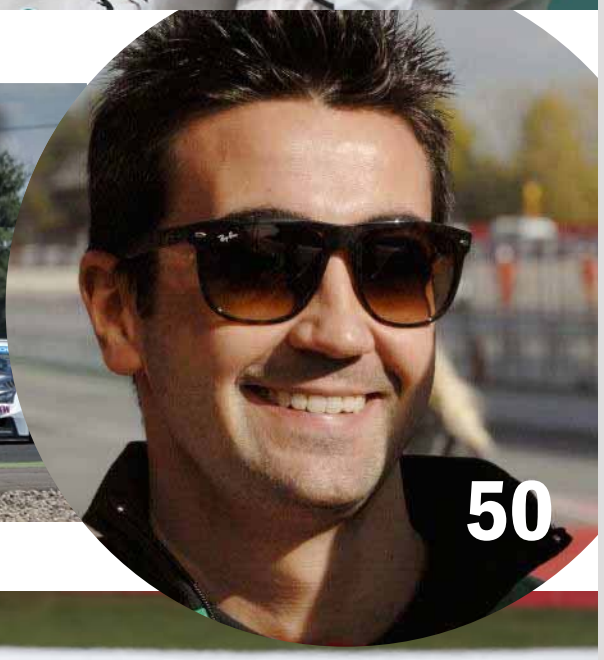
n. 322
22 giugno 2015
Magazine italiaRacing.net

GP AUSTRIA

Incubo rosso

Rosberg e la Mercedes dominano la gara davanti alla rediviva Willams di Massa, ma è la Ferrari a fare notizia con il problema al pit che nega a Vettel il podio e il botto pauroso tra Raikkonen e Alonso. Ora il finlandese rischia davvero il posto

Magazine



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

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

Redazione:
Stefano Semeraro
Marco Minghetti

Collaborano:
Carlo Baffi
Antonio Caruccio
Marco Cortesi
Alfredo Filippone
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 Baff!

Momento Rosberg

Il tedesco piazza la terza vittoria in quattro gare e nel Mondiale torna a 10 punti dal rivale, che dopo il bruciante inizio di stagione sembra un po' distratto dai successi mondani. E a Stoccarda gongolano

Thomas Sabo
BOSS
HUGO BOSS
TRONAS
BlackBerry
6 N. ROSBERG

Stefano Semeraro

Nico Rosberg sta migliorando. «Sì, sento che è migliorato il mio rendimento in gara, e questo mi fa felice perché è qualcosa di cui avevo bisogno». La velocità non gli ha mai fatto difetto, e in qualifica di soddisfazioni anche nei confronti di Hamilton se ne è tolte parecchie. In gara però ha sempre patito il carattere e il talento del compagno di squadra. Stavolta invece è stato lui a bruciare Lewis alla partenza, a tenerlo dietro nelle prime curve in cui l'inglese ha tentato una reazione rabbiosa, a controllare la gara nel finale quando le vibrazioni all'anteriore sulla sua Mercedes preoccupavano un po'. «La partenza è stata decisiva. Sono riuscito a tenere dietro Lewis e poi ho spinto al massimo. Il merito è anche del mio ingegnere, che mi aveva tarato la frizione in maniera particolare. Sono molto contento della macchina, e alla fine vedere che il distacco su Lewis aumentava mi ha fatto piacere. E' stata una delle vittorie più facili della mia carriera». Dopo un'inizio di stagione devastante (per gli avversari), il campione del mondo sembrava destinato a passeggiare, e Rosberg nel borsino del Circus era dato in netto calo. Ma Nico è stato bravo a non perdersi d'animo, a continuare a lavorare. E a quanto pare il suo rigore molto teutonico, il suo basso profilo nella vita privata – con il matrimonio e il figlio in arrivo – che irrita tanto Ecclestone a Stoccarda invece piace parecchio. Specie se confrontato con la vita da rock star di Hamilton, sempre in ballo nella scena mondana, e che da quando è tornato single pare non perda un'occasione per accumulare nuove conquiste al femminile. Due tipi opposti, insomma. Fra l'altro Nico ha risposto con grande sense of humor a Berger, che sul podio per errore lo ha chiamato Lewis: «Non c'è problema, in fondo è facile confonderci...». Hamilton ha appenna chiuso un rinnovo da nababbo con la scuderia tedesca, dove sta benissimo perché gli vengono imposti pochi impegni extra-corse, ai vertici della Stella forse tanta (troppa?) libertà nella vita privata non fa impazzire. «Ne dovremo parlare con Lewis», ha ammesso a denti stretti Toto Wolff. Almeno fino a quando Nico riuscirà a restare aggrappato in classifica alla superstar di Stevenage. Allo Spielberg Rosberg ha rotto anche il tabù del sorpasso in pista e la vittoria acchiappata in maniera insieme garibaldina e riflessiva, la terza nelle ultime quattro gare, ha riequilibrato il bilancio nella corsa a due per il titolo. «Ora sono solo a 10 punti da Hamilton, il campionato è ancora lungo è tutto è possibile».

“La partenza è stata decisiva. Sono riuscito a tenere dietro Lewis e poi ho spinto al massimo. Il merito è anche del mio ingegnere, che mi aveva tarato la frizione in maniera particolare. Sono molto contento della macchina, e alla fine vedere che il distacco su Lewis aumentava mi ha fatto piacere. È stata una delle vittorie più facili della mia carriera”

NICO ROSBERG

GP AUSTRIA

Ferrari

Un dado difettoso, questo il problema che ha negato a Vettel un meritatissimo podio

Rosso amaro

Fra incidenti, incomprensioni e dadi che saltano, il GP di Austria è stato da panico per il team di Maranello. La sfortuna ha avuto il suo ruolo, ma la realtà cè che invece di sfidare le Mercedes la Ferrari si ritrova ora a duellare con la Williams. E il caso Raikkonen, ormai con un piede e mezzo fuori dal team, tiene banco

Ferrari

Stefano Semeraro

E' stato uno di quei weekend che, non ci fosse stato il quarto posto – comunque amaro - di Sebastian Vettel, bisognerebbe davvero avere il coraggio di definire usando termini 'alla Raikkonen' (o alla Lauda, per chi ha qualche annetto di più). Un weekend di emme, insomma, per citare in maniera un po' educata il finlandese, dal quale la Ferrari sognava di estrarre una iniezione di fiducia, anche considerata la pista favorevole alle Rosse, e che invece si è trasformato in un incubo. Un problema dopo l'altro: prima il guaio elettrico che ha impedito a Vettel di esprimersi nelle prove libere, poi in qualifica il 'misunderstanding' (tradotto: non si sono capiti) fra Raikkonen e il team, che non ha avvertito il finlandese che gli rimaneva solo un giro per fare il tempo, con conseguente clamorosa esclusione in Q1. E la domenica è andata ancora peggio, fra il botto di Raikkonen – provocato da un erroraccio di guida indegno di un driver della sua qualità ed esperienza – e il dado spanato che ha privato Vettel della chance di battersi per il podio, magari anche per un secondo posto visti i 5 secondi di penalità rimediati da Hamilton.

Raikkonen in un vicolo cieco

Poteva andare peggio? No, direbbe Altan in una delle sue vignette. E ora nel clima torna a respirarsi un clima teso. Al centro dei problemi sta soprattutto Raikkonen, che Marchionne continua apparentemente a difendere, lasciando però intendere che la pazienza ormai è finita, e il rinnovo è appeso a un filo. Pronti a prendere il suo posto ci sono del resto già Bottas, Hulkenberg e Ricciardo. «Noi sosteniamo sempre Kimi, che è un grande campione – dice il Presidente Fiat – per il rinnovo però deve portare dei risultati. E' lui che deve decidere se vuole tenere duro e restare con noi o mollare». Per l'errore in qualifica Kimi se l'è presa con il muretto, ma gli ingegneri hanno replicato che nonostante l'incomprensione Iceman avrebbe avuto tutte le chance di qualificarsi, peccato che nel primo dei due tentativi abbia beccato 1 secondo e 7 da Vettel. Nel secondo non ha avuto chance, semplicemente perché non c'era. Sempre secondo il muretto, è stato lui a sbagliare i calcoli, come la domenica è stato ancora suo l'errore poco dopo la partenza che ha coinvolto anche Alonso.

«Ero a cinque metri da Kimi quando ha iniziato a sbandare, io non l'ho toccato, poi a perso la macchina mentre io lo stavo passando a sinistra». In compenso gli è praticamente entrato nel cockpit (e qualche buontempone ha subito commentato che ormai Alonso è disposto a tutto pur di salire su una Ferrari...). «Ho avuto un patinamento strano delle gomme in un punto strano, e il risultato è questo», ha tagliato corto il diretto interessato. Il problema è che Kimi è recidivo. In Canada si era girato in curva appena uscito dal cambio gomme, possibile capiti sempre a lui?

Arrivabene gelido con Kimi

Gelido questa volta Arrivabene: «parlando con Kimi non penso sia stato un problema di elettronica, e non credo neppure Alonso abbia colpe. Se Raikkonen sarà confermato o no? Non prendo io certe decisioni, spettano al presidente Marchionne. C'è una scadenza prevista dal contratto, ma non siamo neanche a metà stagione, è presto per parlarne». Certo che il famoso attacco a due punte ormai è svaporato, Raikkonen ha 72 punti contro i 120 di Vettel, sembra in rotta con il team e i suoi commenti scatologici paiono non aver entusiasmato i piani alti di Maranello. Non una situazione che può piacere alla Ferrari, i cui problemi peraltro non finiscono con il rendimento di Kimi. Dopo l'euforia dei primi GP, la ventata di entusiasmo portata da Vettel e dalla sua insperata vittoria in Malesia, la Rossa si ritrova ora a lottare non con la Mercedes, che dà persino l'impressione di camuffare la propria superiorità per non strafare, ma con la Williams di Massa e Bottas. Per ora Vettel è il balsamo sulle ferite, con il suo sorriso biondo ed entusiasta, con le sue prestazioni comunque da applauso. Meglio non pensare che anche Alonso, agli inizi, si sentiva parte trainante del team e davanti agli errori e alle sventure commentava: 'sono le gare, sono cose che capitano...'.

Vettel, il dado è (dis)tratto

Sebastian è stato il migliore in pista nella problematica trasferta austriaca della Rossa, e ha incassato benissimo anche la jella del pit stop 'ciccato' per colpa di una filettatura sbagliata. Non è però la prima volta che capita lo stesso guaio: se il team rosso vuole davvero impegnare la Mercedes i miglioramenti da fare sono ancora tanti

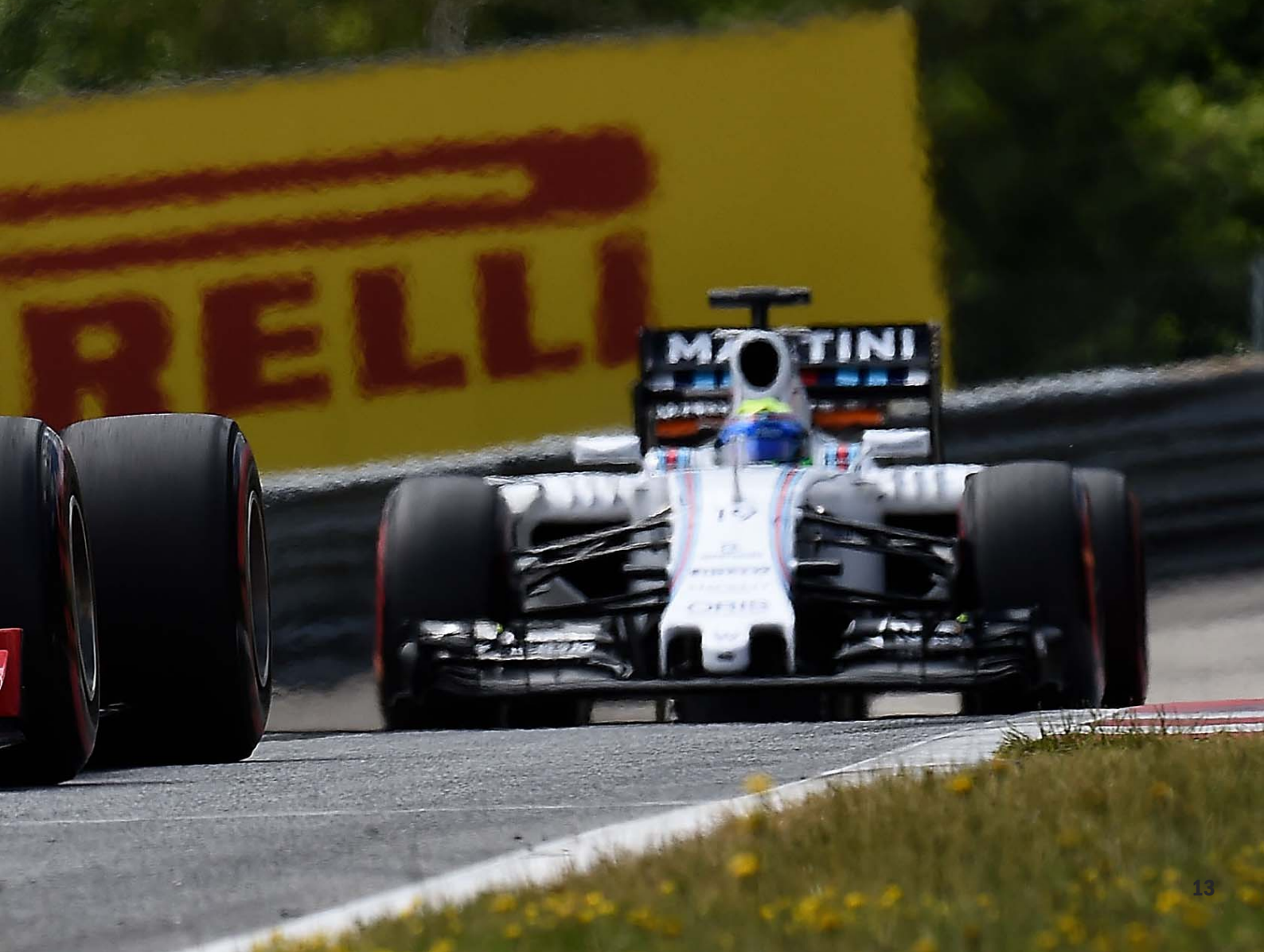
Stefano Semeraro

«Dio non gioca a dadi», sosteneva Albert Einstein, ma il dio minore della F.1 forse la pensa diversamente. Una filettatura spanata, un frenetico lavorio al pit stop, Vettel che si guarda intorno, non capisce, poi capisce anche troppo bene e con nove secondi di ritardo riaccelera per tentare di salvare il salvabile di una gara in cui aveva sperato di fare almeno il solletico alle Mercedes. E alla fine della quale si è dovuto limitare a mangiare la polvere di Massa, l'ex ferrarista che oggi se la gode alla Williams. Errare è umanissimo, per carità, il guaio è che già in Australia un dado, e per giunta della stessa gomma, la posteriore destra, aveva costretto Raikkonen al ritiro.

«Un dado spanato ci è costato un podio: vuol dire che quando sarà tratto, lo getteremo dalla finestra», commenta Maurizio Arrivabene, maestro nel trasformare l'amarezza in una battuta, ma aggiunge: «Dobbiamo essere sicuri che la cosa non si ripeta più. Va cercata la soluzione, perché potevamo duellare con Hamilton, non si possono buttare i risultati così. Ma la pressione non deve diventare confusione».

Un'altro che dopo averci messo la faccia – e il talento, e la grinta, e la freddezza – in gara, ci ha messo il sorriso alla fine, è stato Vettel. Chirurgico in qualifica, nonostante e forse proprio per merito di quel brivido in Q2, con il tempo staccato all'ultimo. Arrembante in gara, ma incapace, non per colpa sua ma di una Ferrari non sufficientemente performante, di riacchiappare la Williams di Massa. «Mi sarebbe piaciuto tornare a casa con un trofeo su questa pista – dice Seb mimando la coppa che manca alle sue mani vuote – ma sono cose che capitano. I nostri meccanici sono i migliori, sono sicuro che anche loro non dormiranno bene dopo quello che è successo (peraltro non colpa dei meccanici, anzi, loro sono stati solo bravi a rimediare al problema, ndr). A volte capita a me sprecare un pit-stop perfetto, e nessuno mi dice nulla. Stavolta è il mio turno».

Dadi e brodetti di consolazione a parte, resta il problema di una Rossa che non è quella che molti speravano dopo le prime uscite. Anche se a parere di Seb, ottimista ed entusiasta, qualcosa di meglio si è visto. «Per passare Massa le ho provate tutte, ho cercato di farlo sbagliare ma non è servito. Peccato, perché stavolta avevamo un buon passo. Eravamo più vicini alle Mercedes, e questo mi rende ottimista per le prossime gare. Certo dopo la partenza loro sono stati impressionanti, erano più veloci di tre decimi al giro, e alla fine del primo stint erano ancora più rapidi di uno due a volte tre decimi, più o meno lo stesso distacco che avevo dalle Williams, così mi sono trovato un po' isolato al terzo posto. Siamo sulla buona strada, ma per mettere pressione alle Mercedes dobbiamo fare di meglio».

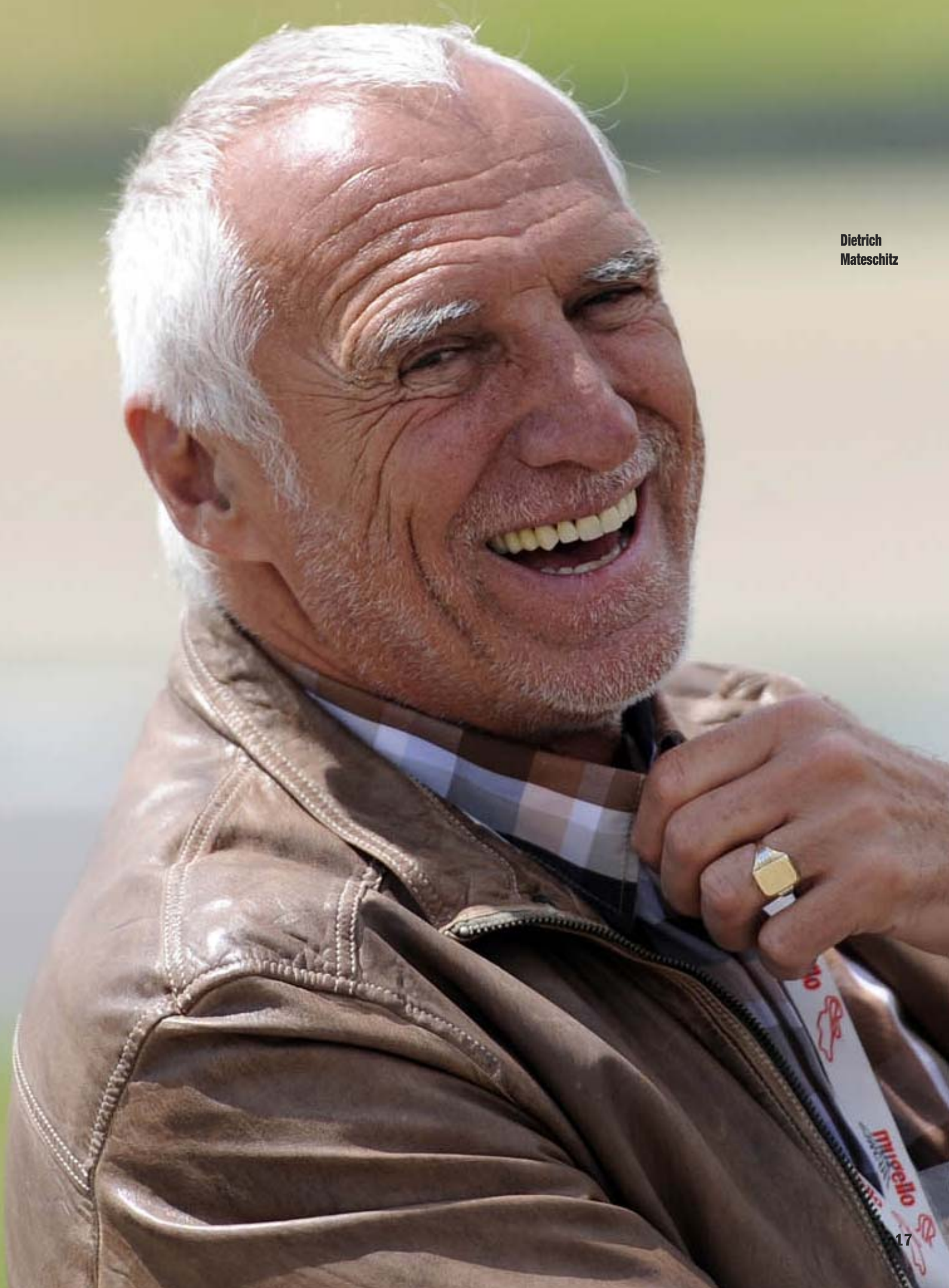


«Motori Ferrari alla Red Bull? Perché no...»

Sergio Marchionne ha lanciato la possibilità di una fornitura alla scuderia rivale, molto scontenta del rapporto con Renault. Mateschitz intanto ha incontrato faccia a faccia Ecclestone per parlare del futuro della F.1, di cui potrebbe acquistare i diritti commerciali

Stefano Semeraro

In F.1 di questi tempi si corre ma soprattutto si negozia, si ipotizza, si disegnano scenari futuri. Al centro di una delle trattative più succulente c'è la Red Bull, quest'anno in crisi – come tanti – ma che tutti vogliono blandire e trattenere per evitare che l'emorragia di team continui. Dietrich Mateschitz da mesi va mugugnando propositi di ritiro, qualcuno si è spaventato, altri sorridono pensando che si tratti solo di sistema per ottenere qualcosa in cambio. Magari un motore diverso da quello Renault, le cui scarse performance che sta facendo infuriare un po' tutti a Milton Keynes, da Horner a Marko ai piloti. Magari una nuova power unit Ferrari: un colpo di scena che avrebbe del sensazionale visto che si tratta delle due arcirivali degli ultimi anni prima che irrompesse la Mercedes con i suoi propulsori da fantascienza. Comunque una prospettiva che lo stesso Sergio Marchionne, reduce dall'incontro con Papa Francesco («mi sono fatto benedire per la Ferrari...») non ha smentito. Anzi. «Se la Red Bull fosse disposta a pagare per la fornitura, non vedo perché dovremmo avere preclusioni», ha fatto sapere il Presidente della Fiat, che ha insistito anche sul pedale Audi: «non ci opporremmo certo ad un ingresso in F.1, è da tempo che chiediamo al gruppo Volkswagen di fare il passo per poterci confrontare in pista». Mateschitz ed Ecclestone del resto si sono incontrati proprio in Austria, la tana del Signor Red Bull. Un incontro riservatissimo, la domenica del GP, senza telecamere e senza cronisti impiccioni. E a quanto pare sul tavolo non ci sarebbe stata l'ipotesi di lasciare, piuttosto quella di raddoppiare: acquistando i diritti commerciali del Circus. O addirittura la F.1 in toto, che oggi appartiene al fondo CVC. Possibile? «Se si tratta solo dei diritti commerciali può essere», ha commentato l'austriaco Alex Wurz, che conosce bene Mateschitz, «mentre se si parla di tutta la F.1 non so se Mateschitz abbia voglia di spendere tutti quei soldi. Certo che in quel caso potrebbe anche decidere lui le regole del gioco». Con un motore Ferrari sotto l'aerodinamica filante dei suoi bolidi blu, e magari Chris Horner al posto del vecchio Bernie. Un progettino che avrebbe il vantaggio di far quadrare meglio i conti della F.1. Anche Marchionne del resto in Austria ha incontrato Ecclestone: «gli ho detto che siamo arrivati a un livello di costi eccezionale e bisogna intervenire – ha spiegato il n.1 di FCA – quest'anno siamo riusciti a sviluppare il motore e recuperare un po' partendo da una situazione disastrosa in Ferrari, ma è chiaro che la sostenibilità dei costi parla a favore di un congelamento delle power unit a inizio anno».



Dietrich Mateschitz

GP AUSTRIA

Williams

Williams & Massa classe senza età

Il brasiliano sfrutta gli errori altrui e torna sul podio a 34 anni. La Williams ora fa paura alla Ferrari, anche se a Grove urgono nuovi sviluppi per reggere la sfida ad alto livello

Stefano Semeraro

Il podio della maturità. Dell'esperienza. Dell'old man, come lo ha chiamato Gerhard Berger dopo la premiazione. O se preferite della vesrione italiana urlata via radio dal suo ingegnere di pista Rob Smedley: «Bravo Felipe, non male per un vecchione come te...». In fondo di anni Felipe Massa non ne ha neppure tanti, 34, e in Austria ha dimostrato che quando gli danno in mano una vettura competitiva, navigando fra sfortune altrui e talenti propri, riesce ancora a non sfigurare. L'ultimo podio risaliva al novembre scorso, ad Abu Dhabi, quando la Williams in prospettiva 2015 sembrava destinata a fare sfracelli. Nel corso dell'inverno la scuderia di Sir Williams e di sua figlia Claire – che domenica ha seguito gli ultimi giri con negli l'angoscia dello spettatore di un film di Hitchcock – si era un po' persa, ma ora si è rimessa in corsa. Non per il titolo, che tanto è questione interna alla Mercedes. Ma per il ruolo di principale rivale delle imprendibili stelle d'argento, quello sì. A tutto discapito della Ferrari, visto che la Williams ha raccolto due podi nelle ultime due gare, e ieri anche un buon quinto posto con Bottas, e la Ferrari nessuno. «Abbiamo approfittato di un errore della Ferrari – ha ammesso Felipe – ma siamo riusciti a sfruttare l'occasione. Alla fine della gara sapevo che sarei stato meno veloce di Vettel, e infatti aveva tempi di due decimi inferiori. Ma l'importante era tenerlo dietro, e ci sono riuscito senza fare errori. Mi sono detto che doveva passarmi doveva farlo per merito suo, non per colpa mia, ed è andata bene». Ma per consolidarsi nella posizione di terzo incomodo, e di avversaria stabile della Ferrari, alla Williams serve qualcosa in più. «La Ferrari al momento ha una macchina migliore, lo sappiamo – conferma Massa – quindi dobbiamo sviluppare ancora meglio la nostra per riuscire a batterci ad un buon livello. Ci sono dei dettagli su cui possiamo lavorare, so che lo faremo. Di sicuro non molleremo fino alla fine del campionato». I test, decisivi per il salto di qualità, sono affidati in questi giorni a Valtteri Bottas e a Suzie Wolff.

> “Abbiamo approfittato di un errore della Ferrari ma siamo riusciti a sfruttare l'occasione. Alla fine della gara sapevo che sarei stato meno veloce di Vettel, e infatti aveva tempi di due decimi inferiori. Ma l'importante era tenerlo dietro, e ci sono riuscito senza fare errori”
>
> FELIPE MASSA

CITROËN

A GIUGNO ZERO VALE TANTO.

**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

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_2 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'ORDINE DI ARRIVO
DOMENICA 21 GIUGNO 2015

1 - Nico Rosberg (Mercedes W06) - 71 giri in 1'30"16"930
2 - Lewis Hamilton (Mercedes W06) - 8"800
3 - Felipe Massa (Williams FW37-Mercedes) - 17"573
4 - Sebastian Vettel (Ferrari SF15-T) - 18"181
5 - Valtteri Bottas (Sauber C34-Ferrari) - 53"604
6 - Nico Hulkenberg (Force India VJM08-Mercedes) - 1'04"075
7 - Pastor Maldonado (Lotus E23-Mercedes) - 1 giro
8 - Max Verstappen (Toro Rosso STR10-Renault) - 1 giro
9 - Sergio Perez (Force India VJM08-Mercedes) - 1 giro
10 - Daniel Ricciardo (Red Bull RB11-Renault) - 1 giro
11 - Felipe Nasr (Sauber C34-Ferrari) - 1 giro
12 - Daniil Kvyat (Red Bull RB11-Renault) - 1 giro
13 - Marcus Ericsson (Sauber C34-Ferrari) - 2 giri
14 - Roberto Merhi (Manor MR03B-Ferrari) - 3 giri

Ritirati
Romain Grosjean
Carlos Sainz
Will Stevens
Jenson Button
Kimi Raikkonen
Fernando Alonso

IL RIEPILOGO DELLA STAGIONE 2015

Australia	15/03/2015	Lewis Hamilton (Mercedes W06)	58 giri in 1.31'54"067
Malesia	29/03/2015	Sebastian Vettel (Ferrari SF15-T)	56 giri in 1.41'05"793
Cina	12/04/2015	Lewis Hamilton (Mercedes W06)	56 giri in 1.39'42"008
Bahrain	19/04/2015	Lewis Hamilton (Mercedes W06)	57 giri in 1.35'05"809
Barcellona	10/05/2015	Nico Rosberg (Mercedes W06)	66 giri in 1.41'12"555
Monaco	24/05/2015	Nico Rosberg (Mercedes W06)	78 giri in 1.49'18"420
Canada	7/06/2015	Lewis Hamilton (Mercedes W06)	70 giri in 1.31'53"145
Austria	21/06/2015	Nico Rosberg (Mercedes W06)	71 giri in 1'30"16"930

CLASSIFICA PILOTI

1	Lewis Hamilton	Mercedes	169
2	Nico Rosberg	Mercedes	159
3	Sebastian Vettel	Ferrari	120
4	Kimi Raikkonen	Ferrari	72
5	Valtteri Bottas	Williams-Mercedes	67
6	Felipe Massa	Williams-Mercedes	62
7	Daniel Ricciardo	Red Bull-Renault	38
8	Daniil Kvyat	Red Bull-Renault	19
9	Nico Hulkenberg	Force India-Mercedes	18
10	Romain Grosjean	Lotus-Mercedes	17
11	Felipe Nasr	Sauber-Ferrari	16
12	Sergio Perez	Force India-Mercedes	13
13	Pastor Maldonado	Lotus-Mercedes	12
14	Max Verstappen	Toro Rosso-Renault	10
15	Carlos Sainz	Toro Rosso-Renault	9
16	Marcus Ericsson	Sauber-Ferrari	5
17	Jenson Button	McLaren-Honda	4
18	Fernando Alonso	McLaren-Honda	0
19	Roberto Merhi	Manor-Ferrari	0
20	Will Stevens	Manor-Ferrari	0
21	Kevin Magnussen	McLaren-Honda	0

CLASSIFICA COSTRUTTORI

1	Mercedes	328
2	Ferrari	192
3	Williams-Mercedes	129
4	Red Bull Racing-Renault	55
5	Force India-Mercedes	31
6	Lotus-Mercedes	29
7	Sauber-Ferrari	21
8	Scuderia Toro Rosso-Renault	19
9	McLaren-Honda	4
10	Manor-Ferrari	0

Vandoorne mostra i muscoli

In Austria il belga del team ART ha vinto la quarta gara stagionale portando il suo vantaggio sul più immediato inseguitore, Alexander Rossi, a 76 punti

Antonio Caruccio

Stoffel Vandoorne ha preso il largo in campionato. Non è più una novità che il belga faccia il bello e cattivo tempo nella serie propedeutica alla Formula 1 tant'è che in Austria il tester McLaren si è preso la settima pole position in otto gare, vinto la prima corsa e rimontato fino al secondo posto in gara 2. Un ritmo davvero sorprendente, che ricorda l'inizio di stagione di Stefano Coletti nel 2013, quando poi però il monegasco perse il bandolo della matassa nella seconda parte, regalando il titolo a Fabio Leimer. Non sembra poter prendere la deriva invece Vandoorne, perché sino ad ora è andato sempre a punti in tutte le manche, ed il peggior risultato è l'ottavo posto di Monte Carlo in gara 2, portando a ben 155 i punti in campionato, quasi il doppio di Alexander Rossi, che lo insegue. Anche lo statunitense è sempre andato a punti, anche se in Austria ha rischiato grosso, perché senza la squalifica di Artem Markelov, che aveva nel serbatoio meno di un litro di benzina, l'alfiere Racing Engineering avrebbe dovuto dire addio a questa striscia di risultati positivi. Alle sue spalle è rinvenuto Rio Haryanto, vincitore della sua seconda gara dopo quella del Bahrain, che ricuce il gap dalla piazza d'onore.

Ciò che sta mancando a Vandoorne in questa stagione è un vero avversario, che ad inizio anno si pensava potesse essere Alex Lynn. Arrivato dalla GP3 con i crismi del campione, l'inglese è stato molto bravo nel gestire le gomme in gara 1 conquistando il podio ed il giro veloce in entrambe le corse, anche se i punti domenicali non gli saranno assegnati perché dopo essere rimasto fermo in griglia, ha chiuso fuori dai primi 10. Buono il risultato di Nobuaru Matushita, che di Vandoorne è il compagno in ART, e che dopo aver completato una prima fila tutta McLaren Junior in qualifica, è salito sul podio di gara 2.

P ZERO
RICHARD MILLE
RICHARD MILLE

Sirotkin continua a crescere

È definitivamente sbocciato invece Sergey Sirotkin. Dopo il terzo posto ottenuto in gara 2 a Monaco, l'alfiere Rapax ha impressionato sin dalle prove libere, commettendo solo un piccolo errore nelle qualifiche, che gli ha impedito di lottare per la pole. Un po' ingenuo in gara 1, quando dopo un eccellete cambio gomme si era ritrovato davanti a Vandoorne: "Sinceramente credevo che la vettura che mi stava superando fosse Matsushita, e che dovesse ancora fermarsi, quindi non ho opposto particolare resistenza. Quando ho realizzato che era Vandoorne ormai era troppo tardi, ma credo che mi avrebbe sopravanzato lo stesso, era decisamente più veloce di noi" ha poi candidamente ammesso il russo, che con un po' di esperienza in più nella seconda parte di stagione sarà sicuramente tra i protagonisti della lotta al titolo.

L'arrivo vittorioso di Harianto in gara 2

Marciello vittima del Virtual Safety Car

Ancora una volta vittima del sistema Virtual Safety Car, Raffaele Marciello. Bravo in qualifica a portare oltre il limite la Dallara di casa Trident, in gara si è fatto nuovamente beffare al riavvio della VSC: "Ancora una volta questo sistema ha dimostrato di non funzionare. Ero oltre il pannello segnalatore e quelli dietro hanno avuto la possibilità di vederlo prima, quindi ho perso un paio di posizioni. Tuttavia non avevamo il passo per competere per le posizioni di vertice" il commento dell'italiano di casa Ferrari, che in questi giorni proverà con Sauber in F1. Tanti i ragazzi in arrivo dalla GP2, perché oltre a Lello, Pierre Gasly sarà schierato da Red Bull, e Vandoorne da McLaren. Assente, ingiustificato, Sergio Canamasas, che dopo il podio di Monaco a Spielberg non si è nemmeno presentato nel paddock, lasciando vuolta la vettura di MP Motorsport. Una sola macchina in gara anche per Lazarus, perché Zoel Amberg dopo le prove libere si è ritirato dall'evento per motivi di salute.

Raffaele Marciello

Sergey Sirotkin

Rossi precede Gasly

L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 1
SABATO 20 GIUGNO 2015

1 - Stoffel Vandoorne - ART – 40 giri 53'42"694
2 - Sergey Sirotkin - Rapax - 11"788
3 - Alex Lynn - Dams - 15"318
4 - Nobuharu Matsushita - ART - 15"849
5 - Artem Markelov - Russian Time - 19"420
6 - Alexander Rossi - Racing Engineering - 21"154
7 - Rio Haryanto - Campos - 22"583
8 - Nick Yelloly - Hilmer - 26"897
9 - Arthur Pic - Campos - 35"069
10 - Mitch Evans - Russian Time - 38"649
11 - Robert Visoiu - Rapax - 42"068 *
12 - Jordan King - Racing Engineering - 42"569
13 - Pierre Gasly - Dams - 44"489
14 - Julian Leal - Carlin - 49"600
15 - Raffaele Marciello - Trident - 50"336
16 - Andre Negrao - Arden - 50"729
17 - Renè Binder - Trident - 54"619
18 - Marco Sorensen - Carlin - 55"933
19 - Marlon Stockinger - Status - 59"209
20 - Norman Nato - Arden - 59"505
21 - Daniel De Jong - MP Motorsport - 1'02"603
22 - Simon Trummer - Hilmer - 1'15"237 *
23 - Richie Stanaway - Status – 1 giro

* 5 secondi penalità per aver superato il limite di velocità in corsia box

Giro veloce: Alex Lynn 1'15"757

Ritirato
1° giro - Nathanael Berthon

L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 2
DOMENICA 21 GIUGNO 2015

1 - Rio Haryanto - Campos – 28 giri 35'57"944
2 - Stoffel Vandoorne - ART – 0"450
3 - Nobuharu Matsushita - ART - 0"905
4 - Sergey Sirotkin - Rapax - 1"368
5 - Mitch Evans - Russian Time - 3"395
6 - Pierre Gasly - Dams - 6"362
7 - Jordan King - Racing Engineering - 6"722
8 - Alexander Rossi - Racing Engineering - 7"929
9 - Robert Visoiu - Rapax - 19"389
10 - Raffaele Marciello - Trident - 19"942
11 - Arthur Pic - Campos - 22"034
12 - Daniel De Jong - MP Motorsport - 31"108
13 - Norman Nato - Arden - 31"730
14 - Renè Binder - Trident - 34"330
15 - Richie Stanaway - Status – 36"352
16 - Marco Sorensen - Carlin - 37"945
17 - Nathanael Berthon – Lazarus – 40"651
18 - Simon Trummer - Hilmer – 42"119
19 - Marlon Stockinger - Status - 59"175
20 - Alex Lynn - Dams – 1'04"756
21 - Andre Negrao - Arden – 1 giro
22 - Julian Leal - Carlin – 1 giro

Giro veloce: Alex Lynn 1'15"963

Ritirato
1° giro - Nick Yelloly

Escluso
Artem Markelov

Il campionato
1. Vandoorne 155 punti; 2. Rossi 79; 3. Haryanto 70; 4. Sirotkin 46; 5. Lynn 42; 6. Evans 35; 7. Matsushita 29; 8. Marciello & Leal 24; 10. Canamasas 23

1990
AYRTON SENNA
1995
AEL SCHUMACHER
2001
HAEL SCHUMACHER
PIRELLI
TRIDENT
SPORT
SORELLE RAMONDA
PIRELLI
RC CARS MANUFACTURER

Un Ghiotto da applausi

Con un primo ed un terzo posto il vicentino della Trident si è preso la leadership di campionato. Bene anche Fuoco a podio in gara 1

Ocon e Ghiotto in lotta

Gli alfieri ART costretti ad inseguire

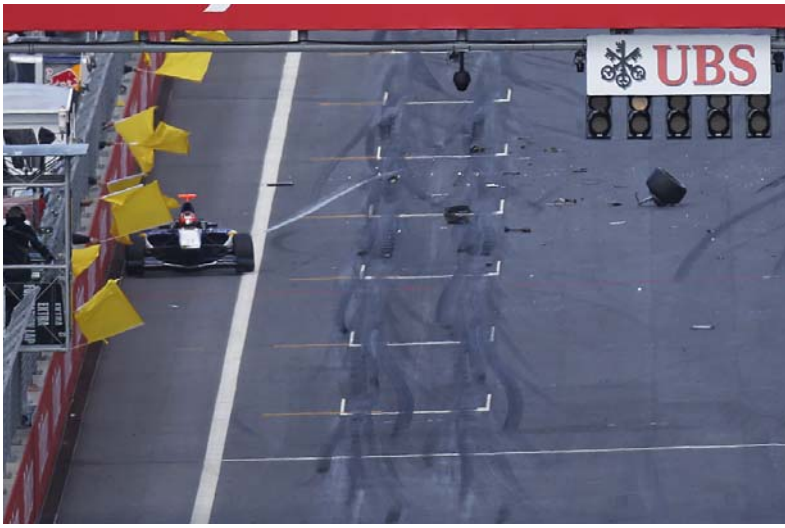
Nei test di Abu Dhabi lo scorso novembre la scelta di passare in Trident per il 2015, con tre intensissime giornate di prove e poi la costante presenza al vertice nelle sessioni collettive di questa primavera. Poi la svolta. Si perché anche negli scorsi anni la squadra italiana era spesso campione d'inverno, ma poi non riusciva in gara a concretizzare quanto mostrato nei test. Ecco che così Ghiotto guida un assalto tutto italiano alla GP3, mettendosi agevolmente dietro dei mostri sacri come la ART, ed i suoi piloti Marvin Kirchhofer, veloce ed esperto essendo al suo secondo anno, ed Esteban Ocon. Il campione della Formula 3 Europea, e parte del programma giovani Mercedes, sarà chiamato a provare nuovamente la Force India nei test di Spielberg in F1, ma nel frattempo ha subito una cocente sconfitta da Ghiotto.

Per Ceccon trasferta da dimenticare

I due infatti come a Barcellona partivano appaiati in prima fila, ma l'avvio del vicentino non è stato ottimale e il francese si era issato al vertice. Dopo una lunga safety-car però Ghiotto ha rotto gli indugi e ha sferrato all'attacco di Ocon, portandolo al limite e costringendolo ad un bloccaggio che ha poi compromesso l'anteriore della ART. In gara 2 poi grave errore per la squadra francese che è stata squalifica per irregolarità del fondo. Un peccato perché Ocon, giunto terzo, ha così dovuto cedere il gradino più basso del podio proprio a Ghiotto, che vola così verso Silverstone da leader indiscusso della serie. Decisamente meno gloriosa la trasferta di Kevin Ceccon. Il bergamasco non ha avuto modo di andare oltre le qualifiche perché al via della gara non si è avveduto della vettura di Mitchell Gilbert rimasta ferma in griglia, e l'ha tamponato, coinvolgendo anche Samin Gomez.

Fuoco: dal podio alla Ferrari

Per lui l'impossibilità di partecipare alla seconda corsa del week-end perché il telaio della Dallara di Arden aveva riportato troppi danni. Felice a metà Antonio Fuoco. Il calabrese ha conquistato in rimonta il secondo posto in gara 1, chiudendo alle spalle di Ghiotto distanziato di 10 secondi, regalando però all'Italia la prima doppietta in GP3. Tuttavia in gara 2 Antonio si è fatto trarre in inganno nella valutazione della staccata della seconda curva, con un attacco kamikaze sul compagno Jann Mardenborough e Sandy Stuvik. Fuoco proverà comunque la Ferrari F1 nei test dei prossimi giorni quale parte del Ferrari Driver Academy. Certo alla luce dei risultati di Ghiotto, viene da chiedersi se anche il veneto non meriti una chance nella massima serie…



Festa domenicale in casa Trident merito di Oscar Tunjo

Antonio Fuoco

Kevin Ceccon, al via di gara 1, non si è avveduto di Mitchell Gilbert rimasto fermo sulla griglia e l'ha tamponato in pieno. Nell'incidente è stata anche coinvolta Samin Gome

L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 1
SABATO 20 GIUGNO 2015

1 - Luca Ghiotto - Trident – 24 giri 38'25"156
2 - Antonio Fuoco - Carlin - 11"958
3 - Esteban Ocon - ART - 12"641
4 - Emil Bernstorff - Arden - 13"437
5 - Jann Mardenborough - Carlin - 19"335
6 - Marvin Kirchhofer - ART - 19"709
7 - Sandy Stuvik - Status - 28"749
8 - Ralph Boschung - Jenzer - 29"462
9 - Oscar Tunjo - Trident - 33"071
10 - Alex Fontana - Status - 34"521
11 - Pal Varhaug - Jenzer - 36"059
12 - Matheo Tuscher - Jenzer - 39"669
13 - Matthew Parry - Koiranen - 40"589
14 - Alex Palou - Campos - 42"534
15 - Alfonso Celis - ART - 42"934
16 - Alex Bosak - Arden - 43"331
17 - Adderly Fong - Koiranen – 43"848
18 - Zaid Ashkanani - Campos - 44"126
19 - Seb Morris - Status - 48"713 *
20 - Jimmy Eriksson - Koiranen – 1 giro
21 - Artur Janosz - Trident – 2 giri

Giro veloce: Luca Ghiotto 1'21"854

Ritirati
0 giri - Mitchell Gilbert
0 giri - Kevin Ceccon
0 giri - Samin Gomez

L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 2
DOMENICA 21 GIUGNO 2015

1 - Oscar Tunjo - Trident - 18 giri 26'51"893
2 - Marvin Kirchhofer - ART - 3"034
3 - Luca Ghiotto - Trident – 4"093
4 - Emil Bernstorff - Arden - 5"394
5 - Seb Morris - Status - 10"494
6 - Alex Fontana - Status - 11"179
7 - Matthew Parry - Koiranen - 11"257
8 - Ralph Boschung - Jenzer - 14"686
9 - Artur Janosz - Trident – 18"900
10 - Jimmy Eriksson - Koiranen – 19"657
11 - Mitchell Gilbert – Carlin – 19"787
12 - Adderly Fong - Koiranen – 19"940
13 - Jann Mardenborough - Carlin - 20"255
14 - Zaid Ashkanani - Campos - 27"495
15 - Alex Bosak - Arden - 28"306
16 - Samin Gomez - Campos – 1 giro *

Giro veloce: Luca Ghiotto 1'22"058

Ritirati
0 giri - Antonio Fuoco
0 giri - Sandy Stuvik
0 giri - Pal Varhaug
0 giri - Alex Palou
0 giri - Alfonso Celis

Esclusi
Esteban Ocon
Matheo Tuscher

Non partito
Kevin Ceccon

* 5 secondi di penalità per aver superato il limite di velocità in pit-lane

Il campionato
1. Ghiotto 66 punti; 2. Kirchhofer 47; 3. Ocon 44; 4. Bernstorff 41; 5. Mardenborough 32; 6. Fuoco 30; 7. Eriksson 20; 8. Tunjo 17; 9. Ceccon 10; 10. Fontana 7

F.3 FIA

Gare a Spa

È il momento di Leclerc

Il monegasco è al comando del campionato grazie ad una condotta intelligente. Sa essere veloce, ma anche conservativo. Weekend no per Giovinazzi, Rosenqvist centrato dai rivali, Dennis sale secondo

Charles Leclerc

Gare a Spa

Jake Dennis
autore di una doppietta

Massimo Costa

Un rookie al comando della F.3 europea. Charles Leclerc con la Dallara-VW del team Van Amersfoort sta tenendo fede alle attese della vigilia. Veloce, intelligente, rispettoso degli avversari in pista, il giovane monegasco ricorda sempre più Esteban Ocon, il campione 2014. La cosa curiosa è che Leclerc corre per la squadra olandese che lo scorso anno ha lanciato in orbita Max Verstappen. Ma se l'attuale pilota F.1 della Toro Rosso aveva stupito per la grinta e le vittorie ottenute al debutto nella serie provenendo dal karting (ma con migliaia di km di test con monoposto svolti nel 2013), non si può non constatare che Leclerc desta meno attenzioni, fa meno rumore, ma ottiene risultati complessivi decisamente migliori. E non sembra godere di quel vantaggio motoristico che Verstappen aveva tra chi possedeva i motori Volkswagen (certi recuperi sul dritto sono rimasti nella mente di molti…). Leclerc non è finito tra i "cattivi" di Monza e si è tenuto fuori dai guai anche a Spa. Ha vinto gara 1 approfittando del contatto tra Antonio Giovinazzi e Felix Rosenqvist, si è accontentato del sesto posto nella seconda corsa contraddistinta da tre safety-car, poi ha concluso secondo la difficile gara 3, iniziata con pista bagnata. Leclerc, con un solo anno di monoposto alle spalle in F.Renault 2.0, sta facendo la differenza weekend dopo weekend. Vedremo ora che si trova al comando del campionato come saprà gestire la pressione.

Il podio
di gara 1

Il primo wekeend negativo di Giovinazzi

Giovinazzi ha perso la prima posizione nella classifica generale che ora lo vede quarto. E' stato un fine settimana difficile il suo, con una qualifica 2 sotto le aspettative e una gara 1 che lo vedeva lottare come un leone al comando del gruppo. Ma è finita male, con un errore che lo ha portato al contatto con Felix Rosenqvist che lo attaccava da diversi giri. Un confronto bellissimo, purtroppo finito a Les Combes al 13° dei 16 giri in programma quando Giovinazzi, cambiando la linea da interna ad esterna, ha urtato con la posteriore sinistra l'ala dello svedese forando la gomma e ritirandosi. In gara 2, il pugliese del team Carlin ha rimediato un nono posto, mentre in gara 3 era in vista podio dopo un bel recupero quando è stato fermato dalla direzione corsa perché l'ala anteriore toccava l'asfalto a seguito di un contatto con Tatiana Calderon. Giovinazzi è così dovuto rientrare all'ultima tornata per sostituire il musetto, ma inevitabilmente è uscito dalla zona punti. E' il primo weekend negativo stagionale per Antonio, ma non se ne faccia un cruccio, prima o poi doveva accadere. Al termine del campionato mancano ancora ben 18 gare e tutto può accadere.

Rosenqvist colpito da tutte le parti...

Rosenqvist è uscito da Spa con un confortante secondo posto in gara 1 e un quinto in gara 3, ma il suo fine settimana è stato decisamente assurdo. Nel senso che in ognuna delle tre corse qualcuno gli è finito contro. Nella prima frazione ci ha pensato Giovinazzi, nella seconda gara ha picchiato forte contro il rail per colpa del compagno Lance Stroll che in prossimità di Les Combes ha colpito Mikkel Jensen il quale a sua volta è piombato contro lo svedese della Prema. I tre erano affiancati. In gara 3 infine, Markus Pommer lo ha mandato senza tanti problemi in testacoda. Ci è voluta tutta la flemma nordica di Rosenqvist per mantenere la calma.

Felix Rosenqvist

La doppietta di Dennis che lotta per il titolo

Chi ha incamerato tanti punti è stato Jake Dennis. L'inglese della Prema, quinto in gara 1, ha poi vinto le successive due corse esaltandosi in quella finale quando con pista bagnata ha fatto numeri da circo con le slick. L'inglese è balzato al secondo posto in classifica generale e si trova sicuramente nella posizione in cui era atteso alla vigilia. Anche Dennis, con Leclerc, Rosenqvist e Giovinazzi, dirà la sua fino all'ultima tappa stagionale per la conquista del titolo.

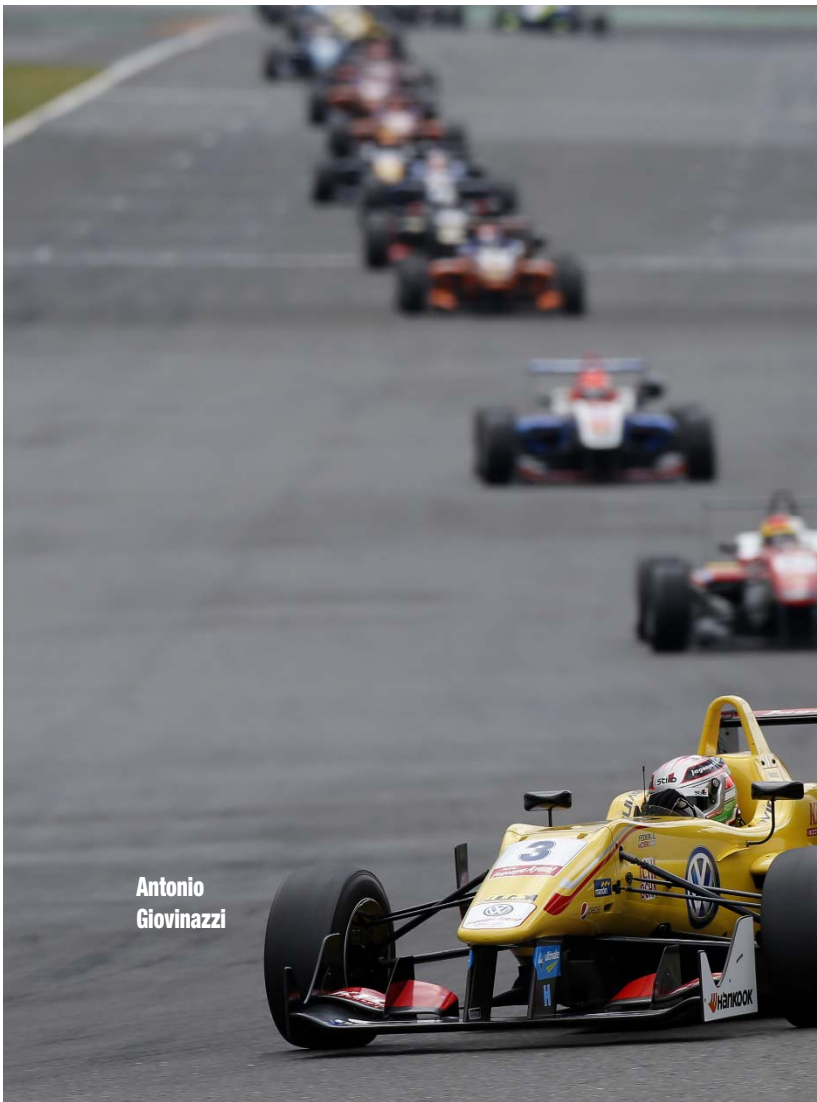
Volti nuovi sul podio e le rimonte di Lorandi

Le tre corse hanno proposto nomi diversi sul podio. Come quello di Alexander Albon in gara 1 o quelli a sorpresa di Santino Ferrucci e Sergio Camara nella seconda prova mentre nella terza gara si è rivisto al vertice George Russell, che si era un po' perso dopo il brillante avvio di Silverstone. Bene anche Callum Ilott, ottimo quarto in gara 3. Ma il pilota che sicuramente ha superato più di tutti nelle tre corse è stato Alessio Lorandi. Già rivelazione a Pau, il 16enne italiano che arriva diretto dal karting, è partito stabilmente tra la decima e la undicesima fila, ma a suon di sorpassi ha concluso decimo, decimo e settimo. Senza errori, senza danneggiare la monoposto, senza creare incidenti. Sta crescendo bene Lorandi e la prova la si è avuta sul circuito più difficile del campionato.

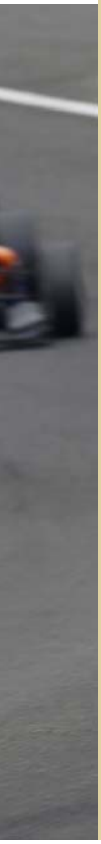
Ancora incidenti gravi troppa adrenalina in pista

Non sono mancati gli incidenti. Dopo i disastri monzesi, gara 1 è scivolata via senza troppi problemi, ma le successive due corse sono state caratterizzate da varie scorrettezze ed errori grossolani. Come quello di Kang Li su Julio Moreno, l'erroraccio di Stroll con Jensen e Rosenqvist con seguente bocciatura dei commissari sportivi che gli hanno impedito di partecipare a gara 3 (e chissà se la capirà dopo il botto di Monza in cui aveva urtato Giovinazzi), il volo terribile di Gustavo Menezes che ha tamponato in piena velocità Brandon Maisano, il quale aveva cambiato traiettoria sul rettifilo del Kemmel ed è stato penalizzato di tre posizioni sulla griglia di gara 3. E ancora, il solito Matthew Rao (quella che a Monza ha fatto capotare Michele Beretta e ha tamponato Lorandi) questa volta ha centrato Fabian Schiller. Pommer ha mandato in testacoda Rosenqvist ed ha avuto il coraggio di lamentarsi... Troppa energia, troppa adrenalina c'è tra questi ragazzi e neanche l'incontro con Jean Todt, presidente FIA intervenuto sabato, sembra aver calmato gli animi.

Alessio Lorandi



Antonio Giovinazzi



L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 1
SABATO 20 GIUGNO 2015

1 - Charles Leclerc (Dallara-VW) - Van Amersfoort - 16 giri 35'35"057
2 - Felix Rosenqvist (Dallara-Mercedes) - Prema - 1"511
3 - Alexander Albon (Dallara-VW) - Signature - 2"651
4 - Santino Ferrucci (Dallara-Mercedes) - Mucke - 3"938
5 - Jake Dennis (Dallara-Mercedes) - Prema - 6"460
6 - George Russell (Dallara-VW) - Carlin - 7"388
7 - Mikkel Jensen (Dallara-Mercedes) - Mucke - 15"550
8 - Pietro Fittipaldi (Dallara-Mercedes) - Fortec - 18"333
9 - Fabian Schiller (Dallara-Mercedes) - West Tec - 20"096
10 - Alessio Lorandi (Dallara-VW) - Van Amersfoort - 22"600
11 - Ryan Tveter (Dallara-VW) - Carlin - 23"133
12 - Sam MacLeod (Dallara-VW) - Motopark - 23"667
13 - Maximilian Gunther (Dallara-Mercedes) - Mucke - 24"220
14 - Callum Ilott (Dallara-VW) - Carlin - 30"581
15 - Brandon Maisano (Dallara-Mercedes) - Prema - 30"735
16 - Sergio Camara (Dallara-VW) - Motopark - 33"597
17 - Arjun Maini (Dallara-VW) - Van Amersfoort - 34"095
18 - Dorian Boccolacci (Dallara-VW) - Signature - 34"417
19 - Markus Pommer (Dallara-VW) - Motopark - 38"648
20 - Hongwei Cao (Dallara-Mercedes) - Fortec - 43"779
21 - Michele Beretta (Dallara-Mercedes) - Mucke - 44"009
22 - Gustavo Menezes (Dallara-VW) - Carlin - 45"230
23 - Matthew Rao (Dallara-Mercedes) - Fortec - 47"351
24 - Nabil Jeffri (Dallara-VW) - Motopark - 49"410
25 - Tatiana Calderon (Dallara-VW) - Carlin - 49"958
26 - Kang Ling (Dallara-Mercedes) - Mucke - 50"846
27 - Nicolas Pohler (Dallara-Mercedes) - Double R - 53"833
28 - Julio Moreno (Dallara-NBE) - T Sport - 54"500
29 - Mahaveer Raghunathan (Dallara-VW) - Motopark - 1'21"234
30 - Raoul Hyman (Dallara-Mercedes) - West Tec - 1'25"728
31 - Lance Stroll (Dallara-Mercedes) - Prema - 1'31"946

Giro più veloce: Santino Ferrucci 2'11"654

Ritirati
13° giro - Antonio Giovinazzi
12° giro - Matthew Solomon

L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 2
SABATO 20 GIUGNO 2015

1 - Jake Dennis (Dallara-Mercedes) - Prema - 12 giri 36'05"200
2 - Santino Ferrucci (Dallara-Mercedes) - Mucke - 0"711
3 - Sergio Camara (Dallara-VW) - Motopark - 1"056
4 - Brandon Maisano (Dallara-Mercedes) - Prema - 1"853
5 - Dorian Boccolacci (Dallara-VW) - Signture - 2"393
6 - Charles Leclerc (Dallara-VW) - Van Amersfoort - 3"397
7 - Maximilian Gunther (Dallara-Mercedes) - Mucke - 3"849
8 - Raoul Hyman (Dallara-Mercedes) - West Tec - 4"250
9 - Antonio Giovinazzi (Dallara-VW) - Carlin - 4"786
10 - Alessio Lorandi (Dallara-VW) - Van Amersfoort - 5"340
11 - Callum Ilott (Dallara-VW) - Carlin - 6"127
12 - Ryan Tveter (Dallara-VW) - Carlin - 7"043
13 - George Russell (Dallara-VW) - Carlin - 8"163
14 - Matthew Rao (Dallara-Mercedes) - Fortec - 9"226
15 - Fabian Schiller (Dallara-Mercedes) - West Tec - 11"086
16 - Alexander Albon (Dallara-VW) - Signature - 11"651
17 - Nabil Jeffri (Dallara-VW) - Motopark - 13"973
18 - Sam MacLeod (Dallara-VW) - Motopark - 14"240
19 - Matthew Solomon (Dallara-Mercedes) - Double R - 16"170
20 - Hongwei Cao (Dallara-Mercedes) - Fortec - 16"407
21 - Pietro Fittipaldi (Dallara-Mercedes) - Fortec - 17"733
22 - Nicolas Pohler (Dallara-Mercedes) - Double R - 18"582
23 - Arjun Maini (Dallara-VW) - Van Amersfoort - 20"145
24 - Michele Beretta (Dallara-Mercedes) - Mucke - 21"649
25 - Tatiana Calderon (Dallara-VW) - Carlin - 23"269
26 - Julio Moreno (Dallara-NBE) - T Sport - 25"487
27 - Mahaveer Raghunathan (Dallara-VW) - Motopark - 27"202
28 - Markus Pommer (Dallara-VW) - Motopark - 29"397

Giro più veloce: Felix Rosenqvist 2'11"944

Ritirati
9° giro - Gustavo Menezes
5° giro - Lance Stroll
5° giro - Mikkel Jensen
5° giro - Felix Rosenqvist
2° giro - Kang Ling

L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 3
DOMENICA 21 GIUGNO 2015

1 - Jake Dennis (Dallara-Mercedes) - Prema - 14 giri 35'15"713
2 - Charles Leclerc (Dallara-VW) - Van Amersfoort - 0"885
3 - George Russell (Dallara-VW) - Carlin - 7"198
4 - Callum Ilott (Dallara-VW) - Carlin - 9"535
5 - Felix Rosenqvist (Dallara-Mercedes) - Prema - 11"450
6 - Brandon Maisano (Dallara-Mercedes) - Prema - 22"025
7 - Alessio Lorandi (Dallara-VW) - Van Amersfoort - 23"020
8 - Maximilian Gunther (Dallara-Mercedes) - Mucke - 23"605
9 - Alexander Albon (Dallara-VW) - Signature - 24"000
10 - Pietro Fittipaldi (Dallara-Mercedes) - Fortec - 25"376
11 - Sam MacLeod (Dallara-VW) - Motopark - 26"208
12 - Santino Ferrucci (Dallara-Mercedes) - Mucke - 27"520
13 - Dorian Boccolacci (Dallara-VW) - Signature - 31"289
14 - Ryan Tveter (Dallara-VW) - Carlin - 35"380
15 - Antonio Giovinazzi (Dallara-VW) - Carlin - 42"488
16 - Arjun Maini (Dallara-VW) - Van Amersfoort - 45"571
17 - Hongwei Cao (Dallara-Mercedes) - Fortec - 45"663
18 - Tatiana Calderon (Dallara-VW) - Carlin - 1'01"722
19 - Julio Moreno (Dallara-NBE) - T Sport - 1'21"399
20 - Kang Ling (Dallara-Mercedes) - Mucke - 1'21"436
21 - Michele Beretta (Dallara-Mercedes) - Mucke - 1'27"808
22 - Sergio Camara (Dallara-VW) - Motopark - 1'53"710
23 - Nabil Jeffri (Dallara-VW) - Motopark - 2'00"442
24 - Mahaveer Raghunathan (Dallara-VW) - Motopark - 2'11"271
25 - Matthew Solomon (Dallara-Mercedes) - Double R - 2 giri

Giro più veloce: Felix Rosenqvist 2'16"329

Ritirati
10° giro - Markus Pommer
7° giro - Fabian Schiller
6° giro - Matthew Rao
4° giro - Mikkel Jensen
1° giro - Raoul Hyman
0 giri - Nicolas Pohler

Il campionato
1.Leclerc 217,5; 2.Dennis 189; 3.Rosenqvist 188; 4.Giovinazzi 184; 5.Russell 91; 6.Gunther 74,5; 7.Albon 67; 8.Jensen 59,5; 9.Stroll 52; 10.Ferrucci, Maisano 50; 12.Menezes 35; 13.Pommer 28; 14.Ilott 26; 15.Maini 23; 16.Lorandi 22; 17.Fittipaldi 16; 18.Camara 15; 19.Hyman 12,5; 20.Boccolacci 10.

La classe minore dell'endurance ha vissuto mesi di vero e proprio fermento. Oggetto al centro delle discussioni il nuovo regolamento tecnico 2017. Dopo numerose trattative tra ACO e IMSA, finalmente si è giunti ad un compromesso in grado di armonizzare le differenti vedute e garantire alla 24 Ore di Le Mans i partecipanti provenienti d'oltreoceano

Patti chia amicizia

ari
lunga

Silvano Taormina

Nella recente 24 Ore di Le Mans tutti gli occhi erano puntati sulla sfida al vertice tra Audi, Porsche e Toyota, vero e proprio leitmotiv di questa edizione 2015 insieme al debutto della nuova Nissan GT-R a trazione anteriore. Non da meno, però, è stato lo spettacolo offerto dalla classe LMP2 che, nonostante il dominio del team KCMG, ha garantito un confronto non privo di spunti di interesse tra le varie compagini al via. Senza contare che, forte delle diciannove vetture iscritte, ha rappresentato la classe più corposa nella maratona della Sarthe. Proprio la classe LMP2, più delle altre, negli ultimi mesi è stata oggetto di discussioni tra organizzatori e costruttori in vista del nuovo regolamento tecnico che entrerà in vigore nel 2017. Obiettivi principali: riduzione dei costi e incremento delle prestazioni. Relativamente al primo, i budget per una stagione dovranno essere inferiori del 30% per il telaio (circa 480.000 euro senza motore ed elettronica) e del 10% per i ricambi, oltre all'utilizzo di varie componenti comuni. Per quanto riguarda le prestazioni, i propulsori potranno avere 50 cavalli in più che garantiranno velocità superiori di 10 km/h nella media sul giro. Inoltre saranno ammesse solo vetture coupé, con una larghezza massima di 1900 mm e un peso non superiore a 940 kg, in grado di garantire misure di sicurezza come i pannelli anti-intrusione in zylon.

La diatriba tra ACO e IMSA

La LMP2, a differenza della sorella maggiore LMP1 che vede i costruttori impegnati in una sfida tecnologica dove i sistemi ibridi di recupero dell'energia giocano un ruolo cardine, propone vetture più "tradizionali" e, oltre a rappresentare un trampolino di lancio per coloro che puntano ad un sedile ufficiale nella classe regina, vede la sfida tra diverse compagini private altamente professionali. Al momento è la categoria top nella USCC, insieme ai Daytona Prototype che spariranno al termine del 2016, nell'Elms e nell'Asian Le Mans Series. Se da una parte queste ultime due, in quanto a concept e bacino d'utenza vanno a braccetto con il FIA WEC, dall'altra è nata una diatriba tra l'ACO che patrocina il Mondiale e gli organizzatori nordamericani del IMSA. Pur perseguendo gli obiettivi citati in precedenza, sono emersi pareri discordanti per quanto riguarda il numero di costruttori di telai e motoristi ammessi al via. Fortunatamente, dopo vari batti e ribatti, si è giunti ad un compromesso in grado di soddisfare entrambe le parti e lasciare aperte le porte della 24 Ore di Le Mans anche agli abituali protagonisti della serie statunitense.

Quattro costruttori in Europa e Asia

In Europa, così come in Asia, l'ACO ha deciso di perseguire l'abbattimento dei costi ammettendo solo quattro costruttori di telai (di cui almeno uno statunitense). Al momento, tra coloro che hanno avanzato la propria candidatura, figurano Oreca, Onroak (Ligier), Gibson, BR Engineering (SMP), Riley, Multimatic, HPD, Wolf e Ginetta. Il perché di questa presa di posizione? Innanzitutto scongiurare che un singolo costruttore, pur rispettando i regolamenti, possa mortificare lo spirito competitivo della categoria grazie ad un know-how e a risorse economiche maggiori. Situazione già vissuta una decina di anni addietro con la Porsche RS Spyder. In secondo luogo si vuole far sì che i costruttori possano produrre un numero maggiore di prototipi da destinare ai clienti, e quindi ammortizzare i costi di progettazione e sviluppo, piuttosto che scendere in campo esclusivamente con uno o, al massimo, due team. Ne sono un esempio BR Engineering (SMP Racing) e Strakka, i quali gestiscono in prima persona i propri telai senza destinarli ai privati. Sempre in tema di riduzione dei costi, l'altra novità più importante dei regolamenti 2017 sarà l'introduzione del regime di mono-fornitura per i motori. Dopo varie discussioni si è deciso di optare per un V8 aspirato normalmente in linea con il concept Global

Race Engine, un vero motore da corsa insomma, piuttosto che un propulsore 2.0 litri derivato dalla serie. Qualche dubbio permane sull'introduzione o meno del mono-fornitore anche per le gomme. Dunlop e Michelin, al momento gli unici due gommisti, si son detti soddisfatti dell'attuale compromesso tra costi e ritorno d'immagine. Della partita vorrebbe far parte anche la Hankook che per ora rimane alla finestra in attesa che si faccia chiarezza sulla situazione. Limitare la competizione in LMP2, potenzialmente una vera e propria palestra per i costruttori di gomme che desiderano affacciarsi alla LMP1, potrebbe rappresentare un arma a doppio taglio per l'ACO che vuole sbloccare il monopolio della Michelin nella classe regina.

Maggiore libertà tecnica negli USA

Di diverso avviso gli organizzatori americani dell'IMSA che, pur perseguendo anche loro la strada dell'abbattimento dei costi, sono restii a snaturare il loro campionato ma, al contempo, non vogliono negare a chi vi partecipa la possibilità di ambire alla 24 Ore di Le Mans. La prima differenza sostanziale risiede nella natura dei partecipanti. In Europa e in Asia la LMP2 è frequentata da gentleman driver, i quali garantiscono buona parte del budget, affiancati da numerosi giovani di talento in arrivo dalle formule che non riescono a trovare uno sbocco in Formula 1. Negli Stati Uniti, diversamente, la LMP2 accoglie i top sia in termini di piloti che di team e lo sarà ancora di più quando scompariranno i Daytona Prototypes. In secondo luogo il regime di mono-motore non è contemplabile in quanto Honda, Chevrolet e Ford, oltre ad essere competitors, sono anche partner commerciali del campionato. I propulsori prodotti da queste tre Case hanno un architettura e delle dimensioni del tutto simili. Ciò, insieme all'aumento del numero di componenti comuni (inclusa l'elettronica), garantisce in ogni caso costi minori sia per la gestione dell'intero pacchetto che per la progettazione dei sistemi di allocazione delle unità motrici. Relativamente ai telai, gli uomini dell'IMSA hanno accettato il vincolo dei quattro costruttori ammessi, ma allo stesso tempo, favoriranno la competizione tra team lasciando loro la libertà di sviluppare un numero limitato di componenti aerodinamiche (un po' come avviene nell'Indycar). In caso di partecipazione a Le Mans, e non alle altre prove del WEC, questi aerokit dovranno essere disinstallati e, pertanto, tornare alle configurazioni originali. Discorso simile per i motori, i quali dovranno essere sottoposti al Balance of Performance per bilanciare le prestazioni con quelle del mono-fornitore prescelto dall'ACO in Europa e Asia.

Muller è rinato

Il francese nonostante i 46 anni ha cambiato stile di guida e i risultati cominciano a vedersi. Si è imposto nella prima corsa mentre nella seconda il successo è andato a un rigenerato Loeb. Lopez rimane leader del mondiale anche se appare un po' in crisi

FIA ACTION FOR ROAD SAFETY
Slovnaft
MEMBER OF MOL GROUP
FIA
slovakiaring
Race of Slovakia 2015
21st June
YOKOHAMA
WTCC
FIA World Touring Car Championship
Freixenet
eset
UŽÍVAJTE SI BEZPEČNEJŠIE TECHNOLÓGIE™
Matador
AUTOMOTIVE
wtcc.com

Gare al Slovakia Ring

Dario Sala

Dopo i recenti cambiamenti a livello di piloti introdotti nel WTCC, allo Slovakia Ring si è vissuto un fine settimana tutto sommato tranquillo. Alle porte di Bratislava ha fatto il suo debutto nella serie Néstor Girolami campione in carica del Turismo argentino. Il suo non è stato un debutto con il botto. In molti, quasi estasiati, hanno sottolineato come il giovane argentino non abbia fatto fatica a capire la macchina e ad adattarsi, spendendo parole che ai più sono sembrate esagerate. Girolami ha fatto un debutto senza infamia né lode anche se in prova non è andato più in là del penultimo posto. In gara, complici molti ritiri, è arrivato decimo e undicesimo. Niente di speciale e sicuramente meno bene di altri debutti. E' però normale ottenere questi risultati quando si entra in un mondo completamente nuovo e con una vettura, quella della Nika, che lascia molto a desiderare. Non tutti possono essere dei José Maria Lopez o dei Ma Quing Hua, che vinse al debutto con una Citroen.

La Lada promuove Catsburg e Van Lagen

Il rinnovamento forzato non piace e non sempre porta i frutti sperati, ma se non altro qualcosa si sta vedendo. Alla Lada per esempio, accanto a Rob Huff dal quale ci si aspettano risultati pesanti, va lodato Nicky Catsburg che alla sua seconda gara ha portato la Vesta nel Q3, strappando un bel quinto posto. Problemi tecnici lo hanno privato dei punti, ma senza dubbio l'olandese ha portato la Vesta dove Mikhail Kozlovskiy non avrebbe mai potuto. Bene anche Jaap Van Lagen che, una volta capito che non avrebbe mai potuto resistere alle Citroen, ha badato a portare a casa punti preziosi. Certo che un po' di grinta in più non avrebbe guastato. E' vero che le Vesta erano le vetture più leggere del lotto, ma sarebbe ingiusto riconoscere i meriti dei piloti. Insomma, i modi forzati del cambiamento non sono piaciuti, ma va detto che almeno nella squadra russa qualche risultato lo hanno portato.

Muller si impone e cambia stile

A farla da padrone però, al momento sono ancora i "vecchi". Yvan Muller ha portato a termine uno dei migliori fine settimana del suo mondiale. Pole, vittoria, un terzo posto e il distacco da Lopez ridotto a trenta punti. Muller dal canto suo ha mostrato una velocità che deve aver sorpreso anche lo stesso argentino. E' dal Nurburgring che ha cambiato ritmo e chi l'aveva dato già per morto forse non gode molto dei successi dell'alsaziano. Il merito è da ascriversi ad una forzatura che il francese ha fatto su stesso, arrivando a cambiare stile di guida per provare a raggiungere "Pecho". Non è facile reinventarsi a 46 anni e dopo aver vinto titoli a profusione. Significa umiltà, significa passione, significa essere un campione vero. E questo sarebbe da spiegare a qualche giovane che per il solo fatto di esserlo crede di avere diritto di sedile.

Tarquini si impegna ma niente podio

Un discorso questo che vale anche per Gabriele Tarquini che in Slovacchia ha portato a casa ottimi risultati grazie alla sua grinta immensa. Con sessanta chili di zavorra, la Honda in prova si è persa

e il solo Tarquini è stato capace di artigliare una posizione dignitosa. In gara ci ha messo del suo e alla fine sono arrivati un sesto ed un quarto posto. Certo non stiamo parlando di prestazioni da sogno, ma per come si erano messe le cose alla vigilia, è davvero molto. Peccato che per quanti sforzi si facciano, la Honda non riesce a trovare il bandolo della matassa e mettere il sale sulla coda alle Citroen.

Loeb torna al successo Lopez si accontenta

Chi è risorto in Slovacchia è stato Sébastien Loeb che ha replicato il successo ottenuto lo scorso anno. Su questa pista evidentemente si esalta. Il suo successo è stato costruito prima con una partenza monstre, poi con pazienza ed infine con bel sorpasso su Tarquini. La Citroen è sicuramente di un altro pianeta, ma a guidarla erano in quattro e per questa volta il migliore è stato lui senza discussioni. A Loeb si è inchinato anche Lopez che da due gare a questa parte non riesce ad essere efficace come sempre. La cosa fa notizia, ma nell'arco di un mondiale un periodo di flessione ci sta. Serve per ricaricarsi e per rilanciarsi con maggiore grinta per le gare future. Del resto l'argentino non poteva certo proseguire con quel passo mostruoso per tutto il campionato. Ha trenta punti di vantaggio. Sono tanti, ma possono anche essere pochi. La prossima settimana in Francia vedremo il loro valore.

L'arrivo di Loeb in gara 2

L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 1
DOMENICA 21 GIUGNO 2015

1 – Yvan Muller (Citroen C-Elysée) – Citroen – 11 giri 23'19"032
2 – José Maria Lopez (Citroen C-Elysée) – Citroen – 1"749
3 – Sébastien Loeb (Citroen C-Elysée) – Citroen – 2"868
4 – Rob Huff (Lada Vesta) – Lada – 12"282
5 – Hugo Valente (Chevrolet Cruze) – Campos – 16"882
6 – Gabriele Tarquini (Honda Civic) – Honda Jas – 17"194
7 – Tom Chilton (Chevrolet Cruze) – Roal - 21"737
8 – Tiago Monteiro (Honda Civic) – Honda Jas – 25"131
9 – Tom Coronel (Chevrolet Cruze) – Roal – 27"040
10 – Nestor Girolami (Honda Civic) – Nika – 34"695
11 – Stefano D'Aste (Chevrolet Cruze) – Munnich – 41"017
12 – John Filippi (Chevrolet Cruze) – Campos – 45"612
13 – Mat'o Homola (Chevrolet Cruze) – Munnich – 2 giri

Giro più veloce: Yvan Muller 2'05"748

Ritirati
1° giro – Gregoire Demoustier
7° giro – Norbert Michelisz
8° giro – Jaap Van Lagen
8° giro – Mehdi Bennani
8° giro – Niky Catsburg
8° giro – Ma Quing Hua

Gabriele Tarquini

L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 2
DOMENICA 21 GIUGNO 2015

1 – Sébastien Loeb (Citroen C-Elysée) – Citroen – 11 giri 23'26"146
2 – José Maria Lopez (Citroen C-Elysée) – Citroen – 3"188
3 – Yvan Muller (Citroen C-Elysée) – Citroen – 7"626
4 – Gabriele Tarquini (Honda Civic) – Honda Jas – 12"144
5 – Hugo Valente (Chevrolet Cruze) – Campos – 12"266
6 – Jaap Van Lagen (Lada Vesta) – Lada – 16"634
7 – Mehdi Bennani (Citroen C-Elysée) – SLR – 18"793
8 – Norbert Michelisz (Honda Civic) – Zengo – 30"442
9 – Tiago Monteiro (Honda Civic) – Honda Jas – 30"691
10 – Tom Coronel (Chevrolet Cruze) – Roal – 31"662
11 – Nestor Girolami (Honda Civic) – Nika – 32"150
12 – Stefano D'Aste (Chevrolet Cruze) – Munnich – 40"429
13 – Gregoire Demoustier (Chvrolet Cruze) – Craft Bamboo – 42"916
14 – John Filippi (Chevrolet Cruze) – Campos – 45"517
15 – Mat'o Homola (Chevrolet Cruze) – Munnich - 45"690

Giro più veloce: Sébastien Loeb 2'06"620

Ritirati
7° giro – Ma Quing Hua
8° giro – Niky Catsburg
8° giro – Rob Huff
8° giro – Ma Quing Hua

Il campionato
1. Lopez 239; 2. Muller 209; 3. Loeb 178; 4. Monteiro 108; 5. Tarquini 96; 6. Michelisz 86; 7. Ma 84; 8. Chilton 61; 9. Huff e Valente 55

Niky Catsburg

La svolta di Comini

Non doveva esserci, ma si è presentato in Russia ed ha vinto la seconda corsa prendendosi anche la testa del campionato, sfruttando il weekend negativo di Morbidelli

SMP RACING
SMP RACING
SMP RACING
Grachev
8
TCR-series.com
P. Oriola
74
LUKOIL
IN MY HEART
LUKOIL
LUKOIL
LUKOIL
25
S. Comini

La partenza della prima gara

Dario Sala

Dopo i buoni numeri mostrati all'avvio del campionato, la TCR Series ha avuto una flessione nella trasferta di Sochi. Al via erano presenti solamente dodici vetture a causa di qualche defezione. Alcune previste, altre meno. Sta di fatto che alla fine c'erano solo due marchi rappresentati, tanto che scorrendo gli ordini di arrivo è sembrato di assistere ad un monomarca Seat. A Sochi poi, è arrivata anche la decisione di non andare a correre in Argentina, virando verso un più abbordabile Red Bull Ring in Austria. In questo momento in cui alcuni marchi stanno per fare il loro debutto nella serie, proporre una trasferta impegnativa oltreoceano, avrebbe significato lo slittamento dei programmi. Una cosa che al momento la TCR ha fatto bene ad evitare se servirà a far crescere la serie. Marcello Lotti però, è il primo a non essere sorpreso da questi alti e bassi. Aveva già avvisato che sarebbe successo e che in questo primo anno ci sarebbe stato da soffrire. In un campionato il cui concetto è nato poco più di un anno fa e che, in pochi mesi, è passato dall'essere un'idea ad una serie vera e propria, è normale che accada. Adesso si entrerà però nella seconda parte della stagione. Dopo la gara austriaca si tornerà con la F.1 e in quella occasione bisognerà far vedere a Bernie Ecclestone di essere cresciuti, di avere basi solide e di meritarsi la riconferma per il prossimo anno. Un obiettivo decisamente alla portata.

La coppia spagnola Seat detta legge

Dodici macchine in pista non hanno però significato poco spettacolo. A quello ci ha pensato un circuito anonimo e forse poco adatto a queste macchine. Le gare hanno offerto diversi colpi di scena che hanno cambiato il volto della classifica. Jordi Gené si è aggiudicato la prima delle due frazioni, ricordando a tutti che anche lui è presente per dire la sua. Lo spagnolo ha corso bene ed ha preceduto il compagno Pepe Oriola che se ne va da Sochi con due secondi posti. Il giovane spagnolo ha così guadagnato molti punti in una classifica che ora lo vede al secondo posto staccato di due sole lunghezze dal nuovo leader del campionato.

Gianni Morbidelli

Il podio di gara 2

Gené e Oriola

L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 1
DOMENICA 21 GIUGNO 2015

1 - Jordi Gené (Seat Léon) - Craft Bamboo - 11 giri 26'04"706
2 - Pepe Oriola (Seat Léon) - Craft Bamboo - 0"598
3 - Andrea Belicchhi (Seat Léon) - Target - 3"445
4 - Stefano Comini (Seat Léon) - Target - 8"211
5 - Sergey Afanasiev (Seat Léon) - Craft Bamboo - 10"948
6 - Mikhail Grachev (Seat Léon) - Engstler - 12"023
7 - Gianni Morbidelli (Honda Civic) - West Coast - 14"444
8 - Kevin Gleason (Honda Civic) - West Coast - 18"420
9 - Michel Nykjaer (Seat Léon) - Target - 20"262
10 - Tomas Engstrom (Seat Léon) - Engstler - 23"691
11 - Aleksey Dudukalo (Seat Léon) - Craft Bamboo - 25"794

Giro più veloce Pepe Oriola 2'21"115

Ritirati
9° giro - Ildar Rakhmatullin

L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 2
DOMENICA 21 GIUGNO 2015

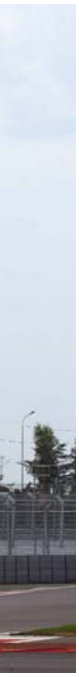
1 - Stefano Comini (Séat Leon) - Target - 11 giri
2 - Pepe Oriola (Séat Leon) - Craft Bamboo - 0"611
3 - Mikhail Grachev (Séat Leon) - Engstler - 3"470
4 - Sergey Afanasiev (Séat Leon) - Craft Bamboo - 7"544
5 - Jordi Gené (Séat Leon) - Craft Bamboo - 8"440
6 - Kevin Gleason (Honda Civic) - West Coast - 9"406
7 - Michel Nykjaer (Séat Leon) - Target - 9"776
8 - Tomas Engstrom (Séat Leon) - Engstler - 10"532
9 - Aleksey Dudukalo (Séat Leon) - Craft Bamboo - 17"251
10 - Ildar Rakhmatulli (Honda Civic) - West Coast - 23"853

Giro più veloce Stefano Comini 2'21"520

Ritirati
6° giro - Andrea Belicchi

Non partito
Gianni Morbidelli

Il campionato 1.Comini 194; 2.Oriola 192; 3.Morbidelli 181; 4.Gené 174; 5.Belicchi 146; 6.Gleason 139; 7. Nykjaer 100; 8.Afanasiev 77; 9.Grachev 64; 10.Veglia 45



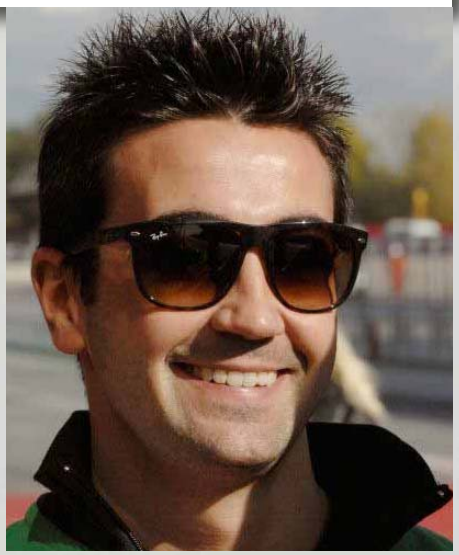
Comini presente e leader di campionato

E qui la TCR ha raccontato un'altra bella storia. Quella di Stefano Comini. Per ragioni di budget la sua stagione è improvvisamente diventata un punto interrogativo. Non doveva essere in Russia, invece è riuscito a farcela. E come in tutte le favole che si rispettino è arrivato anche il lieto fine (per il momento) con una bella vittoria e la leadership in campionato seppure risicata. Comini è un personaggio di altri tempi che fa bene alla TCR. Non può non esserci.

Morbidelli soffre e in gara 2 non parte

La leadership di Comini è stata resa possibile oltre che dalla vittoria anche dal contemporaneo stop di Gianni Morbidelli. La Honda del pesarese su questa pista ha patito molto sottosterzo ed in più si è presentato un problema al turbo che ha impedito la partenza in gara due. Una battuta di arresto costata cara al pesarese che ora dovrà andare a Spielberg deciso a recuperare. Ogni punto in questa serie è importante, ma la classifica è corta e tutto è possibile.

Fabio Onidi



Voglia di rivincita

Tra i piloti italiani più sfortunati dell'anno, il ventisettenne milanese spera di rimettersi in fretta dopo l'infortunio subito nel GT a Monza

Marco Cortesi

E' una stagione davvero senza pace quella di Fabio Onidi. Il pilota lombardo, che dopo una stagione col team Bhai-Tech nel Blancpain Sprint aveva in programma di disputare la serie endurance, è stato protagonista di una brutta uscita di pista a Monza che gli ha causato una frattura vertebrale. Riuscito a tempo di record a schierarsi a Silverstone, ha però subito un nuovo stop: l'obiettivo, ambizioso, è quello rimettersi in tempo per la 24 ore di Spa-Francorchamps.

Com'è avvenuto l'incidente di Monza, e che conseguenze ha portato?

"In realtà l'impatto non avvenuto ad una velocità molto alta, intorno ai 100, 110 chilometri orari. Però ho sbattuto con un angolo piuttosto pesante, e in una zona in cui non c'erano le gomme ma direttamente il guard rail. Nell'incidente ho riportato la frattura della vertebra D9 e lo schiacciamento della D10. Fortunatamente non mi hanno dovuto operare e ho iniziato subito il recupero".

Anche a Silverstone non è stata facile...

"Già nelle prime libere, in cui avevo guidato poco, mi ero accorto di avere ancora qualche dolore e che forse ero rientrato un po' troppo presto. In qualifica ero riuscito a guidare con buoni risultati, mentre in

gara in pratica non ho potuto effettuare il mio stint per via della rottura del differenziale. Forse, non sarei riuscito a correre per un'ora intera, così ho deciso di fermarmi anche per il Paul Ricard".

Come ti senti adesso? Qual'è il percorso di recupero?
"Ora mi sento abbastanza bene, ma sarà una sfida. I medici mi dicono che una persona normale avrebbe bisogno di 4-5 mesi per guarire al cento per cento. Però sto cercando di forzare i tempi, facendo molta fisioterapia, per puntare ad essere al via della 24 Ore di Spa-Francorchamps".

Un peccato tutta questa sfortuna, considerando i presupposti del campionato...
"Sì, il campionato è ottimo, sia dal punto di vista sportivo per team e piloti coinvolti, sia per gli aspetti legati alla promozione e al budget, con la possibilità di dividere i costi tra tre piloti. Probabilmente anche per quello ha più successo della serie sprint... Poi, tra le vetture che ho guidato finora forse l'Audi R8 è la più completa, che può essere performante su tutti i tipi di pista e rappresenta il miglior pacchetto generale".

Pensi di riuscire ad essere al via di Spa?
"Non penso sarà facile, dato che la seconda macchina di ISR potrebbe non correre più questa stagione, e Spa è per definizione la gara che tutti vogliono fare. Proverò con tutte le mie forze a rimettermi in forma e a trovare un posto al via, altrimenti inizierò già da subito a prepararmi per il 2016".

Quali sono i tuoi obiettivi nel medio termine?
"L'obiettivo è puntare ai prototipi con un programma in LMP2. Sono belle macchine, che danno tanta soddisfazione e sarebbe un po' come tornare un po' alle origini verso uno stile di guida simile a quello di una formula. Anche se comunque si tratta di budget di un certo peso, la categoria è in fermento e c'è molta attività".

CALENDARI

Domenica per Domenica

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 Vilareal
F.4 Italia al Mugello
GT Italia al Mugello
Porsche Carrera Cup Italia al Mugello
BRDC F.4 a Snetterton
SMP F.4 a Kazan
Italiano Rally e TRT – San Marino

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

CALENDARI

Domenica per Domenica

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

HAVAS WORLDWIDE

www.peugeot.it

NUOVA PEUGEOT 308 GT

VIVI LO SPIRITO GT

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

PEUGEOT RACCOMANDA TOTAL Valori massimi ciclo combinato, consumi: 5,6 l/100 km; emissioni CO_2: 130 g/km. *Dato riferito al motore 1.6 THP.

NUOVA PEUGEOT 308 GT

MOTION & EMOTION

PEUGEOT

Servizi editoriali per tutte le esigenze

INPAGINA

www.inpagina-bo.com

info@inpagina-bo.it