa  
F.4 Italia a Misano  
F.2 Trophy a Misano  
Porsche Carrera Cup Italia a Misano

### 11 ottobre

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

### 18 ottobre

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

### 25 ottobre

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

### 1 novembre

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

### 8 novembre

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

### 15 novembre

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

### 22 novembre

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

### 29 novembre

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

### 6 dicembre

V8 Supercars a Sydney

### 13 dicembre

Stock Car Brasil a San Paolo

# NUOVA PEUGEOT 308 GT

## ≡ VIVI LO SPIRITO GT ≡



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

PEUGEOT RACCOMANDA TOTAL Valori massimi ciclo combinato, consumi: 5,6 l/100 km; emissioni CO<sub>2</sub>: 130 g/km. \*Dato riferito al motore 1.6 THP.

**NUOVA PEUGEOT 308 GT**

MOTION & EMOTION



PEUGEOT

Servizi editoriali  
per tutte le esigenze

# INPAGINA

## ON-LINE publishing

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

## EDITORIAL services

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

## RACING pr service

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

## STORIE di sport

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



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

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