

n. 324  
6 luglio 2015

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

GP GRAN BRETAGNA

# La magia di Hamilton



# Magazine

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

italiaracing.net

**Direttore responsabile:**

Massimo Costa  
(info@italiaracing.net)

**Redazione:**

Stefano Semeraro  
Marco Minghetti

**Collaborano:**

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

**Produzione:**

Marco Marelli

**Fotografie:**

Photo4  
Actualfoto  
Photo Pellegrini  
MorAle

**Realizzazione:**

Inpagina srl  
Via Giambologna, 2  
40138 Bologna

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

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



6



44

48



34

Il graffio  
di Baffi

# SILVERSTONE: RAIKKONEN VITTIMA DELLA NUVOLA DI FANTOZZI.

• PRONTO BOX...  
PIU' MANNICINO  
E PIU' LA PIOGGIA  
S'ALLONTANA.

BAFFI

# L'editoriale

di Marco Cortesi

## MONZA, LA FERRARI LA POLITICA ITALIANA

Le ultime notizie riguardanti il futuro del GP d'Italia a Monza sembrano positive. E la Ferrari ha più volte lasciato intendere l'importanza di mantenere la F.1 in Italia. Ma se per la Ferrari il Gran Premio di Monza è così fondamentale, come dice, perché non lo sponsorizza? Domanda interessante, arrivata durante una trasmissione televisiva, e che fa riflettere. Ma la questione vera è un'altra. Perché la Ferrari dovrebbe investire milioni di euro per un evento in un Paese che, a causa di politiche governative miopi e demagogiche, ha dichiarato guerra all'auto sportiva? Un paese in cui, quando si deve spremere, si parte sempre dalle quattro ruote e in cui il settore dell'auto sportiva dopo una serie di colpi da KO, stenta a fornire margini seri di crescita? Attenzione, non si parla solo di superbollo. Certo, la soprattassa, oltre a far perdere soldi allo Stato stesso, ha messo alla berlina gli appassionati di diverse fasce di reddito, e ha ucciso anche (come bonus) il mercato dell'usato dato che molte vetture ormai valgono quanto qualche anno del loro bollo. Il vero guaio è stata la new-age di "terrorismo fiscale", la campagna di sospetto finto-moralistica che ha reso chiunque guidi un'auto sportiva o di lusso un sicuro evasore. Trasformando chiunque, Forze dell'Ordine e non solo, in giudice, giuria e boia.

## GUIDI UNA FERRARI? ALLORA SEI UN EVASORE

Qualcuno aveva dubbi che il problema non si riflettesse anche nel motorsport? Perché anche se siamo lontani dall'apice del terrore, con la Finanza intenta a molestare liberamente i proprietari senza prove né sospetti concreti, il movimento culturale suscitato ha continuato a montare ed è diventato parte della società. Mentre prima, quando si vedeva una Ferrari, si era portati a pensare a quanto aveva lavorato il proprietario per permettersela, ora il primo pensiero delle persone è chiedersi quanto abbia rubato per potersela permettere. Anche perché, ammettiamolo, l'italiano è maestro nel ritenersi senza peccato mentre scaglia la prima pietra. Il motociclismo, nonostante le aziende in difficoltà, riscuote più successo. Lo fa grazie ad una formula che ora come ora ha più appeal. Ma se domani mattina fosse imposto un superbollo sulle moto da oltre... diciamo 750cc, e i proprietari iniziassero ad essere sistematicamente fermati e trattati automaticamente come evasori, sarebbe la stessa cosa? I costruttori sarebbero ugualmente felici di investire nel movimento del motociclismo italiano? Bene fa la Ferrari a investire nel Bahrain, negli Emirati, in Cina, piuttosto che in una nazione in cui il suo prodotto è ormai sinonimo di stigma sociale. Risolviamo i problemi della Formula 1, riavviciniamo la gente alle corse, ma non stupiamoci, dopo che la politica di un intero Paese ad un certo punto si è prefissata di distruggere scientemente un intero settore (o più settori), che l'ingranaggio resti rotto.



ONZA



# GP GRAN BRETAGNA

Mercedes





# Il mago Hamilton

**Davanti al pubblico di casa, in una cornice pazzesca che premia le piste ed i Paesi che hanno fatto la storia della F.1, il campione del mondo ha disputato una corsa meravigliosa dopo uno stentato avvio, indovinando tutto quello che era possibile. Ed ora sembra veramente dura che Rosberg possa riuscire a fermare la sua corsa verso il terzo titolo iridato**

# GP GRAN BRETAGNA

Mercedes



Stefano Semeraro

«Un Hamilton in lacrime riporta la magia in F.1», titola il Daily Telegraph. E ha ragione. I problemi del Circus sono tanti, anzi troppi, alcuni difficilissimi, forse impossibili da risolvere. I fan sono sempre più disincantati, l'audience traballa. Poi, arriva un campione come Lewis Hamilton con gare del genere riesce a farti dimenticare per qualche ora tutte le amarezze, e a nascondere le magagne sotto quel tappeto rosso che gli sponsor, da domani, ricominceranno a chiedersi se vale la pena calpestare. C'erano 140mila persone a Silverstone, quasi tutte tifavano per lui. Testimoniavano che quando la F.1 corre nei suoi territori più antichi e fedeli – e non in lande magari danarose, ma desolate - il suo popolo risponde ancora all'appello. Si aspettavano una grande gara dell'eroe di casa, e l'hanno avuta. Il 38esimo successo in carriera di Lewis in Formula 1, il terzo a Silverstone che lo depone sullo stesso scaffale di Jim Clark e Nigel Mansell, gli unici britannici capaci di fare tris nel GP di casa.

## Quelle ingiuste critiche a Monaco

Nel 2008 vinse sul bagnato, l'anno scorso sull'asciutto, quest'anno ha dovuto cavarsela "sol y sombra" sia in condizioni normali sia sotto la pioggia, correndo a suo modo e pensando da fuoriclasse, decidendo lui quando rientrare per il cambio gomme decisive. E azzeccando la strategia contro il parere di tutti – persino del suo compagno di squadra che vedendolo rientrare ai box aveva gongolato giudicandolo un abbaglio. Invece, aveva ragione Hamilton, e questo zittisce anche le critiche di chi a Monaco l'aveva accusato di troppa passività di fronte alle indicazioni del muretto. Fra le strade del Principato si era trattato di una comunicazione insufficiente, di un misunderstanding. Ma quando ha in mano tutte le informazioni necessarie Lewis sa fidarsi della propria esperienza, del proprio istinto. E ieri lo ha dimostrato».



**Bring on Magic Monday...**  
Last 16 in both men's and women's singles in action on a great Wimbledon day  
TENNIS  
PAGES 6-9



**Coming home**  
England set for warm welcome after historic win  
FOOTBALL  
PAGE 15

**Chris Froome**  
Big gains on rivals Nibali and Quintana  
TOUR DE FRANCE, P13

**Ian Herbert**  
Who will back GB deaf footballers?  
COLUMN, P10

06.07

# Sport



Lewis Hamilton shows his delighted fans the British Grand Prix trophy after his victory at Silverstone yesterday REUTERS

## Hamilton battles back

World champion recovers from poor start and fights through wet conditions to win dramatic British GP for his third Silverstone triumph

FORMULA ONE PAGES 2-5

**McEn SW19 give I edge Djok**

PAUL NEW AT WIMBLEDON

Andy N with on in ten McEn Ivo K to wi McI cou' shov the as a...

at the... 36 the giant Croat... ing some of the best tennis in his career. Using his 6ft 11in and 165 lb frame to hit some monstrous serves, the world No 25 has struck 136 aces in his first three matches of the tournament, which is 57 more than Kevin Anderson, who is second on the aces leaderboard for those players left in the competition. In Halle last month Klovic hit 45 aces in beat Tomas Berdych, break



Continued on P...

# GP GRAN BRETAGNA

Mercedes



## La sensazione del campione

Una partenza incerta, durante la quale si è fatto passare da un paio di Williams scatenate (e non stiamo parlando di Serena e Venus, le tenniste che lunedì si sono affrontate a non troppe miglia di distanza, sul Centre Court di Wimbledon...), anche loro in caccia di una gloria da rinnovare. Poi, il sorpasso a Valtteri Bottas, il tentativo rabbioso di superare anche Felipe Massa alla "Club", alla fine del quarto giro, che è costato una posizione e gli ha riportato Rosberg attaccato al retrotreno. Hamilton è rientrato per il primo stop al 19° giro, e lì è riuscito a rimettersi davanti alle Williams e ad allungare a tre secondi il vantaggio su Massa. Dopo la virtual safety-car provocata da Carlos Sainz si è ritrovato in crisi, incalzato da Rosberg che si era lasciato alle spalle il duo Williams, e lì, mentre iniziava a piovere e tutti si chiedevano che fare, Lewis ha piazzato l'azzardo vincente. Una mano da pokerista, una scelta presa ascoltando la macchina, la pista, le sensazioni che ti frullano dentro e a cui nessuno sa dare un nome. Ma che se sei un campione sai interpretare. Ha preso di sorpresa tutti, rientrando al 43° giro, mentre la pioggia diventava più battente per montare le "rain" intermedie rapidamente imitato dall'altro campione in pista, Sebastian Vettel che è così riuscito a salvare la giornata Ferrari. «E' sempre difficile quando sei in testa e devi capire decidere quanto vale la pena rischiare», ha spiegato il fenomeno. «Ma per la prima volta in mia carriera ho preso la decisione perfetta quando ho capito che stava arrivando la pioggia. E ne sono davvero felice». Rosberg invece, ha esitato, entrando ai box un giro più tardi insieme a Bottas e Massa; e quando Nico e le Williams sono rientrate in pista, come ha scritto David Tremayne sull'Independent, «Hamilton aveva già le mani sul trofeo».

## Le lacrime nascoste sotto il casco

Hamilton stesso ha ammesso che nel giro finale ha dovuto faticare per trattenere le lacrime. La sua è stata una prova magistrale, forse quella a cui potrà ripensare con più soddisfazione quando a fine stagione firmerà il suo terzo mondiale. «Vedere questa marea di tifosi con i cappellini e le bandiere inglesi rende questa giornata davvero speciale per me», ha ammesso. «Non riesco a spiegarlo a parole, spero si capisca dalla mia espressione. E' stata una gara molto dura, sia io sia Nico siamo partiti male, ma se devo essere onesto proprio questo l'ha resa interessante. Nel finale, dopo l'ultimo pit-stop, alla curva Luffield ad ogni giro potevo vedere i tifosi che gridavano per me e questo mi ha dato una carica enorme, non volevo proprio deluderli». Chissà se davanti a quello spettacolo Ecclestone ha ripensato a cosa è invece la F.1 in Bahrain, o a cosa sarà in Azerbaijan. Il problema è che anche Bernie è inglese. Ma i soldi non hanno né cuore né passaporto.

### 3

I successi a Silverstone di Hamilton, Mansell e Clark, gli unici britannici a fare il tris nel GP di casa.

### 21

Hamilton è stato il primo britannico a vincere a Silverstone partendo dalla pole 21 anni dopo Damon Hill

### 18

Nuovo record di Lewis: è stato in testa almeno un giro negli ultimi 18 GP

### 62

La Mercedes è il primo team in 62 anni ad aver piazzato due macchine sul podio in 9 gare consecutive.

### 6

Per la sesta volta quest'anno sul podio sono saliti insieme Hamilton, Rosberg e Vettel.

# La firma di Vettel

**Come Hamilton, anche il tedesco della Ferrari ha avuto l'intuizione giusta rientrando ai box nel finale nel momento giusto e portando a Maranello un podio insperato. Sfortunato Raikkonen, entrato troppo presto. Ma il suo weekend è stato decisamente positivo**



Massimo Costa

Soltanto Lewis Hamilton e Sebastian Vettel hanno avuto l'intuizione giusta per decidere di entrare a cambiare le gomme, da slick a intermedie. Vorrà pur dire qualcosa, in fondo parliamo di due piloti che contano sei titoli mondiali. Ma certamente c'entra anche una buona dose di fortuna in questi casi. Si aggiungerà che la fortuna i campioni veri la cercano e la trovano sempre... Rimane il fatto che Vettel ha cambiato il volto di una gara nella quale la Ferrari ne stava uscendo malconcia, in quinta posizione, e senza speranze di poter far meglio. La Mercedes sempre più lontana e questa volta anche quella impertinente Williams che si era piazzata davanti con entrambi i piloti. Vettel era rassegnato, quando si è inventato quell'ingresso ai box che lo ha proiettato davanti a Felipe Massa e a Valtteri Bottas. Ma non ci si fa illusioni e Vettel è il primo ad ammettere il passo indietro, o meglio, il modesto passo in avanti compiuto rispetto alla concorrenza che di passi ne ha fatti tre. E poi c'è Kimi Raikkonen. Che giunto a Silverstone con la spada di Bottas sulle orecchie, anziché crollare ha reagito alla grande. In qualifica è stato più veloce di Vettel e in gara gli è sempre stato davanti finché... la sua intuizione per il cambio gomme è stata sbagliata. E' infatti rientrato al primo scroscio di acqua, troppo presto perché poi la traiettoria si era di fatto asciugata distruggendogli gli pneumatici. E quando la pioggia è tornata, lui non ne aveva più ed è dovuto tornare ai box. Se solo avesse piovuto qualche minuto in più dopo il suo primo cambio con le intermedie, Raikkonen magari poteva anche andare a disturbare le Mercedes. E invece ha fatto la figura, perdonateci il termine, del fesso. Gli ha detto male, peccato perché si era comportato perfettamente per tutto il weekend. Non può essere certo quell'episodio a giudicare a cancellare la bella prestazione di Silverstone di Raikkonen. Questo Maurizio Arrivabene non dovrebbe dimenticarlo.

**“ I ragazzi che lavorano sulla strategia sono molto bravi, ma nei casi di pioggia la decisione finale su quando andare al box spetta al pilota. Nel caso di Kimi, che aveva una strategia identica a quella di Seb, è lui ha ritenuto di entrare**

**MAURIZIO ARRIVABENE**

**”**

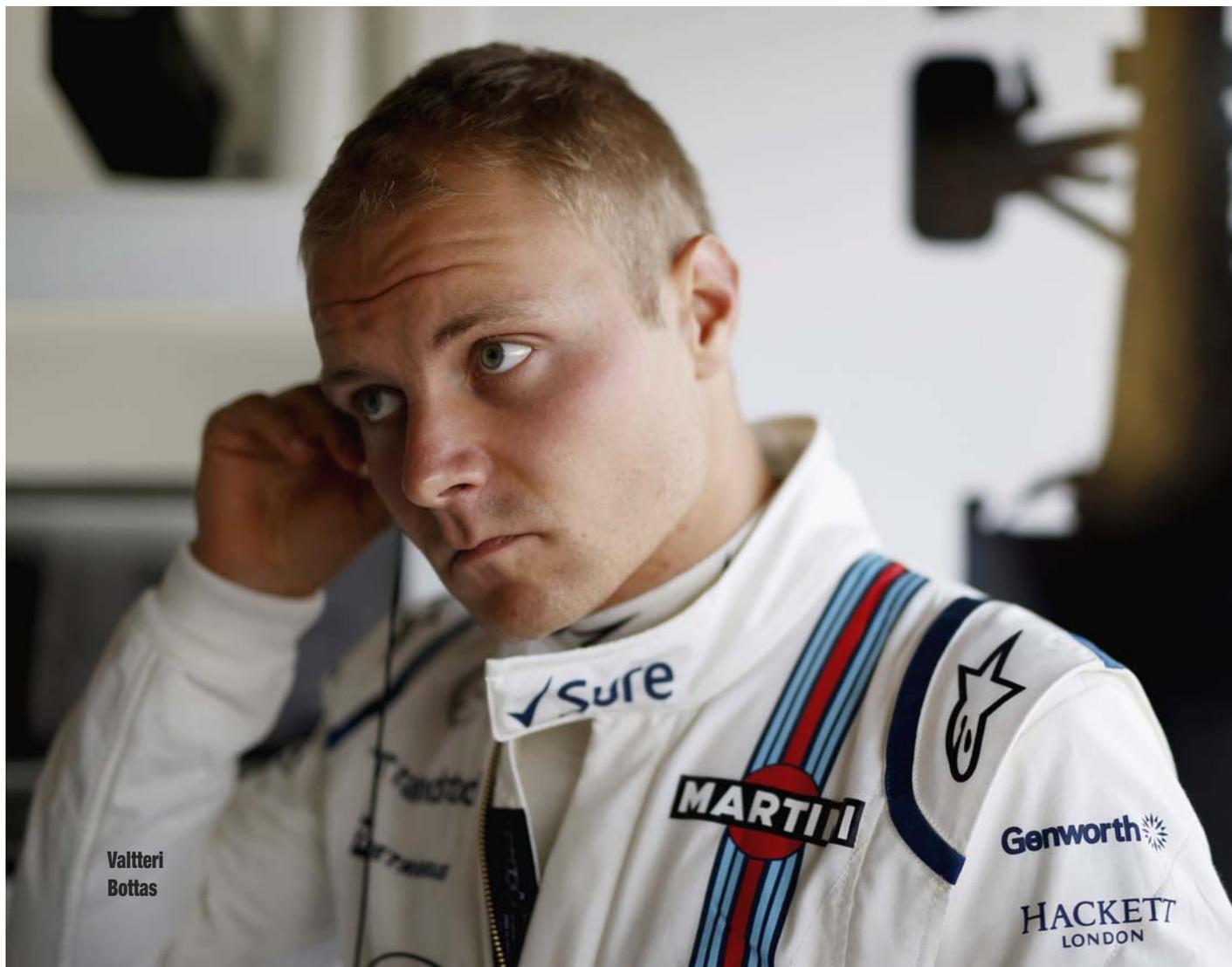




# Ma Bottas fa la differenza?

Il finlandese della Williams sta perdendo il confronto in qualifica con Massa e domenica scorsa lo ha subito per tutto il Gran Premio sembrando timoroso quando la pista era umida. Valtteri è veramente il pilota ideale, vincente, per sostituire eventualmente Raikkonen alla Ferrari?





### Massimo Costa

Si fa un gran parlare di Valtteri Bottas come il futuro sostituto di Kimi Raikkonen in Ferrari. Ma siamo così sicuri che il finlandese della Williams sia l'uomo capace di tracciare la differenza. Perché, seppur indiscutibilmente un pilota di talento, Bottas quando l'altalenante e scorbatica FW37 si ritrova su una pista adatta alle sue caratteristiche, non è che faccia poi tanta differenza. E sembra fermarsi su livelli standard, certamente elevati, ma non eccelsi. La conferma la si è avuta domenica scorsa a Silverstone, anzi, già in qualifica quando il vecchietto Felipe Massa, che tutti noi avevamo dato per finito nei due ultimi anni in Ferrari, gli è stato davanti. Se andiamo a leggere il confronto in qualifica della stagione tra i due piloti Williams, Massa è al comando per cinque a tre! Nella classifica iridata, Bottas ha 77 punti, Massa 74. Praticamente sono sullo stesso livello. Dice-

vamo del Gran Premio. Massa baldanzosamente davanti a tutti, Valtteri che inseguiva e quando è giunto il momento di attaccare il compagno, ha pensato bene di chiedere il permesso al team. Che temendo uno scenario disastroso, inizialmente gli ha detto di no, poi di sì. Ma Bottas si è come sgonfiato ed è rimasto alle spalle di Massa. Che ha vissuto un fine settimana veramente spaziale, facendo lui sì la differenza, tanto da sembrare il Felipe del 2007-2008. Peccato però che la strategia eccessivamente conservativa della Williams, che ha aspettato troppo a richiamare ai box per il primo pit-stop i suoi piloti, non abbia permesso a Massa di salire sul podio. Un altro appunto: Bottas poteva rovesciare l'esito del Gran Premio se avesse avuto la forza di esaltarsi in quelle condizioni di pista umida, invece è apparso sorprendentemente timido, timoroso sbagliando anche la scelta del momento in cui montare le intermedie.



**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**



# Dennis sotterra lo Strategy Group

**Il patron della McLaren non usa mezzi termini per criticare i responsabili di alcune delle squadre presenti nel mondiale, capaci solo di proporre iniziative già provate e che sono fallite. Inoltre, si dice certo che con la Honda il team di Woking tornerà vincente**

**Stefano Semeraro**

Ron Dennis ne è sicuro, come al solito: «Il nostro obiettivo è vincere il Mondiale». Non in questa stagione, magari; ma neppure fra dieci anni. L'attesa sarà più breve. I fallimenti, le penalità, le gare imbarazzanti, il nono posto su dieci team presenti in griglia sono solo il prezzo da pagare per ritornare in alto. O almeno è quello che predica Dennis. Il grande boss della McLaren, parlando all'Independent nel weekend di Silverstone, ha spiegato infatti di essere – ebbene sì... - molto soddisfatto dei miglioramenti evidenziati dal team nelle ultime gare. «Abbiamo compiuto significativi e solidi progressi. Ne sono tutti meravigliati, tranne me: perché già lo sapevo», spiega con la sua solita umiltà Dennis. «Ogni passo che abbiamo compiuto ci ha portato avanti nella direzione prevista dai nostri calcoli e dai nostri test in pista, e questo è molto promettente». Una concessione il rocciosissimo Ron la fa sulle difficoltà incontrate nella progettazione della vettura. «Né noi né la Honda ci aspettavamo un impegno così duro. La Honda in particolare ha iniziato da un foglio bianco, non solo per quanto riguarda il motore, ma anche per il settore ricerca e sviluppo. Hanno prodotto tanti motori nella loro storia che sono sicuro che alla fine noi potremo disporre del migliore in assoluto, ma i problemi connessi alla sua natura ibrida e al recupero dell'energia sono estremamente complessi. Non importa chi guida la vettura, ci vorrà tempo per venirne a capo. I nostri concorrenti però, hanno iniziato nel 2014 e possono usare 5 unità, la Honda è entrata nel 2015 e può usarne solo 4: questo per me è molto scorretto. Un modo per scoraggiare un costruttore è proprio quello di imporre delle regole come quelle che ci sono al momento in F.1».



## Fenomenale l'inesperienza di alcuni team

Un attacco duro, rivolto anche alle logiche dello Strategy Group e al punto di vista dei team più piccoli. «Sono sconvolto da quello che sento a volte all'interno dello Strategy Group», sostiene il manager inglese, «specie se penso alla quantità di milioni che sono in ballo. Quando mi dicono cosa posso o non posso fare, come posso utilizzare o no le strutture della mia factory, influenzando le mie possibilità di diventare più competitivo, io alzo la voce. Purtroppo è una impostazione supportata da chi non ha mezzi, e questo è molto frustrante». Per Dennis il rischio è di ripetere errori già commessi in passato nella gestione della F.1. «Sono stato impegnato personalmente in 17 edizioni del Mondiale, penso di saperne qualcosa. Ma quando partecipi a queste riunioni dello Strategy Group mi accorgo che esiste una fenomenale mancanza di esperienza da parte di alcuni team. Suggestiscono soluzioni che non si sono rivelate sbagliate una volta sola, ma che sono state provate e hanno fallito sei o sette volte. Ma l'unica cosa che puoi fare è dare voce alle tue opinioni in un forum...».

## Dennis è sicuro: alla fine vinceremo

La tradizionale insofferenza di Dennis per le opinioni altrui non è stata placata dal passare degli anni. «La McLaren ha un forte Dna vincente. La prima sensazione che sento il mattino dopo una gara che non abbiamo vinto è: dolore. Chi ci critica non ha l'esperienza che abbiamo noi, per loro è difficile capire cosa sta succedendo. Io so che nella storia della McLaren questo è uno dei gruppi più forti e coesi di sempre. Dobbiamo fare una fatica terribile per sopportare ogni problema, c'è chi rischia di crollare sotto le aspettative, ma è il prezzo da pagare per convincere chi sta investendo su di noi che deve continuare a credere nel team. Perché io so che alla fine vinceremo».





# **Aston Martin Bluff o realtà?**

**Il marchio inglese presente nelle gare endurance sembra seriamente intenzionato ad entrare nel mondiale F.1 legandosi a team già esistenti. La Red Bull la prima della lista alla quale fornirebbe motori Mercedes, ma...**



#### **Massimo Costa**

Sarà realmente interessata la Aston Martin ad entrare in F.1? Oppure si è trattato di fumo negli occhi gettato ad arte proprio in occasione del Gran Premio di casa? Dapprima era circolata la voce che pareva piuttosto concreta, di una unione con la Red Bull alla quale la Aston Martin avrebbe girato i motori Mercedes. La Casa di Stoccarda ha infatti una partecipazione nel marchio britannico del cinque per cento, ed è anche fresco l'accordo per fornire propulsori e tecnologia alla nuova famiglia di vetture supercar stradali. Tra l'altro, le persone ora al comando, il presidente Andy Palmer e Simon Sproule, direttore del marketing e della comunicazione, già avevano creato il rapporto tra Red Bull e Infiniti quando entrambi lavoravano per la Nissan. Dopo 24 ore però, e arrivata una smentita da Niki Lauda della Mercedes per quanto riguarda una fornitura di power unit alla Red Bull (anche se le smentite in F.1 lasciano molto il tempo che trovano...), ma Toto Wolff ha detto l'opposto non chiudendo la porta. Aston Martin però, ha verificato la disponibilità anche delle altre monoposto già legate a Mercedes, ovvero Lotus, Williams e Force India. Ricordiamo anche che in Aston Martin la quota più importante è di proprietà dell'italiana Investindustrial.

# Renault vicini

**Il costruttore francese non vuole lasciare il mondiale e pare sempre più vicino a rilevare il team Lotus per poi occuparsi in prima persona di telaio e motore. A discapito della "lamentosa" Red Bull**



Massimo Costa

La Renault è sempre più vicina al rientro in F.1. Non solo le parole piuttosto chiare del presidente Carlos Ghosn rilasciate a Londra in occasione dell'ultima tappa di Formula E, fanno pendere la bilancia verso questa soluzione. Ma la frizione creatasi con la Red Bull appare sempre più irrecuperabile. E per questo, secondo quanto appreso a Silverstone e da quanto riportato da alcuni media francesi, in Renault starebbero già lavorando al progetto di acquisizione della Lotus. Per poter rientrare in F.1 con un team vero e proprio, con un telaio Renault e non più come semplici fornitori di motori. La Casa francese è stufa di essere accusata a testa bassa dalla Red Bull quando poi la Toro Rosso, con meno della metà del budget del team con sede a Milton Keynes, le sta davanti con la stessa power unit. Si cercherà una buona via di uscita, intanto si apprende che a Parigi si starebbero organizzando i gruppi di persone per il team F.1. Le cose non sono ancora chiare, ma sono previsti movimenti in Renault Sport Technologies, il reparto che si occupa di tutto ciò che è competizione al di fuori della F.1. Come detto sopra, la Lotus è la prima candidata all'acquisizione e sarebbe anche quella più ovvia considerando che stiamo parlando della... ex Renault, il team che è rimasto a Enstone e che ancora ha alle dipendenze persone presenti all'epoca in cui la squadra era diretta da Flavio Briatore. Non sembra invece mai essere stata realmente presa in considerazione l'ipotesi Manor.

# na al rientro



# Strategia tra

**A dispetto degli attacchi all'utilità dello Strategy Group della F.1, i costruttori che ne prendono parte continuano a proporre e decidere: ecco l'ultima serie di novità**

Marco Cortesi

Nonostante i dubbi da parte di più parti sulla sua utilità, è continuata in maniera febbrile l'attività dello Strategy Group della Formula 1 che vede protagonisti i team della massima serie. E lo strumento, a dispetto dei richiami secondo cui sarebbe auspicabile un intervento dall'alto per decidere il futuro della categoria, un'altra serie di novità sono state apportate: alcune già approvate, altre tuttora da ratificare. La prima decisione avrà effetto dal Gran Premio del Belgio di Spa-Francorchamps e prevede la riduzione degli aiuti alla guida per i piloti. Richiesta che ciclicamente si presenta per rispondere alla presunta facilità di guida delle vetture. La prima area sulla quale intervenire sarà quella della partenza, limitando l'utilizzo di sistemi di launch control intelligenti. Tuttavia ancora si attendono ulteriori dettagli.



# acciata



### Come cambiano le regole per i motori

Altra novità che entra immediatamente in vigore, è stata la concessione a tutti i nuovi costruttori di un motore in più: la modifica riguarda possibili futuri ingressi ma anche, retroattivamente, la Honda. Notizia positiva per i giapponesi ma che non cambierà più di tanto la faccia della loro devastante stagione. Ciò che invece avrà un influsso piuttosto massiccio sarà la revisione globale delle regole per lo sviluppo dei motori. Oltre alle discussioni sull'opportunità di dotare le vetture di un doppio scarico per esaltare la sonorità dei propulsori (nel 2016), si parla di nuove norme per le penalità per i cambi propulsore e per il sistema dei gettoni per lo sviluppo. Si spera di ottenere, in seno ai costruttori, una soluzione veloce, anche se il tema è letteralmente "enciclopedico". L'obiettivo è una ratifica per il GP del Messico.

### Più cavalli, gomme larghe monoposto velocissime

Più lontano, orizzonte 2016, l'aumento del carburante a disposizione durante le gare che farebbe da apripista per l'incremento prestazionale atteso e caldeggiato da molti, a partire da Bernie Ecclestone. Anche perché si continua ad osteggiare il ritorno del rifornimento in gara. La soluzione per il 2017 sarebbe l'aumento dei cavalli, ma soprattutto aerodinamica. Si punta a vetture e gomme più larghe, ali più grandi e nuovo fondo. La FIA ha chiesto ai team proposte concrete che possano aumentare il passo nell'ordine di almeno sei secondi al giro.

### Pirelli e Michelin cosa accadrà?

Prese in considerazione anche le gomme: dal 2016 dovrebbe diventare più libera la scelta delle mescole, ma non essere, secondo quanto si è letto nel report del gruppo, completamente libera. Una situazione alla quale Pirelli si era opposta, e che invece piaceva a Michelin. Bisognerà capire anche cosa accadrà in termini di contratti, prima di tracciare una via per quanto riguarda gli pneumatici. Ultimo, ma non meno importante, il formato di gara. Dopo le prime ipotesi di Jean Todt, che ha lanciato l'idea di una gara sprint al sabato, la FIA ha chiesto di ricevere suggerimenti anche per quanto l'intero weekend, qualifiche incluse. L'ipotesi che si è fatta largo, di una gara al sabato solo per i giovani rookie, è interessante anche se di difficile attuazione. Si parla anche in questo caso di cambiamenti per il 2016. Chissà se si deciderà di rischiare...





# I fan boccciano la F.1



DRIVER	TIME
HAY	1:24.542
ROS	1:24.542
VES	1:24.542
SAI	1:24.542
RAI	1:24.542
VET	1:24.542
RIC	1:24.542
KUV	1:24.542
HUL	1:35.157
MAR	1:35.465
MAS	1:35.485
PER	1:35.485
MAL	1:37.242
PAR	1:37.261
WIR	1:37.884
WAL	1:39.080



**L'iniziativa della GPDA, che ha voluto sentire il parere degli appassionati, ha avuto successo ed è stato rimarcato come il pubblico giovane spinga per avere monoposto più difficili e rumorose, con meno tecnologia, con Gran Premi non lontani dalle proprie radici. In pratica, l'esatto contrario delle recenti scelte della FIA**

I fan della Formula 1 vogliono sport, non spettacolo. E vogliono goderselo sulle piste che hanno fatto la storia delle corse, non su tracciati esotici privi di atmosfera. È il risultato di un sondaggio lanciato dalla GPDA, l'associazione dei piloti, che ha interpellato 217.756 appassionati sparsi in 194 Paesi e che è stato reso noto durante una riunione dello Strategy Group convocata alla vigilia del GP d'Inghilterra. Gli intervistati hanno un'età media di 37 anni, seguono da almeno 10 anni la Formula 1 e per descriverne lo stato attuale hanno usato soprattutto tre parole: "costosa", "tecnologica" e "noiosa". Un verdetto feroce e preoccupante. «I fan sono stati molto chiari – ha detto Alexander Wurz, il presidente della GPDA – non vogliono uno stravolgimento della F.1 che la porti lontano dalle sue radici. Vogliono vedere i migliori piloti e i team più forti competere sulle macchine migliori. Chiedono uno sport più competitivo (89% del campione, ndr), ma rifiutano l'introduzione di trucchetti che servono rendere le gare più spettacolari in maniera artificiale (allusione al Drs, ndr). Inoltre, sono convinti che l'eccesso di business stia mettendo a rischio il futuro della F.1 (77%, ndr)».

## **I fans bocchiano la terza macchina**

Secondo Wurz non si tratta di scatenare una rivoluzione, come suggerisce Maurizio Arrivabene, ma di introdurre limiti ai budget delle scuderie e allentare quelli esistenti per i progettisti. Solo il 32% dei fan ritiene che sia utile un controllo dei consumi di carburante, appena il 14% è favorevole alla opzione terza macchina per i team più ricchi. Tutti, invece, sarebbero felici di vedere in pista, a partire dal 2017, macchine

più veloci, rumorose e più difficili da guidare e vedrebbero con favore un ritorno ai rifornimenti in gara. La Gpda, ha spiegato Wurz, continuerà a lavorare con gli azionisti del Circus con lo scopo di «mettere il parere dei fan al centro del futuro del nostro sport».

## **Alla F.1 servono idee E se tornasse Mosley?**

Che la Formula 1 sia in crisi è il segreto di Pulcinella, anzi non è più neppure un segreto, il problema è semmai trovare le soluzioni. Il Presidente della FIA Jean Todt di recente ha bacchettato Bernie Ecclestone per le sue critiche troppo aperte, giudicate inopportune, e anche la Red Bull, con le sue continue minacce di abbandonare il Circus, si è attirata poche simpatie. Finora però, latitano i colpi di genio e forse per questo, come ha scritto il Times, si preparerebbe un clamoroso ritorno in F.1 di Max Mosley, il predecessore di Todt uscito di scena anni fa dopo il famoso scandalo legato ai (presunti) festini sadomaso. Mosley, ex socio e grande amico di Ecclestone, intanto è stato invitato alla riunione dello Strategy Group. «Ha vissuto tante crisi, perché non chiedere un suo parere?», ha dichiarato una fonte citata dal Times. Chissà che per risvegliare passione e desiderio per le corse, non serva davvero un uomo con il frustino.



### L'ORDINE DI ARRIVO DOMENICA 5 LUGLIO 2015

- 1 - Lewis Hamilton (Mercedes W06) - 52 giri in 1.31'27"729
- 2 - Nico Rosberg (Mercedes W06) - 10"956
- 3 - Sebastian Vettel (Ferrari SF15-T) - 25"443
- 4 - Felipe Massa (Williams FW37-Mercedes) - 36"839
- 5 - Valtteri Bottas (Williams FW37-Mercedes) - 1'03"194
- 6 - Daniil Kvyat (Red Bull RB11-Renault) - 1'03"955
- 7 - Nico Hulkenberg (Force India VJM08-Mercedes) - 1'18"744
- 8 - Kimi Raikkonen (Ferrari SF15-T) - 1 giro
- 9 - Sergio Perez (Force India VJM08-Mercedes) - 1 giro
- 10 - Fernando Alonso (McLaren MP4/30-Honda) - 1 giro
- 11 - Marcus Ericsson (Sauber C34-Ferrari) - 1 giro
- 12 - Roberto Merhi (Manor 04-Ferrari) - 3 giri
- 13 - Will Stevens (Manor 04-Ferrari) - 3 giri

#### Ritirati

- 32° giro - Carlos Sainz
- 22° giro - Daniel Ricciardo
- 2° giro - Max Verstappen
- 0 giri - Pastor Maldonado
- 0 giri - Romain Grosjean
- 0 giri - Jenson Button

#### Non partito

Felipe Nasr

## IL RIEPILOGO DELLA STAGIONE 2015

Australia	15/03/2015	Lewis Hamilton (Mercedes W06)	58 giri in 1.31'54"067
Malesia	29/03/2015	Sebastian Vettel (Ferrari SF15-T)	56 giri in 1.41'05"793
Cina	12/04/2015	Lewis Hamilton (Mercedes W06)	56 giri in 1.39'42"008
Bahrain	19/04/2015	Lewis Hamilton (Mercedes W06)	57 giri in 1.35'05"809
Barcellona	10/05/2015	Nico Rosberg (Mercedes W06)	66 giri in 1.41'12"555
Monaco	24/05/2015	Nico Rosberg (Mercedes W06)	78 giri in 1.49'18"420
Canada	7/06/2015	Lewis Hamilton (Mercedes W06)	70 giri in 1.31'53"145
Austria	21/06/2015	Nico Rosberg (Mercedes W06)	71 giri in 1'30'16"930
Gran Bretagna	5/07/2015	Lewis Hamilton (Mercedes W06)	52 giri in 1.31'27"729



## CLASSIFICA PILOTI

1	Lewis Hamilton	Mercedes	194
2	Nico Rosberg	Mercedes	177
3	Sebastian Vettel	Ferrari	135
4	Valtteri Bottas	Williams-Mercedes	77
5	Kimi Raikkonen	Ferrari	76
6	Felipe Massa	Williams-Mercedes	74
7	Daniel Ricciardo	Red Bull-Renault	36
8	Daniil Kvyat	Red Bull-Renault	27
9	Nico Hulkenberg	Force India-Mercedes	24
10	Romain Grosjean	Lotus-Mercedes	17
11	Felipe Nasr	Sauber-Ferrari	16
12	Sergio Perez	Force India-Mercedes	15
13	Pastor Maldonado	Lotus-Mercedes	12
14	Max Verstappen	Toro Rosso-Renault	10
15	Carlos Sainz	Toro Rosso-Renault	9
16	Marcus Ericsson	Sauber-Ferrari	5
17	Jenson Button	McLaren-Honda	4
18	Fernando Alonso	McLaren-Honda	1
19	Roberto Merhi	Manor-Ferrari	0
20	Will Stevens	Manor-Ferrari	0
21	Kevin Magnussen	McLaren-Honda	0

## CLASSIFICA COSTRUTTORI

1	Mercedes	371
2	Ferrari	211
3	Williams-Mercedes	151
4	Red Bull Racing-Renault	63
5	Force India-Mercedes	39
6	Lotus-Mercedes	29
7	Sauber-Ferrari	21
8	Scuderia Toro Rosso-Renault	19
9	McLaren-Honda	5
10	Manor-Ferrari	0

# **OGIER** **lo spazzino** **volante**

**Costretto ad aprire per due giorni le ghiaiose strade sterrate dell'appuntamento polacco, Sébastien Ogier ha dimostrato, una volta di più, di essere l'assoluto dominatore del mondiale**



Guido Rancati

Felicità è vincere. Anche e soprattutto una gara congegnata in modo da rendergli la vita quanto più difficile possibile. Sébastien Ogier lo sa e lo dice senza tanti giri di parole: "Di belle vittorie ne ho ottenute diverse anche in questa stagione, ma questa ha un sapore davvero particolare perché è arrivata alla fine di un rally nel quale è toccato quasi sempre a me spazzare le strade". Eh già, in Polonia il campione delle Hautes Alpes non ha messo per primo le ruote sulla terra dell'est sono nelle due prove della terza tappa. Quando i giochi erano quasi fatti, quando aveva ormai messo un'ipoteca su una vittoria che solo Andreas Mikkelsen poteva ancora sperare di impedirgli di cogliere.

È stato proprio grande, il pilota di punta della Panzerdivision. Fin da subito, fin dal primo impegno aggredito con la voglia di mandare agli avversari un messaggio forte e chiaro. Poi, come era inevitabile, ha subito il contrattacco del biondo armato come lui e pure quello di Ott Tänak. Ma non è mai andato alla deriva. Sempre nel gruppetto di testa, ha ripreso il pallino alla fine della settimana piessese e non l'ha più mollato. Lucidando il quarto oro dell'annata con una serie di prestazioni strepitose, mettendosi tutti dietro in altri cinque tratti e incassando un sesto tempo (a tre secondi appena dall'estone) come peggior risultato parziale del fine settimana. Tanta roba, roba da grandi veri. E adesso può guardare avanti con la consapevolezza che neppure l'escamotage studiato per dare qualche possibilità in più ai suoi (teorici) avversari di batterlo riuscirà a impedirgli di mettere le mani su un altro titolo. Forte di un vantaggio che solo l'aritmetica non consente di considerare già incolmabile. Come ormai hanno ben capito tutti. Anche il norvegese che è stato l'ultimo ad arrendersi in una sfida che solo per il coraggio leonino di Tänak e per l'avventatezza del solito Latvala non si è conclusa con un en-plain della Volkswagen.



## Inguaribile Latvala

Chi quel giorno era a Mikolajki non ha dimenticato l'espressione fra il deluso e l'infuriato di Malcolm Wilson. L'appuntamento polacco stava spendendo gli ultimi spiccioli e il padre-padrone della struttura che già aveva ridato credibilità all'impegno fordista nei rally aveva rinunciato all'abitudine ormai consolidata di aspettare il risultato dell'ultima prova speciale nel van dell'Ovale Blu per andare ad attendere i suoi due piloti al controllo-stop della kermesse disegnata a due passi dal parco assistenza. Era fatta: niente e nessuno avrebbe più potuto impedire a Mikko Hirvonen di vincere, niente e nessuno avrebbe più potuto impedire a Jari-Matti Latvala di completare con un secondo posto il fine settimana perfetto delle Focus. E invece, incredibilmente, il più giovane dei finlandesi alla sua corte era riuscito a rovinare tutto andando a sbattere contro una protezione. Con una tale violenza da non poter neppure riuscire a percorrere le poche decine di metri che ancora restavano. Con un attimo di follia, il nordico con gli occhiali aveva rovinato tutto. In un istante aveva gettato via un piazzamento che avrebbe messo la squadra inglese in posizione di affrontare con una certa serenità il resto della stagione e aveva dato modo a Sébastien Loeb, rientrato grazie al SuperRally, di ottenere un piazzamento in grado di permettergli di guardare avanti con rinnovata fiducia. Con quell'errore, aveva rilanciato alla grande le ambizioni iridate dell'asso alsaziano e della Citroën.

Questa volta il bilancio è stato meno negativo: stropicciando la sua vuerreci, Latvala non ha compromesso la marcia trionfale della Volkswagen e men che meno quella di Sébastien Ogier verso la conquista del terzo titolo consecutivo.





## L'ORDINE DI ARRIVO DOMENICA 5 LUGLIO 2015

1. Ogier-Ingrassia (VW Polo Wrc) - 2.26'11"5
2. Mikkelsen-Floene (VW Polo Wrc) - 11'9"
3. Tanak-Molder (Ford Fiesta RS Wrc) - 23'0"
4. Paddon-Kennard (Hyundai i20 Wrc) - 1'14"6
5. Latvala-Anttila (VW Polo Wrc) - 1'24"7
6. Neuville-Gilsoul (Hyundai i20 Wrc) - 1'44"5
7. Meeke-Nagle (Citroen DS3 Wrc) - 1'57"7
8. Kubica-Szczepaniak (Ford Fiesta RS Wrc) - 2'08"3
9. Ostberg-Andersson (Citroen DS3 Wrc) - 2'18"2
10. Sordo-Marti (Hyundai i20 Wrc) - 2'48"4

### Il campionato

Piloti: 1.Ogier punti 161; 2.Mikkelsen 83; 3.Ostberg 69; 4.Latvala 66; 5.Neuville 58; 6.Meeke 53; 7.Evans 53; 8.Paddon 44; 9.Tanak 40; 10.Sordo 39.

Costruttori: 1.Volkswagen 214; 2.Citroen 125; 3.Hyundai 123; 4.M-Sport 114; 5.Volkswagen II 49; 6.Hyundai N 43; 7.Jipocar 35; 8.FWRT 3.

# MONDIALE RALLY

Polonia



Andreas  
Mikkelsen

# Numeri da ricordare

**131,1** la media in km/h con la quale Andreas Mikkelsen ha vinto la prima speciale "vera" del rally polacco.

**2** i bronzi fin qui conquistati da Ott Tanak, di nuovo a podio tre anni dopo aver chiuso al terzo posto in Sardegna nel 2012.

**29** le vittorie iridate rastrellate da Sébastien Ogier, sempre terzo nella classifica dei plurivincitori, ma ora ad appena una lunghezza da Marcus Gronholm.

**7** i punti che ora separano Simone Tempestini, terzo, da Ole Christian Velby e Quentin Gilbert, appaiati in testa alla classifica del Wrc-3

**30** i punti che dopo il settimo dei tredici appuntamenti iridati della stagione separano Andreas Mikkelsen, secondo, da Eflyn Evans, settimo, nella classifica del mondiale piloti.

**12** i rally più veloci di questo rinnovato appuntamento polacco. In testa alla particolare classifica, sempre il Finland Rally di tre anni fa vinto da Sébastien Loeb a centoventidue e ottocentonovanta km/h di media.

**4** gli avvicendamenti in testa alla gara. Oltre Sébastien Ogier, più veloce nel prologo e in testa dal terzultimo impegno del venerdì alla fine, anche Andreas Mikkelsen e Ott Tanak si sono alternati al vertice.

**11** gli equipaggi al via nell'ambito del Fiesta Dmack Trophy. A imporsi il norvegese Marius Aasen davanti a Tom Cave e a Max Vatanen.

**40** i secondi "pagati" da Jari-Matti Latvala all'ultimo controllo orario, sufficienti a permettere a Hayden Paddon di togliergli il quarto posto assoluto.

**1** prova speciale annullata, la prima delle boucle pomeridiana del sabato, per l'eccessiva (e poco disciplinata) presenza di spettatori a bordo strada.

**8** le prove speciali vinte da Sébastien Ogier, ancora una volta miglior performer. Sei i centri di Ott Tanak, due quelli di Andreas Mikkelsen e uno a testa per Martin Prokop e Jari-Matti Latvala.

**18** i punti già rastrellati in questa stagione da Sébastien Ogier collezionando sei migliori tempi nelle power stage.

# Tanak ringrazia Wilson

E' felice, di più. Ott Tanak torna a respirare l'aria del podio e subito ammette di far fatica a trovare le parole giuste per spiegare cosa prova. Le trova dopo un attimo di riflessione e ringrazia Malcolm Wilson per avergli offerto una seconda chance, per avergli permesso di rilanciare una carriera che un anno fa pareva arenata. E che adesso potrebbe invece permettergli di raccogliere il tanto che merita.





Ott  
Tanak



Hayden  
Paddon

## Ancora Paddon il miglior Hyundai

“Non è un podio, ma va bene anche così...”. Hayden Paddon si ritrova appena sotto il podio e la medaglia di... legno che Jari-Matti Latvala gli ha gentilmente offerto brilla come se fosse di materiale più nobile. Intanto perché s'è messo dietro gli altri tre schierati dalla Hyundai con le i20: l'altalenante Thierry Neuville, lo spento Dani Sordo e l'apprendista Kevin Abbring che ha chiuso in quindicesima posizione, ma almeno ha vinto il testa a testa con Lorenzo Bertelli.



Robert  
Kubica

## Continua la crescita di Robert Kubica

Una gomma tagliata nell'ultimissimo impegno gli ha impedito di chiudere in settima posizione, ma non ha rovinato il bilancio del suo fine settimana. Senza esagerare – ma senza commettere grandi errori – Robert Kubica si butta dietro le spalle la gara di casa con il miglior risultato della stagione. Il secondo ottenuto da quando usa una Fiesta “autogestita”. E pur se è vero che neppure in Polonia una rondine fa primavera, è comunque lecito pensare che le aumentate responsabilità gli abbiano fatto un gran bene...

### WRC3 Tempestini magic moment

“Well done”, ben fatto. L'edizione 2015 del Rally di Polonia è appena finita e Marco Tempestini non ha bisogno di farla lunga per condividere la sua gioia con il popolo di facebook. Simone, il bocia al quale ha trasmesso la sua enorme passione per le gare su strada, gli ha appena regalato un momento magico, il più bello di una carriera appena cominciata e che adesso è piuttosto facile prevedere luminosa. Ventun anni da qui a poco più di un mese, il ragazzo s'è messo dietro tutti gli altri interpreti della terza serie iridata. E l'ha fatto con una certa autorità, battagliando agli avamposti fin da subito, scivolando un po' indietro nel pomeriggio della prima giornata di gara dopo aver dovuto confrontarsi con la rottura dell'idroguida, tornado ad attaccare con la necessaria lucidità il sabato e completando l'opera la domenica. Non è andato a spasso e non ha sbagliato niente. Ha sfruttato l'esperienza accumulata gareggiando spesso, con auto diverse e in gare diverse fra loro, da quelle esageratamente lente del Bel Paese a quelle veloci dell'est europeo. Confrontandosi con realtà e avversari diversi. Perché è poi solo così che si può crescere davvero.



Simone  
Tempestini



Esapekka  
Lappi

### WRC2 La Fabia già al top

Buona la terza. In Polonia, tre mesi dopo l'omologazione della sua nuova arma letale, la Skoda piazza le due Fabia R5 ufficiali davanti a tutte le altre Wrc-2 e la gente di Mlada Boleslav può guardare avanti con giustificato ottimismo. A vincere è Esapekka Lappi che, in testa già dopo la seconda prova speciale, chiude con poco meno di un minuto su Pontus Tidemand e un minuto e nove di Karl Kruuda che precede Jari Ketomaa mai in posizione di giocarsi la gara e attento soprattutto a rastrellare quei punti che, subito fermo Nasser Al-Attiyah, lo proiettano in testa alla graduatoria. I due nordici della squadra ceca sono decisamente forti. E sono giovani: il finlandese ha compiuto ventiquattro anni lo scorso gennaio e lo svedese ne compirà venticinque il prossimo dicembre. Il futuro è dalla loro.

### Rendina secondo in Produzione

Quindicesimo fra le Wrc-2, ma secondo fra gli ennesti. A poco più di un minuto da tal Jaon Carchat armato come lui di una Mitsu Lancer Evo X. Max Rendina archivia la trasferta in Polonia senza troppi squilli, forse con la consapevolezza che anche nella serie iridata la lunga stagione delle berlinone a trazione integrale è ormai agli sgoccioli.

Andrea  
Crugnola



## Il traguardo come premio

Claudio Bortoletto parla di "grande impresa" e chissà se pensa davvero quel che dice. Forse sì, visto che alla terza uscita le due 208 R2 curate e gestite dalla Romeo Ferraris hanno tenuto botta fino alla fine. Ma i tabulati raccontano un'altra storia: trentaseiesimo assoluto, Fabio Andolfi è solo quinto in Wrc-3 e archivia la trasferta polacca una ventina di secondi dietro alla Fiestina di Marius Aasen e Damiano De Tommaso, scelto non è ben chiaro da chi per sostituire Giuseppe Testa, è ancora più indietro. Pure lui si dichiara soddisfatto. Ma solo per essere all'arrivo "come – osserva – da ordini impartitici alla vigilia". Il dirigente dal passato importante dedica due parole anche ad Andrea Crugnola che dei protetti dalla federazione italiana è quello che ha raccolto meno. Ma anche e soprattutto quello che, quando la sua Clio R3T non ha avuto problemi, s'è fatto notare di più.

## MI RITORNI IN MENTE

### Non correre, pensa a me

Quelli che erano ragazzi negli anni Sessanta non possono aver dimenticato quei rettangolini di plastica cromata o dorata che, dotati di un'anima calamitata, in molti piazzavano sui cruscotti che, essenziali, ancora erano di lamiera stampata. "Non correre, pensa a me", c'era stampigliato su, accanto a un'apertura nella quale inserire la foto di un figlio, una fidanzata, un genitore: era l'invito un po' naïf a guidare con prudenza.

"I ragazzi stanno facendo il loro dovere, eseguendo l'ordine impartito di andare in massima sicurezza, pensando a gestire la macchina e le gomme". Attribuita a un Claudio Bortoletto un po' diverso da quello che fino a una ventina di anni fa, quando era il condottiero del Jolly Club, non smetteva di motivare i suoi spronandoli a fare sempre meglio, la frase mi riporta indietro nel tempo e non ho neppure bisogno di socchiudere gli occhi per rivedermi al volante della 600 di mio padre, impegnato a imparare a guidare sotto casa. Senza correre, come appunto mi ammoniva il gadget di dubbio gusto che in anni lontani e forse irripetibili anche per l'illustre personaggio che ora, s'ha credere, dirige la "nazionalina azzurra" costava poche lire. E che ora si ritrova sulle bancarelle di qualche fiera dedicata al modernariato, in vendita a qualche decina di euro. Troppo in rapporto al valore intrinseco e tuttavia assai meno di quanto, immagino, spenda la federazione italiana per far seguire i ragazzini – soprattutto Fabio Andolfi e Damiano De Tommaso, i due ai quali sono affidate le 208 R2 curate dalla Romeo Ferraris – da un dirigente impegnato a evitare che facciano danni. Intimando loro di andare adagio per "fare esperienza". Anche se pare piuttosto chiaro che transitare sulle piessse polacche non li porterà da nessuna parte.



Fabio  
Andolfi

## Massimo Costa

Sei risultati utili consecutivi. Con questo cambio di passo cominciato a Monaco, Sergey Sirotkin sta scalando la classifica generale della GP2 che ora lo vede al quarto posto, non lontano da Rio Haryanto. Una escalation notevole culminata con la vittoria nella main race di Silverstone. Un successo perentorio, confermato dalla pole position e da un sorpasso meraviglioso, appena la safety-car è rientrata ai box nei primissimi giri, a un Richie Stanaway (che dalla seconda fila era balzato al comando) di stratto. Un sorpasso che ha sottolineato il grande stato di forma, la lucidità e la rapacità del russo del team italiano Rapax. Non era iniziata bene la sua stagione, cosa che pare un refrain classico perché anche nella World Series Renault frequentata per due stagioni gli "intoppi" non mancavano, ma con calma e sacrificio, ben assistito e consigliato dal manager italiano Gianpaolo Matteucci, Sirotkin ha intrapreso il corretto sentiero assieme alla squadra italiana, tornata al successo dopo due anni.

Sergey  
Sirotkina



# Sirotkin rapace

**Il russo del team italiano Rapax sta vivendo un momento di forma eccellente tanto che è salito al quarto posto in classifica dopo la sua prima vittoria nella categoria che vede Rossi al secondo posto. Vandoorne se l'è presa comoda mentre Marciello è salito sul podio, ma nella seconda corsa**

## Rossi, che stagione! Vandoorne si riposa

Un altro pilota che ha vissuto un weekend di alto livello è stato Alexander Rossi. L'americano della Racing Engineering è secondo in campionato, seppur a distanza siderale da Stoffel Vandoorne, grazie a un brillante secondo posto in gara 1 e al quarto della seconda corsa. Aggressivo, ottimo "sorpassatore", Rossi sta vivendo sicuramente la sua migliore annata agonistica con la squadra di Alfonso D'Orleans. Il leader Vandoorne, invece, questa volta non ha recitato la parte dell'attore principale, ma era anche lecito attendersi una flessione. Il belga del team ART ha pur sempre conquistato il terzo posto in gara 1, che per molti sarebbe già un gran successo, mentre è rimasto fuori dai punti nella prova sprint. Sono 65 i punti di vantaggio su Rossi, tantissimi, ma sempre meglio non abbassare la guardia.



Pierre Gasly

## Bene Gasly e Lynn Punti per Marciello

Bello anche il fine settimana inglese di Pierre Gasly della Dams, quarto e terzo, al suo secondo podio dopo quello nella prova sprint di Montmelò. Il francese sta migliorando sempre più e il suo cambio di passo potrebbe ora essere costante, proprio come avvenuto nel 2014 in Renault 3.5. E' rimasto a contatto dei primi Alex Lynn, compagno di Gasly, quinto e sesto, mentre la variabile impazzita del fine settimana di Silverstone è sicuramente stato Nick Yelloly che con la Dallara della Hilmer ha viaggiato nelle zone alte della classifica. Raffaele Marciello ha concluso gara 1 a 23" da Sirotkin, settimo, accontentandosi così di partire dalla prima fila nella seconda corsa dove ha terminato secondo alle spalle del non irresistibile Rio Haryanto. L'indonesiano del team Campos è terzo in classifica generale, mentre aspettiamo sempre il salto di qualità di Marciello.





Raffaele  
Marciello



Rio  
Haryanto



Stoffel Vandoorne

## L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 1 SABATO 4 LUGLIO 2015

- 1 - Sergey Sirotkin - Rapax - 29 giri 53'13"597
- 2 - Alexander Rossi - Racing Engineering - 5"989
- 3 - Stoffel Vandoorne - ART - 13"566
- 4 - Pierre Gasly - Dams - 16"729
- 5 - Alex Lynn - Dams - 20"546
- 6 - Arthur Pic - Campos - 22"922
- 7 - Raffaele Marciello - Trident - 23"550
- 8 - Nick Yelloly - Hilmer - 23"879
- 9 - Oliver Rowland - MP Motorsport - 25"161
- 10 - Rio Haryanto - Campos - 25"437
- 11 - Julian Leal - Carlin - 28"753
- 12 - Daniel De Jong - MP Motorsport - 30"373
- 13 - Robert Visoiu - Rapax - 36"922
- 14 - Johnny Cecotto - Carlin - 37"436
- 15 - Sergio Canamasas - Lazarus - 44"277
- 16 - Jon Lancaster - Hilmer - 49"850
- 17 - Rene Binder - Trident - 53"663
- 18 - Norman Nato - Arden - 57"444
- 19 - Marlon Stockinger - Status - 1'00"867
- 20 - Andre Negrao - Arden - 1'04"399
- 21 - Artem Markelov - Russian Time - 1'26"692

Giro più veloce: Sergey Sirotkin 1'42"734

### Ritirati

- 28° giro - Jordan King
- 22° giro - Richie Stanaway
- 9° giro - Mitch Evans
- 6° giro - Nobuharu Matsushita
- 0 giri - Nathanael Berthon

## L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 2 DOMENICA 5 LUGLIO 2015

- 1 - Rio Haryanto - Campos - 21 giri 36'27"949
- 2 - Raffaele Marciello - Trident - 1"925
- 3 - Pierre Gasly - Dams - 3"068
- 4 - Alexander Rossi - Racing Engineering - 12"589
- 5 - Nick Yelloly - Hilmer - 13"236
- 6 - Alex Lynn - Dams - 15"539
- 7 - Oliver Rowland - MP Motorsport - 15"845
- 8 - Sergey Sirotkin - Rapax - 16"305
- 9 - Stoffel Vandoorne - ART - 17"325
- 10 - Jordan King - Racing Engineering - 17"500
- 11 - Robert Visoiu - Rapax - 25"119
- 12 - Julian Leal - Carlin - 25"694
- 13 - Richie Stanaway - Status - 32"529
- 14 - Artem Markelov - Russian Time - 33"454
- 15 - Andre Negrao - Arden - 33"699
- 16 - Arthur Pic - Campos - 34"227
- 17 - Jon Lancaster - Hilmer - 36"112
- 18 - Rene Binder - Trident - 37"145
- 19 - Nobuharu Matsushita - ART - 43"172
- 20 - Mitch Evans - Russian Time - 45"224
- 21 - Nathanael Berthon - Lazarus - 45"653
- 22 - Marlon Stockinger - Status - 58"353
- 23 - Norman Nato - Arden - 1'03"892
- 24 - Sergio Canamasas - Lazarus - 1'20"858
- 25 - Johnny Cecotto - Carlin - 1'28"853

Giro più veloce: Sergio Canamasas 1'42"041

### Ritirato

- 20° giro - Daniel De Jong

### Il campionato

- 1. Vandoorne 170; 2. Rossi 105; 3. Haryanto 91; 4. Sirotkin 78; 5. Lynn 56;
- 6. Marciello 44; 7. Gasly 42; 8. Evans 35; 9. Matsushita 29; 10. Leal 26.

# C'è anche Ceccon

**Non solo Ghiotto, il tricolore si esalta anche con il pilota della Arden che ha vinto la seconda corsa sul circuito britannico scacciando i fantasmi che lo circondavano dopo Spielberg. Ancora bene il leader del campionato del team Trident mentre Fuoco ha vissuto un vero incubo**

**Antonio Caruccio**

E venne la volta di Kevin Ceccon. Iniziavano ad aleggiare i fantasmi nella testa del ventunenne bergamasco dopo che nella gara di Spielberg avevano brillato i connazionali Luca Ghiotto ed Antonio Fuoco. E lui, costretto a guardare, perché nei primi 100 metri di gara 1 aveva tamponato Mitchell Gilbert dovendo così dire addio all'intero weekend. Prima ancora, a Barcellona aveva dato vita ad una bellissima rimonta da fondo griglia guadagnando qualche punticino. Silverstone marcava così la linea di confine tra una stagione da buttare o la possibilità di riscatto. "Non ha mai avuto un weekend regolare sino ad ora. In Spagna e Austria ha cambiato due motori, ma a Silverstone sono certo che tutto sarà a posto e riuscirà a dimostrare il suo potenziale", diceva Julian Rouse, team manager Arden, il venerdì pre gare.



Kevin Ceccon  
vincitore di gara 2.



Ghiotto tiene la testa del campionato

## Ceccon terzo azzurro a vincere in GP3

Ecco che, dopo una qualifica che lo aveva portato in decima piazza, l'italiano ha fatto un passettino in avanti in gara 1 chiudendo settimo, posizione che gli ha permesso di prendere il via dalla prima fila di gara 2 grazie alla griglia invertita. Al via, Kevin ha subito scavalcato Ralph Boschung, andandosi a prendere la vetta della corsa, rintuzzando abilmente gli attacchi di Esteban Ocon nel primo giro, assicurandosi così il successo. "Ovviamente sono molto contento per questo risultato. Ci voleva proprio, ma sapevamo che avremmo avuto la possibilità di farcela. È stata una stagione dura perché nell'inverno mi sono dovuto abituare al nuovo stile di guida della vettura di Arden, ma quando non abbiamo avuto problemi, siamo stati lì davanti", sono state le parole di Ceccon, che dopo la gara è subito tornato in Italia per festeggiare. Un bel risultato quello di Kevin, che diventa il terzo italiano a vincere in GP3 dopo Giovanni Venturini e Luca Ghiotto. Kevin, a due anni dall'affermazione proprio a Silverstone del veneto ora pilota Lamborghini, è anche il primo a riuscirci con una squadra non italiana, perché i due vicentini guidavano la Dallara del team Trident.

## Ghiotto rimane leader Ocon ridimensionato

Per Ceccon ora si riapre anche la possibilità di lottare per il campionato, perché è sesto con 33 punti, contro gli 82 di Ghiotto, che lascia il Regno Unito ancora da leader. Nonostante un errore in qualifica che gli è costato la pole position, Luca ha recuperato sino al quarto posto sabato, mentre uno svarione nelle prime curve domenica lo ha costretto ad accontentarsi della settima piazza. È emerso con prepotenza invece Marvin Kirchhofer, secondo in classifica generale che grazie alla pole position ed alla vittoria si è non solo rimesso in gioco per il titolo, ma ha chiarito i valori interni al team ART. Ne esce infatti ridimensionato Esteban Ocon, che nonostante il secondo posto di gara 2 resta distante dal tedesco.



## Cresce bene Parry Carlin e Status KO

Si son visti sul podio due giovani molto interessanti, Matthew Parry e Ralph Boschung, con l'inglese che si è messo in mostra davanti al pubblico di casa e ha preceduto l'esperto compagno Jimmy Eriksson con cui è stato in lotta anche nella seconda corsa. Difficile weekend invece per Antonio Fuoco, uno dei più duri in assoluto da quando due anni fa ha iniziato a correre in monoposto. Antonio, che già doveva scontare una penalità per l'incidente di Spielberg, ha ottenuto il ventunesimo tempo in qualifica, non riuscendo a progredire nel corso del weekend. Per il team Carlin un bilanciamento della vettura quasi inesistente, con sovrasterzo cronico ed una generale assenza di grip, che ha persino portato a stravolgere completamente l'assetto per la gara di domenica. Un fine settimana frustrante quindi per il giovane calabrese, che punterà al riscatto sin dal prossimo round di Budapest. In difficoltà anche il team Status, che per la prima volta nel corso della stagione non ha raccolto punti nelle manche, in affanno nel trovare il giusto feeling con le coperture Pirelli più dure della gamma e con le anomali condizioni di Silverstone, più calda del previsto.





Il gran duello in gara 1  
tra Kirchhofer e bernstorff

## L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 1 SABATO 4 LUGLIO 2015

- 1 - Marvin Kirchhofer - ART - 20 giri 37'02"785
- 2 - Emil Bernstorff - Arden - 0"302
- 3 - Matthew Parry - Koiranen - 2"421
- 4 - Luca Ghiotto - Trident - 9"439
- 5 - Jimmy Eriksson - Koiranen - 10"511
- 6 - Esteban Ocon - ART - 11"459
- 7 - Kevin Ceccon - Arden - 12"274
- 8 - Ralph Boschung - Jenzer - 18"732
- 9 - Artur Janosz - Trident - 19"932
- 10 - Matheo Tuscher - Jenzer - 21"197
- 11 - Oscar Tunjo - Trident - 22"052
- 12 - Adderly Fong - Koiranen - 30"193
- 13 - Alfonso Celis - ART - 33"591
- 14 - Alex Bosak - Arden - 38"177
- 15 - Seb Morris - Status - 38"266 \*\*\*
- 16 - Pal Varhaug - Jenzer - 38"456
- 17 - Jann Mardenborough - Carlin - 38"707
- 18 - Antonio Fuoco - Carlin - 39"270
- 19 - Alex Fontana - Status - 40"052
- 20 - Mitchell Gilbert - Carlin - 51"168
- 21 - Zaid Ashkanani - Campos - 55"378
- 22 - Sandy Stuvik - Status - 1'04"044
- 23 Christopher Hoher - Campos - 1'17"439 \*

Giro veloce: Luca Ghiotto 1'50"026

Ritirati

7° giro - Alex Palou

\* Indica 5 secondi di penalità



Silverstone  
difficile per Fuoco



Ceccon davanti a Boschung

## L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 2 DOMENICA 5 LUGLIO 2015

- 1 - Kevin Ceccon - Arden - 15 giri 27'30"411
- 2 - Esteban Ocon - ART - 1"533
- 3 - Ralph Boschung - Jenzer - 7"140
- 4 - Jimmy Eriksson - Koiranen - 8"076
- 5 - Matthew Parry - Koiranen - 8"528
- 6 - Emil Bernstorff - Arden - 9"279
- 7 - Luca Ghiotto - Trident - 9"656
- 8 - Marvin Kirchhofer - ART - 12"103
- 9 - Matheo Tuscher - Jenzer - 14"429
- 10 - Oscar Tunjo - Trident - 15"680
- 11 - Alfonso Celis - ART - 19"343
- 12 - Seb Morris - Status - 22"623
- 13 - Alex Palou - Campos - 22"996
- 14 - Adderly Fong - Koiranen - 23"663
- 15 - Jann Mardenborough - Carlin - 24"046
- 16 - Alex Bosak - Arden - 27"223
- 17 - Artur Janosz - Trident - 28"413
- 18 - Alex Fontana - Status - 28"703
- 19 - Pal Varhaug - Jenzer - 28"891
- 20 - Sandy Stuvik - Status - 30"377
- 21 - Mitchell Gilbert - Carlin - 31"868
- 22 - Zaid Ashkanani - Campos - 36"829
- 23 - Antonio Fuoco - Carlin - 37"730
- 24 - Christopher Hoher - Campos - 41"260

Giro veloce: Kevin Ceccon 1'48"770

Il campionato

1. Ghiotto 82 punti; 2. Kirchhofer 77; 3. Ocon 64; 4. Bernstorff 63; 5. Eriksson 38; 6. Ceccon 33; 7. Mardenborough 32; 8. Fuoco 39; 9. Parry 23; 10. Boschung 19



Matthew Parry  
al primo podio

# EUROFORMULA OPEN

Gare a Spielberg



# Pulcini con **VINCE**

**Il romano centra il suo primo successo a ruote scoperte con il DAV Racing e convince anche nella seconda frazione vinta da Baptista. Campionato in bilico tra il veloce rookie brasiliano della RP Motorsport e Tereschenko**

Pulcini ha vinto gara 1

Marco Cortesi  
Foto Speedy

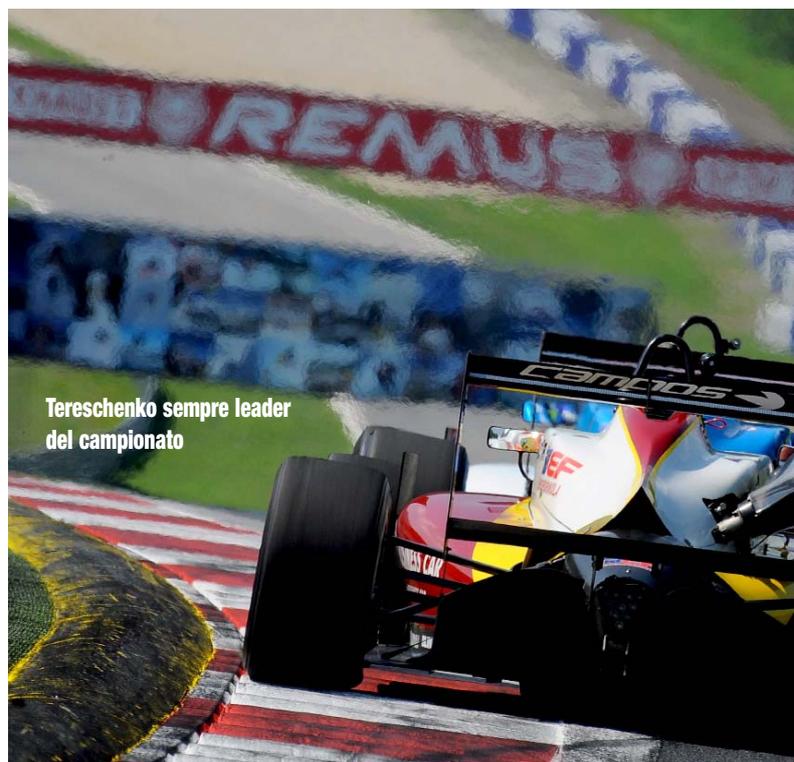
È stato un weekend memorabile per Leonardo Pulcini quello dell'Euroformula Open al Red Bull Ring. Sul tecnico circuito dell'Austria meridionale, il romano, fresco del suo diciassettesimo compleanno, ha messo a segno due gare eccellenti per il team lombardo DAV Racing. Nella prima manche, per Pulcini è arrivato un successo eccezionale: passato in testa grazie alla sua tenacia nelle fasi iniziali e ad un errore del poleman Vitor Baptista, Pulcini ha mantenuto il comando a lungo, respingendo gli attacchi di Yarin Stern prima e di Konstantin Tereschenko poi. E anche la sua prestazione nella seconda corsa è stata notevole. Partito dalla quinta fila in griglia, ha recuperato ottimamente fino alla quinta piazza senza commettere il minimo errore, e andando anche ad impensierire Tereschenko con sorprendente sicurezza. Per lui è arrivato anche un doppio successo nella graduatoria riservata ai rookie, a meno di due anni dal suo debutto in monoposto ottenuto grazie alla vittoria del premio Kartista Italiaracing 2013.

### Tra Tereschenko e Baptista la lotta al top

Il russo ha comunque chiuso il weekend in testa al campionato, dimostrando molta maturità. Pur vedendo il rivale più pericoloso andare in crisi, il pilota del team Campos ha mantenuto i piedi per terra, accontentandosi del secondo posto alle spalle di Pulcini e approfittando dei problemi di Stern nel finale. Poi, senza perdere il controllo della situazione, ha mantenuto i nervi saldi mentre Baptista correva verso il successo. Il diciassettenne brasiliano è però l'anima del campionato, nel bene e nel male. Dopo l'uscita di pista della prima corsa e i problemi al motore, ha sfruttato al meglio il propulsore Toyota nuovo montatogli la domenica. Il risultato: una serie impressionante di giri veloci ed una nuova affermazione regalata a se stesso e all'RP Motorsport. Baptista rimane, tra alti e bassi, colui che riesce ad impressionare di più.

### Rovera assente Fioravanti in top 10

Sul podio si sono visti anche i portacolori del team West-Tec. Dopo il calo della prima manche, l'israeliano Stern ha avuto più fortuna in gara 2 andando a chiudere al secondo posto. E mentre in gara 1 era stata la volta del compagno Tanart Sathienthirakul, il terzo gradino del podio è andato in gara 2 a Yu Kanamaru, particolarmente penalizzato da un drive-through al sabato: rimasto fermo nel giro di ricognizione, ha ripreso la posizione sulla griglia, cosa che non poteva fare. Il giapponese del team De Villota resta terzo, ma piuttosto staccato in classifica. Tutto è bene quel che finisce bene per Alexey Chuklin, decollato sulle ruote di Antoni Ptak ma riatterrato senza particolari danni sulla Dallara della Corbetta Competizioni. Assente a Spielberg Alessio Rovera, il miglior italiano posizionato in campionato, fermato da problemi di budget. Piazzamenti nella top 10 per Damiano Fioravanti.



Tereschenko sempre leader del campionato



Baptista continua a stupire

## L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 1 DOMENICA 4 LUGLIO 2015

- 1 - Leonardo Pulcini - DAV - 21 giri
- 2 - Konstantin Tereschenko - Campos - 1"758
- 3 - Tanart Sathienthirakul - West Tec - 5"776
- 4 - Yarin Stern - West Tec - 6"535
- 5 - Diego Menchaca - Campos - 7"217
- 6 - Igor Walilko - RP Motorsport - 11"192
- 7 - Damiano Fioravanti - RP Motorsport - 12"486
- 8 - Henrique Baptista - Campos - 21"608
- 9 - Andres Saravia - RP Motorsport - 22"480
- 10 - Parth Ghorpade - DAV - 28"397
- 11 - Manuel Vilalta - De Villota - 38"375
- 12 - Ahmad Al Ghanem - Campos - 31"631

Giro più veloce: Konstantin Tereschenko 1'28"885

### Ritirati

- 15° giro - Vitor Baptista
- 13° giro - Yu Kanamaru
- 1° giro - Antoni Ptak
- 1° giro - Alexey Chuklin

## L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 2 DOMENICA 5 LUGLIO 2015

- 1 - Vitor Baptista - RP Motorsport - 19 giri
- 2 - Yarin Stern - West Tec - 4"910
- 3 - Yu Kanamaru - De Villota - 5"446
- 4 - Konstantin Tereschenko - Campos - 9"087
- 5 - Leonardo Pulcini - DAV Racing - 10"078
- 6 - Tanart Sathienthirakul - West Tec - 12"727
- 7 - Diego Menchaca - Campos - 14"211
- 8 - Damiano Fioravanti - RP Motorsport - 15"080
- 9 - Igor Walilko - RP Motorsport - 21"551
- 10 - Jose Manuel Vilalta - De Villota - 25"025
- 11 - Henrique Baptista - Campos - 25"701
- 12 - Parth Ghorpade - DAV Racing - 31"524
- 13 - Ahmad Al Ghanem - Campos - 47"051

Giro più veloce: Vitor Baptista - 1'28"393

### Ritirati

- 13° giro - Alexey Chuklin
- 15° giro - Andres Saravia
- 1° giro - Antoni Ptak

### Il campionato

- 1. Tereschenko 186; 2. Batpista 175; 3. Kanamaru 134; 4. Sathienthirakul 93; 5. Rovera 92



Sempre in top 10 Fioravanti

# Le occasioni sprecate

**Aitken e il nuovo leader di campionato Hughes hanno perso la possibilità di allungare in classifica mentre Isaakyan non ne ha approfittato per recuperare terreno sulla coppia inglese. Cosa che invece hanno fatto Riener e Vivacqua**

Vasily Romanov  
vincitore di gara 3



Massimo Costa

La quinta tappa del campionato Renault ALPS verrà ricordata per le occasioni sprecate dai piloti che si stanno giocando il campionato. Jack Aitken e Jake Hughes, potevano allungare nella classifica generale, ma hanno raccolto meno del dovuto, in modo particolare il primo che è finito pure al centro medico saltando gara 3 e perdendo la leadership del campionato a vantaggio del connazionale. Era quindi la grande occasione per Matevos Isaakyan di accorciare le distanze, ma anche il russo ha fallito l'obiettivo. E così Stefan Riener e Thiago Vivacqua si sono fatti sotto con decisione allargando la rosa dei pretendenti al titolo finale.

### Aitken e Hughes punti buttati via

Aitken era arrivato a Monza al comando della classifica generale, ma in gara 2 per via di un contatto è stato portato al centro medico dove i dottori hanno preferito tenerlo a riposo bloccando la sua partecipazione alla terza corsa, disputatasi nel tardo pomeriggio di domenica. Aitken, del team Koiranen, ha così aggiunto con il solo settimo posto, appena sei punti alla sua classifica che lo vede a quota 155. Weekend da scordare in fretta insomma, così come per Hughes che pure ha vinto la seconda corsa ed è passato in testa alla categoria con 167 punti. Ma il compagno di squadra di Aitken, nella prima e nella terza corsa ha dovuto alzare bandiera bianca raccogliendo due zeri in casella per due stop causati da collisioni.

### Riener e Vivacqua si rilanciano

Chi ha tratto vantaggio del rallentamento dei due britannici è stato Stefan Riener che si è piazzato quarto e due volte terzo salendo a 151 punti ed entrando di fatto a piena ragione nella lotta per il campionato.

Chi dovrà suo malgrado riflettere è Matevos Isaakyan che una volta di più sembra non riuscire mai a spiccare il volo che ci si attende da lui, pilota talentuoso. Il russo del programma SMP ha realizzato soltanto un ottavo e un sesto posto mentre nella terza corsa è stato coinvolto in un pericoloso incidente sul rettilineo verso la prima variante subito dopo il via. Isaakyan si ritrova così a 141 punti (in gara 2 aveva conteso a lungo la prima posizione a Hughes, poi è scivolato sesto) e certamente proverà tanta rabbia per quel che poteva essere. Chi può dirsi soddisfatto è Vivacqua. Il giovane brasiliano, già vicino al successo a Spa dove aveva firmato la pole, a Monza ha conquistato la sua prima bella vittoria in gara 1 e il secondo posto nella successiva corsa mostrando con evidenza la sua crescita costante. Vivacqua non poteva cogliere migliore occasione non solo per superare il suo ben più quotato compagno di squadra in classifica generale grazie ai 144 punti messi nel pallottoliere, ma anche di avvicinare sensibilmente Riener, Aitken e Hughes.



Hughes e Riener sul podio di gara 2



L'arrivo vittorioso di Thiago Vivacqua



## Finalmente Romanov Pronenko sul podio

Poi, c'è stato Vasily Romanov, della Cram. Il russo aveva dominato con decisione prove libere e qualifica 1, ma quando è stato il momento di raccogliere quanto seminato, è parso timido. Terzo e quinto nelle prime due corse, il veloce Romanov si è imposto finalmente nella terza corsa martoriata dagli incidenti e dalle safety-car. Una bella soddisfazione per i tanti sacrifici che sta facendo se la è tolta Danylo Pronenko, ucraino della BVM, che in gara 3, pur favorito dal rovesciamento dello schieramento di partenza, ha saputo tenere un buon ritmo piazzandosi secondo dopo aver anche sognato la vittoria.



## L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 1 SABATO 4 LUGLIO 2015

- 1 - Thiago Vivacqua - JD Motorsport - 15 giri 27'56"899
- 2 - Matteo Ferrer - Cram - 2"608
- 3 - Vasily Romanov - Cram - 3"018
- 4 - Stefan Riener - Koiranen - 13"977
- 5 - Denis Bulatov - GSK - 14"504
- 6 - Jehan Daruvala - Fortec - 14"776
- 7 - Jack Aitken - Koiranen - 15"158
- 8 - Matevos Isaakyan - JD Motorsport - 16"985
- 9 - Philip Hamprecht - Koiranen - 21"452
- 10 - Travis Jordan Fischer - Cram - 23"304
- 11 - Daniele Cazzaniga - GSK - 23"657
- 12 - Ferdinand Habsburg - Fortec - 26"094
- 13 - James Allen - ARTA - 1'46"104
- 14 - Jake Hughes - Koiranen - 1 giro
- 15 - Danylo Pronenko - BVM - 1 giro

Giro più veloce: Matevos Isaakyan 1'51"173

Ritirato

7° giro - Bruno Baptista

## L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 2 DOMENICA 5 LUGLIO 2015

- 1 - Jake Hughes - Koiranen - 14 giri 27'03"607
- 2 - Thiago Vivacqua - JD Motorsport - 0"287
- 3 - Stefan Riener - Koiranen - 0"731
- 4 - Ferdinand Habsburg - Fortec - 1"919
- 5 - Vasily Romanov - Cram - 2"095
- 6 - Matevos Isaakyan - JD Motorsport - 3"290
- 7 - Matteo Ferrer - Cram - 5"409
- 8 - Jehan Daruvala - Fortec - 6"945
- 9 - Travis Jordan Fischer - Cram - 11"110
- 10 - Philip Hamprecht - Koiranen - 12"012
- 11 - Daniele Cazzaniga - GSK - 15"994
- 12 - James Allen - ARTA - 17"337
- 13 - Danylo Pronenko - BVM - 28"938

Giro più veloce: Vasily Romanov 1'51"259

Ritirati

10° giro - Jack Aitken

7° giro - Denis Bulatov

0 giri - Bruno Baptista

## L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 3 DOMENICA 5 LUGLIO 2015

- 1 - Vasily Romanov - Cram - 13 giri 27'58"277
- 2 - Danylo Pronenko - BVM - 3"039
- 3 - Stefan Riener - Koiranen - 4"164
- 4 - James Allen - ARTA - 9"536
- 5 - Travis Jordan Fischer - Cram - 12"958
- 6 - Denis Bulatov - GSK - 16"064
- 7 - Philip Hamprecht - Koiranen - 31"274

Giro più veloce: Vasily Romanov 1'52"261

Ritirati

4° giro - Bruno Baptista

3° giro - Jake Hughes

3° giro - Ferdinand Habsburg

2° giro - Daniele Cazzaniga

2° giro - Jehan Daruvala

2° giro - Matteo Ferrer

1° giro - Thiago Vivacqua

0 giri - Matevos Isaakyan

Il campionato

1. Hughes 167; 2. Aitken 155; 3. Riener 151; 4. Vivacqua 144; 5. Isaakyan 141; 6. Romanov 98; 7. Pronenko 64; 8. Hamprecht 53; 9. Fischer 45; 10. Ferrer 41.



# Splende De Matteo

**Il giovane pilota del Melatini Racing ha colto la prima importante vittoria nella categoria che ha visto Ricciarini balzare al comando della classifica di campionato**

Un'affermazione a testa per Alfredo De Matteo e Cristian Ricciarini, nel quarto appuntamento della Clio Cup Italia che è andato in scena a Monza. Per il primo, portacolori della Melatini Racing e vittorioso in gara 1, si è trattato del suo primo successo nel monomarca della Fast Lane Promotion. Secondo centro, dopo quello conquistato a Varano per Ricciarini, che in gara 2 si è imposto con la prima delle RS 1.6 turbo della Essecorse, balzando anche al comando della classifica generale. Fine settimana difficile per Simone Iacone. L'abruzzese del team Rangoni Corse, è stato penalizzato in qualifica e in gara 1 da un problema sulla sua vettura e in gara 2 è stato costretto al ritiro dopo un contatto con lo stesso De Matteo, che ha poi pagato la penalizzazione di un drive-through. Ancora costante Simone Di Luca (Composit Motorsport), il quale ha centrato due podi su due chiudendo terzo e poi ancora secondo, mentre l'inglese Josh Files, compagno di squadra di Iacone, ha portato a sua volta a casa un terzo piazzamento.

Corretta ed avvincente la prima delle due gare, che ha visto De Matteo partire per la prima volta in pole e cedere solamente per pochi metri la posizione di testa a Ricciarini, prima di ritornare al comando rimanendoci fino alla bandiera a scacchi. Un vero capolavoro, quello che è riuscito a compiere il giovane siciliano, che ha mantenuto saldi i nervi e non ha commesso errori di sorta, pur costantemente pressato dal toscano della Essecorse e da Di Luca, che proprio nel finale ha dovuto a sua volta difendersi dagli attacchi di Files. Subito fuori Iacone, messo "kappaò" da un problema. Nella seconda gara a portarsi subito al comando è stato Di Luca, seguito da Ricciarini, Files e Michele Puccetti. Al secondo giro Ricciarini è quindi subentrato davanti. Nel gruppo dei primi si sono poi inseriti anche De Matteo e Iacone, protagonisti però di un contatto alla Roggia nel corso del quarto giro che è costato caro all'abruzzese. Drive through per De Matteo, il quale era nel frattempo risalito secondo.





## L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 1 DOMENICA 5 LUGLIO 2015

- 1 - Alfredo De Matteo - Melatini - 12 giri 26'40"520
- 2 - Cristian Ricciarini - Essecorse - 0"252
- 3 - Simone Di Luca - Composit - 0"481
- 4 - Joshua Files - Rangoni - 0"789
- 5 - Giuseppe Ferraro - Melatini - 2"843
- 6 - Michele Puccetti - Rangoni - 15"801
- 7 - Lorenzo Nicoli - Rangoni - 23"243
- 8 - Massimo Longhitano - Rangoni - 31"045
- 9 - Daniele Pasquali - Composit - 34"584
- 10 - Lorenzo Vallarino - MC - 41"981
- 11 - Massimiliano Danetti - MC - 48"267
- 12 - Ermes Della Pia - Essecorse - 1'01"248

Giro più veloce: Alfredo De Matteo 2'12"631

Ritirati

- 1° giro - Simone Iacone
- 0 giri - Paolo Gnemmi
- 0 giri - Luciano Gioia

## L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 2 DOMENICA 5 LUGLIO 2015

- 1 - Cristian Ricciarini - Essecorse - 12 giri 26'39"130
- 2 - Simone Di Luca - Composit - 3"110
- 3 - Joshua Files - Rangoni - 8"885
- 4 - Michele Puccetti - Rangoni - 9"938
- 5 - Massimiliano Longhitano - Rangoni - 17"405
- 6 - Giuseppe Ferraro - Melatini - 19"999
- 7 - Massimiliano Danetti - MC - 21"002
- 8 - Lorenzo Nicoli - Rangoni - 29"656
- 9 - Alfredo De Matteo - Melatini - 30"175
- 10 - Luciano Gioia - Composit - 40"701
- 11 - Paolo Gnemmi - MC - 41"180
- 12 - Daniele Pasquali - Composit - 50"914
- 13 - Ermes Della Pia - Essecorse - 55"608
- 14 - Lorenzo Vallarino - MC - 1 giro

Giro più veloce: Alfredo De Matteo 2'12"698

Ritirato

- 4° giro - Simone Iacone

Il campionato

- 1. Ricciarini 122; 2. Files, Di Luca 110; 4. Iacone 101; 5. Puccetti 91.



Joshua Files



Simone Iacone



Faggioli sfrutta al meglio la Norma e le Pirelli ed è invincibile nel settimo round di Italiano ed Europeo

# Faggioli ferma il tempo

**Tricolore ed Europeo si incontrano sul mitico Bondone e il campione in carica emoziona con un record impensabile, mentre Scola (2°) e Merli (3°) fanno di tutto per resistere in un weekend complicato. Lombardi in CN e Giuliani in E1/E2S rimescolano le carte, Cristoforetti vince in GT dove Ragazzi avvicina il terzo scudetto**

Gianluca Marchese  
Foto E.Caliò

C'era un rock di Edoardo Bennato che parlava del tempo come di un coccodrillo galantuomo, che va piano, ma è impossibile fermare. Alla 65<sup>a</sup> Trento Bondone domenica scorsa Simone Faggioli è andato a caccia di quel coccodrillo e l'ha fermato in un punto ben preciso: la linea del traguardo. Sfruttando al meglio una Norma-Zytek ai limiti della perfezione e le mescole soft portate per la prima volta dalla Pirelli sulla salita più lunga d'Europa (17,3 chilometri!), il campione in carica del coccodrillo ne ha fatto un sol boccone. Ha stampato un record che entra nella storia abbassando il precedente limite che lui stesso deteneva (2013 su Osella) di quasi 10 secondi, addirittura di 12 il crono dello scorso anno segnato alla sua prima con la Norma all'"università delle salite", tornata dopo un anno di "purgatorio" a valere sia per l'Italiano sia per l'Europeo (entrambi alla settima tappa). Appena comparso sui monitor, quel tempo, 9'10"68, ha lasciato tutti a bocca aperta per un secondo. Poi è scoppiata l'emozione. Compresa la sua.



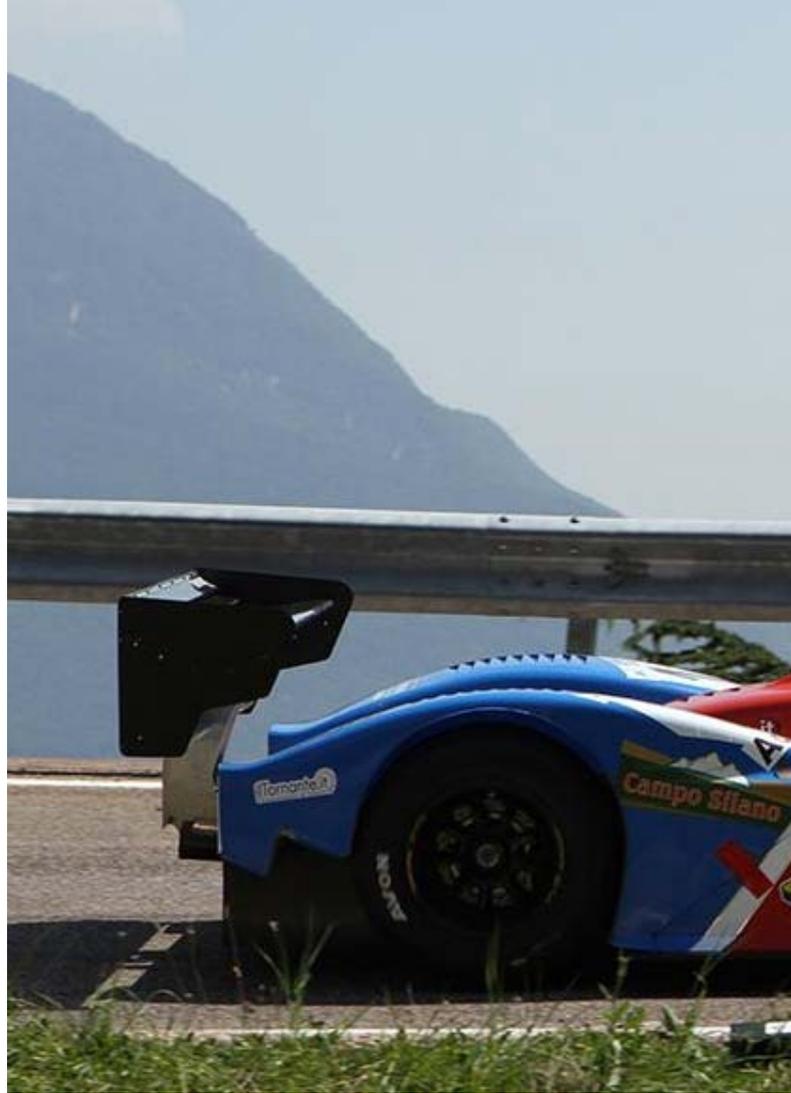
Nell'afa di inizio luglio 2015, oltre a fermare il tempo, Faggioli ha cambiato gli orizzonti spostando il muro storico del Bondone dai 10 (sotto al quale ancora in pochi sono scesi) ai 9 minuti. Un limite impensabile che nei prossimi anni potrebbe cambiare ogni prospettiva. E al fiorentino è servito un attimo prima di realizzare di aver compiuto un'impresa storica, che poi è il bello delle corse. Anche se vinci praticamente sempre: "È una vittoria che mi ha commosso, una gioia indescrivibile - ha dichiarato -. Per via del caldo non speravo di battere il record, e di così tanto. Una bella emozione che non dimenticherò facilmente. Tutto ha funzionato al meglio, abbiamo una gran macchina, sulla quale il team ha svolto un lavoro ineccepibile e le gomme Pirelli ci hanno consentito di lottare dal via al traguardo nelle stesse condizioni". Al di là del talento e del mezzo meccanico, proprio nelle nuove "scarpe" montate sulla biposto francese risiede il maggior segreto di questo record inimmaginabile, che oltre a quasi chiudere i conti per l'Europeo compatta inesorabilmente la classifica assoluta del CIVM.

## Scola e Merli nel mirino

Dopo essere scappati nella prima parte di stagione, ora Domenico Scola e Christian Merli sono nel mirino del campione in carica. Il trio è racchiuso in soli 9 punti, quindi tutto è ancora in gioco, anche perché Faggioli dovrà fare i conti con tre concomitanze europee, pur se i rivali del CEM stanno facendo di tutto per spianargli la strada, complicando i piani degli stessi Scola e Merli. Per quest'ultimo, come lui stesso ha sottolineato, la gara di casa resta stregata. Il trentino della Vimotorsport aveva mostrato progressi importanti sull'Osella-Rpe, ma, già sfortunato quando, come gli altri prototipi, non ha potuto disputare la Q2 per colpa della pioggia che ha iniziato a cadere nel pomeriggio di sabato, poco dopo il via della gara ha sentito che qualcosa non andava nel motore, che girava con 7 cilindri anziché 8. Terzo al traguardo, il podio è una consolazione relativa, anche se almeno il Bondone non l'ha del tutto tradito, mantenendolo in corsa nell'assoluta e al comando del gruppo delle monoposto E2M. Anche Scola ha avuto il suo bel da fare. Soprattutto sul motore Honda della sua Osella: "Dopo il guasto in prova e il lungo lavoro notturno - spiega il giovane calabrese -, abbiamo tentato la salita soprattutto ai fini dei punti tricolori e fortunatamente tutto è andato bene, con un ottimo rendimento delle gomme Avon. Osando un po' è uscito un buon tempo e per adesso il comando del CIVM lo teniamo". Sì. Di sicuro almeno fino a Rieti, dove vedremo se Faggioli (da valutare) e Merli (quasi certo) saranno presenti.

## Europeo senza europei nella top 10

C'era anche l'Europeo, ma non compaiono stranieri nella top ten del Bondone (Hauser è solo 14° su Wolf attardato da un surriscaldamento). Da sottolineare il 4° assoluto sull'agile Gloria C8P con motore motociclistico da 1400cc di Federico Liber, per la terza volta in carriera sotto al muro trentino dei 10 minuti. Chiude la top-5 Paride Macario, alla seconda sull'Osella FA30 ancora da scoprire. Sesto, 7° e 9° tre trentini che restavano a Trento contenti della prestazione (per non aver trotterellato affatto, anzi): Diego De Gasperi, Matteo Moratelli e Adolfo Bottura. Tra loro, 8°, si è





Con il secondo posto Scola resta leader tricolore

inserito Achille Lombardi. Il driver potentino ha colto il secondo successo consecutivo in CN sull'Osella-Honda guadagnando la leadership di categoria per un solo punto su Magliona. Il campione in carica, infatti, con una gara in meno, ha scelto di saltare Ascoli e Trento; lo rivedremo in azione a Rieti. Decimo assoluto e sul podio CN la sorpresa Giuseppe D'Angelo. L'alfiere Cubeda Corse coglie il podio alla seconda stagionale (dopo tre anni di fermo) e ora sta valutando se disputare anche Rieti prima di far ritorno in Australia, dove è emigrato. In GT domina Marco Cristoforetti, felice di non aver compromesso la gara di casa come gli capitò lo scorso anno, sulla 911 Gt3, davanti all'altra Porsche di Giuseppe Ghezzi e a Roberto Ragazzi. Sulla Ferrari 458 in versione Challenge il leader tricolore poco ha potuto contro le due Gt3, ma ha colto punti importanti dopo il successo di Ascoli. Il driver Superchallenge allunga ulteriormente su Leogrande, uscito di strada con la Porsche 997. In E1-E2S, Fulvio Giuliani batte Marco Gramenzi e riapre i giochi, così come Giuseppe Aragona stravinca la classe 1600 e torna in piena lotta con l'assente Chirico.

## L'ORDINE DI ARRIVO DOMENICA 5 LUGLIO 2015

Classifica assoluta: 1. Faggioli (Norma M20 Fc Zytek) in 9'10"68; 2. Scola (Osella Pa2000 Honda) a 38"79; 3. Merli (Osella Fa30 Evo Rpe) a 40"50; 4. Liber (Gloria C8P Evo Suzuki) a 46"28; 5. Macario (Osella Fa30 Zytek) a 49"92; 6. De Gasperi (Lola-Cms Evo Judd) a 52"19; 7. Moratelli (Osella Pa2000 Honda) a 53"43; 8. Lombardi (Osella Pa21 Evo Honda) a 57"57; 9. Bottura (Osella Fa30 Zytek) a 1'04"52; 10. D'Angelo (Osella Pa21 Evo Honda) a 1'17"43.

Classifica dei gruppi. Racing Start: 1. Novaglio (Mini Cooper) in 12'20"23; 2. Pezzolla (Mini Cooper) a 8"70; 3. Tacchini (Mini Cooper) a 18"01; 4. Cappello (Honda Civic) a 37"69; 5. Leidi (Honda Civic) a 38"39. Gr. N: 1. Hafner (Mitsubishi Lancer Evo) in 11'17"98; 2. "O Play" (Mitsubishi Lancer Evo) a 0"39; 3. Stefanovski (Mitsubishi Lancer Evo) a 5"34; 4. Mattivi (Renaul Clio) a 1'01"31; 5. Fontana (Renault Clio) a 1'02"69. Gr. A: 1. Nones (Citroen C4 Wrc) in 10'50"32; 2. De Tisi (Citroen C4 Wrc) a 9"31; 3. Vojacek (Mitsubishi Lancer Evo) a 21"75; 4. Pioner (Ford Fiesta 1.6 Wrc) a 27"79; 5. Maly (Mitsubishi Lancer Evo) a 32"43. E1-E2S: 1. Giuliani (Lancia Delta Evo) in 10'55"18; 2. Gramenzi (Alfa Romeo 155 Dtm) a 7"39; 3. Pisano (VW Golf) a 38"44; 4. Valentini (Peugeot 207 S2000) a 40"72; 5. Vitver (Audi Tt-R Dtm) a 42"89. GT: 1. Cristoforetti (Porsche 911 GT3 R) in 10'49"44; 2. Ghezzi (Porsche 997 GT3 R) a 17"43; 3. Ragazzi (Ferrari 458 Challenge) a 17"71; 4. Jarach (Ferrari 458 Challenge) a 29"78; 5. Battocchi (Ferrari 458 Challenge) a 36"81. CN: 1. Lombardi in 10'08"25; 2. D'Angelo a 19"86; 3. Carini a 29"35; Capucci a 37"88; 5. Crespi a 49"83. (Tutti su Osella Pa21) E2/B: 1. Faggioli in 9'10"68; Scola a 38"79; 3. Moratelli a 53"43; 4. Vondrak (Osella Pa21/S) a 1'27"71; 5. Piffer (Radical Prosport) a 1'50"37. E2/M: 1. Merli in 9'51"18; 2. Liber a 5"78; 3. Macario a 9"42; 4. De Gasperi a 11"69; 5. Bottura a 24"02.



Ragazzi sempre più leader in GT

### 12 luglio

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

### 26 luglio

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

### 2 agosto

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

### 9 agosto

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

### 16 agosto

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

### 23 agosto

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

### 30 agosto

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

### 6 settembre

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





### 13 settembre

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

### 20 settembre

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

### 27 settembre

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

### 4 ottobre

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

### 11 ottobre

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

### 18 ottobre

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



Kris  
Meeke

### 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)