



# Alla ricerca del punto G



**Luca Ghiotto, leader del campionato GP3, e Antonio Giovinazzi, secondo nel FIA F.3 e vincitore domenica al Norisring, sono i due migliori piloti italiani del momento. Scopriteli con noi**

# 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



6



16



40



52

Il graffio

di Baffi

# ROSSI: TRIONFO AD ASSEN.

HA VINTO  
SENZA FARE  
LA CURVA !!!

DACCI UN BEL  
... TAGLIO !



BAFFI

# L'editoriale

di Massimo Costa

## TUTTI FENOMENI I ROOKIE NEI TEST F.1. PERCHÉ?

Le monoposto di F.1 attuali sono facili. Certo non per noi, o per il primo tifoso che entra in un autodromo, ma come hanno detto più volte gli stessi piloti del mondiale o gli addetti del paddock, guidare una vettura di F.1 è complicato per quanto riguarda i tanti bottoncini da utilizzare, i manettini sui quali intervenire, le comunicazioni continue con il muretto box. Ma per il resto, è decisamente abordabile. A testimonianza di ciò, l'evidenza dei risultati dei test ai quali partecipano i piloti debuttanti. Abbiamo visto nel dopo GP di Austria come con estrema, troppa, facilità piloti pur molto bravi come Wehrlein, Ocon, Fuoco, Wittmann, Gasly e via via tutti gli altri, siano in grado di stabilire tempi di assoluto rispetto dopo appena mezza giornata in pista. Riferimenti cronometrici non lontani da quelli ottenuti dai piloti ufficiali. Certo, il difficile è poi limare quel mezzo secondo che fa la differenza, ma la cosa "puzza" da diverso tempo. Si ricorderà che nei test F.1 di 15-20 anni fa, i debuttanti, anche molto capaci, pativano prima di tutto dal punto di vista fisico (con le attuali F.1 non ci si stanca proprio come affermano Vettel e Alonso, tanto per citarne due a caso), poi subivano distacchi notevoli dalle prime guide, che si aggiravano sui 4-5 secondi. E solo col tempo, il divario diminuiva. Perché guidare una F.1 era una roba estremamente tosta, per pochi. Oggi, passa il concetto che tutti possono fare il tempo e portarsi a pochi decimi dai piloti ufficiali. Chiunque pilota con un minimo di capacità è infatti in grado di meritarsi titoli sui giornali dei rispettivi Paesi: è sbocciata una stella, fenomenale e via di questo passo. Occorre quindi far tornare le monoposto di F.1 bestie difficili da domare, una monoposto che soltanto pochi possono permettersi di condurre in maniera dignitosa. E un po' di critica in più da parte di certa stampa facilona..



Antonio Fuoco



San tander

San tander

diaro

29

Shell

TNT  
ENERGY DRINK

KASPERSKY

PIRELLI

MAHLE



ANTERIORE  
DESTRA

ANTERIORE  
SINISTRA

San tander

San tander



U-10

# STELLE TRICOLORI

Giovani in ascesa

Luca  
Ghiotto



**Sono Luca e Antonio i piloti italiani che quest'anno possono aggiudicarsi un titolo di livello internazionale nelle formule. Esclusi dai programmi Junior ufficiali, stanno dimostrando tutto il loro valore. Per loro non sarà facile centrare l'obiettivo, ma stanno lottando per farcela e rispettivamente occupano il primo posto in GP3 e il secondo nel FIA F.3**

**Massimo Costa**

Le stelle tricolori del 2015, del motorsport italiano, rispondono ai seguenti nomi: Luca Ghiotto e Antonio Giovinazzi. E' grazie a loro se in questi primi mesi agonistici si è sentito l'inno tricolore nel mondo delle formule. Ghiotto è al comando della GP3 che disputa con la Trident, ha vinto la prima gara di Spielberg e si è piazzato secondo a Montmelò battendo il favorito numero uno Esteban Ocon. Che, squalificato in gara 2 per irregolarità tecnica, ha permesso a Ghiotto di far suo anche il terzo posto nella trasferta austriaca. Ghiotto ha i piedi ben piantati a terra, sa bene che siamo soltanto all'inizio di una stagione che si annuncia molto calda, difficile, e per ora pur vivendo con soddisfazione questo momento, sa che il lavoro da fare è ancora tanto. Ci si aspetta il riscatto di Ocon, il recupero di Antonio Fuoco, il cambio di passo di Marvin Kirchhofer. Ghiotto è il classico pilota self made man, che si è costruito da solo grazie agli sforzi economici della famiglia. Due anni in F.Abarth, vice campione il secondo, poi un anno di F.Renault ALPS ed Eurocup. Nella serie tricolore è giunto secondo dopo un lungo confronto con il compagno di squadra, in Prema, Fuoco. Ghiotto è poi salito nella serie Renault 3.5, seguendo le orme di Pierre Gasly e altri piloti passati dalla 2.0 litri alla World Series. Ma le cose non sono state subito semplici. Dapprima per un allenamento fisico non propriamente

perfetto che gli ha fatto perdere tempo nei test, poi per qualche difficoltà nello sfruttare al meglio le gomme in qualifica. Ghiotto qualche perla l'ha lasciata, come il sesto posto a Spa, ma tanti sono anche stati gli errori. Che lui, al termine del campionato, con grande umiltà, ha riconosciuto senza problemi, non nascondendosi dietro le solite banali scuse che i piloti sono sempre pronti ad inventarsi per giustificare prestazioni non positive. Luca voleva rimanere in Renault 3.5, ha provato per For-

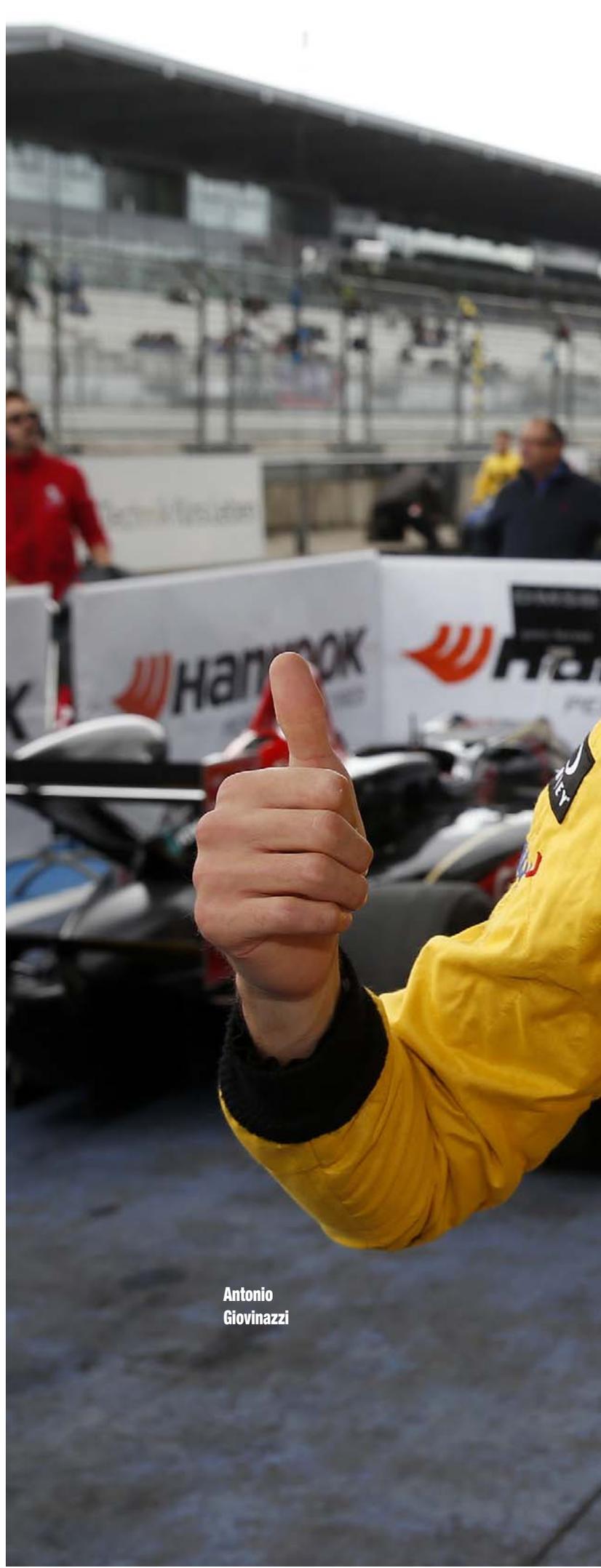
tec e Strakka, ma alla fine il budget era troppo alto e non disponendo di altri aiuti, non essendo parte di nessun programma Junior, ha accettato con entusiasmo l'offerta della Trident.

La squadra di Maurizio Salvadori lo aveva fatto debuttare in GP3 già nel corso del 2014, a Spa, dove Ghiotto aveva segnato una incredibile pole con la pioggia. Luca ha poi partecipato ai test di Abu Dhabi e anche in quell'occasione le cose con Trident sono andate bene. Chiesto e ottenuto di essere seguito dall'ingegnere Fabio Zilio, uomo di fiducia dai tempi della Prema, l'inizio di 2015 è stato stratosferico. Ma il difficile viene ora. Saprà Ghiotto reggere la pressione che vive il leader di un campionato?

# Ghiotto e Giovinazzi I nostri attaccanti

# L'incredibile storia di Giovinazzi e il silenzio delle istituzioni

La storia di Giovinazzi è da libro cuore. Pilota velocissimo, assolutamente privo del budget necessario per correre in formula, il ragazzo pugliese fin dal karting è entrato nelle grazie della ricca famiglia indonesiana Gelael. Amico del pilota Sean, Antonio è stato aiutato da Ricardo Gelael che gli ha permesso di debuttare nelle formule come spalla veloce del figlio. Giovinazzi ha così corso nella Formula Pilota China 2012, poi gli è stato permesso di debuttare nella F.3 europea del 2013, sempre assieme a Sean. Nel frattempo, Giovinazzi vive più a Giacarta che nella sua Puglia, partecipando a eventi promozionali del marchio della famiglia Gelael e trascorrendo molto tempo nella loro casa come ospite fraterno. Cambiato team, da Double R a Carlin, i risultati sono migliorati. Giovinazzi ha concluso sesto con due vittorie all'attivo e nel 2015 avrebbe dovuto correre nella World Series Renault, assieme a Sean. Ma i programmi sono cambiati, Volkswagen ha spinto per avere l'italiano in F.3 come pilota di punta del marchio. Gelael senior ha continuato ad appoggiare Antonio (oltre che sponsorizzare l'intera FIA F.3 e mezzo team Carlin...) ed ora Giovinazzi sta cercando di ripagarli nel migliore dei modi. Di lui si è accorta anche l'Audi sezione DTM che lo ha voluto testare lo scorso dicembre e anche recentemente, segno evidente che non si sono scordati di lui. Fa certamente piacere vedere come un talento italiano del genere, neanche considerato dalle istituzioni italiane o dalla FDA, abbia trovato appoggi decisivi in Indonesia e convinto con il proprio lavoro la Volkswagen a puntare su di lui per la F.3. Lo abbiamo già scritto, ma non ci stancheremo mai di farlo: senza Gelael, dove sarebbe ora Giovinazzi? Non certo al volante di una monoposto...



**Antonio  
Giovinazzi**



Sparco



pepsi

Hankook

KFC  
Jagonya Ayam!

Jagonya Ayam!

KFC

Volkswagen

Ha

# STELLE TRICOLORI

Giovani in ascesa



Raffaele  
Marciello



# Gli alunni della FDA

Marciello e Fuoco sono gli italiani che “studiano” all’università della Ferrari. Il primo è al secondo anno in GP2, ma sta deludendo le attese, il secondo se la sta giocando in GP3 anche se l’avvio del campionato non è stato dei migliori. Entrambi hanno potuto provare la Ferrari F.1, Raffaele anche la Sauber nei venerdì dei Gran Premi

Massimo Costa

Hanno provato la Ferrari F.1, vestono il sogno Rosso ogni giorno, Maranello è la loro seconda casa. Raffaele Marciello e Antonio Fuoco sono da qualche anno le pedine italiane del Ferrari Driver Academy. Allevati nei loro primi passi nel motorsport, seguiti con attenzione, tante ore al simulatore. Marciello ha avuto il suo anno di grazia nel 2013 quando ha meritatamente vinto la F.3 europea dopo aver conquistato il secondo posto nel 2012 e aver concluso in terza posizione la F.3 italiana del 2011. Una maturazione costante quella di Marciello, ma in GP2 ha lasciato pochi ricordi nel 2014, una sola vittoria, mentre quest'anno, nel quale doveva essere il principale candidato al titolo e battersi ad armi pari con Stoffel Vandoorne (Junior McLaren), non riesce ad ingranare. 24 punti contro i 155 del belga, un solo podio, ovvero il secondo posto a Montecarlo, ma nella gara Sprint, quella che di fatto vale meno nel weekend. Cosa succede dunque a Marciello? Come mai in GP2 non riesce a ottenere quelle prestazioni che lo avevano reso campione e personaggio in F.3. Aveva lasciato Racing Engineering dicendo che non si trovava con la squadra spagnola, che non era mai scoppiato il feeling, e quindi aveva scelto la italiana Trident. Tutto pareva perfetto, ma iniziato il campionato, i problemi sono rimasti gli stessi. Errori piuttosto gravi in pista da parte di Marciello, che non ci si aspetta da un pilota della sua esperienza e inserito in un programma come quello Ferrari, quella sensazione che venga perennemente classificato come giovane che deve sbocciare. Ci aspettiamo che Marciello cambi passo da un momento all'altro, magari già da questo weekend a Silverstone. I suoi test con la Sauber e la Ferrari sono positivi, ma anche in questo caso si registrano alcuni errori incomprensibili, come quello con la monoposto svizzera appena entrato in pista a Montmelò nei test seguiti al GP di Spagna. Con la Sauber ha anche provato nelle prove libere del venerdì dei Gran Premi di Malesia e Spagna.

## Fuoco lotta in GP3 Primo test con la SF15

Fuoco ha avuto un impatto diverso da quello più soft di Marciello. Il calabrese ha infatti vinto al debutto nel motorsport conquistando la F.Renault ALPS e ottenendo risultati importanti nella sua unica apparizione nella Eurocup Renault a Spa (e chissà perché una sola uscita in campo continentale...). Salito nel FIA F.3, Fuoco si è ben divicolato in quello che è stato il campionato di più alto livello che si ricordi. Antonio ha però commesso qualche errore che alla lunga non gli ha permesso di tenere il passo del suo compagno di squadra Esteban Ocon, anch'egli al debutto in F.3, ma con un anno di F.Renault in più sulle spalle, europeo e ALPS. Fuoco in F.3 ha comunque ottenuto due vittorie e il quinto posto finale in classifica generale, non male davvero. Nel 2015 ha nuovamente cambiato categoria, il suo management ha optato per la GP3 quando tutti si aspettavano che puntasse al titolo F.3 sfruttando l'anno di esperienza nella serie. Ha quindi dovuto ricominciare di nuovo da zero Fuoco, e dopo test invernali non particolarmente esaltanti, alla prima di campionato in qualifica ha lottato con un assetto non perfetto, ma con una rimonta tutto cuore ha guadagnato un ottavo e un quarto posto nelle due gare. Nella seconda di Montmelò, quando partiva dal palo grazie all'inversione delle prime otto posizioni della prima corsa, non ha però sfruttato al meglio la situazione. A Spielberg, altra qualifica non facile anche se migliore di quella in Spagna, ancora una rimonta mozzafiato, da campione, che lo ha visto chiudere secondo alle spalle di Luca Ghiotto. In gara 2, ha commesso un errore di valutazione in frenata al primo giro e tutto è finito troppo presto. Fuoco ha ora 30 punti contro i 66 del leader Ghiotto. Nulla è perduto, la situazione di classifica è ben diversa da quella che sta vivendo Marciello in GP2. Fuoco ha poi avuto la chance, in Austria, di provare la Ferrari F.1. Lo ha fatto inizialmente col bagnato e si è disimpegnato bene finché non ha sbattuto. Certo, un errore al primo test sarebbe meglio non farlo, ma le condizioni non erano certo facili.

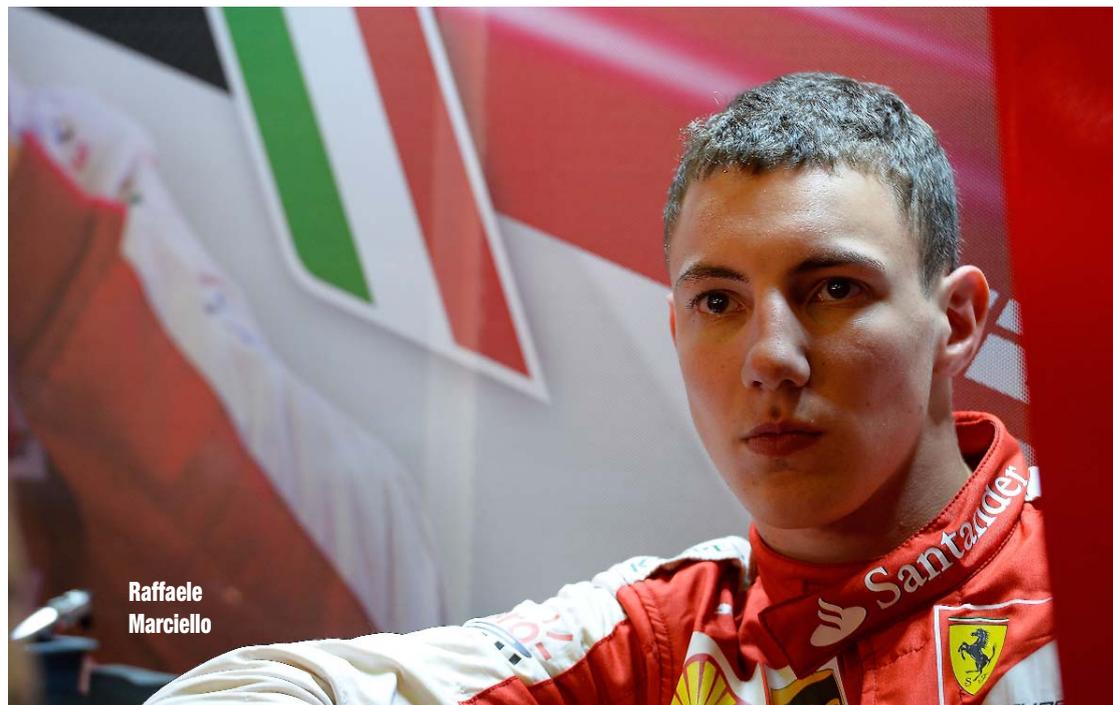




Antonio  
Fuoco  
nei recenti test  
di Spielberg



Antonio  
Fuoco



Raffaele  
Marciello



# In attesa di...

**Scopriamo chi sono i piloti italiani che si stanno facendo le ossa nelle altre serie propedeutiche, da Ceccon in GP3 a Rovera nella Euroformula fino al giovanissimo Lorandi impegnato nel FIA F.3**

**Massimo Costa**

Sono tanti i nostri giovani piloti che si affacciano alle categorie internazionali, anno dopo anno. Purtroppo, sono tanti quelli che si smarriscono, che deludono le attese, che non hanno la forza mentale per proseguire la carriera nelle formule superiori. Senza trascurare ovviamente il budget, la mancanza di sponsor, che però spesso è una buona scusa per nascondere mancanze professionali, clamorosi errori gestionali e quant'altro. Non è carino ricordare chi ha fallito negli ultimi anni, e allora concentriamoci sui giovani che si stanno impegnando questa stagione.



**Kevin  
Ceccon**

### GP3 Kevin Ceccon

E' certamente il grande vecchio del gruppo, benché abbia appena 21 anni, con esperienze anche in GP2. Ha vinto l'Auto GP, ha corso diverse prove nella GP3. E dopo un anno quasi sabbatico è tornato alla carica in GP3 per puntare a qualcosa di importante che potrebbe aprirgli porte pesanti. Forse. Ma per ora, in questo primo scorcio di stagione col team Arden, Ceccon non ha risposto alle aspettative. Un settimo e un sesto posto a Barcellona, un incidente al via di gara 1 a Spielberg che ha pregiudicato la partecipazione a gara 2. E intanto, chi è davanti in campionato è già volato via.

### FIA F.3 Alessio Lorandi

Campione del mondo karting Junior nel 2013, Alessio Lorandi dopo un'altra stagione ad alto livello internazionale nel kart 2014, ha scelto di debuttare direttamente nel FIA F.3 europeo. Una decisione ardita quella di saltare F.4 o F.Renault, ma Lorandi si è buttato a capofitto nell'avventura con il team Van Amersfoort che di giovani se ne intende avendo allevato Max Verstappen. Lorandi dopo un avvio non facile tra Silverstone e Hockenheim, dove comunque aveva mostrato di sapere essere molto veloce, a Pau ha conquistato le prime file e i primi punti ripetendosi a Spa e al Norisring, dove ha compiuto mirabolanti rimonte dalle retrovie. La qualifica è ancora il suo aspetto da migliorare, in gara ha fiuto per capire i punti deboli dell'avversario, dove superarlo, quando attaccarlo. Al di fuori dell'abitacolo, il suo lavoro con la squadra, con gli ingegneri del team, è quasi maniacale, niente lo distrae se non la telemetria; raro trovare una simile applicazione in un ragazzo di 16 anni.



### FIA F.3 Michele Beretta

Vice campione F.Abarth nel 2013 al secondo anno nella serie, Michele Beretta ha debuttato nel FIA F.3 lo scorso anno con Eurointernational per poi passare al team Mucke questa stagione. Il pilota lombardo, 20 anni, sta però incontrando qualche difficoltà inattesa. Beretta è incappato in qualche incidente di troppo e soprattutto non riesce ad essere ficcante in qualifica. Il suo passo gara è interessante a conferma che se nelle sessioni ufficiali riuscirà a trovare il giusto ritmo, entrare nella top 10 non è impossibile.



Alessio Lorandi  
nella F.3 europea





Michele Beretta corre nel FIA F.3

## Euroformula Open Damiano Fioravanti

Il romano, votato Kartista Italiaracing 2012, era saltato direttamente dal karting alla F.3 Open, preferendo saltare la F.Renault. Col team Corbetta, però, le prestazioni sono state al di sotto delle aspettative. Nel 2014 problemi famigliari lo hanno costretto a fermarsi a metà stagione, ancora povera di risultati con Corbetta, salvo poi tornare con BVM per le ultime gare. Quest'anno corre per la RP Motorsport e il salto di qualità appare evidente anche grazie alla maturazione di Fioravanti che è costantemente tra i primi.

## Euroformula Open Leonardo Pulcini

Ottima promessa nel karting, un mondiale Junior sfuggito a tavolino a favore di Alessio Lorandi, dopo un buon 2014 nella F.4 Italia, nella quale però aveva incomprensibilmente cambiato team, Pulcini è stato dirottato nella Euroformula. Vicende extra motorsport non possono certo averlo tranquillizzato, ma Pulcini pur con qualche errore di troppo, a partire dalle ultime due tappe si sta difendendo bene con DAV Racing anche se il discorso titolo lo vede estromesso.



Damiano Fioravanti corre nella Euroformula

## Euroformula Open Alessio Rovera

Al termine di una stagione sorprendente nella F.Renault ALPS, Alessio Rovera, campione F.Abarth 2013, si è buttato a capofitto nella Euroformula. Prima con DAV Racing, poi dal secondo appuntamento con BVM. Il pilota lombardo è molto veloce, su otto gare ha ottenuto sette risultati utili di cui una vittoria, due secondi e un terzo posto. Rovera è un ottimo prospetto per il futuro, è ancora in corsa per il titolo anche se la distanza da Konstantin Tereschenko è notevole, 155 contro 92 punti. Serve un rapido cambio di passo, suo e del team.



Leonardo Pulcini impegnato in Euroformula



Alessio Rovera è nella Euroformula

# La carica d

**Tanti sono stati i piloti che hanno guidato nei test di Spielberg e che, a parte Gutierrez, non hanno mai disputato un Gran Premio. Scopriamo chi sono**

**Massimo Costa**  
Photo 4

Sono stati dieci i piloti che nel test di Spielberg del dopo Gran Premio di Austria hanno potuto guidare una monoposto di F.1. Una bella ventata di aria nuova non c'è che dire. Soprattutto il primo giorno, il Red Bull Ring ha visto in pista, a parte Max Verstappen, tutti piloti che non hanno mai disputato un Gran Premio.



# ei 10



Pascal Wehrlein

### Wehrlein promosso alla Force India?

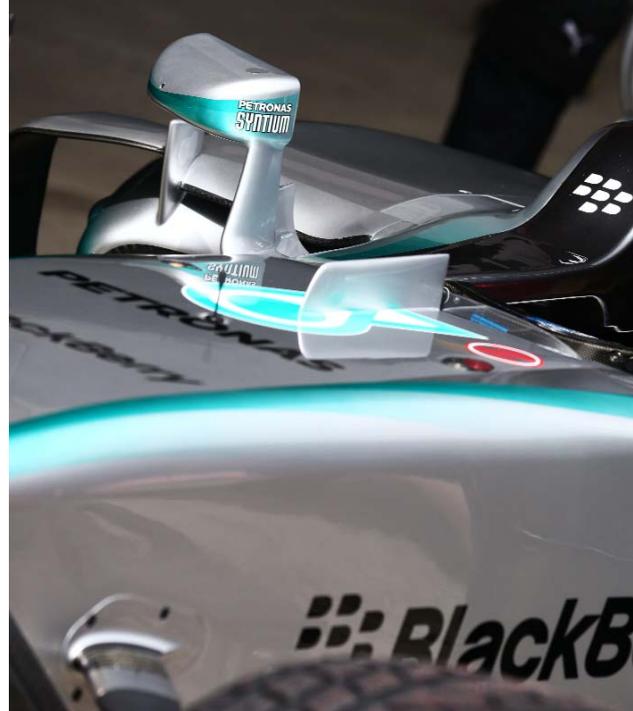
Su tutti, Pascal Wehrlein che prima con la Mercedes poi con la Force India ha lavorato a lungo mostrato una buona attitudine alle potenze della massima formula. E dopo pochi giorni, era sul gradino più alto del podio al Norisring, vincitore nel DTM con la Mercedes C63. Wehrlein è molto spinto da Toto Wolff e potrebbe essere l'indiziato numero uno per un sedile in qualche squadra che utilizza i motori di Stoccarda. In primis proprio quella Force India che ha testato con ottimi riscontri.

### Ocon prima riserva Mercedes nel DTM

Esteban Ocon si è distinto sulla Force India che già conosceva. Il francese, protagonista in GP3 e campione FIA F.3 nel 2014, è anch'egli uomo Mercedes, ma temiamo per lui che nella lista dei giovani di Wolff sia preceduto senza ombra di dubbio da Wehrlein. Ora Ocon, oltre che pilota GP3 per la ART, è il pilota di riserva della Mercedes nel DTM. Se qualcuno avrà problemi, sarà lui salire in macchina e probabilmente sarà il primo a divenire ufficiale nel DTM del 2016.

### Quale futuro per Fuoco nella FDA

Antonio Fuoco ha lavorato con la Ferrari nella prima giornata. Ma ha commesso un errore colpendo duro le protezioni. Rimane il fatto che Wehrlein o Ocon così come gli altri rookie non hanno sbagliato nulla. Poco male, quando si cerca il limite, una svista è comprensibile, anche perché Antonio era al debutto assoluto. A differenza di Wehrlein e Ocon però, la strada di Fuoco in seno al Ferrari Driver Academy non prevede qualche utilizzo ufficiale in un contesto importante come il DTM o appunto la F.1.



Esteban Ocon



Antonio Fuoco



Pascal Wehrlein



Pierre Gasly

## Gasly bene con la Red Bull ma il debutto in F.1 è lontano

Con la Red Bull è salito in macchina Pierre Gasly, giovane francese di belle speranze entrato nel gruppo di Helmut Marko da due anni appena. Il francese, ora in GP2, se la cava sempre bene, ma non sembra esserci al momento un impiego in F.1 in tempi brevi. A meno che non inizi a far sfracelli in GP2, ma con i risultati che Carlos Sainz e Verstappen stanno ottenendo con la Toro Rosso, Gasly dovrebbe rimanere ancora in panchina.

## Marciello sulla Sauber debutterà nel 2016?

Con la Sauber si è visto Raffaele Marciello, che sta prendendo sempre più confidenza con la C34. L'italiano della FDA però, in GP2 non sta raccogliendo i risultati che dovrebbe. Con le monoposto F.1, sia Ferrari sia Sauber, garantisce sempre una buona qualità del lavoro. L'unica possibilità per Marciello nel 2016 è rappresentata dalla Sauber, ma ricordiamo anche il nuovo team Haas che avrà motori Ferrari. Un terzo anno in GP2 non sarebbe molto utile.

## Vandoorne utile per McLaren senza dimenticare Magnussen

Stoffel Vandoorne è il leader indiscusso della GP2 e salito sulla McLaren-Honda a Spielberg è riuscito a percorrere 76 giri senza problemi. Tutto quello che il belga tocca sembra trasformarsi in oro... Vandoorne ha svolto dei test aerodinamici e come sempre si è ben comportato. Resta il grande "pasticcio" McLaren che ora, per aver tenuto Jenson Button, si ritrova con due giovani di indiscusso valore, Kevin Magnussen e appunto Vandoorne, senza sapere bene come impiegarli in F.1.

## La Stoddart in pista con la Williams

Con la Williams si è vista Susie Stoddart in Wolff che ha proseguito il suo apprendistato con la Williams-Mercedes. Impossibile che la ragazza inglese, moglie di Toto Wolff, possa debuttare in F.1 il prossimo anno considerando i giovani che il marito sta allevando, ovvero Wehrlein ed Ocon. La sua è una presenza comunque importante per la F.1, anche nel ruolo di tester, perché si sa, una donna al volante di una monoposto del mondiale fa sempre parlare.



Raffaele Marciello



Stoffel Vandoorne

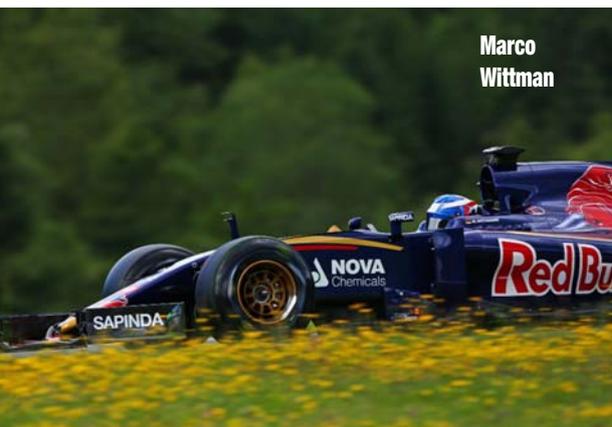


Susie Stoddart Wolff

Esteban  
Gutierrez



Marco  
Wittman



### **Gutierrez sulla Rossa Ma solo per... spot**

Esteban Gutierrez è finalmente salito sulla Ferrari. Il messicano proprio rookie non è avendo corso in F.1 per due anni con la Sauber senza lasciare particolare tracce. Sappiamo tutti perché è in Ferrari, per l'appoggio di Carlos Slim, e un suo ritorno in F.1 appare improbabile. Impossibile poi con il team di Maranello. Il test di Spielberg è stato un contentino.

### **Wittmann si diverte con la Toro Rosso**

Marco Wittmann si è divertito non poco con la Toro Rosso-Renault. Il tedesco campione DTM 2014 ha avuto la seconda chance dopo che il test programmato per Imola lo scorso inverno saltò per pioggia. Wittmann ha dimostrato di essere un pilota decisamente solido e concreto girando su tempi molto interessanti e percorrendo ben 158 giri senza accusare problemi dal punto di vista fisico. Notevole. Ma il test è stato fine a se stesso.

Jolyon  
Palmer



### **Palmer e la Lotus l'esperienza prosegue**

Con la Lotus-Mercedes, come già accaduto in qualche primo turno del venerdì nei Gran Premi, si è visto Jolyon Palmer. L'inglese campione della GP2 si sta facendo una solida esperienza, ma per entrare in F.1 il prossimo anno dovrà trovare sponsor ancora più munifici degli attuali. Non si vedono altre possibilità per il pur bravo Palmer.



MORE  
LIFE  
FOR YOUR  
LIFE



**CITROËN C4 CACTUS È UN'AUTO UNICA E INNOVATIVA.**

Grazie agli Airbump® di serie, microcapsule d'aria rivestite da protezioni in soffice materiale plastico, all'innovativa tecnologia del touch pad 7" e all'efficienza dei motori PureTech, Citroën C4 Cactus è l'auto fatta su misura per chi vuole fare nuove esperienze e provare emozioni intense.



WORLD CAR DESIGN OF THE YEAR  
2015 WORLD CAR AWARDS

**CRÉATIVE TECHNOLOGIE**



IL GIALLO

# GLI INDISCIPLINATI



## **Il GP di Gran Bretagna del 1994 apre la diatriba tra la FIA e la Benetton di Briatore, accusati di irregolarità sportive per quanto riguarda il comportamento in pista di Schumacher, cui si affiancheranno le accuse di non conformità al regolamento tecnico per il fondo vettura a Spa e la manomissione della macchina per i rifornimenti, che causò l'incendio ai box sulla monoposto di Verstappen**

**Carlo Baffi**

Silverstone, 10 luglio 1994. Ultimato il giro di ricognizione, le 26 monoposto si apprestano a prendere il via del 47° Gran Premio di Gran Bretagna, quando David Coulthard fa spegnere il motore della sua Williams-Renault. I concorrenti si vedono costretti a ripetere un nuovo giro di formazione. In prima fila vi sono il poleman Damon Hill, figlio del grande Graham, sull'altra Williams-Renault, affiancato da Michael Schumacher al volante della Benetton-Ford, che nel tentativo di provare lo scatto in partenza, supera l'inglese per un centinaio di metri. L'allungo è brevissimo, ma tale manovra è vietata dal regolamento, per la precisione dell'articolo 164, secondo cui il sorpasso nel giro di ricognizione è permesso solo per recuperare la posizione. Una volta scattata la corsa il pilota della Williams prende subito il comando, cercando di fare il vuoto. Per Hill si tratta di una sorta di ultima spiaggia per contrastare Schumi, sempre più leader della classifica. Il GP procede con il britannico davanti al Kaiser, quand'ecco che al 14° passaggio un commissario consegna al muretto della Benetton un biglietto, con cui la direzione gara comunica la penalità di 5 secondi al tedesco, per il sorpasso nel cosiddetto "formation lap". Briatore si reca subito a parlare con Ecclestone e poco dopo è a colloquio con il direttore di corsa, Roland de Bruynseraede.

### **Briatore, Schumi e la bandiera nera...**

Nel frattempo la gara continua, con Schumacher sempre secondo e per nulla intenzionato a scontare la pena ai box; secondo quanto indicatogli dal box. Sarà lo stesso Briatore ad ammettere: "Ho detto io via radio a Schumacher di rimanere in pista." Atteggiamento che, alla fine del 22° passaggio, induce la direzione gara ad esporre la bandiera nera con il numero 5, che sancisce l'esclusione dalla gara. Malgrado la segnalazione venga fatta per due passaggi, il tedesco prosegue la sua marcia fino al 30° giro, quando imbocca la pit-lane per scontare la penalità. Una volta tornato in pista, Schumi abbandona definitivamente l'idea di agguantare Hill, che trionferà con 18" di vantaggio ed un volta sul podio riceverà il trofeo dalle mani di Lady Diana. Il tedesco è comunque secondo e coi sei punti conquistati conserverebbe un buon margine di vantaggio sugli inseguitori, nella classifica generale. Ma l'uso del condizionale è d'obbligo, dal momento che l'ordine d'arrivo del GP non viene omologato, seppure non venga inoltrato alcun reclamo. Schumi si trova infatti sul banco degli imputati e con esso pure il team. Attorniato dai media, Briatore spiega che c'è stata un'incomprensione con i commissari: "Noi pensavamo che i 5 secondi sarebbero stati sommati al tempo di Michael al termine della corsa. Inoltre - prosegue il team principal della Benetton - la comunicazione ci è stata fatta dopo 20', mentre il regolamento prevede che la notifica avvenga entro un quarto d'ora."

In conclusione, a detta del boss della scuderia anglo-italiana, tutto è stato chiarito con la direzione gara. Parole che spiegherebbero così l'annullamento della bandiera nera durante la gara, con i commissari che avrebbero ammesso l'equivoco nella comunicazione della penalità. Ma restiamo nel campo delle ipotesi. Si vocifera persino che sia stato Ecclestone in persona ad annullare la bandiera nera, dopo la "chiac-

chierata" con Briatore, il quale avrebbe assicurato che Michael non avrebbe insidiato la marcia di Hill. Verso le 18, la classifica viene ufficializzata, ma guarda caso a Schumacher viene inflitta una multa di 25 mila dollari, mentre la Benetton viene ammonita. Un provvedimento che lascia aperti parecchi dubbi. Sempre l'art. 146, stabilisce che nei tre giri seguenti all'ora in cui viene notificata la penalità, la scuderia deve fermare il pilota per lo "stop & go" in fondo alla corsia box. Inoltre, solo nelle ultime 12 tornate della gara, lo "stop & go" non viene effettuato, ma la penalità in secondi viene sommata al tempo globale del concorrente in gara. Quando la Benetton ha ricevuto la comunicazione, era in corso il 14° passaggio, per cui qualcuno sapeva bene di essere in difetto, ovviamente dando per scontata la conoscenza dei regolamenti.

### **Schumi escluso ma fa ricorso**

Le polemiche non si placano neanche in merito alla bandiera nera; sono alimentate dal precedente capitato a Nigel Mansell nel GP del Portogallo 1989. Per non aver rispettato la sanzione, l'inglese venne squalificato per il successivo GP di Spagna. Insomma tanti aspetti poco chiari, che inducono il presidente della FIA, Max Mosley a non chiudere il caso. Il 26 luglio, il Consiglio Mondiale dell'Automobile, usa il pugno di ferro, squalificando Schumacher per due turni, togliendogli i 6 punti di Silverstone e infliggendo una multa di mezzo milione di dollari alla Benetton. Guai anche per il direttore di gara del GP inglese, Pierre Aumonier, a cui viene ritirata la licenza per un anno. A Schumi viene concesso di poter fare appello, anche perché di lì a pochi giorni è in programma il GP di Germania. Ad Hockenheim sono previsti 150 mila spettatori e l'eventuale esclusione del campione tedesco nella gara di casa avrebbe un disastroso effetto boomerang sulle casse del Circus. Così come da previsione, Schumacher e la Benetton fanno ricorso e dal momento che la sentenza definitiva verrà emessa dopo la gara in Belgio di fine agosto, il Kaiser può così correre davanti ai suoi fans. "Non volevamo accollarci la responsabilità di far sorgere dei problemi - rivelerà Briatore - il capo della polizia, ci ha avvertito che avrebbero potuto esserci dei disordini."

### **Benetton squalificata anche a Spa per il fondo**

Nella gara tedesca però, Schumi raccoglierà una nuova delusione ritirandosi tradito dal motore. E la Benetton finirà nuovamente sul banco degli imputati per aver causato l'incendio durante il rifornimento della monoposto di Jos Verstappen. Emergerà la responsabilità di aver manomesso la macchina dei rifornimenti per velocizzare l'azione dei meccanici. In merito ai fatti di Silverstone, la FIA squalificherà Schumacher per i GP d'Italia e del Portogallo. Ma non solo. Al tedesco verrà tolta la vittoria di Spa, complice un'irregolarità nel pattino in legno fissato sotto il fondo piatto. Malgrado tutto ciò, Schumacher riuscirà a conquistare il suo primo titolo mondiale nell'ultima gara di Adelaide in Australia, beffando il rivale Hill, dopo una collisione molto discussa. Ma questa è un'altra storia.

**MOTO GP**

Gara ad Assen

# Rossi che



# meraviglia

**Pole e vittoria stratosferica per Valentino che non poteva offrire spettacolo migliore in Olanda per difendersi dal ritorno di Lorenzo e per far capire a Marquez, dopo un duello spericolato, che il numero uno abita pur sempre in Italia...**



Jacopo Rubino

Possono bastare due sorpassi, più uno mancato, a rendere una corsa indimenticabile. È la sintesi del Gran Premio d'Olanda. Il duello più atteso, Valentino Rossi contro Marc Marquez, si è finalmente consumato nella sua interezza. E l'esito non poteva essere banale. Ad Assen, la "sua" Assen, ha vinto il Dottore: settima volta in MotoGP, nona in assoluto, il sigillo numero 111 in carriera. Il campione del mondo in carica ne esce battuto, o forse no, perché lo spettacolo andato in scena all'Università del motociclismo meritava due vincitori.

## Un duello di 26 giri decisiva l'ultima curva

Fino al 19esimo giro il pilota pesarese è rimasto sempre in testa, con Marquez letteralmente incollato. Il forcing dello spagnolo va in porto, alla curva Mandevenen passa avanti. Il #93 ha scelto di montare la gomma media all'anteriore, invece della soft. In teoria, potrebbe scappare. Non accade: Valentino tiene botta, tre tornate dopo addirittura risponde, e si rimette al comando. Tribune in visibilio. Si decide tutto all'ultima curva. Marquez ha preparato il sorpasso alla chicane, si fionda all'interno. C'è il contatto tra la Yamaha e la Honda, Rossi rialza la moto e taglia per la via di fuga. Sembra il bis della lotta Hayden-Edwards di nove anni fa, ma Valentino sulla ghiaia non cade. Si guarda indietro, transita sul traguardo da vincitore. Marquez è secondo.

## Divergenze di vedute fra Rossi e Marquez

In parco chiuso, all'inizio, il clima appariva sereno: sorrisi e strette di mano. Era inevitabile però che, a freddo, ci fosse qualche frecciata reciproca. «È come se avessi vinto. Non mi aspettavo che tagliasse la chicane», ha sottolineato orgoglioso Marc. «Ero davanti, ci siamo toccati e per questo sono uscito», ha replicato Valentino. Divergenza di vedute, non potrebbe essere altrimenti. E bene sarà non alimentare polemiche, che guasterebbero il sapore di una battaglia epica. Anche per la direzione-gara l'episodio è stato un semplice "race incident". Cose che capitano, come in Argentina.

## Valentino allunga Marquez ritrova se stesso

Il centauro di Tavullia si gode quindi il terzo centro del 2015. Il suo weekend è stato pressoché impeccabile: leader in due turni di prove libere e autore del best lap in qualifica. Questa sì, una sorpresa. Le novità introdotte sulla M1 hanno funzionato anche in ottica di time attack. Interessante ricordare che il Dottore non si imponeva scattando dalla pole da quasi sei anni (Misano 2009). Il fenomeno di Cervera, dal canto suo, ha avuto ragione nel tornare al telaio 2014 della RC213V, più sincero. E infatti, quanto a confidenza in sella, è apparso quello che conosciamo. Era necessaria per lui una prestazione di tale calibro, perché bisognava riscattare le cadute del Mugello e di Barcellona. Il distacco nel Mondiale è significativo, dura colmarlo senza scenari clamorosi a favore. Chissà che non possa diventare proprio lui l'arbitro della contesa iridata.

## Lorenzo non brilla Iannone buon quarto

In una gara così, Jorge Lorenzo è stato quasi "di troppo" sul podio. Il maiorchino è giunto terzo a ben 14" di ritardo, giocando in difesa. Il suo filotto di successi consecutivi si ferma a quattro, ma del resto il #99 ad Assen ha faticato sin dal principio (appena ottavo in griglia). Adesso il gap da Rossi è di 10 lunghezze, un passo indietro rispetto al -1 con cui si era presentato alla vigilia. Quarto in solitaria Andrea Iannone, ancora il miglior portacolori Ducati. Sfortunato Andrea Dovizioso (12esimo), che si era issato alle sue spalle prima del crollo, a causa di fastidiose vibrazioni sulla Desmosedici. Ottava piazza per Dani Pedrosa, sofferente dopo la caduta nel warm-up che gli procurato una contusione alla mano sinistra. Brutto start, poi il fantino iberico ha stretto i denti, lottando contro Pol Espargaro, Cal Crutchlow e Bradley Smith. Suzuki sottotono: Aleix Espargaro ha artigliato un'altra prima fila (secondo), tuttavia sotto la bandiera a scacchi è stato soltanto nono, seguito dal compagno Maverick Vinales. Aprilia non pervenute.

## Nel 2016 niente concessioni alla Ducati

La trasferta nei Paesi Bassi è servita a gettare le basi per il periodo 2017-2021, quando è prevista la presenza di sei co-



## L'ORDINE DI ARRIVO DOMENICA 28 GIUGNO 2015

struttori grazie all'ingresso della KTM. Ogni marchio schiererà due moto ufficiali, e dovrà fornire in leasing almeno altri due esemplari, fino a un massimo di quattro. Il costo non dovrà sfiorare i 2.2 milioni di euro. La Dorna rafforzerà inoltre il sostegno economico ai team privati. Già dal prossimo anno, intanto, la Ducati perderà le concessioni Open, visti i risultati di questi otto GP. Una vittoria "politica" di Honda e Yamaha, ma allo stesso tempo il primo passo verso il ritorno ad un regolamento tecnico unificato. Per la casa di Borgo Panigale, quindi, addio alla miscola più morbida e ai litri extra di benzina, ci sarà l'obbligo di impiegare 7 motori congelati nello sviluppo per tutta la stagione invece di 9, alla pari dei due colossi giapponesi. Senza dimenticare l'introduzione della centralina standard. Non è esclusa l'ipotesi di un calendario esteso a 20 tappe.

### L'ultima volta ad Assen di sabato

Questa edizione del Dutch TT passerà alla storia anche per essere stata l'ultima di sabato, rompendo una tradizione che risale al 1925, ben prima che nascesse il Motomondiale. Dal 2016 qui si correrà di domenica, allineandosi a tutti gli altri eventi. La decisione è stata presa dagli organizzatori per incentivare l'affluenza del pubblico e la vendita dei biglietti. Strano a dirsi in fondo, considerate le oltre 97 mila presenze di questo fine settimana. È un segno dei tempi.

- 1 - Valentino Rossi (Yamaha) - Yamaha - 26 giri 40'54"037
- 2 - Marc Marquez (Honda) - Honda - 1"242
- 3 - Jorge Lorenzo (Yamaha) - Yamaha - 14"576
- 4 - Andrea Iannone (Ducati) - Ducati Team - 19"109
- 5 - Pol Espargaro (Yamaha) - Tech 3 - 24"268
- 6 - Cal Crutchlow (Honda) - LCR - 24"373
- 7 - Bradley Smith (Yamaha) - Tech 3 - 24"442
- 8 - Dani Pedrosa (Honda) - Honda - 24"656
- 9 - Aleix Espargaro (Suzuki) - Suzuki - 26"725
- 10 - Maverick Viñales (Suzuki) - Suzuki - 27"238
- 11 - Danilo Petrucci (Ducati) - Pramac - 29"038
- 12 - Andrea Dovizioso (Ducati) - Ducati - 29"418
- 13 - Scott Redding (Honda) - Marc Vds - 46"663
- 14 - Yonny Hernandez (Ducati) - Pramac - 49"305
- 15 - Loris Baz (Yamaha Forward) - Forward Racing - 52"396
- 16 - Nicky Hayden (Honda) - Aspar - 56"005
- 17 - Alvaro Bautista (Aprilia) - Gresini - 59"857
- 18 - Mike Di Meglio (Ducati) - Avintia - 1'14"513
- 19 - Marco Melandri (Aprilia) - Gresini - 1 giro

#### Ritirati

- 23° giro - Alex De Angelis
- 15° giro - Eugene Laverty
- 5° giro - Stefan Bradl
- 1° giro - Hector Barbera
- 1° giro - Jack Miller

#### Il campionato

- 1. Rossi 163; 2. Lorenzo 153; 3. Iannone 107; 4. Marquez 89; 5. Dovizioso 87; 6. Smith 77; 7. P. Espargaro 56; 8. Vinales 52; 9. Pedrosa 47; 10. Petrucci 44



# Rahal coglie l'attimo

**Dopo un buon inizio di stagione che lo ha visto riemergere dopo anni di anonimato, a Fontana Graham Rahal ha colto il successo in una gara decisamente imprevedibile. Montoya, quarto, approfitta delle disgrazie altrui e allunga in campionato**





### Silvano Taormina

Riassumere in poche battute la gara andata in scena a Fontana appare alquanto arduo. Perché lo spettacolo che la IndyCar ha saputo offrire sul superspeedway californiano è stato di quelli rari, avvincente come non mai in tempi recenti, decisamente adatto ai palati più fini. Una lotta al vertice serratissima, costante, che ha dato spazio a numerosi protagonisti privando di qualsiasi veridicità tutto i pronostici della vigilia. Nell'arco dei 250 giri in programma, infatti, in quattordici si sono al-

ternati al comando e la leadership è passata di mano ben ottantatré volte. Un nuovo record per la categoria. In più di un'occasione si sono viste quattro, a volte cinque, vetture appaiate a più di duecento miglia/orarie, con i piloti consci che anche una minima sbavatura poteva metterli fuori-gioco anzitempo. I motivi di uno spettacolo così avvincente? Innanzitutto un tracciato dove il bassissimo livello di downforce in senso assoluto è stato compensato dalla rimozione dei limiti all'assetto avuti in Texas. Grazie ai nuovi aerokit, e anche al meteo, le vetture si sono trovate con carichi e resistenza superiori alle attese, con una maggiore incidenza delle scie che ha in parte colmato il divario tecnico tra le motorizzazioni. A tal riguardo in molti hanno sperimentato soluzioni asimmetriche con appendici installate su un solo lato della vettura. In secondo luogo, per la prima volta da qualche anno a questa parte, la gara si è disputata a giugno e in pieno giorno, con temperature prossime ai trenta gradi. Circostanza che ha di fatto portato i team a lavorare alacremente sugli assetti in quanto i dati accumulati negli scorsi anni si sono rivelati utili solo in parte.





Lo spettacolare incidente che ha coinvolto Briscoe e Hunter-Reay

## Rahal bravo e fortunato

Da tutto questo rimescolamento di carte ne è uscito vincitore Graham Rahal, quest'anno più che mai assiduo frequentatore delle zone di vertice ma finora incapace di mettere il proprio sigillo. Rahal ha avuto la fortuna di trovarsi al posto giusto nel momento giusto, ovvero a capo di un plotone di vetture separate solo da pochi centimetri. Minimale il suo vantaggio su Kanaan, alla fine secondo, all'inizio dell'ultimo giro caratterizzato dalla spettacolare carambola di Ryan Briscoe. Incidente che ha di fatto messo la parola "fine" alla contesa. Un esito così fortunoso non deve sminuire quanto messo in mostra da Rahal, per nulla demoralizzato da una qualifica poco felice e ben presto reintegrato nel gruppo dei leader. Il figlio del grande Bobby Rahal ha sgomitato per risalire la china nella prima parte di gara, salvo poi navigare nel mucchio di testa nella seconda. Sul suo successo a Fontana però, il primo dopo sette anni di digiuno, pendono svariate polemiche. Alcuni avversari hanno contestato la scelta dei commissari di non penalizzare Rahal, rientrato in pista dopo un pit-stop con il bocchettone ancora attaccato e pertanto creando una situazione di potenziale pericolo. Con Rahal, ad ogni modo, festeggia anche la Honda, finalmente a segno in condizioni di gara normali dopo i successi bagnati di Hinchcliffe a New Orleans e Munoz a Detroit.

## Svanisce il colpaccio per Kanaan e Andretti

Detto del vincitore, un po' per merito e un po' per fortuna, si fa più fatica ad attribuire l'appellativo "vinti" a chi gli ha concluso alle spalle. L'equilibrata lotta al vertice, come detto, ha coinvolto costantemente almeno una decina di piloti che tra un sorpasso e l'altro si sono giocati la vittoria fino alla fine. Già da metà gara, infatti,

si era percepito il sentore che la questione si sarebbe risolta in volata. Lo sa bene Tony Kanaan che, proprio mentre metteva a punto l'attacco finale, si è dovuto arrendere alle bandiere gialle. Lo sanno meglio Marco Andretti e Sage Karam, rientrati in pitlane per un tardivo cambio-gomme poco prima dell'ultimissimo restart e subito risaliti alle spalle dei primi a suon di gomitate. Anche loro hanno detto addio ai sogni di gloria all'apparire del drappo giallo. Giallo come il colore della vettura di Ryan Hunter-Reay, che per la prima volta in questa stagione ha assaporato il gusto della leadership ma, proprio mentre faceva anch'egli un pensierino al colpaccio finale, ha pensato bene di carambolare su Ryan Briscoe mandando l'australiano a testa in giù. Fine dei giochi ma piloti fortunatamente illesi.

## In casa Penske sorride solo Montoya

Del gruppone di testa, naturalmente hanno fatto parte anche i piloti del Penske Racing. L'unico che alla fine può sorridere è Juan Pablo Montoya, quarto al traguardo e sempre più leader in campionato. Dopo aver condotto le danze nei primi giri, il lombiano non è riuscito a districarsi dal gruppo di testa. Poteva ambire a qualcosa di più Simon Pagenaud, poleman al venerdì ma a tratti troppo cauto nei duelli ruota a ruota. Chi ha da recriminare è sicuramente Helio Castroneves, messo fuori-gioco da Briscoe poco dopo metà gara. Lo zero in casella, oltre a fargli perdere punti preziosi nei confronti di Montoya, lo fa scivolare al quarto posto in graduatoria. Un destino simile è toccato a Will Power, a sua volta fatto fuori da Takuma Sato a poche tornate dal termine. Circostanza che ha reso necessaria l'esposizione della bandiera rossa. Pur mantenendo la seconda piazza in campionato, l'australiano vede ampliare il proprio ritardo dalla testa della classifica piloti.



## L'ORDINE DI ARRIVO SABATO 27 GIUGNO 2015

- 1 - Graham Rahal (Dallara DW12-Honda) - Rahal - 250 giri
- 2 - Tony Kanaan (Dallara DW12-Chevy) - Ganassi - 0''316
- 3 - Marco Andretti (Dallara DW12-Honda) - Andretti - 1''249
- 4 - Juan Pablo Montoya (Dallara DW12-Chevy) - Penske - 2''118
- 5 - Sage Karam (Dallara DW12-Chevy) - Ganassi - 2''954
- 6 - Scott Dixon (Dallara DW12-Chevy) - Ganassi - 3''609
- 7 - James Jakes (Dallara DW12-Honda) - Schmidt - 4''985
- 8 - Charlie Kimball (Dallara DW12-Chevy) - Ganassi - 5''360
- 9 - Simon Pagenaud (Dallara DW12-Chevy) - Penske - 7''405
- 10 - Jack Hawksworth (Dallara DW12-Honda) - Foyt - 9''513
- 11 - Stefano Coletti (Dallara DW12-Chevy) - KV Racing - 10''926
- 12 - Carlos Munoz (Dallara DW12-Honda) - Andretti - 11''697
- 13 - Pippa Mann (Dallara DW12-Honda) - Coyne - 24''345
- 14 - Sebastien Bourdais (Dallara DW12-Chevy) - KV - 25''151
- 15 - Ryan Briscoe (Dallara DW12-Honda) - Schmidt - 1 giro
- 16 - Ryan Hunter-Reay (Dallara DW12-Honda) - Andretti - 1 giro
- 17 - Tristan Vautier (Dallara DW12-Honda) - Coyne - 4 giri
- 18 - Takuma Sato (Dallara DW12-Honda) - Foyt - 9 giri
- 19 - Will Power (Dallara DW12-Chevy) - Penske - 9 giri
- 20 - Gabby Chaves (Dallara DW12-Honda) - Herta - 13 giri

Giro più veloce: Takuma Sato - 33''002

### Ritirati

161° giro - Josef Newgarden

157° giro - Ed Carpenter

136° giro - Helio Castroneves

### Il campionato piloti

1. Montoya 406; 2. Power 359; 3. Dixon 357; 4. Rahal 335; 5. Castroneves 329; 6. Andretti 308; 7. Bourdais 290; 8. Kanaan 284; 9. Newgarden 277; 10. Pagenaud 256.



Kanaan  
e Rahal



Pagenaud  
e Carpenter

# Leclerc impressiona

**Il rookie monegasco ha aumentato il proprio vantaggio in classifica sul primo degli inseguitori, il nostro Giovinazzi che è tornato alla vittoria. Debacle per Dennis e Rosenqvist, a punti Lorandi**







Maximilian Gunther  
ha vinto gara 2



Bel weekend per Alexander Albon

Selfie per Giovinazzi e  
Russell dopo la doppietta  
Carlin in gara 3



Più nove. E' il bottino di punti che Charles Leclerc ha incassato al botteghino del Norisring rispetto al suo primo inseguitore, Antonio Giovinazzi. Favoriti dalla debacle dei piloti Prema Jake Dennis (addirittura zero punti in tre gare) e Felix Rosenqvist (terzo nella prima corsa e poi il nulla), il monegasco di Van Amersfoort e l'italiano di Carlin hanno saputo cogliere risultati importanti. Leclerc ha vinto gara 1 piazzandosi terzo nella seconda e quarto nella terza, Giovinazzi è tornato al successo in gara 3, ha ottenuto il secondo posto in gara 1, ma è rimasto fuori dai punti nella corsa numero due per una manovra errata di Santino Ferrucci. Il divario tra i due leader del campionato è di 42,5 punti, 269,5 contro 227; tanti, ma non troppi considerando che ad ogni weekend il massimo disponibile è di 75 punti e che al termine della stagione 2015 mancano cinque appuntamenti pari a quindici gare. In ballo ancora 375 punti. Tutto può ancora accadere e naturalmente in piena corsa per la vittoria finale ci sono ancora Rosenqvist e Dennis, rispettivamente con 203 e 189 punti.

## A Giovinazzi serve maggiore continuità

Per Giovinazzi, alla terza vittoria totale e ancora alla ricerca del guizzo da pole, la preoccupazione maggiore arriva dalla continuità di Leclerc. Che non si trova mai in mezzo guai, come capitato all'italiano tra Spa e Norisring, e che sulle diciotto corse disputate ha preso punti sedici volte salendo sul podio in dodici occasioni. Antonio aveva vissuto un avvio di campionato straordinario con nove podi nelle prime nove gare, ma da Monza gara 2 al Norisring su otto corse ha preso punti soltanto quattro volte. E' dunque necessario che Giovinazzi ritrovi il giusto passo così come il team Carlin. Per evitare guai occorre partire davanti, stare lontano dai piloti troppo aggressivi che poi combinano danni, e Antonio tra Stroll, Calderon e Ferrucci ne sta facendo collezione. Da par suo, un solo errore vero, a Spa gara 1 quando ha urtato Rosenqvist a Les Combes mentre lottavano per il primo posto.





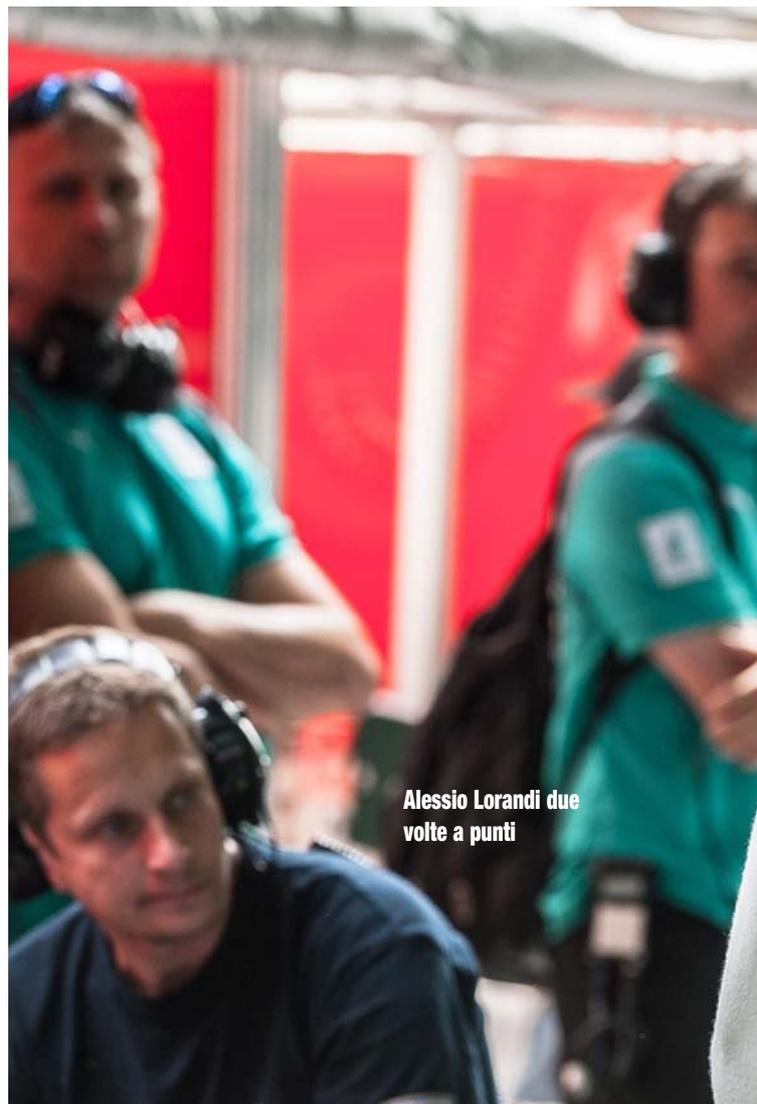
Terzo posto in gara 1  
per Felix Rosenqvist

### Dennis weekend nero Rosenqvist che errori

Al Norisring Dennis, che dopo Spa era salito secondo in classifica generale, prima si è visto eliminare dal doppiato Arjun Maini, poi da Ferrucci nel contatto con Giovinazzi e infine è finito fuori da punti per un assetto non felice in gara 3 e per freni che si surriscaldavano troppo. Non è andata meglio al suo compagno Rosenqvist che al bel terzo posto di gara 1 non ha dato seguito commettendo errori certamente sorprendenti per un pilota della sua esperienza: il posizionamento sbagliato in griglia di partenza di gara 2 e lo stallo al via della terza corsa. Prema può consolarsi con Lance Stroll che dopo i fatti di Monza e Spa ha mostrato grande maturità correndo in maniera pulita in gara 2 chiusa al quarto posto mentre Brandon Maisano ha visto per due volte la top 10.

### Albon consistente Lorandi ancora a punti

Chi è salito alla ribalta al Norisring è stato Alexander Albon (quinto, secondo e terzo), e mai così convincente in questa prima parte di campionato, se non a Silverstone. Un ottimo lavoro lo ha svolto Maximilian Gunther, che ha vinto la sua prima corsa in F.3 approfittando della battaglia tra Leclerc, Albon e Russell. Anche l'inglese del team Carlin si è ben comportato (decimo, quinto, secondo). Alessio Lorandi ha visto la top 10 in due occasioni e senza un piccolo errore in gara 1 al primo tornante poteva fare tris. Prosegue quindi la crescita del 16enne italiano che dopo i tre risultati a punti di Spa, al Norisring si è piazzato due volte nono. Michele Beretta è rimasto coinvolto in due incidenti innescati da Sergio Camara e Matthew Solomon.



Alessio Lorandi due  
volte a punti

## L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 1 SABATO 27 GIUGNO 2015

- 1 - Charles Leclerc (Dallara-VW) - Van Amersfoort - 30 giri 35'41"741
- 2 - Antonio Giovinazzi (Dallara-VW) - Carlin - 0"769
- 3 - Felix Rosenqvist (Dallara-Mercedes) - Prema - 5"703
- 4 - Maximilian Gunther (Dallara-Mercedes) - Mücke - 6"410
- 5 - Alexander Albon (Dallara-VW) - Signature - 7"526
- 6 - Dorian Boccia (Dallara-VW) - Signature - 7"998
- 7 - Gustavo Menezes (Dallara-VW) - Carlin - 9"369
- 8 - Lance Stroll (Dallara-Mercedes) - Prema - 9"864
- 9 - Markus Pommer (Dallara-VW) - Motopark - 11"196
- 10 - George Russell (Dallara-VW) - Carlin - 12"734
- 11 - Callum Iott (Dallara-VW) - Carlin - 13"199
- 12 - Mikkel Jensen (Dallara-Mercedes) - Mücke - 14"493
- 13 - Ryan Tveter (Dallara-VW) - Carlin - 15"350
- 14 - Tatiana Calderon (Dallara-VW) - Carlin - 16"603
- 15 - Sergio Camara (Dallara-VW) - Motopark - 16"955
- 16 - Sam MacLeod (Dallara-VW) - Motopark - 17"413
- 17 - Alessio Lorandi (Dallara-VW) - Van Amersfoort - 17"546
- 18 - Julio Moreno (Dallara-NBE) - T Sport - 20"150
- 19 - Pietro Fittipaldi (Dallara-Mercedes) - Fortec - 20"311
- 20 - Brandon Maisano (Dallara-Mercedes) - Prema - 1 giro
- 21 - Kang Ling (Dallara-Mercedes) - Mücke - 1 giro
- 22 - Nicolas Pohler (Dallara-Mercedes) - Double R - 1 giro
- 23 - Matthew Rao (Dallara-Mercedes) - Fortec - 1 giro
- 24 - Nabil Jeffri (Dallara-VW) - Motopark - 1 giro
- 25 - Mahaveer Raghunathan (Dallara-VW) - Motopark - 2 giri
- 26 - Fabian Schiller (Dallara-Mercedes) - West Tec - 2 giri

Giro più veloce: Alexander Albon 56"743

### Ritirati

- 17° giro - Jake Dennis
- 17° giro - Santino Ferrucci
- 16° giro - Matthew Solomon
- 13° giro - Raoul Hyman
- 12° giro - Arjun Maini
- 10° giro - Michele Beretta

## L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 2 SABATO 27 GIUGNO 2015

- 1 - Maximilian Gunther (Dallara-Mercedes) - Mücke - 36 giri 35'29"238
- 2 - Alexander Albon (Dallara-VW) - Signature - 0"495
- 3 - Charles Leclerc (Dallara-VW) - Van Amersfoort - 1"034
- 4 - Lance Stroll (Dallara-Mercedes) - Prema - 1"906
- 5 - George Russell (Dallara-VW) - Carlin - 2"251
- 6 - Mikkel Jensen (Dallara-Mercedes) - Mücke - 3"115
- 7 - Gustavo Menezes (Dallara-VW) - Carlin - 3"755
- 8 - Dorian Boccia (Dallara-VW) - Signature - 5"181
- 9 - Alessio Lorandi (Dallara-VW) - Van Amersfoort - 5"555
- 10 - Brandon Maisano (Dallara-Mercedes) - Prema - 6"001
- 11 - Markus Pommer (Dallara-VW) - Motopark - 6"223
- 12 - Tatiana Calderon (Dallara-VW) - Carlin - 6"984
- 13 - Sam MacLeod (Dallara-VW) - Motopark - 8"506
- 14 - Arjun Maini (Dallara-VW) - Van Amersfoort - 8"521
- 15 - Fabian Schiller (Dallara-Mercedes) - West Tec - 10"094
- 16 - Callum Iott (Dallara-VW) - Carlin - 10"914
- 17 - Felix Rosenqvist (Dallara-Mercedes) - Prema - 11"768
- 18 - Raoul Hyman (Dallara-Mercedes) - West Tec - 12"838
- 19 - Julio Moreno (Dallara-NBE) - T Sport - 13"721
- 20 - Mahaveer Raghunathan (Dallara-VW) - Motopark - 17"540
- 21 - Matthew Rao (Dallara-Mercedes) - Fortec - 30"159
- 22 - Antonio Giovinazzi (Dallara-VW) - Carlin - 35"235
- 23 - Sergio Camara (Dallara-VW) - Motopark - 38"349
- 24 - Nabil Jeffri (Dallara-VW) - Motopark - 1 giro
- 25 - Matthew Solomon (Dallara-Mercedes) - Double R - 1 giro

Giro più veloce: Markus Pommer 48"681

### Ritirati

- 27° giro - Pietro Fittipaldi
- 27° giro - Kang Ling
- 21° giro - Jake Dennis
- 21° giro - Santino Ferrucci
- 14° giro - Michele Beretta
- 3° giro - Nicolas Pohler
- 2° giro - Ryan Tveter

## L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 3 DOMENICA 28 GIUGNO 2015

- 1 - Antonio Giovinazzi (Dallara-VW) - Carlin - 38 giri 35'31"646
- 2 - George Russell (Dallara-VW) - Carlin - 1"340
- 3 - Alexander Albon (Dallara-VW) - Signature - 1"592
- 4 - Charles Leclerc (Dallara-VW) - Van Amersfoort - 1"912
- 5 - Mikkel Jensen (Dallara-Mercedes) - Mücke - 5"830
- 6 - Santino Ferrucci (Dallara-Mercedes) - Mücke - 8"423
- 7 - Callum Iott (Dallara-VW) - Carlin - 8"902
- 8 - Dorian Boccia (Dallara-VW) - Signature - 9"701
- 9 - Alessio Lorandi (Dallara-VW) - Van Amersfoort - 9"915
- 10 - Brandon Maisano (Dallara-Mercedes) - Prema - 11"223
- 11 - Jake Dennis (Dallara-Mercedes) - Prema - 11"416
- 12 - Markus Pommer (Dallara-VW) - Motopark - 11"749
- 13 - Felix Rosenqvist (Dallara-Mercedes) - Prema - 12"171
- 14 - Tatiana Calderon (Dallara-VW) - Carlin - 12"783
- 15 - Fabian Schiller (Dallara-Mercedes) - West Tec - 14"700
- 16 - Pietro Fittipaldi (Dallara-Mercedes) - Fortec - 15"838
- 17 - Arjun Maini (Dallara-VW) - Van Amersfoort - 16"153
- 18 - Raoul Hyman (Dallara-Mercedes) - West Tec - 18"427
- 19 - Sergio Camara (Dallara-VW) - Motopark - 19"499
- 20 - Michele Beretta (Dallara-Mercedes) - Mücke - 19"666
- 21 - Ryan Tveter (Dallara-VW) - Carlin - 19"896
- 22 - Kang Ling (Dallara-Mercedes) - Mücke - 20"146
- 23 - Julio Moreno (Dallara-NBE) - T Sport - 21"450
- 24 - Nicolas Pohler (Dallara-Mercedes) - Double R - 25"399
- 25 - Mahaveer Raghunathan (Dallara-VW) - Motopark - 25"965
- 26 - Lance Stroll (Dallara-Mercedes) - Prema - 4 giri

Giro più veloce: Charles Leclerc 48"377

### Ritirati

- 23° giro - Matthew Rao
- 23° giro - Nabil Jeffri
- 5° giro - Maximilian Gunther
- 5° giro - Gustavo Menezes
- 0 giri - Matthew Solomon
- 0 giri - Sam MacLeod

### Il campionato

1. Leclerc 269,5; 2. Giovinazzi 227; 3. Rosenqvist 203; 4. Dennis 189; 5. Russell 120; 6. Gunther 111,5; 7. Albon 110; 8. Jensen 77,5; 9. Stroll 68; 10. Ferrucci 58; 11. Maisano 52; 12. Menezes 47; 13. Iott 32; 14. Pommer 30; 15. Lorandi, Boccia 26.



# Electric Pink



**Nella suggestiva cornice della località Battersea, resa famosa dalla copertina di Animals dei Pink Floyd, una battaglia di nervi e di guida ha chiuso come meglio non si poteva la prima stagione della serie elettrica regalando a Piquet la redenzione e a Buemi il disappunto per una chance mancata**



Marco Cortesi

È stata una battaglia all'ultimo respiro quella della Formula E a Londra. Una sfida tutta di nervi e di cattiveria che ha coinvolto un gruppo di piloti dal livello altissimo, vero punto forte della categoria nella stagione del lancio. Alla fine, a prevalere in una battaglia a tre con Sebastien Buemi e Lucas Di Grassi è stato Nelson Piquet. Il suo titolo lo riporta alla ribalta nel motorsport che conta dopo gli anni passati alla ricerca di una buona occasione a seguito della brutta esperienza di diventare quasi un reietto della Formula 1. Da quel Gran Premio di Singapore, di acqua sotto i ponti ne è passata molta, non solo per Nelson ma anche per l'automobilismo tutto. Trovatosi in difficoltà nel reperire un sedile dopo la fine dell'avventura in NASCAR, dove pur brillando a tratti non era riuscito a trovare la chance giusta, Piquet ha trovato fortuna in un approccio non convenzionale. Prima il RallyCross e poi la Formula E. Ma non

è stato facile. Il primo contratto col team NextEV, ex China Racing, era solo di cinque gare, con la necessità di guadagnarsi il rinnovo. Cosa che non solo Piquet ha fatto per il 2014, ma anche per la stagione 2015-2016 per una scuderia, quella cinese, che ha già grandi piani. Arrivato all'ultima gara dopo le difficoltà nella prima corsa e nelle libere domenicali (in cui ha girato pochissimo per noie al cambio), Piquet si è messo "alla caccia" totalmente all'oscuro dei conti per il campionato. Silenzio radio, questa è stata la direttiva del team, almeno per quanto ha riguardato le posizioni dei rivali. "Guida e basta". E Nelson l'ha fatto alla grande, mettendo a segno il sorpasso giusto (quello su Salvador Duran) mentre Buemi, che forse dopo la vittoria della prima corsa e la sfortuna dei rivali con la pioggia in qualifica 2, si sentiva favorito.



Le monoposto in fila nel suggestivo tracciato londinese di Battersea Park



Lo sconfitto Sebastien Buemi

### Piquet chirurgico Buemi in bottiglia

Piquet è stato bravo sul campo, mettendo in luce le doti che molti, nel dimenticarselo troppo in fretta, avevano ignorato. È bravo nell'approccio ad una situazione che richiedeva adattamento, istinto e capacità di imparare. Impossibile non pensare al suo contributo anche a livello di sviluppo, dopo due gare molto difficili a cui è seguita una progressione eccellente. Vittorioso in gara 1 con un vero e proprio dominio, Buemi si deve inchinare. Favorito anche dalla partenza dietro alla safety-car che ha ridotto ulteriormente le chance di recupero per gli altri sullo stretto tracciato di Battersea, lo svizzero si è trovato imbottigliato, e mentre là davanti il connazionale Stéphane Sarrazin dominava, ha patito esattamente quanto Piquet nella prima frazione. E nemmeno i problemi per Sarrazin, che hanno rallentato il gruppo, gli hanno fatto guadagnare quel punticino che avrebbe fatto la differenza, il tutto mentre Di Grassi... arancava.

### Bird fa l'inglese Bene i debuttanti

A prevalere nella seconda corsa è stato così Sam Bird, che ha regalato al team Virgin un successo tutto casalingo, importantissimo sia per il pubblico londinese sia per Richard Branson, che ha appena firmato con la Citroen e si è presentato nella forma migliore. All'ombra delle ciminiere di "Animals" dei Pink Floyd, altri piloti si sono messi in luce. Lo ha fatto ad esempio Jerome D'Ambrosio, che ha centrato due secondi posti e che, con un po' di fortuna, avrebbe forse potuto beffare Bird. Il belga si è comunque mostrato ottimo interprete della serie. E ad impressionare sono stati anche i debuttanti. Oliver Turvey ha lottato sin da subito per le posizioni che contano, mentre Simona De Silvestro ed Alex Fontana hanno ben figurato in una missione difficile, quella di mettere da parte tante delle cose



imparate negli anni per adattarsi ad un nuovo concetto. E quando le loro vetture li hanno assistiti, non hanno mancato di mostrare ottime cose. E visto che forse ci doveva essere anche un "villano" per garantire lo show, Sakon Yamamoto si è calato alla grande nella parte, ben misurando le barriere e commettendo errori a ripetizione che purtroppo hanno messo KO anche Jarno Trulli.

### La Formula E rompe gli schemi

Ora per la Formula E è pronto il prossimo passo. Competizione lanciata per quanto riguarda i motori e altre componenti, con l'obiettivo di incrementare la performance. La stagione ha messo in luce, a dispetto dei dubbi e degli aspetti ancora critici (cambi vettura in primis) un ottimo livello di guida e spettacolo garantito. E anche i tracciati più atipici, come quello di Battersea, hanno permesso di vedere qualche sorpresa. Peccato che, come ammesso dallo stesso Agag, con l'aumento delle prestazioni molte piste saranno messe fuori gioco per motivi di sicurezza, e la prima indiziata è proprio quella di Londra. Alain Prost ha spiegato che, quando correva, una delle cose più divertenti era divertirsi con le macchine a noleggio nei parcheggi, dopo le prove. E proprio in questo senso la Formula E ha messo a segno il suo successo, separando la teoria della tecnica dalla pratica dello show. Tanti VIP, tanto pubblico anche se forse più interessato all'evento che alla gara, ma anche semplice divertimento. Per un primo anno, era difficile chiedere di più. Per Piquet invece, c'è ancora un altro titolo "strano" da cercare di vincere. Travis Pastrana, Ken Block, Tanner Foust e anche un altro... reietto, Scott Speed, sono gli avversari per da battere per salire al vertice del Global RallyCross Challenge.





Nelson Piquet neo campione Formula E.

## L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 1 SABATO 27 GIUGNO 2015

- 1 - Sebastien Buemi - e.dams Renault - 29 giri
- 2 - Jerome D'Ambrosio - Dragon - 0"939
- 3 - Jean-Eric Vergne - Andretti - 1"667
- 4 - Lucas Di Grassi Audi Abt - 2"409
- 5 - Nelson Piquet - NextEv - 7"37
- 6 - Sam Bird - Virgin - 7"762
- 7 - Nicolas Prost - e.dams Renault - 8"553
- 8 - Loic Duval - Dragon - 9"507
- 9 - Oliver Turvey - NextEv - 10"032
- 10 - Stephane Sarrazin - Venturi - 12"077
- 11 - Simona De Silvestro - Andretti - 15"946
- 12 - Karun Chandhok - Mahindra - 35"595
- 13 - Nick Heidfeld - Venturi - 41"034
- 14 - Fabio Leimer - Virgin - 42"697
- 15 - Jarno Trulli - Trulli - 43"273
- 16 - Bruno Senna - Mahindra - 48"423
- 17 - Salvador Duran - Aguri - 1'01"987

Giro più veloce: Lucas Di Grassi - 1'28"229

### Ritirati

- 26° giro - Alex Fontana
- 16° giro - Daniel Abt
- 16° giro - Sakon Yamamoto



Sam Bird quasi... stupito di avere vinto gara 2

## L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 2 DOMENICA 28 GIUGNO 2015

- 1 - Sam Bird - Virgin - 29 giri
- 2 - Jerome D'Ambrosio - Dragon - 6"973
- 3 - Loic Duval - Dragon - 9"430
- 4 - Bruno Senna - Mahindra - 10"147
- 5 - Sebastien Buemi - e.dams Renault - 10"689
- 6 - Lucas Di Grassi Audi Abt - 11"204
- 7 - Nelson Piquet - NextEv - 11"561
- 8 - Salvador Duran - Aguri - 12"402
- 9 - Oliver Turvey - NextEv - 14"142
- 10 - Nicolas Prost - e.dams Renault - 14"535
- 11 - Daniel Abt - Audi Abt - 23"170
- 12 - Simona De Silvestro - Andretti - 24"610
- 13 - Karun Chandhok - Mahindra - 31"501
- 14 - Alex Fontana - Trulli - 38"423
- 15 - Stephane Sarrazin - Venturi - 48"680\*

### Ritirati

- 29° giro - Jean-Eric Vergne
- 24° giro - Nick Heidfeld
- 18° giro - Fabio Leimer
- 15° giro - Jarno Trulli
- 7° giro - Sakon Yamamoto

### Il campionato finale

1. Piquet 144; 2. Buemi 143; 3. Di Grassi 133; 4. D'Ambrosio 113; 5. Bird 103;
6. Prost 88; 7. Vergne 70; 8. Da Costa 51; 9. Duval 42; 10. Senna 40.

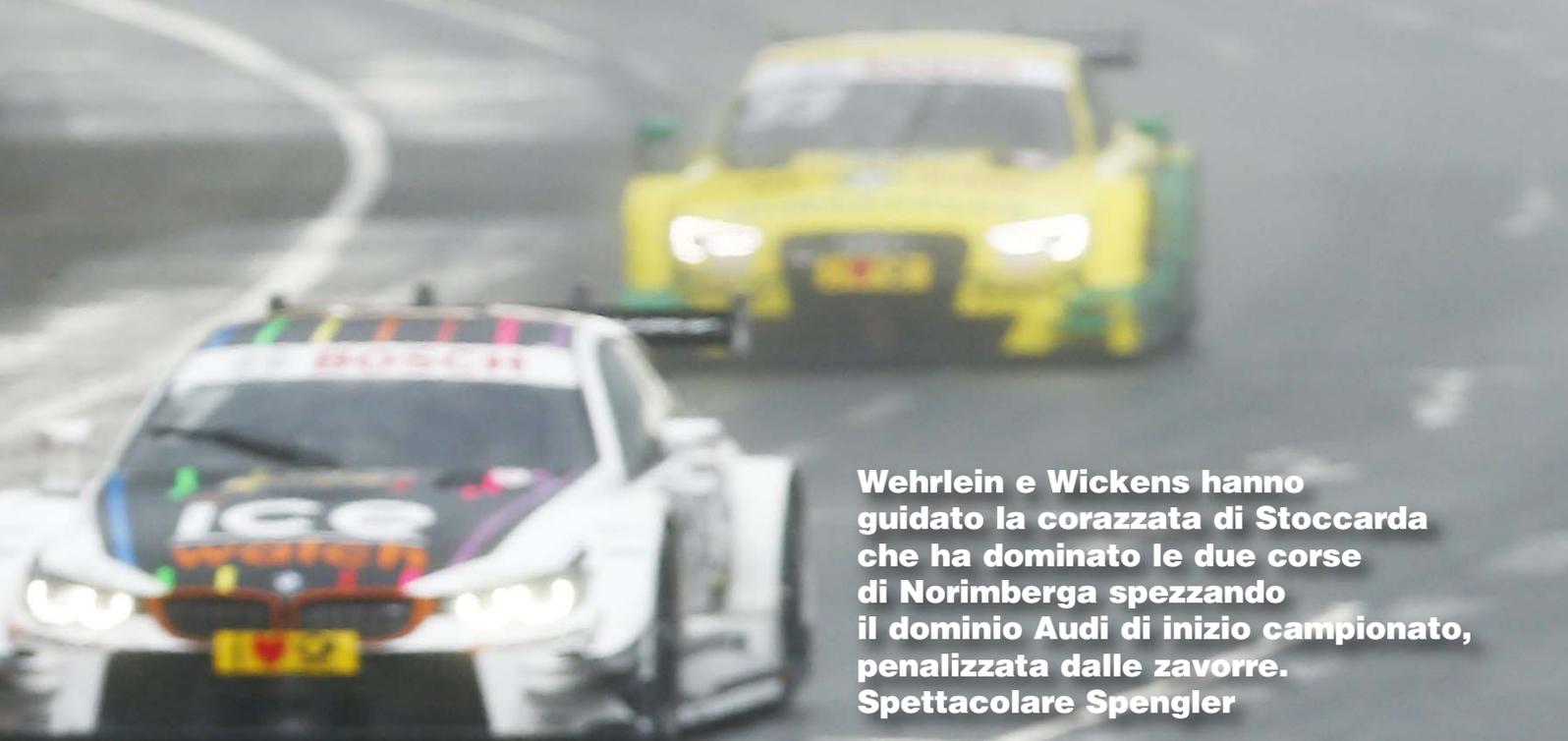


Tra i volti nuovi, Alex Fontana



Una curiosa immagine del tracciato di Battersea





Wehrlein e Wickens hanno guidato la corazzata di Stoccarda che ha dominato le due corse di Norimberga spezzando il dominio Audi di inizio campionato, penalizzata dalle zavorre. Spettacolare Spengler

# Mercedes travolgente



Massimo Costa

Prima un poker, poi una doppietta. Non si è fatta mancare nulla la Mercedes su una pista che solitamente l'ha sempre vista favorita. Pascal Wehrlein e Robert Wickens sono i piloti che hanno portato a compimento la missione nelle due gare e che hanno interrotto il dominio dell'Audi che aveva conquistato le prime quattro gare tra Hockenheim e Lausitzring. E per questo motivo le RS5 avevano dovuto imbarcare zavorre a volontà, pari a ben trentacinque chili valutati dalla stessa Casa di Ingolstadt in circa mezzo secondo al giro. Tantissimo su un tracciato cittadino veloce e breve come quello di Norimberga, dove si gira in 48-49 secondi.

## Spengler superb Wickens perfetto

Ecco dunque servito il dominio Mercedes favorito dal non buon stato di forma della BMW campione 2014. Imbarazzante quanto realizzato in gara 1, quella breve senza pit-stop per il cambio gomme, con Wehrlein che ha battuto i compagni di marca Wickens, Gary Paffett e Christian Vietoris. Nella seconda corsa più lunga invece, la BMW aveva alzato la cresta con lo splendido Bruno Spengler capace di conquistare la pole. Un giro favoloso quello del canadese, la cui prestazione finale non rispecchiava certo la competitività della sua M4 gestita dalla MTEK. In gara 2 infatti, Spengler ha poi dovuto abdicare alle C63 di Wickens e Vietoris, e si è giocato il podio con l'Audi di un bravissimo Mattias Ekstrom, l'unico ad avere portato la RS5 nelle posizioni nobili. Il sorpasso di Spengler allo svedese, avvenuto all'ultimo giro alla staccata del tornante, è sicuramente da incorniciare. Da dire che il canadese nella prima frazione era pur sempre stato il primo dei non Mercedes concludendo quinto. Wickens ha vissuto il classico weekend perfetto con la vittoria meritata nella main race con pit-stop e il secondo posto in gara 1. Tanti i punti recuperati e che gli permettono di salire al quinto posto in classifica.

## Green rimane leader, giochi di squadra Mercedes

Battuta d'arresto per Jamie Green che prima di arrivare a Norimberga vantava tre vittorie su quattro gare. L'inglese dell'Audi si è difeso come ha potuto risultando il migliore dei piloti al volante della RS5 nella prima corsa conclusa al settimo posto mentre nella seconda un contatto nelle prime fasi lo ha fortemente penalizzato. Green rimane comunque in testa alla classifica di campionato con 11 lunghezze di vantaggio su Ekstrom. Ma devono stare attenti a Wehrlein. Il tedesco gode dei favori della Mercedes come si è visto in gara 2 quando Paul Di Resta per due volte gli ha dovuto dare strada per permettergli di chiudere quinto. Wehrlein infatti, rimasto attardato da una qualifica 2 non positiva che lo ha visto sesto, è rimasto invischiato nel gruppetto dietro ai leader e l'ex pilota di F.1 dopo il cambio gomme si è dovuto fare da parte cedendogli la posizione. Quando poi il tester Mercedes F.1 è arrivato lungo al tornante, ritrovandosi nuovamente alle spalle di Di Resta, è arrivato il secondo ordine di squadra. Che appare certamente stonato considerando che siamo appena al terzo appuntamento di campionato.



I gran duello tra Ekstrom e Spengler per il terzo posto di gara 2, vinto da quest'ultimo

## Norisring no per Mortara

Weekend da dimenticare per Edoardo Mortara che per la prima volta nel 2015 non ha concluso in zona punti rimediando due zeri in casella piuttosto pesanti e che lo hanno fatto scendere al quarto posto in campionato. L'italiano dell'Audi ha sofferto la mancanza di velocità della sua RS5 qualificandosi nelle retrovie, sedicesimo e diciottesimo, e chiudendo le corse all'undicesimo e al quindicesimo posto. Troppo poco per chi non aveva mai fatto peggio della quinta posizione nelle prime quattro corse, con due secondi posti all'attivo.



Vietoris in lotta con Paffett



## L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 1 SABATO 27 GIUGNO 2015

- 1 - Pascal Wehrlein (Mercedes C63) - HWA - 46 giri 41"02"170
- 2 - Robert Wickens (Mercedes C63) - HWA - 0"356
- 3 - Gary Paffett (Mercedes C63) - ART - 0"742
- 4 - Christian Vietoris (Mercedes C63) - HWA - 1"362
- 5 - Bruno Spengler (BMW M4) - MTEK - 2"784
- 6 - Martin Tomczyk (BMW M4) - Schnitzer - 4"902
- 7 - Jamie Green (Audi RS5) - Rosberg - 5"279
- 8 - Augusto Farfus (BMW M4) - RBM - 6"572
- 9 - Marco Wittmann (BMW M4) - RMG - 8"943
- 10 - Daniel Juncadella (Mercedes C63) - Mucke - 9"262
- 11 - Edoardo Mortara (Audi RS5) - Abt - 11"482
- 12 - Antonio Felix Da Costa (BMW M4) - Schnitzer - 13"318
- 13 - Timo Glock (BMW M4) - MTEK - 15"990
- 14 - Mike Rockenfeller (Audi RS5) - Phoenix - 17"695
- 15 - Lucas Auer (Mercedes C63) - ART - 17"935
- 16 - Timo Scheider (Audi RS5) - Phoenix - 20"717
- 17 - Mattias Ekstrom (Audi RS5) - Abt - 21"469
- 18 - Nico Muller (Audi RS5) - Rosberg - 25"638
- 19 - Adrien Tambay (Audi RS5) - Abt - 40"423
- 20 - Miguel Molina (Audi RS5) - Abt - 47"794

Giro più veloce: Jamie Green 49"297

Ritirati

- 17° giro - Paul Di Resta
- 17° giro - Maximilian Gotz
- 10° giro - Tom Blomqvist
- 5° giro - Maxime Martin



Jamie Green rimane in testa al campionato

## L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 2 DOMENICA 28 GIUGNO 2015

- 1 - Robert Wickens (Mercedes C63) - HWA - 74 giri 1.01'35"767
- 2 - Christian Vietoris (Mercedes C63) - HWA - 7"239
- 3 - Bruno Spengler (BMW M4) - MTEK - 10"975
- 4 - Mattias Ekstrom (Audi RS5) - Abt - 11"595
- 5 - Pascal Wehrlein (Mercedes C63) - HWA - 14"956
- 6 - Paul Di Resta (Mercedes C63) - HWA - 15"378
- 7 - Gary Paffett (Mercedes C63) - ART - 16"098
- 8 - Daniel Juncadella (Mercedes C63) - Mucke - 17"489
- 9 - Lucas Auer (Mercedes C63) - ART - 32"871
- 10 - Maxime Martin (BMW M4) - RMG - 34"605
- 11 - Martin Tomczyk (BMW M4) - Schnitzer - 38"455
- 12 - Antonio Felix Da Costa (BMW M4) - Schnitzer - 38"937
- 13 - Marco Wittmann (BMW M4) - RMG - 47"827
- 14 - Adrien Tambay (Audi RS5) - Abt - 1 giro
- 15 - Edoardo Mortara (Audi RS5) - Abt - 1 giro
- 16 - Tom Blomqvist (BMW M4) - RBM - 1 giro
- 17 - Timo Scheider (Audi RS5) - Phoenix - 1 giro
- 18 - Miguel Molina (Audi RS5) - Abt - 1 giro
- 19 - Jamie Green (Audi RS5) - Rosberg - 1 giro
- 20 - Nico Muller (Audi RS5) - Rosberg - 9 giri

Giro più veloce: Robert Wickens 48"178

Ritirati

- 3° giro - Timo Glock
- 2° giro - Maximilian Gotz
- 1° giro - Augusto Farfus
- 1° giro - Mike Rockenfeller

Il campionato

- 1.Green 81; 2.Ekstrom 70; 3.Wehrlein 67; 4.Mortara 58; 5.Wickens 57;
- 6.Vietoris, Paffett 36; 8.Molina, Spengler 27; 10.Di Resta 23.



Robert Wickens





# Riappare Lopez

L'argentino sembrava in difficoltà, ma nella tana della Citroen è tornato alla vittoria allungando sul compagno di squadra Muller. Bel successo nella prima frazione di Loeb. Niente da fare per gli avversari del costruttore francese



N  
FETY

JVC KENWOOD



JVC KENWOOD

JVC KENWOOD  
ce of France 2015



**WTCC**  
FIA World Touring Car  
Championship

JVC KENWOOD

**WTCC**  
FIA World Touring Car  
Championship

JVC KENWOOD

**WTCC**  
ing Car  
Championship



C.com



**WTCC**  
FIA World Touring Car Championship  
PHOTOGRAPHER  
30

**WTCC**  
FIA World Touring Car Championship  
PHOTOGRAPHER  
27

Team

**WTCC**  
FIA World  
PHOTO

Claudio Pilia

La Citroen è sempre più protagonista del Mondiale Turismo WTCC, dopo il settimo weekend stagionale, andato in scena al Paul Ricard. Un dominio schiacciante, quello della squadra francese guidata da Yves Matton, che anche nell'appuntamento di casa si è confermata essere la corazzata da battere. Missione fallita per gli avversari, alla luce di due pole position (una delle quali, va detto, ottenuta con quella semi-ufficiale di Mehdi Bennani), due vittorie e due giri veloci per le C-Elysée uscite dalla factory di Satory. Un sigillo impresso a caldo anche sulla pista transalpina, a suon di ottime prestazioni e soprattutto davanti alla nutrita schiera di tifosi, pronti a celebrare un nuovo successo in casa. Centrato in pieno, a giudicare dalla classifica piloti che, ormai, vede ben quattro portacolori Citroen nelle prime cinque posizioni, con il solo Ma Qing Hua superato da Tiago Monteiro, con la Honda.

## Loeb vince ma... Lopez rimonta

Ad aprire le ostilità nel weekend è stato Sébastien Loeb, partito a razzo con una pole position e una vittoria in gara 1 agguantate con decisione davanti ai suoi tre compagni in parata, prima che l'irruenza lo costringesse al ritiro nella seconda corsa, colpendo duramente un muro antitaglio di gomme. A guadagnare più terreno in campionato, nel quartetto del Double Chevron, è stato però Jose Maria Lopez, dato da alcuni per "desaparecido" dopo la sua ultima vittoria in gara 1 al Nurburgring. L'argentino, la sua risposta, l'ha data sul campo con una vittoria netta e portandosi a cinque successi, superando il compagno di squadra Yvan Muller nel computo delle vittorie ottenute da inizio stagione. "Dopo aver conquistato le prime quattro posizioni in qualifica" - ha spiegato Yves Matton, Team Principal del team Citroen Racing - "i nostri piloti hanno completato l'opera in gara 1. È molto soddisfacente vedere Séb vincere davanti alla sua gente, in particolare questa che, più di altre, è di pura velocità. In gara 2 Pechito, dopo due gare senza vincere, era determinato a tornare sul gradino più alto del podio!"

## Michelisz salva l'onore Honda

A recitare il ruolo di anti-Citroen - o quantomeno provarci - ci hanno pensato durante il weekend sia la Chevrolet e la Honda. Senza grossi risultati. Se per quanto riguarda le Cruze, lo squillo principale è stato il quinto posto di Tom Chilton, qualche segnale positivo è arrivato dalla Casa giapponese, che in gara 2 ha quantomeno provato a fare le spalle larghe, seppur avvantaggiata in parte dall'inversione dello schieramento. L'eroe di giornata tra i piloti al via con la Civic, infatti, è stato Norbert Michelisz, provandole davvero tutte fino a due giri dal termine per tenersi dietro il poi vincitore Lopez, conquistando un argento di grande valore. E avrebbe potuto esserci, probabilmente, anche la Honda ufficiale del team Jas affidata a Tiago Monteiro. L'episodio che lo ha visto coinvolto, peraltro rientrato in poco tempo dopo l'investigazione post-gara (giudicata soltanto normale bagarre da gare Turismo), è stato quello



Loeb davanti a tutti in gara 1



Tom Chilton



Norbert Michelisz



## L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 1 DOMENICA 28 GIUGNO 2015

1. Sébastien Loeb (Citroen C-Elysée) - Citroen - 16 giri in
2. Yvan Muller (Citroen C-Elysée) - Citroen - 6"020
3. José Maria Lopez (Citroen C-Elysée) - Citroen - 7"147
4. Ma Qing Hua (Citroen C-Elysée) - Citroen - 9"102
5. Tom Chilton (Chevrolet Cruze) - Roal - 12"638
6. Norbert Michelisz (Honda Civic) - Zengo - 16"032
7. Tiago Monteiro (Honda Civic) - Honda Jas - 16"286
8. Gabriele Tarquini (Honda Civic) - Honda Jas - 20"888
9. Mehdi Bennani (Citroen C-Elysée) - SLR - 27"191
10. Jaap Van Lagen (Lada Vesta) - Lada - 31"589
11. Rickard Rydell (Honda Civic) - Honda Sweden - 31"802
12. Tom Coronel (Chevrolet Cruze) - Roal - 31"822
13. Gregoire Demoustier (Chevrolet Cruze) - Craft Bamboo - 38"658
14. Stefano D'Aste (Chevrolet Cruze) - Munnich - 42"028
15. John Filippi (Chevrolet Cruze) - Campos - 42"362

Giro più veloce: Sébastien Loeb in 1'31"148

### Ritirati

- 4° giro - Hugo Valente
- 4° giro - Nicky Catsburg
- 1° giro - Rob Huff

## L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 2 DOMENICA 28 GIUGNO 2015

1. José Maria Lopez (Citroen C-Elysée) - Citroen - 16 giri
2. Norbert Michelisz (Honda Civic) - Zengo - 1"449
3. Ma Qing Hua (Citroen C-Elysée) - Citroen - 2"156
4. Yvan Muller (Citroen C-Elysée) - Citroen - 3"165
5. Gabriele Tarquini (Honda Civic) - Honda Jas - 12"071
6. Hugo Valente (Chevrolet Cruze) - Campos - 16"645
7. Tom Coronel (Chevrolet Cruze) - Roal - 16"681
8. Tom Chilton (Chevrolet Cruze) - Roal - 16"792
9. Mehdi Bennani (Citroen C-Elysée) - SLR - 22"667
10. Rickard Rydell (Honda Civic) - Honda Sweden - 24"009
11. Jaap Van Lagen (Lada Vesta) - Lada - 26"371
12. Nicky Catsburg (Lada Vesta) - Lada - 28"673
13. John Filippi (Chevrolet Cruze) - Campos - 34"641
14. Gregoire Demoustier (Chevrolet Cruze) - Craft Bamboo - 38"623

Giro più veloce: Jose Maria Lopez in 1'31"575

### Ritirati

- 14° giro - Stefano d'Aste
- 7° giro - Tiago Monteiro
- 3° giro - Sébastien Loeb
- 1° giro - Rob Huff

### Il campionato

- 1. Lopez 282 punti; 2. Muller 243; 3. Loeb 208; 4. Monteiro 114; 5. Ma 113; 6. Michelisz 112; 7. Tarquini 110; 8. Chilton 76; 9. Valente 63; 10. Huff 55.



La Lada vesta di Jaap Van Lagen

chiave dell'intera corsa; dopo una lunga rincorsa, Lopez ha tentato alla staccata di curva 1 il sorpasso sul lusitano, il quale però ha cercato di difendersi, arrivando al contatto e finendo in testacoda sino a fondo classifica, prima di tornare ai box per ritirarsi. Un vero peccato, per quella che sarebbe potuta essere una bella lotta fino alla fine.

## Vesta in difficoltà Ancora lontano il top

Chi non ha potuto nemmeno avvicinarsi a queste sfide, in questo weekend, è stata la Lada. La nuova nata che ha mandato in "pensione" la Granta, la Vesta, pareva essere l'arma giusta per ritornare sulla via della competitività, ma qualche errore e un po' di sfortuna nel trovarsi nei posti sbagliati durante le fasi calde della bagarre, sta rendendo difficili i piani della Casa russa. La speranza è che ritornino a lottare almeno nelle posizioni di immediato ricalzo, per rendere più spettacolare e combattuto un WTCC sempre più nel segno della Doppia Spiga...



# Magic Freddy

A quarantacinque anni, Loix si impone per la decima volta nella classica belga battendo la solita agguerrita concorrenza





La Fabia entra nella splendida piazza del mercato e i tantissimi tifosi di Freddy Loix possono finalmente indossare le magliette che avevano preparato per celebrare l'ennesima vittoria a Ypres del loro beniamino. Quelle con su scritto a caratteri cubitali Magic Freddy Magic Victory che la sera prima, alla conclusione della prima giornata di gara, qualcuno di loro aveva temuto di dover lasciare negli scatoloni. La ventesima partecipazione del fiammingo al classicissimo appuntamento nei luoghi martoriati dalla follia umana in entrambi i conflitti mondiali del secolo scorso non era iniziata come avevano immaginato: sempre un po' meno veloce degli altri grandi protagonisti al via, alla tregua notturna era solo quinto a quasi trenta secondi da Craig Breen, preceduto anche da Bryan Bouffier, Stéphane Lefebvre e Kris Princen. Ma a differenza di Kevin Abbring, volato fuori mentre cercava di consolidare il proprio primato, c'era ancora. E poteva ripetere che gli ingredienti per vincere sull'asfalto velocissimo e insidiosissimo del Plat Pays erano sempre e solo due: andare forte e non commettere errori. Di sbagli non ne aveva fatti, adesso si trattava di aumentare il ritmo. Sperando che i continui interventi effettuati per adattare l'auto a un percorso infarcito come nessun altro al mondo di innesti fossero

serviti a rendere competitiva la compatta dell'est che, nel recente passato, anche lui aveva contribuito ad affinare con una serie interminabile di test.

Di aver imboccato la strada giusta, Loix l'aveva intuito nel primo tratto del sabato, concedendo solo tre decimi all'irlandese con la Peugeot. In quelli successivi ne aveva avuto conferma: più veloce sia nel secondo, sia nel terzo, alla fine della prima boucle della frazione era salito in quarta posizione, a ventidue secondi e otto dal leader e a sette secondi dal podio virtuale. Qualche altro intervento sull'assetto ed era tornato a battersi per l'oro. Favorito anche dagli avversari. Prima dalla divagazione di Breen che vagando fra i campi aveva raccolto abbastanza erbacce da togliere aria al quattro cilindri della sua 208, poi dalla gomma squarciata da Lefebvre e infine da quella tagliata da Bouffier che, costretto a mettere il piede a terra nel quartultimo impegno, gli aveva di fatto consegnato la vittoria. La decima nella gara che nessuno sa interpretare bene come lui.

"E' un gran momento", fa dopo aver essersi infilato la T-short nera. Aggiunge: "Le vittorie sono tutte belle, ma penso proprio che questa, ottenuta a quarantacinque anni, avrà per sempre un posto particolare nei miei ricordi..."



Ultimo ad arrendersi è stato Bryan Bouffier



## L'ORDINE DI ARRIVO SABATO 27 GIUGNO 2015

1. Loix-Gitsels (Skoda Fabia R5) in 2.21'29"9
2. Bouffier-De La Haye (Citroen DS3 R5) a 1'27"5
3. Verschueren-Hostens (Citroen DS3 R5) a 2'02"5
4. Magalhaes-Magalhaes (Peugeot 208 T16) a 2'53"1
5. Lefebvre-Prevot (Peugeot 208 T16) a 3'57"5
6. Orsak-Smeidler (Skoda Fabia S2000) a 3'39"5
7. Tarabus/Trunkat (Skoda Fabia S2000) a 4'30"5
8. McCormack-O'Reilly (Skoda Fabia S2000) a 5'48"2
9. Vanneste-Snaet (Ford Fiesta R5) a 5'48"3
10. Kristiansen-Brennum (Skoda Fabia S2000) a 6'59"9

### Il campionato

Piloti: 1. Breen 124; 2. Kajetanowicz 103; 3. Consani 55; 4. Lukyanuk 43; 5. Magalhaes 38; 6. Loix 35; 7. Tarabus 34; 8. Plangi 28; 9. Bouffier 28; 10. Butvilas 27.

Junior: 1. Bergkvist 104; 2. Ingram 78; 3. Griebel 33; 4. Rokland 59.



# Numeri da ricordare

**7** i punti rastrellati a Ypres da Craig Breen, sempre leader della serie continentale davanti a Kajto Kajetanowicz che ha disertato la gara belga.

**1991** l'anno della prima delle venti partecipazioni di Freddy Loix al Rally di Ypres.

**4** i piloti avvicendatisi in testa: nell'ordine, Kevi Abbring, Craig Breen, Bryan Bouffier e Freddy Loix.

**107,4** la media oraria tenuta da Freddy Loix nell'insieme delle diciassette prove speciali in programma.

**19** gli anni intercorsi fra la prima e la decima vittoria a Ypres di Freddy Loix, per la prima volta sull'attico del podio fiammingo nel 1996 con una Celica Gt-Four.

**24** gli anni passati dalla prima vittoria di Patrick Snijers, quest'anno vincitore fra le Gt, a Ypres.

**5** le speciali vinte nel fine settimana da Freddy Loix, miglior performer del rally. A firmare le altre dodici sono stati Bryan Bouffier e Stéphane Lefebvre, più veloci in quattro tratti, Kevin Abbring, in tre, e Craig Breen in uno.

**25,8** il ritardo in secondi e decimi di Freddy Loix dal leader dopo le sette piasse della prima frazione.

**130.000** gli euro distribuiti dal promotore dell'euro rally nelle prime cinque manches stagionali della serie.

**0** gli italiani al via della classicissima gara fiamminga.

**23** le candeline sulla torta spente da Aleks Zawada, alla fine primo fra gli Junior, l'ultimo giorno dello scorso marzo.



## Una pop-off che fa ancora le bizze

Non è stato l'inconveniente a impedirgli di ipotecare il titolo continentale, ma anche a Ypres Craig Breen ha dovuto lasciare per strada qualche manciata di secondi per il cattivo funzionamento della pop-off. La qualità delle valvole non pare eccelsa, ma è sempre più difficile credere che sia solo un caso che ad essere afflitte con più frequenza dal problema siano le 208 T16. E qualcuno ipotizza che il posizionamento dell'"accessorio" nel vano motore giochi un ruolo importante. Anche se la gente di Peugeot Sport continua a negarlo con una certa forza. Ma, soprattutto fra i clienti sportivi del Leone, sono sempre di più quelli che si augurano un ripensamento dei tecnici. A maggior ragione ora che lavorano a stretto contatto con quelli della Citroën...



## Junior Zawada beffa tutti

Dice che si prenderebbe a calci e nessuno fatica a credergli. L'ha fatta grossa Diogo Gago: secondo fra gli Junior al via dell'ultima speciale, è volato fuori sul finire dell'ultima quando Marijan Gribner gli aveva di fatto consegnato la vittoria fermandosi a cambiare una ruota. Ad approfittare degli errori del portoghese con la 208 R2 e del tedesco con l'Adam è il polacco Aleks Zawada, lui pure con la compatta dell'Opel.



## ERC-2 Erdi senza problemi

Cavalcata solitaria di Tibor Erdi in Erc-2. Il magiaro, più veloce in dodici prove speciali con la Lancer Evo X, non ha avuto grandi problemi a tenere a bada il ceco Vojtech Staif con l'Impreza, suo unico avversario fra gli iscritti alla serie con le maxi-berline a trazione integrale.





Stéphane Lefebvre



## A Dumas il premio della combattività

L'ultimo degli eclettici s'è dovuto arrendere appena dopo la partenza della penultima prova speciale. Tradito da un guasto alla trasmissione della sua (bella) Porsche, Romain Dumas ha dovuto salutare la compagnia quando il più pareva fatto. Quando aveva smesso di preoccuparsi di François Delecour per il primato fra le Gt, quando occupava un quarto posto da sogno che Bruno Magalhaes aveva assai poche speranze di togliergli. A consolare il francese ci hanno pensato Jimmy McRae e Jean-Pierre Nicolas attribuendogli il trofeo "Flat out" dedicato all'indimenticabile Colin.



Kevin Abbring



# Faggioli



**“Stella” di successi per il campione in carica alla Coppa Teodori. Scola (fermo in gara-1), Merli (2° e in ripresa) e Fattorini (3°) sono sempre più nel mirino tricolore del toscano. Lombardi fa il record in CN, Gramenzi studia la fuga in E1 e Ragazzi è super in GT. Con “giallo”**

# batte 10

**Gianluca Marchese**  
Foto Calìo / Raveggi

La rimonta in Civm continua con il terzo successo filato, decimo ad Ascoli, per Simone Faggioli e la Norma M20 Fc Zytec. Anche alla Coppa Teodori c'è stato poco da fare per i primi tre della classifica tricolore Scola, Merli e Fattorini: il campione in carica non ha nessuna intenzione di abdicare e con l'ennesimo record stagionale (in gara-1 ritoccato a 2'09"55 il primato sui 5031 metri marchigiani) Faggioli si è ormai portato a ridosso dei dominatori della prima parte della stagione e domenica prossima Trento, valida pure per il Cem, si annuncia come una tappa cruciale per i destini della stagione 2015 del circus degli scalatori. Una prova dove sarà anche da verificare la tenuta degli pneumatici Pirelli, per la prima volta impegnati su un tracciato di oltre 17 chilometri, pur se proprio nella consistenza e costanza delle prestazioni sembra risiedere il maggior punto di forza rispetto ad Avon, che invece ha mostrato grandi progressi in termini di performance durante l'utilizzo nei primi chilometri di strada. Vedremo, ma di certo la disfida si gioca su tutti gli elementi del pacchetto. Un pacchetto, tutto nuovo per lui nella stagione d'esordio sull'Osella Fa30 Evo Rpe, che al di là della seconda piazza di Ascoli, mai così vicino a Faggioli, sembra finalmente iniziare a dare i frutti sperati da Christian Merli. Il pilota della Vimotorsport, che attende con ansia la gara calalinga sul Bondone, ha ritrovato il sorriso nonostante un'influenza intestinale abbia cercato di complicargli le cose nel fine settimana marchigiano. Dopo anche il problema accusato dal fondo del prototipo-monoposto in prova, con conseguenti forti vibrazioni, quella della Coppa Teodori sembrava profilarsi come un'altra difficile domenica per il trentino, che ha invece tirato un bel sospiro di sollievo quando con Osella ha analizzato l'inconveniente e nelle due gare ha dimostrato che il lavoro svolto nelle ultime settimane, scegliendo pure di saltare Fasano, è andato nella giusta direzione.

Continuano invece ad alternarsi le fortune degli under "terribili". Se Michele Fattorini ha pagato pegno a Fasano, costretto al ritiro da frizione capricciosa, e si è rifatto con il terzo posto ad Ascoli ritrovando la Pa2000 Honda in piena forma, per l'ancora leader di campionato Domenico Scola questa volta la Coppa Teodori è tutt'altro che dolce (nel 2012 vi colse il primo successo tricolore). Il rampollo calabrese è rimasto fermo all'allineamento di gara-1 con la batteria della sua Pa2000 ko dopo essere riuscito a sostituire il propulsore soltanto venerdì dopo la rottura occorsagli la domenica prima in Tivm. Scola è poi riuscito a prendere il via di gara-2, cogliendo un terzo posto che gli ha permesso di restare in vetta al campionato.

## Lombardi record... doppio

Mentre nella top-ten entrano Castiglione, molto veloce anche lontano da Erice, due protagonisti stranieri della Coppa Internazionale FIA (Riva e Janik), Macario al debutto in apprendistato sulla Fa30 Zytec, e Cinelli, in CN Achille Lombardi fa il record (2'22"81) sull'Osella Pa21 Evo Honda e massimizza l'assenza del leader Magliona cogliendo il pieno di punti addirittura dopo aver rotto il motore in prova. Come Scola, anche il potentino ha dovuto risolvere il problema in poco tempo, anzi, nel suo caso in un amen. Eccolo prendere e partire subito alla volta della sede piemontese del preparatore Petriglieri, con in-

contro-consegna di una nuova unità nella notte vicino a Modena e ultimazione dei lavori mezz'ora prima di gara-1... Un record anche questo. Lombardi ha preceduto Giuseppe Corona, che su un modello più datato (la Pa21/S) continua a sorprendere nelle gare che riesce a correre nel Tricolore. Il giovane catanese della Cubeda Corse ha concluso in scia del vincitore in gara-2, quando ha contenuto il distacco in soli 7 decimi, garantendosi la piazza d'onore nell'aggregata. Altra sorpresa dalla scuderia etnea è arrivata... dall'Australia. Assente in Civm proprio da Ascoli 2012, si è rivisto Giuseppe D'Angelo, trasferitosi nel paese dei canguri e bravo a concludere terzo in gara-1 dopo la rottura del semiasse sulla sua Pa21 Evo in Q2 in quello che in pratica per lui è stato un ri-esordio su un prototipo.

## E1 e GT sul filo

Questione di decimi in E1 e GT, categorie che hanno dato spettacolo ad Ascoli. Già dal sabato è stata battaglia tra i protagonisti di E1-E2S. E mentre Nappi lasciava anzitempo Ascoli, la sfida tra Fulvio Giuliani e Marco Gramenzi, vincitore di categoria nell'assoluta e sempre più leader in Civm, ha visto inserirsi lo svizzero Ronnie Bratschi con la Mitsu, che vince gara-1 di un soffio. In GT è super la vittoria di Roberto Ragazzi, che sulla Ferrari 458 nei colori Superchallenge mette in cascina punti pesantissimi con una doppietta che in totale stacca di appena mezzo secondo (gara-2 di 3 centesimi!) Franco Leogrande. La classifica resta però sub-judice dopo che Ragazzi ha sporto reclamo sulla Porsche 996 del driver pugliese.



Fattorini torna sul podio dopo i guai di Fasano





Faggioli e Faggioli junior dopo le premiazioni sul podio

## L'ORDINE DI ARRIVO DOMENICA 28 GIUGNO 2015

Classifica assoluta: 1. Faggioli (Norma M20 Fc Zytek) in 4'19"724; 2. Merli (Osella Fa30 Evo Rpe) a 2"53; 3. Fattorini (Osella Pa2000 Honda) a 9"08; 4. Castiglione (Tatuus F.Master) a 23"21; 5. Riva (Reynard 92D Cosworth) a 23"43; 6. Janik (Norma M20 Fc Mitsubishi) a 24"32; 7. Macario (Osella Fa30 Zytek) a 25"17; 8. Cinelli (Lola-Cms Evo Judd) a 27"28; 9. Lombardi (Osella Pa21 Evo Honda) a 28"21; 10. Corona (Osella Pa21 Evo Honda) a 31"01.

Gara-1: 1. Faggioli in 2'09"55; 2. Merli a 1"46; 3. Fattorini a 3"87; 4. Riva a 9"58; 5. Castiglione a 11"60; 6. Macario a 12"24; 7. Janik a 12"38; 8. Lombardi a 13"26; 9. Cinelli a 14"35; 10. Corona a 15"34.

Gara-2: 1. Faggioli in 2'10"17; 2. Merli a 1"06; 3. Scola (Osella Pa2000 Honda) a 3"80; 4. Fattorini a 5"21; 5. Picchi (Lola Dome) a 10"34; 6. Castiglione a 11"61; 7. Janik a 11"94; 8. Cinelli a 12"924; 9. Macario a 12"926; 10. Riva a 13"84.

Classifica dei gruppi. Racing Start: 1. Novaglio (Mini Cooper) in 5'53"16; 2. Montanaro (Mini Cooper) a 3"89; 3. Scappa (Renault New Clio) a 11"57. Gr. N: 1. "O Play" (Mitsubishi Lancer Evo) in 5'30"567; 2. Del Prete (Mitsubishi Lancer Evo) a 0"25; 3. Regis (Peugeot 106) a 28"89. Gr. A: 1. Hernadi (Mitsubishi Lancer Evo) in 5'40"098; 2. D'Amico (Renault Clio) a 0"25; 3. Donato (Ford Escort Cosworth) a 1"73. E1-E2S: 1. Gramenzi (Alfa Romeo Dtm) in 5'03"04; 2. Bratschi (Mitsubishi Lancer Evo) a 1"96; 3. Giuliani (Lancia Delta Evo) a 3"19. GT: 1. Ragazzi (Ferrari 458 Challenge) in 5'16"71; 2. Leogrande (Porsche 996 Cup) a 0"54; 3. Perchinunno (Ferrari F430 Challenge) a 32"95. CN: Lombardi in 4'47"93; 2. Corona a 2"79; 3. Ligato (Osella Pa21 Evo Honda) a 5"59. E2/B: 1. Faggioli in 4'19"724; 2. Fattorini a 9"08; 3. Janik a 24"32. E2/M: 1. Merli in 4'22"254; 2. Castiglione a 20"68; 3. Riva a 20"90.



Ragazzi al via di Ascoli



Merli finalmente in sintonia con l'Osella FA30

### 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

## 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 - Com

### 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)