

n. **326**
20 luglio 2015

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

Ciao Jules

La morte del giovane driver francese dopo mesi di coma ha colpito al cuore la F.1. E fatto tornare a galla le polemiche sul suo incidente e sulla sicurezza nelle corse



Magazine



6



32



10



68

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

Italia **R**acing.net

Direttore responsabile:

Massimo Costa
(info@italiaracing.net)

Redazione:

Stefano Semeraro
Marco Minghetti

Collaborano:

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

Produzione:

Marco Marelli

Fotografie:

Photo4
Actualfoto
Photo Pellegrini
MorAle

Realizzazione:

Inpagina srl
Via Giambologna, 2
40138 Bologna

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

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

Il graffio

di Baffi

UN FUTURO FERRARI SEGNATO. RAIKKONEN:



BAFFI

L'editoriale

di Stefano Semeraro

LA MORTE DI BIANCHI ERA EVITABILE MA LA F.1 SI AUTO ASSOLVE

Le corse in macchina sono pericolose. La sicurezza assoluta non esisterà mai, chiunque lo sostenga mente: per ipocrisia, ignoranza o interesse. Si può, però, puntare ad avere una sicurezza relativa sempre più elevata. La lezione che viene dall'amara e triste vicenda di Jules Bianchi è proprio questa. Rispetto agli anni delle ultime tragedie di F.1 – Roland Ratzenberger e Ayrton Senna – si è fatto molto per rendere più sicure le vetture. Si è tentato di modificare i circuiti esistenti o di costruirne di nuovi sempre meno pericolosi, si è intervenuti in qualche modo sulle procedure da adottare in caso di incidente, ma proprio in questo settore i margini sono ancora ampi. A Suzuka, quando Bianchi si schiantò, pioveva, c'era buio, una gru sostava in posizione pericolosa. Sarebbe stato meglio far entrare la safety-car, oppure interrompere la gara. Qualcuno, Charlie Whiting, decise diversamente. E quel qualcuno poi – in maniera grottesca – è stato chiamato a giudicare il proprio operato: come se a un accusato di omicidio (colposo) fosse dato l'incarico di cercare le prove a proprio carico e di decidere poi se punirsi o assolversi. La colpa è stata invece scaricata su Bianchi, che, per carità, può aver sbagliato; come può essere che abbia sbagliato anche Maria de Villota, l'altra vittima di questi ultimi mesi di sciagure in F.1. Ma un errore non equivale, non dovrebbe equivalere a una condanna. Tutte le morti sono tragedie, ma alcune morti sono evitabili: quella di Bianchi lo era sicuramente. È questo che fa rabbia. Con un intervento diverso, più tempestivo, meglio coordinato forse – probabilmente – Jules sarebbe ancora vivo. Ora tutti chiedono misure drastiche, provvedimenti esemplari. Si stracciano le vesti e promettono una futura, fantomatica "sicurezza assoluta". Che si potrebbe ottenere in un unico modo: abolendo le corse. L'imponderabile è in agguato ogni domenica, e basta pensare a come si corre a Monte-Carlo e a Montreal, a Le Mans, nei rally (senza tirare in ballo le moto, dove proprio a domenica a Laguna Seca sono morti due piloti, e il Tourist Trophy) per rendersene conto. I piloti sono i primi a saperlo, a capire il rischio che corrono. A volte persino a cercarlo. Nel caso di Bianchi però, per evitare il peggio sarebbe bastata – forse - solo un po' più di competenza, un po' più di capacità. Ma la F.1 targata FIA ha fatto finta di niente, ha preferito auto-assolversi mescolando il caso e la necessità, confondendo l'inevitabile con il colposo pur di lavarsi la coscienza e mandare avanti lo show. Le corse, sì, certo, sono pericolose. Il cinismo degli uomini però, lo è ancora di più.





Jules il predestinato

Subito vincente nel mondo delle monoposto, perfettamente gestito da Nicolas Todt, Bianchi ha scalato tutte le serie arrivando nel mondiale dapprima come tester della Ferrari e della Force India, poi nei Gran Premi con la Marussia

Massimo Costa

Quest'anno avrebbe dovuto guidare la Sauber ed era chiaramente tra i candidati a guidare in un giorno non lontano la Ferrari quando Kimi Raikkonen si sarebbe fatto da parte. Parola di Stefano Domenicali. E visto come stanno andando le cose, il 2016 poteva essere l'anno del raggiungimento del grande sogno. E invece, siamo qui a dovervi raccontare quella che è stata la carriera di un ragazzo francese non ricco, il padre gestiva una pista di go-kart, aiutato fin dai primi passi da Nicolas Todt e arrivato al vertice dopo un lungo percorso. Jules Bianchi non c'è più. Speravamo tutti in un miracolo, anche se più i mesi trascorrevano da quella terribile domenica di Suzuka dello scorso 5 ottobre, e più ci si rendeva conto che sì, il miracolo doveva proprio essere di quelli grossi, ben diretti dall'alto. Jules gli occhi non li ha mai aperti da quando urtò la gru ai lati del tracciato giapponese e anche i genitori, poco prima di sabato notte, l'ultima di Jules, sembravano essersi arresi con una dichiarazione pubblica che pareva preparare tutti noi al peggio.



ato





Bianchi in duello con Vietoris

Debutti scintillanti In F.Renault e F.3

Bianchi si era affacciato nel mondo delle monoposto nel 2007 partecipando al campionato francese di F.Renault 2.0 col team SG. Il suo inizio è subito stato dei migliori tanto che a fine stagione ha festeggiato la vittoria del campionato grazie a cinque vittorie e cinque pole, battendo con ampio margine Mathieu Arzeno e Alexandre Marsoin. Fece anche tre uscite nella Eurocup e a Budapest si presentò a tutti segnando una fiammante pole, ma in gara si ritirò. Nel 2008, il salto nella F.3 europea con il team ART. Bianchi fu ancora una volta subito protagonista tanto da vincere il Masters di Zandvoort e concludere al terzo posto il campionato con all'attivo un successo a Le Mans. Davanti a lui l'inarrivabile compagno di team Nico Hulkenberg ed Edoardo Mortara. Quello seguente però, divenne il suo anno. Trionfale. Bianchi dominò la F.3 euro con sette vittorie e 114 punti contro i 75 di Christian Vietoris e i 62 di Valtteri Bottas. Tanto bastò per farlo entrare nell'ambito del Ferrari Driver Academy e per salire in GP2 sempre rimanendo legato con ART.

Due volte terzo nella serie GP2

Il suo primo anno nella serie addestrativa alla F.1 fu positivo, ma non troppo. Non raccolse infatti vittorie e concluse al terzo posto preceduto da Pastor Maldonado e Sergio Perez. Intanto,

a fine anno debuttò al volante di una monoposto di F.1, la Ferrari F10 nei test di Abu Dhabi del 16-17 novembre. Nel 2011, ripeté la GP2 ancora con ART, che nel frattempo prese il nome Lotus. Era il favorito, ma si piazzò nuovamente terzo con una sola vittoria, preceduto in classifica generale da Romain Grosjean e Luca Filippi e di un soffio davanti a Charles Pic e Giedo Van der Garde. Proseguì la sua esperienza in F.1 con tre giorni di test a fine stagione, sempre ad Abu Dhabi.

Bianchi in F.3
nell 2008





Vice Campione 3.5 e in F.1 con Force India

Il 2012 segnò il suo ingresso nella World Series Renault 3.5 col team Tech 1. Fu una stagione esaltante, con tre vittorie, otto pole, ma il campionato lo perse all'ultimissima gara a Montmelò dopo un dubbio contatto con il suo principale rivale al titolo, Robin Frijns. Ne scaturirono polemiche, ma la classifica non cambiò e Bianchi si dovette accontentare del secondo posto davanti a Sam Bird e Antonio Felix Da Costa. Aumentò la sua esperienza in F.1 partecipando ai weekend dei Gran Premi, nel primo turno di prove libere, in ben nove occasioni al volante della Force India che aveva provato a Jerez in febbraio salendovi anche nei test del Mugello il 1° maggio. Poi, ritornò sulla Ferrari F2012 per tre giorni a settembre a Magny-Cours.

L'ingresso last minute nel team Marussia

Finalmente la F.1 divenne sempre più vicina. Provò a inizio 2013 la Force India, ma non riuscì a entrare nella squadra di Vijay Mallya. All'ultimo però, si aprì la possibilità di divenire pilota della Marussia anche per via dell'accordo per i motori con la Ferrari. E così, Bianchi debuttò al via di un Gran Premio il 17 marzo a Melbourne. Con la piccola Marussia nulla era facile, ma nel 2014, a Monte-Carlo, il capolavoro che lo vide concludere nono portando i primi, e fino ad ora, unici punti al team britannico. Bianchi proseguì con professionalità il suo rapporto con la Marussia e già vedeva all'orizzonte la chance Sauber per il 2015 quando arrivò il giorno del GP di Suzuka...



Sul podio da vincitore nella World Series Renault 3.5

Ferrari una Bottas di vita

Stefano Semeraro

Pat Symonds, il direttore tecnico della Williams, uno che in passato ha sussurrato accanto al casco di Ayrton Senna, Michael Schumacher e Fernando Alonso, sostiene che dentro Valtteri Bottas, il prossimo finlandese della Ferrari, c'è la fibra del fuoriclasse. Il gene di un possibile campione del mondo di F.1. «E il mio obiettivo è proprio quello – sostiene Valtteri, sfoderando un sorriso ad ogni stagione sempre meno pallido – Guidare la macchina più veloce che c'è, e diventare un giorno campione del mondo. Prima succede, meglio è». Infilato dentro la Williams di oggi, anche se la scuderia di Grove è in decisa rimonta sul proprio glorioso passato dopo stagioni durissime, rischierebbe di invecchiare nell'attesa. Alla Ferrari ci sperano, ci contano. Comunque ci hanno scommesso: 12 milioni di euro, questo il prezzo del "riscatto" che la Ferrari (secondo il Corriere dello Sport) ha versato alla scuderia di Sir Frank (che in realtà ne chiedeva 165) per poter piazzare Valtteri l'anno prossimo nell'abitacolo di Raikkonen il cui contratto, in scadenza a fine luglio, non verrà quindi rinnovato.

Valtteri avrebbe bruciato la concorrenza di Ricciardo, Sainz e Hulkenberg, dal 2016 potrebbe essere lui il compagno di Vettel al posto del suo connazionale Raikkonen. Il finlandese è un anti-personaggio, ha talento ed è veloce, ma quest'anno le sta beccando da Massa. Ora si vedrà se ha la stoffa per gareggiare ai vertici in un top-team



M

FORMULA 1

Bottas in Ferrari



Finlandese scaccia finlandese

Evaporano quindi, a quanto pare, le chance di Carlos Sainz junior e di Niko Hulkenberg, gli altri pretendenti ad un sedile della Rossa. A Maranello hanno deciso: finlandese scaccia finlandese, con la speranza di aver visto dentro il talento biondo di Bottas - che dovrà vedersela prima di tutti con un certo Sebastian Vettel - la sagoma di un Raikkonen numero 2, di un erede di Hakkinen. Non quella di un secondo Kovalainen, altro pilota che arrivava dal freddo ma che alla McLaren, dopo aver spopolato nelle categorie minori, si spappolò a fianco di Hamilton. Tutti driver biondi e con sguardo azzurro ghiaccio montato di serie, ma equipaggiati con livelli molto diversi di talento.

Gran talento ma poca personalità

Hakkinen è stato l'idolo di infanzia di Valtteri, che ha messo il primo piede su una pista di kart a sei anni. Calmo - come tutti i finlandesi - timido al suo primo mostrarsi sulla scena internazionale, ma non glaciale come Raikkonen, il Buster Keaton della F.1 (volto inespressivo sotto cui dissimulare istinto e humor da killer seriale). Cordiale, gentile, Valtteri, preciso e morbido anche nel gestire la vettura, non facilissimo da decifrare. Un antipersonaggio, se siete dell'idea, come Bernie Ecclestone, che il driver perfetto per questi anni poco glamour in F.1 sia l'esuberante, incontrollabile Lewis Hamilton. Calmo («l'ultima volta che ho perso le staffe? Mai successo, fa parte dei miei cromosomi finlandesi»). Concreto («Il mio tesoro più grande? La salute»). Apparentemente (solo apparentemente) umile. «Di sogni ne ho tanti - spiega, come per scusarsi della poca fantasia esibita - il problema è che vivo nel mondo reale». Per Helmut Marko, spietato guru della Red Bull, «Bottas ricorda il giovane Alonso: ma come stile di guida, non certo come personalità».

Qualche dubbio nel confronto con Massa

I suoi primi grandi acuti risalgono alla stagione 2008, nel campionato di Formula Renault Eurocup che sulla griglia oltre a lui schierava anche Daniel Ricciardo, Jean-Eric Vergne, Roberto Mehri. Una stagione mozzafiato, gare spettacolo senza esclusione di... bottas, e alla fine Valtteri che brucia Ricciardo in volata (un po' come è accaduto ora nella gara virtuale che aveva in premio il sedile della Rossa). Poi, sono venuti l'approdo in F.3, il titolo in GP3 nel 2011 - in parallelo con l'attività da terzo pilota della Williams - il debutto in F.1 nel 2012 e il posto da titolare nella scuderia di Grove nel 2013, quindi una grande stagione 2014 (6 podi e quarto posto in campionato). Nel 2015 ha vissuto per ora di alti e bassi, incassando qualche schiaffone da parte del redivivo Massa, tanto che in molti si sono chiesti se il merito della rinascita dell'attempato brasilero va ascritto alla nuova Williams, o al momento così così del finnico, che dopo sette podi insegue ancora la prima, benedetta vittoria. Il crisma, l'esame di laurea, la certificazione della buona sorte oltre che del talento. L'occasione che al suo prossimo compagno di squadra Vettel, allora ragazzino di bottega alla Toro

Chi è Valtteri

2014 - 4° F.1 con Williams

2013 - 17° F.1 con Williams

2012 - Tester Williams F.1

2011 - 1° GP3

2010 - 1° Masters F.3 Zandvoort

2010 - 3° F.3 europea

2009 - 1° Masters F.3 Zandvoort

2009 - 3° F.3 europea

2008 - 1° Eurocup Renault

2008 - 1° F. Renault NEC

2007 - 3° F. Renault NEC



Rosso, si presentò inaspettata e fatale sotto forma di giornata piovosa a Monza. «Se devo scegliere - spiegava qualche tempo fa - la prima vittoria mi piacerebbe ottenerla a Budapest: perché ogni anno ci sono folle di finlandesi che vanno laggiù per la gara. Tanto che da noi quello dell'Hungaroring è stato ribattezzato il "GP di Finlandia"».

Una fidanzata da record

Nato a Nestola quasi 26 anni fa (il 28 agosto), fidanzato dal 2010 con la nuotatrice finlandese Emilia Pikkarainen (record nazionale sui 50, 100 e 200 farfalla, mai oltre batterie alle Olimpiadi di Londra del 2012), messo alle strette vi dirà che il suo attore preferito è Bruce Willis («ma solo perché assomiglia a mio padre...») ma vi scoraggerà spiegando che non ha una canzone preferita e che il suo posto preferito per una vacanza è la Finlandia. In questo è il vero erede di Hakkinen e Raikkonen, due che hanno sempre badato molto alle gare e poco ai red carpet. «La mia ora preferita - sostiene - sono le due del pomeriggio della domenica pomeriggio: quando parte la gara». Chiedetegli di vincere. Non chiedetegli altro



Chi sono gli anti Bottas?

Il primo è ovviamente Raikkonen, che si sta giocando le ultime carte in suo possesso, poi la lista comprende i nomi di Hulkenberg, Ricciardo, forse Gutierrez e i giovanissimi Sainz e Verstappen

Massimo Costa

Lo stanno tutti accompagnando verso il cancello esterno di Maranello. Ma se alla fine Kimi Raikkonen convincerà la Ferrari a tenerlo? Opzione non impossibile, anche se di carte da mettere sul tavolo il finlandese ne ha sempre di meno. Una prestazione stupenda a Budapest potrebbe sospendere il giudizio negativo su di lui, magari rimandandolo a Spa, pista che lo ha sempre visto grande protagonista. Raikkonen pareva avere ingranato con il secondo posto di Al Sakhir, ma per una serie di circostanze, molte anche dovute a suoi errori, non è più riuscito a ripetersi anche se non va dimenticato l'exploit in qualifica a Montreal col quarto tempo, prestazione rovinata durante il GP con un banale testacoda. Lotta tra finlandesi quindi? Raikkonen che fa spazio al connazionale Valtteri Bottas? Kimi non si arrenderà facilmente anche perché se perderà il posto in Ferrari probabilmente non troverà un'altra sistemazione ricca in F.1. Ma chi sono gli altri che vorrebbero soffiare il posto al campione del mondo 2007?



Hulkenberg davanti alle due Ferrari

Ricciardo in Rosso Non è impossibile

Il primo della lista degli anti-Bottas è sicuramente Daniel Ricciardo. Helmut Marko e lo stesso pilota australiano hanno dichiarato ad ampie riprese che sono soltanto chiacchiere, che rimarrà alla Red Bull almeno fino al 2018 e che la Ferrari è per ora irraggiungibile. Ma dall'ambiente Red Bull trapela una storia diversa. Le "cotte" di Marko per i piloti sono sempre legate ai risultati e considerando che Ricciardo non ne sta ottenendo troppi, anzi, in alcune gare è parso in difficoltà e più lento di Daniil Kvyat, le simpatie si sono rapidamente raffreddate. Altro punto, tocca il portafoglio del pilota. Red Bull non è mai stata troppo propensa a pagare come si deve i propri ragazzi tanto che se si sommano gli "stipendi" di Ricciardo, Kvyat, Sainz e Verstappen, probabilmente non si arriva alla metà del compenso di Vettel o di Alonso. Potrebbe quindi essere l'australiano ad arrivare ad una clamorosa rottura con la Red Bull per cogliere al volo l'occasione della vita targata Ferrari, uscendo dal guscio protettivo del gran capo Dieter Mateschitz e firmando un contratto degno di un pilota del suo rango. Ma la penale non sarebbe certamente bassa. Ricciardo ha tutto per entrare rapidamente nelle grazie del popolo ferrarista: sorriso

sempre smagliante, veloce in gara e in qualifica, bravo nei sorpassi. Resta da vedere se Vettel gradirebbe un compagno del genere, ma del resto non è che Bottas sia inferiore...

Hulkenberg è libero Ma è tedesco...

Un altro pilota che spera di poter un giorno sedersi nell'abitacolo della Ferrari è Nico Hulkenberg. A differenza di Ricciardo e Bottas non ha mai guidato una vettura estremamente competitiva. Quando debuttò in F.1 con la Williams, la monoposto di Grove non era tra quelle in grado di aggiudicarsi una vittoria, ma lui riuscì ad aggiudicarsi una memorabile pole a San Paolo, mentre con Sauber e Force India ha raccolto tanti piazzamenti importanti anche se mai un podio. Lottatore, pilota raffinato, vincitore della recente 24 Ore di Le Mans che affrontava per la prima volta, Hulkenberg aveva già avvicinato Maranello firmando anche un pre contratto. Poi, non se ne fece nulla. Nico è in scadenza di contratto con la Force India, sarebbe quindi anche libero da eventuali penali. La cosa negativa è che è tedesco e la Ferrari ha già Vettel. Non che due tedeschi in Ferrari possano creare un problema, ma di certo sarebbe curioso.

Gutierrez porta sponsor e sarebbe una buona spalla

Ricorre anche il nome di Esteban Gutierrez tra coloro che sono nella lista degli anti-Bottas. Il messicano dopo due stagioni piuttosto opache con la Sauber, ha trovato un ruolo di collaudatore e di "addetto" al simulatore in Ferrari. Un ingresso a Maranello motivato dal suo sponsor personale, ovvero l'uomo più ricco del mondo, Carlos Slim. Una promozione a seconda guida sarebbe un gran colpo per il Messico e per le casse Ferrari, Gutierrez sarebbe una tranquilla spalla a Vettel e magari qualche exploit potrebbe anche metterlo a segno.

Sainz ideale per il futuro

Si è parlato anche di Carlos Sainz e Max Verstappen, entrambi sotto l'ala Red Bull come Ricciardo e come lo era Vettel. Sainz ha debuttato subito con ottimi risultati e proprio nel confronto con quello che Marko ha definito il nuovo Senna, non sta per nulla sfigurando, anzi. Certo, Carlos ha una lunga esperienza in monoposto avendo fatto tutta la trafila necessaria, al contrario di Verstappen. Ma è indubbio che se la sta cavando molto bene. Inoltre, ha un ottimo carattere, sa farsi amare dalla squadra, è rispettoso dei ruoli, intelligente ed educato. La stampa spagnola lo aveva snobbato, ora lo sta spingendo forte. Sainz gode anche dell'appoggio della compagnia petrolifera Cepsa e il Banco Santander, perso Alonso (di cui è grande amico assieme a suo padre), potrebbe certamente suggerire il figlio del grande campione rally. La sua convivenza con Vettel sarebbe ottimale, e in ottica futura ne raccoglierebbe l'eredità. Per quanto riguarda Verstappen, le cose sono certamente più complicate perché appena approdato in casa Red Bull ed è quasi impossibile che Marko lo lasci andare senza ancora avere capito il suo reale valore.



Esteban Gutierrez



MORE
LIFE
FOR YOUR
LIFE



**CITROËN C4 CACTUS È UN'AUTO UNICA E INNOVATIVA.
A LUGLIO TUA DA 13.600 EURO.**



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.

VIENI A PROVARE I MOTORI PURETECH, VINCITORI DEL PREMIO "MOTORE DELL'ANNO 2015".



WORLD CAR DESIGN OF THE YEAR
2015 WORLD CAR AWARDS

CRÉATIVE TECHNOLOGIE



CITROËN preferisce TOTAL Consumo su percorso misto: Citroën C4 Cactus PureTech 110 S&S: 4,7 l/100 km. Emissioni di CO₂ su percorso misto: Citroën C4 Cactus PureTech 75, Citroën C4 Cactus PureTech 82, Citroën C4 Cactus PureTech 110 S&S: 107 g/km. Offerta promozionale esclusi IPT, Kit sicurezza + contributo PFU e bollo su dichiarazione di conformità, al netto dell' "Incentivo Concessionarie Citroën". Esempio di finanziamento su Citroën C4 Cactus PureTech 75 Feel. Promo non cumulabile, valida in caso di permuta o rottamazione e sottoscrizione del finanziamento Linea Prime € 13.600, IVA e messa su strada incluse (IPT e imposta di bollo su conformità escluse). Anticipo € 3.800. Imposta sostitutiva sul contratto in misura di legge. Spese di incasso mensili € 3,50. Importo totale del credito € 10.150. Spese pratica pari a € 350. Importo totale dovuto € 12.108,24. 72 rate mensili da € 198,80. TAN (fisso) 5,99% TAEG 8,36%. La rata mensile comprende i servizi facoltativi EssentialDrive (Estensione della Garanzia 72 mesi/60.000 Km, importo mensile del servizio € 7,63) e Azzurro Classic (Antifurto con polizza furto e incendio - Prov. VA, importo mensile del servizio € 19,50). Offerte promozionali riservate a Clienti privati per i contratti stipulati fino al 31/07/2015 presso le Concessionarie Citroën che aderiscono all'iniziativa, non cumulabili con altre iniziative in corso. Informazioni europee di base sul credito ai consumatori presso le Concessionarie. Salvo approvazione Banque PSA Finance - Succursale d'Italia. Il premio "Motore dell'anno 2015" è riferito alla categoria dei motori di cilindrata da 1 a 1,4 litri. Le immagini sono inserite a titolo informativo.





Silvano Taormina

Formula 1 e Stati Uniti d'America. Due entità distanti, talvolta lontane anni luce, che mai sono riuscite a far breccia l'un l'altra e viaggiare sullo stesso sentiero. Due modi di intendere le corse diametralmente opposti. Da una parte la sfida tecnica, l'innovazione a quattro ruote, la ricerca del dettaglio in grado di far la differenza e prevalere su avversari e scuole diverse. Dall'altra lo spettacolo, quello puro, a tutti i costi. Indipendentemente dal mezzo che si conduce. Eppure qualche rappresentante del Nuovo Mondo ci ha provato a sfidare i rivali del Vecchio Continente. Senza risultati degni di nota, in ogni caso. Fatta eccezione per il team di Roger Penske, vincitore nel GP d'Austria nel 1976 con John Watson, nessuna compagine statunitense ha lasciato il segno in Formula 1. Tentativi come quelli della Scarabs, della Eagle o del Vel's Parnelli Jones Racing tra gli anni Sessanta e Settanta hanno avuto vita breve. Per non parlare poi della Beatrice nella metà degli anni Ottanta, che vide coinvolto l'omonimo Carl Haas, mentre in tempi più recenti del progetto USF1 di Ken Anderson, abortito ancora prima di vedere la luce. Ad oggi, però, c'è un team che giorno dopo giorno sta prendendo forma poggiando su basi ben più solide. Questo risponde al nome di Haas F1 Team e, pur non avendo ancora ufficializzato il proprio ingresso, dal prossimo anno riporterà la bandiera a stelle e strisce sulla griglia di partenza di un Gran Premio.

Il sogno americano

Dopo decenni di assenza dal grande Circus, l'America si appresta a tornare in Formula 1 con il team messo in piedi da Haas insieme a Steiner. Scopriamo perché il nuovo progetto ha tutte le carte in regola per fare bene nel mondiale

Gene Haas non va confuso con Carl Haas...

Agli occhi degli appassionati e degli addetti ai lavori europei, il nome di Gene Haas dice poco o nulla. Anzi, è facile cadere in confusione con quel Carl Haas che tanto ha vinto in Champ Car con il suo Newman-Haas Racing tentando anche l'avventura (sfortunata) in F.1 con la Beatrice, ma con il quale condivide solo un omonimia e nessun legame di parentela. Diversamente, negli Stati Uniti, Gene Haas è molto noto per aver fondato la Haas Automation, azienda californiana impegnata nella produzione di macchine a controllo numerico e componentistica, tutt'oggi leader in questo settore. Nel 2002, insieme a Tony Stewart, ha dato vita allo Stewart-Haas Racing, una delle principali compagini impegnate nella Nascar dove schiera, tra gli altri, stelle quali Kurt Bush, Kevin Harvick e Danica Patrick. Haas è noto anche per aver creato a Charlotte la Wind Shear, la galleria del vento ad uso commerciale più avanzata al mondo, nella quale svolgono simulazioni aerodinamiche diverse squadre impegnate in Formula 1, Indycar, Nascar e USCC. Il team di Formula 1 è solo l'ultimo dei progetti messi in piedi dall'imprenditore californiano.

Steiner la vera mente del progetto

La vera mente del Haas F1 Team, però, ha sangue italiano. Ad ideare il progetto, infatti, è stato Gunther Steiner, in passato direttore tecnico della Jaguar in F.1 e della Ford nel WRC. Dopo alcuni anni negli Stati Uniti alla corte della Red Bull nella Nascar, l'altoatesino è stato coinvolto dapprima nel progetto USF1, poi in quello della defunta HRT. Queste due esperienze negative hanno convinto Steiner che, per dar vita ad un team





Hardware italiano know-how americano

Detto fatto. Una volta guadagnata la piena fiducia da parte di Haas, in pochi mesi Steiner è riuscito a siglare un accordo con la Ferrari in veste di motorista e poi con la Dallara per la progettazione della scocca e delle ali. Un modello già adottato con successo da Haas in Nascar dove acquisisce da fornitori esterni quante più parti il regolamento consente ma, allo stesso tempo, progetta in casa numerose componenti caratterizzate da quello che lui ama definire "Stewart-Haas adding value". In parole povere il proprio know-how, nonché valore aggiunto, che lo differenzia dagli avversari. La nuova monoposto della Haas F1, progettata da un gruppo di progettisti e ingegneri guidato dall'ex-Jaguar F1 Rob Taylor, vedrà la luce nella sede della Dallara a Varano dove la squadra californiana vi ha stabilito un proprio ufficio tecnico. La Ferrari fornirà non solo la power-unit, ma anche parte del retrotreno, le sospensioni e il serbatoio. Il primo modello in scala della vettura sta già effettuando dei test nella galleria del vento della Ferrari a Maranello che, a differenza della Wind Share negli Stati Uniti, consente l'utilizzo di modelli in scala al 60 per cento. Ciò sarà permesso fin quando non verrà formalizzata l'iscrizione al Mondiale il prossimo novembre. Un ulteriore investimento, inoltre, ha portato all'acquisto della ex-sede della Marussia a Banbury (Inghilterra) che fungerà da base logistica in Europa mentre la attività gestionali saranno coordinate nella sede legale di Kanapolis, a due passi da Charlotte.

No alla Patrick si pensa a Gutierrez

Minuziosa, a conferma della bontà e della solidità del progetto, anche l'attenzione riservata agli aspetti commerciali e sportivi. A tal riguardo, nelle ultime settimane, è stato ufficializzato l'ingaggio di Adam Jacobs, già noto negli ambienti della Nascar e della NFL, in veste di direttore marketing. La prima monoposto della Haas F1, con ogni probabilità, adotterà una livrea gialla con il chiaro obiettivo di creare una propria identità visiva nel paddock. Decisione suggerita anche da un accordo con la Ferrari che esclude l'utilizzo del rosso quale colore predominante. Per quanto riguarda il fronte piloti, al momento regna il massimo riserbo. Naturalmente, come era lecito aspettarsi, non sono mancati i rumors circa un eventuale impiego di Danica Patrick. Ipotesi per nulla avvalorata da Steiner. Haas non ha nascosto di voler puntare su un pilota americano ma, al contempo, non ha fretta di individuare l'uomo giusto in grado di garantire competitività e ritorno di immagine. Lo stretto legame con la Ferrari, della quale la Haas Automation è stata sponsor negli ultimi anni, suggeriscono il probabile impiego di almeno uno dei piloti appartenenti alla Academy della scuderia di Maranello. Il nome del messicano Esteban Gutierrez è quello che al momento circola con maggiore insistenza.

di F.1, ci vogliono l'expertise e le risorse di un grande costruttore in grado di creare una nuova realtà dal nulla. Steiner ha trovato terreno fertile non alla corte di una casa automobilistica ma in una realtà solida quale la Haas Automation, cogliendo lo spirito competitivo e l'entusiasmo di una personalità eccentrica quale Gene Haas. A far da tramite tra le due parti Joe Custer, uomo di fiducia di Haas e primo ad avviare i contatti con Steiner. L'idea iniziale di quest'ultimo, forte dei suoi numerosi contatti nel Mondiale e in particolare nella scena del motorsport italiano, era quella di schierare una monoposto acquistata dalla Ferrari, quando ancora nella massima Formula si discuteva circa l'utilizzo di vetture clienti. Abortita questa idea, il percorso più logico da intraprendere risiedeva nello sfruttare al massimo l'Appendice 6 del nuovo regolamento tecnico. Ovvero acquisire quante più parti possibili da un altro costruttore ma, allo stesso tempo, progettare una monoposto della quale si potesse detenere la proprietà intellettuale.

IL GIALLO

LUNGI COLTELLI



Alla vigilia del GP di Ungheria, ricordiamo l'episodio che proprio a Budapest nel 2007 provocò la definitiva rottura tra Alonso ed Hamilton, compagni di squadra in McLaren

Carlo Baffi

Hungaroring, 4 agosto 2007. Mancano 2'19" alla fine della terza sessione delle qualifiche del GP di Ungheria, quando Fernando Alonso rientra ai box per il cambio gomme. Ha il secondo tempo e cerca di sferrare l'attacco al leader provvisorio, Lewis Hamilton, suo compagno alla McLaren-Mercedes, al suo primo in F.1 e già in grado di insidiare i top driver. Trascorrono i secondi, vengono montate le coperture, si alza il "lecca-lecca", così come le braccia dei meccanici: Alonso può riprendere la pista. Ma stranamente rimane fermo. Restano ormai 1'50" alla fine della Q3, quando al box sopraggiunge Hamilton. L'asturiano incurante lo blocca per 9", dopodiché riparte. Un ritardo che però fa sì che quando l'inglese rientra in pista, manchino solo 1'35" alla fine, costringendolo ad accelerare i tempi, strappando le gomme a mescola morbida senza portarle in temperatura. In sostanza deve difendere la pole nel giro di lancio, una missione che si rivela impossibile, perché Lewis transita sul traguardo, piglia la bandiera a scacchi e deve abortire il giro veloce. Alonso invece, nel suo ultimo tentativo, sigla la pole con 1'19"674, beffando il rivale per un decimo abbondante. Missione compiuta!

La mediazione di Dennis e Borra

E' l'atto che sancisce la rottura definitiva tra i due piloti McLaren. Una brutta tegola per il team anglo-tedesco, già dilaniato al suo interno dalle forti polemiche originate dalla "spy-story". Una vicenda squallida di spionaggio industriale, che esplose nei primi giorni di luglio, quando la McLaren annuncia ufficialmente che un membro di primo livello del suo staff tecnico, il progettista Mike Coughlan, è stato sospeso perché trovato in possesso di materiale riservato della Ferrari. Progetti che arrivano direttamente da Maranello, trafugati da Nigel Stepney, capo meccanico della rossa. Da lì in poi non mancheranno i colpi di scena, coinvolgendo la giustizia ordinaria, la FIA, copisterie d'oltre Manica e ovviamente i vertici delle due scuderie avversarie dirette nel mondiale. Ma torniamo all'Hungaroring. I meccanici McLaren applaudono l'impresa dei loro piloti, che hanno monopolizzato la prima fila, ma al pit-wall gli animi sono caldi. Ron Dennis, dopo aver gettato con stizza le proprie cuffie, blocca Fabrizio Borra, preparatore personale di Alonso e gli sussurra qualcosa nell'orecchio, il tutto davanti all'operatore della FOM. Poi i due camminano lungo la pit-lane, con il manager inglese che mette una mano sulla spalla di Borra e si dirigono verso il parco chiuso in attesa dell'arrivo dei suoi piloti. Più tardi, sarà lo stesso Borra, a rivelare che Dennis gli ha chiesto di calmare Fernando, mentre lui avrebbe provveduto a quietare Hamilton. In conferenza stampa, se Alonso parla di un piccolo problema, Hamilton è lapidario: "Avete visto tutti cosa è successo, bisognerebbe chiedere al team perché non sono passato." Per contro Dennis, difende lo spagnolo: "Non ha fatto niente di irregolare". Precisando che i suoi ingegneri consultando i monitor collegati al GPS, rilevavano un intenso traffico in pista, hanno fatto attendere il pilota. Ma dal racconto di Dennis emerge un altro fatto curioso. "Avevamo deciso che a Budapest, all'inizio dell'ultima sessione, doveva uscire per primo Alonso. Invece è uscito Hamilton, che poi in pista, non ha ceduto la strada al compagno."

Hamilton attacca Alonso e il team

Nell'ultimo quarto d'ora infatti, tutti i piloti cercano di percorrere più giri possibili, ma per ragioni di tempo non sempre entrambe le vetture di un team riescono a giocarsi i treni di gomme. Da qui la decisione per l'alternanza. Ecco quindi spiegata la vendetta di Alonso, che innervosito pure da un primo cambio gomme in cui la termocoperta resta incastrata alla sospensione anteriore destra, si ripresenta ai box e nota che i meccanici gli montano ancora pneumatici duri e usati; mentre per Hamilton sono pronte le mescole soffici destinate a lui. Alonso gioca quindi d'astuzia, chiede spiegazioni via radio e si lamenta perdendo tempo. "Io per ripartire ascolto gli ingegneri in cuffia - dice Alonso - sono loro che mi fanno il conto alla rovescia. Io ero in macchina pronto, aspettavo il via. Sì, forse c'è stato uno strano ritardo, ma certi pit-stop durano 10", altri 20, altri 45." Sta di fatto che la direzione gara intende vederci chiaro e convoca i protagonisti per far luce sull'accaduto. Il primo a deporre è Hamilton che attacca sia il compagno che la squadra, sostenendo di essere stato danneggiato, da quella sosta incriminata.

La punizione FIA La spy... di Alonso

Ma come mai il pupillo di Ron Dennis, si rivolta contro il suo mentore? Secondo indiscrezioni, sarebbero sorti dei problemi dopo che la McLaren, ha rimarcato l'assidua presenza nel box del fratello e del padre di Lewis. E non ultimo la richiesta di un aumento d'ingaggio fatta dal rookie, paventando la munifica offerta ricevuta da una scuderia rivale. Atteggiamento non tollerato da Dennis, che davanti ai commissari difende l'operato di Alonso. Il processo prosegue fino alle 22, poi verso mezzanotte arriva la sentenza. Alonso e la McLaren vengono riconosciuti colpevoli di aver arrecato "pregiudizio" agli interessi degli sport motoristici in generale. Per punizione lo spagnolo viene retrocesso di cinque posizioni, mentre il team non prenderà punti in classifica costruttori. Hamilton è il nuovo poleman! La McLaren ovviamente non ci sta e dopo aver annunciato l'appello, emette un duro comunicato in cui contesta la sentenza, sottolineando che gli sforzi per mantenere uno spirito di fair play ed uguaglianza all'interno del team sono stati fraintesi. Qualcuno parla di punizione eccessiva, quasi a compensare la mancata penalizzazione della McLaren-Mercedes da parte del Consiglio Mondiale in merito alla spy story. Dopo la riunione del 26 luglio, la McLaren era stata assolta per l'assenza di prove, circa l'uso delle carte provenienti da Maranello. Ma se il Gran Premio d'Ungheria vede il trionfo di Hamilton davanti ad Alonso, la guerra intestina non si placcherà, anzi. Il 4 settembre, Alonso fornirà alla FIA le email con le quali si dimostrerà l'uso dei segreti della Ferrari. Sarà il preludio alla nuova sentenza del Consiglio Mondiale, che il 13 settembre riconoscerà la McLaren colpevole, condannandola alla perdita di tutti i punti nel campionato costruttori e al pagamento di una multa di 100 milioni di dollari. Non verranno puniti Alonso ed Hamilton, che lotteranno senza esclusione di colpi per il titolo sino all'ultimo round, in Brasile. Ma come recita il proverbio, tra i due litiganti il terzo gode e la corona iridata finirà sulla testa del ferrarista Kimi Raikkonen.

La caduta degli dei

Una serie di rotture meccaniche e il gran piede di Hunter-Reay riportano il team Andretti al top sul veloce short-track dell'Iowa. Ora Montoya ha 42 punti su Rahal con tre appuntamenti al termine



Marco Cortesi

La caduta dei grandi. Sul corto ovale di Newton, in Iowa, l'IndyCar ha vissuto una gara spettacolare che ha riportato al successo Ryan Hunter-Reay ed il team Andretti. Il pilota texano ha dominato l'ultima fase, dopo aver messo a segno con successo un "undercut" su Josef Newgarden nell'ultima serie di soste. Dietro i due, in un quartetto tutto americano, Sage Karam e Graham Rahal. Per quanto riguarda gli altri, il vuoto. In Iowa sono stati molti i piloti vittima di problemi meccanici, e in particolare ci sono stati due incidenti in fotocopia causati da rotture alle sospensioni. Primo protagonista Juan Pablo Montoya, subito a muro al giro 10. Ma anche per i principali rivali la serata non è stata positiva. Prima Tony Kanaan è stato bloccato da

un guaio elettrico, poi Scott Dixon si è dovuto fermare con un problema al posteriore salvo tornare fuori dai box una volta sistemato tutto per racimolare un punto in più. In aggiunta alle rotture, anche Helio Castroneves e Will Power non hanno brillato, in particolare nel finale, quando hanno progressivamente perso posizioni su posizioni. Poteva essere una svolta, e invece per Montoya si è rivelato un nuovo allungo: il Colombiano guarda ancora tutti dall'alto, con 42 punti su Rahal e tre sole gare (anche se una a doppio punteggio) al termine. Ora si andrà a Mid-Ohio, che in passato è stato il vero regno di Scott Dixon con 5 vittorie, mentre Montoya aveva vinto con grande slancio la tappa di Pocono 2014. Lo stesso dicasi di Dixon a Sonoma, anche se Power è sempre stato uno dei più in forma nella Napa Valley.

L'ORDINE DI ARRIVO SABATO 18 LUGLIO 2015

- 1 - Ryan Hunter-Reay (Dallara DW12-Honda) - Andretti - 300 giri
- 2 - Josef Newgarden (Dallara DW12-Chevy) - CFH - 0"5046
- 3 - Sage Karam (Dallara DW12-Chevy) - Ganassi - 2"8451
- 4 - Graham Rahal (Dallara DW12-Honda) - Rahal - 4"6579
- 5 - Carlos Munoz (Dallara DW12-Honda) - Andretti - 6"8921
- 6 - Ed Carpenter (Dallara DW12-Chevy) - CFH - 7"4884
- 7 - Marco Andretti (Dallara DW12-Honda) - Andretti - 8"4296
- 8 - Ryan Briscoe (Dallara DW12-Honda) - Schmidt - 10"5332
- 9 - Sebastien Bourdais (Dallara DW12-Chevy) - KV - 11"8013
- 10 - Will Power (Dallara DW12-Chevy) - Penske - 12"1472
- 11 - Helio Castroneves (Dallara DW12-Chevy) - Penske - 13"2151
- 12 - Tristan Vautier (Dallara DW12-Honda) - Coyne - 1 giro
- 13 - Jack Hawksworth (Dallara DW12-Honda) - Foyt - 1 giro
- 14 - Simon Pagenaud (Dallara DW12-Chevy) - Penske - 1 giro
- 15 - James Jakes (Dallara DW12-Honda) - Schmidt - 1 giro
- 16 - Gabby Chaves (Dallara DW12-Honda) - Herta - 1 giro
- 17 - Justin Wilson (Dallara DW12-Honda) - Andretti - 3 giri
- 18 - Scott Dixon (Dallara DW12-Chevy) - Ganassi - 37 giri

Ritirati

- 261° giro - Takuma Sato
- 192° giro - Stefano Coletti
- 189° giro - Tony Kanaan
- 170° giro - Charlie Kimball
- 137° giro - Pippa Mann
- 10° giro - Juan Pablo Montoya

Il campionato

- 1. Montoya 445; 2. Rahal 403; 3. Dixon 397; 4. Castroneves 391; 5. Power 390; 6. Bourdais 366; 7. Andretti 358; 8. Newgarden 352; 9. Kanaan 324; 10. Pagenaud 294.



INDYCAR

Il fatto

Effetto USA



Continuano a fare passi avanti i piloti americani in una serie sempre più intenzionata a sfondare sul mercato interno. In Iowa è anche arrivato un ottimo poker per un quartetto d'alto profilo

Marco Cortesi

Ci ha messo tanto impegno l'IndyCar per costruire una nuova generazione di giovani piloti americani. E ora, con il poker dell'Iowa, la new age della serie è finalmente arrivata. L'obiettivo, quello di andare a recuperare le quote perse nei confronti della NASCAR nel corso degli anni, mostrando di essere una serie più varia, ma altrettanto valida per gli spettatori all-USA. Per raggiungere il risultato, si è fatto qualche piccolo sconto (vedi la mancata sanzione a Graham Rahal in California) che è stato però accettato di

buon grado da parte di tutti, visto e considerato che la corsa di Fontana, a dispetto del nullo pubblico in pista a causa del gran caldo, è stata una delle più viste in TV nel recente passato. Una buona notizia. Forse non buonissima per i tanti giovani europei che si affacciano alla serie, e che alcuni stanno cercando di usare come pietre di paragone in negativo per esaltare i risultati dei rivali dal passaporto "giusto". Ma certo è che, riuscire nonostante tutto a stare davanti, potrebbe creare un nuovo "effetto Zanardi". Ed il movimento non potrà che guadagnarci. Vediamo chi sono i quattro moschettieri a stelle e strisce.



Graham Rahal

Nato il 4 gennaio 1989

2 vittorie in IndyCar

Un'annata d'oro E il papà va in tribuna

Graham Rahal ha dalla sua l'aggressività e la capacità di mantenere la visione tattica anche in situazioni all'apparenza molto difficili. Certo, ci sono diversi piloti che si esaltano quando si trovano a dover rimontare, e saper fare gli outsider è diverso che essere degli Scott Dixon o dei Juan Pablo Montoya. In questo senso, la 500 Miglia di Indianapolis resta un'impareggiabile cartina di tornasole e Rahal dovrà mettersi molto più in luce in Indiana se vorrà essere annoverato tra i migliori. Dalla sua ha anche l'esperienza fatta - al contrario ad esempio di Marco Andretti - lontano dal team di famiglia. Tornato a casa, papà Bobby non gli ha fatto mancare nulla in termini tecnici e sembra che, dopo l'aiuto incassato dall'IndyCar in passato in termini di sponsorizzazioni, sia in grado di reggersi sulle sue gambe. Con il padre che ha rinunciato ad un ruolo diretto durante le gare, accomodandosi in tribuna, Graham ha messo a segno una serie di prestazioni positive, nonostante le difficoltà dei motori Honda, ed è secondo in campionato. Notevole: ora occorre mantenere lo stesso livello anche sul lungo periodo.

La curiosità

Graham Rahal è fidanzato con Ashley Force, pilota dragster e figlia della leggenda NHRA John Force.

Sage Karam

Nat oil 5 marzo 1995

1 podio IndyCar

Campione Indy Lights 2013

E' arrivato il primo podio Ma occhio alle scorrettezze

Alla sua giovane età, Sage Karam ha vinto molto. Campione in F.2000 e in Indy Lights al primo anno, è sempre stato, una volta in pista, in grado di lottare per il successo. Dopo la sua affermazione nella categoria cadetta ha dovuto rinunciare al balzo in IndyCar: il premio da 1 milione di dollari riservato al vincitore era infatti subordinato ad una partecipazione full-time, cosa impossibile per l'assenza di budget. Così è stato "catturato" da Chip Ganassi, che l'ha strappato al suo mentore iniziale, Michael Andretti. La scuderia di Ganassi l'ha messo in condizione di provare e di prendere parte anche alla 24 Ore di Daytona. Dopo la prima apparizione in partnership con Dreyer&Reinbold nel 2014, è arrivato un impegno più consistente quest'anno, in alternanza con Sebastian Saavedra. Dopo delle difficoltà iniziali, con zero top-10 fino a fine giugno, si è assicurato un quinto posto a Fontana, trasformato nella terza posizione in Iowa. Contro di lui anche qualche polemica, da parte di Ed Carpenter, che si è trovato stretto nel muro a più riprese. Ma nonostante la rabbia del veterano, il mondo Indy ha fatto quadrato attorno a lui, difendendolo a spada tratta. Peccato che anche a Indy si fosse messo nei guai nello stesso modo: forse l'esperienza lo porterà ad essere meno irruente.

La curiosità

A causa dell'età di Sage Karam (20 anni, uno in meno del limite per il consumo di bevande alcoliche), la IndyCar ha bandito lo champagne dal podio di Newton



Rahal e Karam



Ryan Hunter-Reay
Nato il 17 dicembre 1980
13 vittorie IndyCar
Campione IndyCar 2012
Vincitore Indy 500 2014

Il veterano lascia sempre il segno

Ryan Hunter-Reay è il leader indiscusso della pattuglia americana nell'IndyCar. Il trentaquattrenne texano è maturo, concentrato, conoscitore della messa a punto ed in grado di trascinare un'intera squadra. Tanto da aver saputo finalmente mettere ordine all'Andretti Autosport dopo una serie di stagioni caotiche, vincendo il titolo 2012. Lo scorso anno ha poi fatto sua l'Indy 500. Ha guidato la scuderia in una performance strepitosa, conquistando la vetta con un sorpasso di forza nei confronti di Helio Castroneves. Dopo l'altalena in Champ Car e l'arrivo in IndyCar al team Rahal (sua l'ultima vittoria della scuderia prima di quella di Rahal in California), è stato prima portato in pista dal Vision Racing e poi da Michael Andretti, che per tenerlo ha fatto i salti mortali. Venendo ampiamente ricompensato. Quest'anno, la fiducia è stata ricambiata. Nonostante le tante sirene, Hunter-Reay è rimasto fedele alla scuderia, che però sta faticando moltissimo coi motori Honda. Nonostante tutto, le ha regalato di prepotenza una grande vittoria. Occhio però a non farselo scappare...

La curiosità

Dopo la "caduta" di Lance Armstrong, Ryan Hunter-Reay è il principale portavoce dell'associazione contro il cancro Livestrong.

Josef Newgarden
Nato il 22 dicembre 1990
2 vittorie IndyCar
Campione Indy Lights 2011

Un passato in Europa Un futuro che sa di fama

Josef Newgarden è l'unico dei nuovi giovani piloti emersi nel panorama a ruote scoperte USA ad essersi messo alla prova in Europa. Secondo classificato nel British Formula Ford, ha tentato un salto diretto in GP3 Series, prima di restare "a secco" di budget. A suo nome si registra una pole a Hockenheim 2010. A 20 anni, il ritorno in patria ed il titolo in Indy Lights, ottenuto oscurando nettamente un nome di alto profilo come Esteban Guerrieri. Senza budget a disposizione, Newgarden ha trovato il supporto di Sarah Fisher, del marito Andy O'Gara e del suo socio Wink Hartman. Con O'Gara aveva già lavorato in passato, ed il feeling è stato ottimo. Velocissimo in pista, Newgarden è forse il più completo dei giovani americani sulla piazza anche grazie alla gavetta in un team minore con il quale aveva saputo centrare due podi. Oltre a guidare come si deve, è anche in grado di trascinare la squadra dal punto di vista tecnico (dopotutto, senza compagni, lo ha dovuto imparare per forza...). Quest'anno, l'arrivo di nuove risorse e la partnership con Ed Carpenter l'hanno portato due volte al successo, a Barber e Toronto. Anche sugli ovali, Newgarden ha dimostrato di saperci fare, gli manca solo una vittoria. Con il team CFH ha un contratto che va di anno in anno: non è un segreto che sia lui uno dei candidati di punta per un posto in un top-team.

La curiosità

Newgarden ha iniziato a correre relativamente tardi, debuttando in kart a 13 anni. Il passaggio alle ruote scoperte è avvenuto a 17 anni con la Skip Barber National, che gli ha portato in dote una borsa di studio per poter correre in Europa.



Nel 2016 verrà modificato soltanto il nome, non più GP2, ma F.2, mentre l'anno seguente vi sarà la prima vera monoposto della nuova categoria FIA. Ancora difficile capire in quale contesto si disputeranno le gare

Cambio di

Massimo Costa

L'annuncio del Consiglio Mondiale FIA riguardante la offerta della GP2 per organizzare il nuovo campionato F.2 marchiato FIA, ha cominciato a muovere le prime carte. Sembrava infatti che fosse Renault Sport Technologies il primo indiziato ad entrare in possesso della F.2 e anche leggendo il "tender" FIA emergeva come la Casa francese fosse l'unica a poter intraprendere tale strada per la forza che dispone nella promozione dei propri weekend agonistici, per il format ottimale, per la realizzazione di un pacchetto vettura-motore di qualità in collaborazione con Dallara e Gibson. Ma qualcosa si è inceppato, pare sul discorso economico (praticamente la FIA esige che ogni entrata del promotore poi finisca nelle sue casse) e sulla lunghezza del periodo del contratto che è di sette anni, mentre Renault Sport Technologies non stipula accordi che superino i tre anni. Anche il tentativo di coinvolgere Eurosport, che già è coinvolto con il WTCC e l'ERC, non ha sortito gli effetti sperati.

Fino al 2017 con la Dallara 2011

Ed ecco dunque farsi largo la GP2 che, secondo indiscrezioni, dovrebbe godere dell'appoggio della CVC. Per ora si parla soltanto di una valutazione da parte della FIA dell'offerta GP2, ma in realtà non si vedono all'orizzonte altri partecipanti (si era

accennato di un interesse da parte della ELMS che però sembra essere tramontato), a meno che la Renault non cambi idea. E quindi Bruno Michel, grande factotum della GP2 e della GP3, è decisamente in pole position. Tanto che avrebbe già sondato alcune squadre solide della World Series Renault 3.5 per un eventuale passaggio in F.2. Le prime voci, lasciano intendere che nel 2016 la F.2 partirà, ma con le attuali monoposto della GP2 che sono datate 2011. Cambierà quindi soltanto il nome della categoria, da GP2 (nato nel 2005) a F.2. Ma in quale contesto si disputeranno i dieci eventi del campionato FIA? Anche qui entriamo nel campo delle ipotesi: tra quelle più ascoltate, si parla di cinque appuntamenti al fianco della F.1 e di altri cinque con la World Series by Renault. Sempre che questa prose-



identità

gua la sua attività, e nel caso, senza la 3.5 litri (nelle pagine che seguono spieghiamo cosa sta per accadere all'interno di Renault Sport Technologies).

Renault progetterà la nuova F.2?

La vera monoposto di F.2 la si dovrebbe vedere nel 2017 e potrebbe portare la firma della stessa Renault per quanto riguarda il motore turbo, che rimpiazzerebbe l'attuale obsoleto Mecachrome, mentre la vettura sarà sempre della Dallara, ma magari, come avveniva con la World Series, sottoposta alle

idee progettuali della Casa francese. Nascerebbe quindi una inedita collaborazione tra Renault Sport Technologies e Bruno Michel, dal 2005 grandi rivali. E' sicuramente una soluzione logica e che vedrebbe il marchio transalpino avviare una stretta collaborazione con la FIA (anche motivata dal rientro in F.1 e probabilmente da una serie di favori e concessioni richieste che sono state ottenute) come mai era accaduto prima e che va allargata anche alla Formula E, la serie elettrica nella quale Renault crede tantissimo. Ma che potrebbe finire per danneggiare le stesse categorie che Renault ha creato nel tempo permettendo di riempire quei buchi formativi lasciati da sempre dalla FIA, ora svegliatasi all'improvviso facendo valere la sua forza.



Futuro in

A sorpresa gli organizzatori della categoria hanno sottolineato come il domani sia improvvisamente divenuto incerto. Cerchiamo di capire il perché e quali sono le possibili manovre "segrete" che si stanno attuando



dubbio

Massimo Costa
DPPI

Nel tardo pomeriggio di sabato 11 luglio, in occasione della quinta prova stagionale della Renault 3.5 al Red Bull Ring, si è tenuta una doppia riunione, in mezzo la disputa della qualifica 2, tra i responsabili di Renault Sport Technologies Pierre Ratti e Jean-Pascal Deuce e tutti gli undici team principal presenti. A tarda sera era impossibile sapere qualcosa, ma che vi fossero alcune stranezze lo si poteva intuire dai muscoli lunghi dei responsabili delle squadre. La cosa buffa è che da Zandvoort, in Olanda, dove si correva contemporaneamente la settima prova del FIA F.3, giravano già ipotesi su quanto stesse accadendo in Austria. Piano piano nel paddock di

Spielberg sono cominciate a trapelare tante voci, ma più che altro tanta confusione, una marea di ipotesi, che coinvolgono il futuro della 3.5. Mentre l'ufficio stampa RST sottolineava come non vi fosse nulla di concreto in merito alle considerazioni che vogliono la Renault 3.5 in un momento di stallo per il 2016, addirittura fermata per non intralciare la nuova F.2 per volere della stessa Renault che non vuole infastidire la FIA, nel paddock del Red Bull Ring i team principal non facevano che incontrarsi per capire qualcosa, per definire una strategia. Nel frattempo, dalla RPM, storica partner spagnola di Renault, facevano sapere che loro stanno lavorando sodo per definire i calendari 2016 e che la 3.5 è assolutamente compresa nel pacchetto. Quindi tutto procede linearmente. Ma qual è la realtà?

RENAULT 3.5

Il fatto





Renault non vuole disturbare la F.2?

La sensazione netta che si è ricevuta è che le decisioni finali passino sopra le teste degli uomini di Renault Sport Technologies e di RPM. Ci riferiamo a Renault, al presidente Carlos Ghosn, ormai avviato a riportare il marchio francese in F.1 nel ruolo di costruttore acquisendo la Lotus e di confermare la presenza ormai granitica nella Formula E. Si noti, due campionati FIA, e da qui ci si potrebbe riallacciare al discorso di cui sopra, ovvero che Renault non vuole entrare in conflitto con la Federazione Internazionale e lasciare quindi campo libero alla F.2 che non vedrebbe di buon occhio una rivale come la 3.5. Inoltre, si sostiene anche che Renault potrebbe essere coinvolta direttamente nella F.2 con il nuovo motore e la nuova monoposto per il campionato 2017. Dunque, da una parte Bruno Michel nelle vesti di promotore e organizzatore, dall'altra la Renault che si occupa della parte tecnica. E che inserirebbe cinque appuntamenti della F.2 nei suoi weekend comprendenti Eurocup Renault 2.0, Renault RS01, Clío. Soltanto fantasie estive?

C'è il mercato per una seconda serie

C'è, però, anche chi sostiene che Renault non è per nulla intenzionata a mollare una serie come la 3.5, che ha avuto grande fortuna nei suoi 11 anni di vita provvedendo a far crescere decine di piloti poi arrivati in F.1 con successo immediato. Un campionato che offre dal 2012, con lo step evolutivo targato Renault e Dallara, senza ombra di dubbio la migliore monoposto propedeutica al di sotto della F.1. E inoltre, un format perfetto oltre la possibilità concessa ai piloti di dare sempre e comunque, nelle due qualifiche e nelle due gare, il cento per cento grazie alle gomme Michelin. Anche se negli ultimi due anni GP2 e Renault 3.5 hanno faticato a completare i ranghi delle 26 vetture previste, dal 2005 le due categorie hanno sempre convissuto tranquillamente. C'è quindi un mercato che potrebbe permettere alla Renault 3.5 di sopravvivere anche a fianco della F.2.

E se rientrasse in gioco la RPM?

Secondo le stime della FIA, la nuova categoria costerà ad un pilota un milione di euro, ma dalle prime indiscrezioni raccolte dai team, si parla già di 1.5 milioni, se non di più. Ecco quindi che la Renault 3.5, che da pochi giorni gode di 35 punti della FIA per la Super Licenza, potrebbe avere il suo spazio considerando che si può correre con 800mila euro, una differenza economica del resto sempre esistita con la GP2. Renault quindi continuerà a supportare la 3.5 o preferisce sacrificarla per la F.2? E la RPM, con il sempre vulcanico Jaime Alguersuari senior, potrebbe avere la forza di recuperare team, monoposto e godendo dell'appoggio Renault e della forza dei 35 punti FIA per la Super Licenza F.1, continuare ad organizzare il campionato magari inserendolo in altri contesti come il Blancpain, il GT Open o la ELMS? Concludendo, tante domande, tante ipotesi, tanti se, ma, potrebbe. L'unica cosa certa è che non vi è nulla di certo, al momento. Può sembrare un paradosso, ma è così.



Jake vs Jack la strana coppia

Il campionato si prende ora una lunga pausa fino ad ottobre quando si svolgerà la prova finale a Jerez e proporrà la grande sfida tra Hughes e Aitken, ma attenzione al terzo incomodo Isaakyan

**Antonio Caruccio
Actualfoto**

Jake Hughes adesso ci crede. L'inglese esce da Misano con la leadership del campionato Formula Renault 2.0 ALPS grazie a 204 punti conquistati, 12 di vantaggio nei confronti di Jack Aitken. E di per sé già questa è una piccola vittoria perché in Romagna i due arrivavano con dieci lunghezze di divario dopo Monza. Aitken, reduce da un brutto incidente rimediato in Brianza, prima di poter prendere parte alle qualifiche si è dovuto sottoporre alle visite mediche, che avrebbero anche potuto estrometterlo dal weekend. Così non è stato, ma il rivale e connazionale Hughes ha avuto la meglio. Aitken ha vinto gara 1 riportandosi in vetta grazie anche a una penalità rimediata da Hughes a Monza che lo ha visto partire settimo, invece che terzo, recuperando comunque fino alla quinta posizione sotto la bandiera a scacchi. Situazione invertita nella seconda manche, quando la direzione gara ha arretrato di una fila Aitken per aver ostacolato un avversario in qualifica. Hughes così non si è fatto scappare la possibilità ribalzare al comando verso l'ultimo round di Jerez, confermando che il recupero di Monza non era stato solo un caso.

Jack Aitken

**K
opia**

Daruvala la sorpresa Romanov si conferma

Tra i protagonisti indiscussi di Misano si è affermato Jehan Daruvala, che ha conquistato entrambe le pole position. Un risultato eccezionale per l'indiano di Fortec, che però è partito male in entrambe le corse dovendo cedere il passo, riuscendo ad arpiionare un podio in gara 1, dopo una bella battaglia con Vasily Romanov. Il russo, poleman e vincitore nel precedente appuntamento di Monza, è stato tra i migliori protagonisti di Misano, completando una poderosa rimonta in gara 2. Nel secondo turno di qualifica infatti Vasily ha avuto un problema nella gestione dei freni ed ha sbattuto nel giro di uscita, non potendosi qualificare. Ammesso comunque in griglia, dall'ultima posizione è risalito fino al settimo posto finale, regalando a Cram un'altra grande performance.

Isaakyan ci prova Vivacqua sul podio

Con due piazze d'onore, Matevos Isaakyan si prende il terzo posto in campionato ai danni di Stefan Riener, austriaco di Koiranen che non si è dimostrato all'altezza nel fine settimana di Misano. Il russo ha gestito al meglio le concitate fasi della partenza, andando ad insidiare più volte sia Aitken sia Hughes, senza però riuscire ad affondare l'attacco. JD Motorsport inoltre ha visto nella corsa del pomeriggio anche Thiago Vivacqua andare a podio, contenendo gli attacchi di Daruvala nelle fasi finali. Nella gara di casa non ha sfigurato la BVM con Danylo Prozenko, ringalluzzito dal podio di Monza, che ha portato punti in entrambe le corse. Per lui una gara 1 sofferta perché ha spiatellato la gomma alla prima staccata, guidando praticamente sulle tele nel finale.





Jake Hughes



Matevos Isaakyan

L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 1 DOMENICA 19 LUGLIO 2015

- 1 - Jack Aitken - Koiranen - 17 giri 26'41"925
- 2 - Matevos Isaakyan - JD - 0"372
- 3 - Jehan Daruvala - Fortec - 3"022
- 4 - Vasily Romanov - Cram - 4"319
- 5 - Jake Hughes - Koiranen - 6"153
- 6 - Stefan Riener - Koiranen - 7"548
- 7 - Thiago Vivacqua - JD - 7"854
- 8 - Daniele Cazzaniga - GSK - 11"894
- 9 - Alexey Korneev - JD - 13"923
- 10 - Danylo Pronenko - BVM - 20"011
- 11 - Travis Jordan Fischer - Cram - 20"522
- 12 - Philip Hamprecht - Koiranen - 24"003
- 13 - Denis Bulatov - GSK - 24"341
- 14 - Matteo Ferrer - Cram - 27"537
- 15 - Bruno Baptista - Koiranen - 29"580
- 16 - James Allen - ARTA - 29"737
- 17 - Alessandro Perullo - Technorace by BVM - 31"831
- 18 - Nerses Isaakyan - Koiranen - 32"736
- 19 - Julien Falchero - GSK - 44"617
- 20 - Andrea Baiguera - Brixia - 46"457

Giro veloce: Jake Hughes 1'32"765

L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 2 DOMENICA 19 LUGLIO 2015

- 1 - Jake Hughes - Koiranen - 17 giri 27'22"917
- 2 - Matevos Isaakyan - JD - 0"461
- 3 - Thiago Vivacqua - JD - 2"989
- 4 - Jehan Daruvala - Fortec - 3"502
- 5 - Stefan Riener - Koiranen - 6"135
- 6 - Jack Aitken - Koiranen - 6"562
- 7 - Vasily Romanov - Cram - 8"679
- 8 - Denis Bulatov - GSK - 13"551
- 9 - Danylo Pronenko - BVM - 14"214
- 10 - Travis Jordan Fischer - Cram - 15"741
- 11 - Alessandro Perullo - Technorace by BVM - 19"385
- 12 - Matteo Ferrer - Cram - 19"677
- 13 - Nerses Isaakyan - Koiranen - 22"477
- 14 - James Allen - ARTA - 26"668
- 15 - Julien Falchero - GSK - 41"007
- 16 - Andrea Baiguera - Brixia - 48"384

Giro veloce: Jake Hughes 1'33"248

Ritirati

- 7° giro - Bruno Baptista
- 4° giro - Daniele Cazzaniga
- 4° giro - Philip Hamprecht
- 1° giro - Alexey Korneev

Il campionato

1. Hughes 204 punti; 2. Aitken 192; 3. M. Isaakyan 181; 4. Riener 173; 5. Vivacqua 167; 6. Romanov 123; 7. Pronenko 72; 8. Hamprecht 59; 9. Fischer 54; 10. Bulatov 46.

Il ra vier



ngazzo che ne dal freddo

Si chiama Aron, arriva dalla Estonia, e col team Prema sta conducendo con determinazione la serie tricolore che è sempre più terra di conquista dei piloti non italiani, sempre di meno e con pochi risultati all'attivo

**Antonio Caruccio
Photo 4**

Ralf Aron è il leader incontrastato della Formula 4 Italia. L'estone di Prema è il campione d'estate della serie e va in vacanza con una sicura leadership ripresa da Imola e consolidata al Mugello. Ralf, nonostante i suoi 17 anni, è preparato, maturo e affronta ogni weekend di gara con grande dedizione non facendo sentire la mancanza di Lance Stroll in casa Prema. Tra i partecipanti alla serie organizzata da WSK e Aci Sport sembra essere un gradino sopra, probabilmente forte anche dell'esperienza maturata lo scorso anno nel Formula Renault 1.6 NEC. Al suo fianco c'è comunque un coach-driver molto importante come Marko Asmer, pilota estone protagonista nel GT e ad inizio millennio tra le giovani promesse del motorsport in Formula 3. Aron aveva iniziato bene la stagione a Vallelunga, poi a Monza una battuta di arresto aveva proiettato in vetta al campionato il cinese Guan Yu Zhou. Una condizione che forse ha messo il portacolori cinese del Ferrari Driver Academy un po' sotto pressione, perché complici anche dei brutti incidenti avuti nella F.4 tedesca, Zhou si è lasciato un po' andare entrando in un vortice negativo.



Vieira incostante Mucke protagonista

Ci si aspettava qualche cosa di più dai piloti più esperti della serie, quelli che già nel 2014 avevano avuto modo di prendere confidenza con i circuiti e le vetture impegnate quest'anno. È il caso di Joao Vieira, quarto in campionato, veloce ma incostante, che è messo a sandwich tra i portacolori di casa Mucke. La compagine tedesca ha infatti deciso di allenarsi anche in Italia e non manca di essere tra i protagonisti con David Beckmann, terzo alle spalle della coppia Prema Aron-Zhou, ed il russo Robert Shwartzman, quinto ma reduce da un weekend nero al Mugello che lo ha visto raccogliere zero punti. Dopo una discreta qualifica è stato infatti estromesso perché ritrovato sottopeso.

La costanza di Baruch Cresce bene Siebert

Come per Vieira, anche Bar Baruch, israeliano supportato dal team di Vincenzo Sospiri, si pensava potesse lottare per la vittoria, comunque con 10 risultati utili in 12 gare si conferma come uno dei piloti più costanti. In grande spolvero al Mugello il team Jenzer. La squadra svizzera, dopo aver abbandonato progressivamente la Formula Renault 2.0 nel biennio precedente, ha confermato il proprio impegno nella Formula 4, e come Prema e Mucke corre anche in Germania. Nella tappa del tricolore in Toscana, ha celebrato il primo successo con l'argentino Marcos Siebert. A conferma del potenziale ritrovato, Siebert ha anche ottenuto il podio in gara 3, puntando ad essere uno degli arbitri del campionato nelle ultime gare.

La crisi tricolore è senza fine

Tasto dolente invece quello degli italiani. Non ci sono più giovani piloti del Bel Paese, ce ne sono pochi e purtroppo non riescono ad esprimersi ad alti livelli. Sino ad ora infatti due soli podi hanno visto sventolare il tricolore, appannaggio di Diego Bertonelli, al Mugello, e precedentemente da Matteo Desideri a Vallelunga. La crisi del tricolore quindi, nonostante i bei progetti portati avanti da Acì Sport insieme a Trident in GP2 e GP3, è sempre ben presente considerando anche che i protagonisti della F.4 Italia 2014 come Andrea Russo e Andrea Fontana non sono riusciti a proseguire la carriera nel mondo delle formule entrando nella serie Porsche Carrera Cup mentre Mattia Drudi è rimasto in F.4, nel campionato tedesco, alternandolo al campionato Porsche.



La grinta di Bar Baruch



Il cinese Zhou del Ferrari Driver Academy



Tra i pochi italiani spunta Diego Bertonelli



David Beckmann tra i protagonisti



Robert Shwartzman tra i nuovi giovani russi emergenti

Il campionato

- Ralf Aron 208
- Guan Yu Zhou 156
- David Beckmann 101
- Joao Vieira 79
- Robert Shwartzman 78
- Bar Baruch 72
- Marcos Siebert 70
- Lucas Mauron 30
- Matteo Desideri 29
- Giuliano Raucci 29
- Luciano Biaz 29

I vincitori gara per gara

- Vallelunga: Aron – Beckmann - Aron
- Monza: Zhou – Zhou -Zhou
- Imola: Aron – Beckmann - Aron
- Mugello: Aron – Siebert - Aron



Kyle
Busch

Kyle Busch

Ritorno di fiamma

Chiamato all'impresa impossibile, il pilota di Joe Gibbs e della Toyota ha centrato tre vittorie in quattro gare, riportandosi in posizione per tentare l'ingresso nella Chase For The Cup

Marco Cortesi

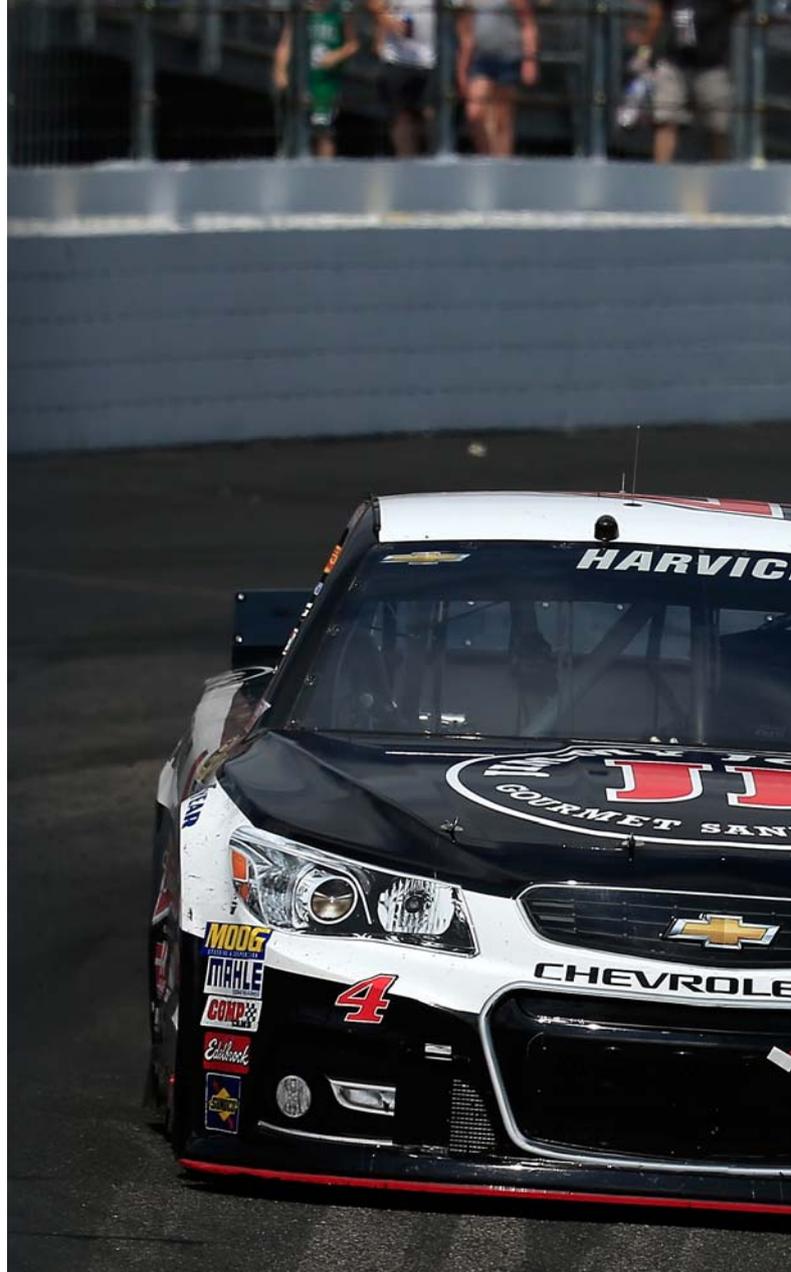
Kyle Busch è l'uomo dell'incredibile. In grado di spingere la propria vettura sempre oltre i limiti e di impostare un passo irraggiungibile per tutti gli altri, il pilota di Las Vegas ha messo in scena un vero e proprio show nelle ultime quattro prove della Nascar Sprint Cup Series, vincendo a Sonoma, in Kentucky e in New Hampshire. Dopo la frattura di tibia e perone riportata nel primo round della Xfinity Series a Daytona che gli è costata 11 weekend di assenza, Busch è velocemente ritornato quello di un tempo, approfittando della ritrovata competitività del Joe Gibbs Racing e della Toyota. Ora, con soli otto appuntamenti disputati, è trentatreesimo in classifica: oltre ai successi, per entrare nella Chase For The Cup gli servirà la top-30. Fattibile considerato che in poche settimane ha portato il divario da oltre 100 lunghezze a 58.

Sette gare per il via della Chase

Al momento decisivo della chiusura della regular season mancano ancora sette appuntamenti. Dopo la 400 miglia di Indianapolis si avrà un calendario piuttosto articolato tra ovali grandi, come quelli di Michigan e Pocono, short-track come Bristol e Richmond oltre allo stradale di Watkins Glen e al classicissimo Darlington. Un programma che si addice molto a diversi dei contendenti, a partire dallo stesso Kyle Busch oltre al fratello Kurt e a Kevin Harvick, che lo scorso anno mise a segno nella seconda parte della stagione una rimonta praticamente perfetta. Al primo posto della classifica avulsa, che tiene conto anche delle vittorie, c'è al momento Jimmie Johnson. Nonostante i quattro successi, il californiano del team Hendrick è tutt'altro che favorito, data anche la scarsa costanza di rendimento che, similamente a quanto accaduto nel 2014, influisce sull'accesso alle varie fasi della competizione.

Anche Kurt riprende quota

Dopo la clamorosa separazione dalla fidanzata ad inizio anno anche il maggiore dei fratelli Busch ha trovato la via del successo trionfando in due occasioni. Il fatto che, con tre risultati in meno, sia ottavo in classifica davanti a gente come Jamie McMurray, Jeff Gordon e Denny Hamlin dice tutto sul suo stato di forma. Lasciate alle spalle le accuse di violenza domestica e le polemiche ha rimesso in pista tutta la sua grinta senza nemmeno mostrare i troppi eccessi del passato. Nel frattempo, Patricia Driscoll è passata da accusatrice ad accusata: un documentario ha mostrato delle irregolarità nella gestione della sua fondazione per veterani, che pare venisse utilizzata come un bancomat personale. E' attualmente sotto inchiesta da parte dell'FBI.





Kevin Harwick E Kurt Busch



Jeff Gordon

Toyota si ma occhio a Truex

In termini di tempi sul giro, non si può non pensare comunque di vedere almeno due Toyota Camry lottare per il titolo. In casa Gibbs si è fatto un gran lavoro nella parte iniziale della stagione e le prestazioni hanno mostrato ampi miglioramenti. Lo scorso anno, a Denny Hamlin era costata carissima una strategia sbagliata. Quest'anno, a dar manforte al trio delle tre ellissi ci sarà anche l'ultimo arrivato Carl Edwards, mentre sembra essere ormai fuori dai giochi, salvo miracoli vari, il Michael Waltrip Racing. Chi ha già centrato l'obiettivo dell'anno è Martin Truex, che a coronamento di una performance globale estremamente positiva col Furniture Row Racing è passato ai playoff e può contare su un'ottima continuità. Potrebbe essere lui a fare una (brutta) sorpresa ai protagonisti storici della serie?

24 Ore all'alba

Dopo un'edizione 2014 ricca di seri incidenti e portatrice di polemiche, lo schieramento allargato delle serie Gran Turismo si presenta per un appuntamento che ci si aspetta combattuto e, si spera, meno drammatico

Marco Cortesi

Spa-Francorchamps 2015. Ad un anno di distanza da una delle edizioni più drammatiche della sua storia, con innumerevoli gravi incidenti ed un bollettino quasi di guerra, la 24 ore belga torna in pista per una "prova del nove". Se nel 2014 la principale preoccupazione era quella della gestione dei gentleman, con tanto di cattivo comportamento in pista, la stagione corrente sembra avere spostato un po' gli equilibri, con tutta l'attenzione sulla Formula 3 europea e sui giovanissimi troppo irruenti. Invece, nel mondo del Gran Turismo, a parte alcuni casi, vedi l'incidente di Yoshi Mori a Monza, la situazione sembra essersi normalizzata. Certo, per la 24 ore si verificheranno nuovi arrivi, con tanti piloti "amateur" in cerca di gloria, e le caratteristiche del circuito, oltre che della tipologia di corsa, metteranno a dura prova chiunque si approcci senza la necessaria umiltà.



TOTAL TOTAL TOTAL TOTAL

TOTAL

TOTAL

TOTAL



Vanthoor e l'Audi favoriti

A fare gli onori di casa (anche se di Zolder) sarà il belga Laurens Vanthoor, che guida la classifica generale della serie GT e vuole conquistare la vetta anche nell'Endurance, oltre a dominare la Sprint. Lo farà da solo, dato che per l'occasione verrà spostato lontano dai compagni abituali Jean-Karl Vernay e Robin Frijns. Con lui René Rast e Markus Winkelhock. L'Audi, anche in virtù delle sue prestazioni eccellenti, l'ha voluto su una delle nuove R8 LMS 2015: saranno quattro le GT3 ultimo modello di Ingolstadt, mentre gli altri, tra cui l'ISR Racing che schiererà come d'abitudine Marco Bonanomi, si affiderà alla precedente R8 Ultra.

Nissan, McLaren e Lamborghini in cerca di gloria

Tra i favoriti andranno necessariamente annoverati i leader della serie di durata, dopo la splendida vittoria di Le Castellet. Si tratta del trio ufficiale Nissan composto dal pilota ex GT Academy Wolfgang Reip, Alex Buncombe e Katsumasa Chiyo, veloce interprete della GT-R emerso tramite canali... tradizionali. Si presenterà alla sua prima maratona da 24 ore la Lamborghini Huracan con la conosciuta coppia di auto gestita dal team Grasser. Dopo l'inizio brillante ma travagliato di Monza, Andrea Babini, Giovanni Venturini e Mirko Bortolotti punteranno in alto, e lo stesso vale per i "cugini" della Bentley, dopo il ritorno alla vittoria nella serie Sprint ed il podio a Le Castellet. Tra i vincitori di quest'anno anche la McLaren. La 650S non sembra tuttora al livello delle avversarie ma, come accaduto a Silverstone, le tattiche potrebbero avere un grande peso. Con il team ufficiale VonRyan ci saranno Van Gisbergen/Bell/Estre e Senna/Quaife-Hobbs/Parente.



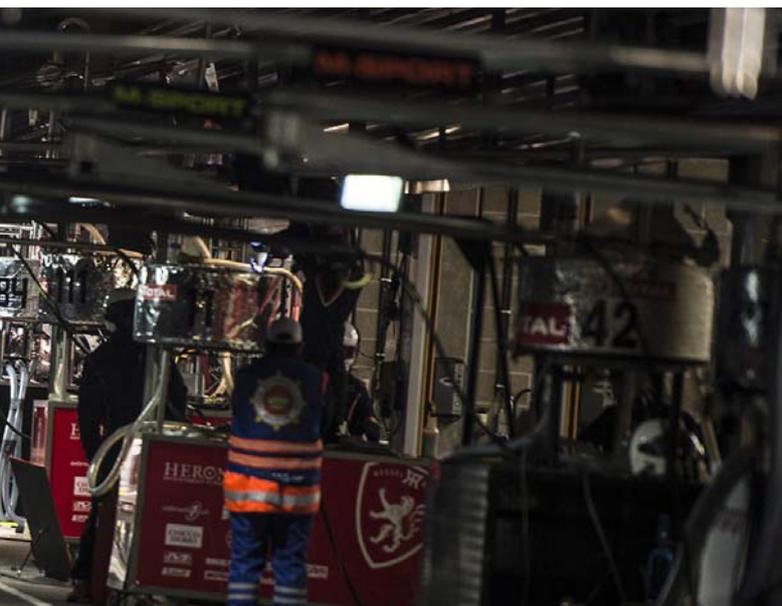


Prima endurance per Zanardi con BMW

Nello schieramento BMW spicca la presenza di Alex Zanardi, in un team di altissimo profilo che vede presenti anche Bruno Spengler e Timo Glock e che presenterà un inedito doppio sistema frenante per permettere ai tre di alternarsi. Da tenere d'occhio per quanto riguarda i bavaresi il team MarcVDS. La 24 ore è il pallino del patron Marc Van Der Straten ed il suo schieramento sarà assolutamente stellare con Martin/Farfus/Werner e Palttala/Catsburg/Luhr. Ottimo livello anche per il team TDS: le Z4 non sono forse le vetture più performanti, ma sulla distanza hanno dimostrato di essere temibili. In attesa della nuova GT, in Mercedes si è aumentato il parterre anche se forse solo un equipaggio, quello composto da Nico Verdonck, Adam Christodolou e Andreas Simonsen, ha il bilanciamento per lottare nell'assoluta.

Quattordici Ferrari ma nessuna Pro

Ultima, ma assolutamente non meno importante l'armata Ferrari, con ben quattordici 458 Italia. Le berlinette modenesi sono state ancora una volta le vetture preferite dai gentleman: nessuna di loro sarà in pista in Pro Cup. Non è escluso di vederle battaglia in vetta in alcuni momenti, anche se è ben difficile immaginarle al top dopo 24 ore. Tanti i nomi di vertice presenti, da quelli dei protagonisti del WEC Bruni, Rigon e Vilander, però divisi su tre diverse vetture, ai "soliti" velocissimi Giammaria, Cioci, Griffin e Aguas. Ci sarà anche il ritorno di Alessandro Pier Guidi, leader delle qualifiche 2014 prima di arrendersi per la pole a Vanthoor, mentre Andrea Piccini è stato aggiunto da poco all'entry-list in casa Kessel.



Zanardi con Glock e Spengler con i quali dividerà l'avventura alla 24 Ore di Spa con la BMW



Il mercoledì le vetture sfilano nella cittadina di Spa



Volata a quattro

Il campionato organizzato da Jesus Pareja è giunto alla pausa estiva riservando nella prima parte di stagione interessanti spunti tecnici e agonistici nei quali l'italiano Giammaria occupa il secondo posto assoluto davanti a Rugolo, entrambi su Ferrari e all'inseguimento della McLaren di Parente-Ramos. Analizziamo quanto accaduto

Alfredo Filippone
Foto Speedy

Con la recente gara al Red Bull Ring, l'International GT Open ha girato la boa della stagione 2015 e iniziato la pausa estiva. Tornerà in scena a settembre per l'abituale tritico finale di grandi classiche: Spa, Monza e Barcellona. Una tournée che si preannuncia avvincente, e ovviamente, decisiva sul piano sportivo, con una bella lotta finale a quattro, che vede nuovamente protagoniste le Ferrari, cui il titolo GT Open è sfuggito una sola volta nelle nove edizioni disputate. In lizza ci sono due vetture dell'AF Corse e quella della Villorba, contro un rivale nuovo. Stavolta, l'avversario maggiore non è più una Porsche o una Corvette, come successo negli ultimi anni, ma una McLaren, mai competitiva come quest'anno. La GT Sport conta molto anche sul tradizionale pienone delle ultime tre gare per chiudere in bellezza una stagione, la decima, che è stata al di sotto delle aspettative per quanto riguarda le iscrizioni. Quanto si vede in pista dimostra che le ragioni della leggera flessione sono più congiunturali, in un contesto che rimane difficile e molto competitivo, piuttosto che legate alla sostanza. L'apertura alle vetture tipo Challenge o Cup, con una nuova apposita categoria, è una scelta logica, fatta anche da altri, che non inficia la bontà della formula in sé.



Parente-Ramos al comando del campionato con la McLaren

attro



Companc-Giammaria,
secondi nella classifica assoluta

La McLaren di Martin per ora è in testa

Si va in vacanza, dunque, con una McLaren in testa alla classifica, anche se per soli quattro punti. Non è capitato spesso di vedere una delle vetture di Woking in tale posizione in una serie internazionale e il merito va ascritto alla nuova 650S perfettamente preparata dal Teo Martin Motorsport affidata a una coppia di assi portoghese, Alvaro Parente e Miguel Ramos. Spesso molto veloce, la vettura inglese ha vinto soltanto una gara, ma si è dimostrata regolarissima. L'impressione è che avrebbe potuto ottenere di più, ma in conto c'è da mettere l'inevitabile periodo di rodaggio pagato dal rinato team spagnolo, storica formazione che non calcava più le piste da vent'anni. Ma non c'è dubbio che Teo Martín ha i mezzi per sostenere le sue ambizioni ed è senza dubbio riconfortante vedere come un imprenditore di successo, che aveva iniziato facendo lo ... sfasciacarrozze, giunto ad un'età in cui potrebbe godersi una pensione dorata e la sua stupenda collezione di vetture da corsa antiche, si ributti invece nella mischia delle corse vere con la passione di un ragazzo.

AF, buoni i maestri perfetti gli allievi

Alle calcagna della McLaren, staccati di appena 4 e 5 punti, ci sono i due equipaggi di punta dell'AF Corse. Il team piacentino ha puntato quest'anno su un mix di gioventù ed esperienza, affiancando a due rampolli con dote due coach nostrani di primo livello. Ezequiel Pérez-Companc, argentino di appena 21 anni, ha voluto seguire le orme del papà e degli zii e sembra destinato a perpetuare la stirpe corsaia di famiglia. In quella che è soltanto la sua seconda stagione agonistica (ha esordito

nel 2014 vincendo il Ferrari Challenge), "Eze" è abbinato a Raffaele Giammaria, che ha così potuto effettuare un come-back a tempo pieno nell'Open. Unica coppia ad aver vinto tre gare, i due si stanno rivelando concretissimi e sono in posizione ideale per lo sprint ideale. Lo stesso dicasi di Pasin Lathouras, il 23enne thailandese che sta dimostrando grandi progressi, e Michele Rugolo, l'asso tuttofaro del team. Bravi i maestri, senza dubbio, ma allievi oltre le aspettative: Amato Ferrari e Ugo Maccaratini (che guida la pattuglia AF Corse nell'Open) hanno azzeccato tutto.

Villorba, l'outsider Balzan velocissimo

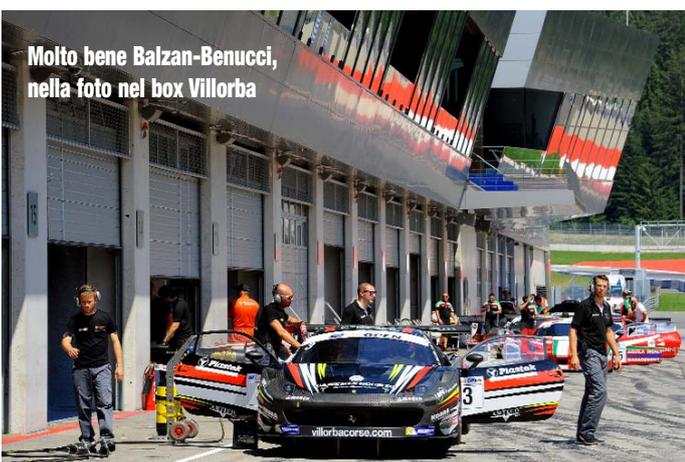
Nel novero dei candidati al titolo c'è anche, come sempre, la Villorba Corse. I 22 punti che la separano dalla vetta non tolgono nulla alle sue possibilità e non esisterebbero se una batteria recalcitrante non avesse messo ko la vettura trevigiana al Red Bull Ring, quando era prima. Alessandro Balzan è forse il pilota intrinsecamente più veloce quest'anno, e Nicola Benucci sta progredendo velocemente in quella che rimane la sua prima stagione a livello internazionale. La disavventura austriaca non ha intaccato la calma proverbiale di Raimondo Amadio, che sa per esperienza che il campionato è lungo: "I conti finali si fanno sempre a Barcellona".

Sprazzi interessanti dai team spagnoli

Non sono mancati gli spunti d'interesse nei quattro eventi finora disputati. A cominciare dall'andamento in crescendo della Lamborghini Gallardo (ex-Grasser) del team AERT, nuova compagine russa ma gestita tecnicamente in Spagna dalla famiglia



Nella ProAm conducono Sdanewitsch-Melnikov



Molto bene Balzan-Benucci, nella foto nel box Villorba

Il campionato dopo 8 gare su 14

Assoluto

1 - Parente-Ramos (McLaren 650S – Teo Martin)	112 punti
2 - Giammaria-Compagnon (Ferrari F458 – AF Corse)	109
3 - Rugolo-Lathouras (Ferrari F458 – AF Corse)	107
4 - Balzan-Benucci (Ferrari F458 – Villorba Corse)	90
5 - Lopez (Ferrari F458 – Baporo)	55

GT-Am

1 - Sdanewitsch-Melnikov (Ferrari F458 – AF Corse)	30 punti
2 - Barreiros (Ferrari F458 – AF Corse)	26
3 - Rasmussen (Ferrari F458 – AF Corse)	18

Team

1 - AF Corse	93 punti
2 - Teo Martin Motorsport	49
3 - Villorba Corse	38
4 - Baporo Motorsport	22
5 - Balfe Motorsport	20

Porteiro. Al volante della vettura italiana, Alvaro Barba, coadiuvato da Anton Nebilytskiy, ha dimostrato di essere ancora velocissimo e impeccabile, sfiorando per poco il colpaccio in gara 1 a Spielberg. Colpaccio che invece è riuscito, in gara 2 all'Estoril, alla Ferrari 'catalana' del Baporo Motorsport, con gli argentini Matias Russo ed Emiliano Lopez. Merito soprattutto di Russo, che dopo tre stagioni di latitanza, è tornato alla ribalta ricordando a tutti quel che vale. Appassionante è anche la lotta al vertice nella categoria GT-Am, dove se la giocano due equipaggi AF, Claudio Sdanewitsch-Ilya Melnikov da una parte e Filipe Barreiros (con compagni diversi) dall'altra. Una menzione particolare va a Melnikov: il pilota russo, oltre che una persona squisita, si sta rivelando veloce ed efficace, ed è certamente destinato a salire di grado molto presto.



In lizza per il titolo anche Rugolo

Il pilota svizzero sta combattendo per trovare il budget necessario a proseguire la stagione nel campionato che lo vede al secondo posto e protagonista di dure battaglie in pista, soprattutto con Morbidelli

Non posso fermarmi!





Dario Sala Photo 4

Qualcuno gli ha dato l'appellativo di novello James Hunt, altri lo hanno paragonato a Charles Barkley. Come la stella NBA dei 76ers e Suns, o il campione degli anni '70, Stefano Comini non ama i giri di parole. Arriva al punto direttamente senza filtri. Questo, unito ad uno stile particolare di vivere il paddock, ha fatto sì che gli venissero attribuiti questi appellativi. In fondo gli è andata bene, perché sono personaggi che hanno scritto la storia del loro sport e sono rimasti impressi nella memoria di tutti come un dolce ricordo. Come i due di cui sopra, Comini affronta le gare con una grinta pazzesca. Ha una guida spettacolare, non molla mai un avversario e non sembra davvero avere paura di nulla. Ai suoi avversari fa venire i capelli bianchi perché quando pensano di averlo passato, lui sbucca da qualche altra parte. Con queste doti ha stravinto l'Eurocup Mégane Trophy e si è imposto in altre categorie a ruote coperte. Oggi è uno dei protagonisti della neonata TCR Series che affronta con una Seat León della Target Competition. Fino ad ora ha vinto quattro gare ed è al secondo posto della graduatoria staccato di sole due lunghezze.

Ti riconosci nei paragoni che hanno fatto di te?

"Il paragone con James Hunt mi piace... io però non mi drogo. Mai provato neppure una canna in vita mia. Ogni tanto non rinunci a bere qualcosa e durante i fine settimana di gara e fumo le mie 200 sigarette. Tutto qui. In realtà devo dire che il mio stile nei weekend di gara è molto differente dalla mia vita

reale. Sono uno molto tranquillo. Lavoro, sono una sorta di uomo tutto fare. Preferisco stare a casa. Esco ogni tanto. Mi godo la mia vita sui monti sopra Lugano perché di base sono un montanaro. Mi piace starmene fra le vacche e i cavalli che pascolano".

Quasi un professionista...

"Ni. In realtà non vivo grazie all'automobilismo. E alla mia età per campare devo inventarmi mille cose. Dal coach driver, all'istruttore di guida e poi dal 2010 possiedo dei simulatori di guida che affitto ai miei clienti. Tante cose che mi permettono di andare avanti. Eseguo anche molti lavori da carpentiere. Adesso sto finendo di ristrutturare una casa in cui vivo con la mia compagna. Mi sto dando da fare con tre operai".

Però il Comini pilota è uno che ad un certo punto sembrava avviato ad una folgorante carriera nelle ruote coperte. Almeno così si pensava dopo il trionfo nella Mégane.

"Quello è stato lo spartiacque. Dopo quella vittoria sono andato in Giappone a fare il test con la Nissan GTR. Mi ero preparato benissimo. Sia dal punto di vista fisico sia con l'inglese. Ho studiato anche la cultura giapponese proprio per avvicinarmi quanto più possibile alla loro mentalità. Andò molto bene visto che con il bagnato fui otto decimi più veloce di Michael Krumm, il pilota che aveva sviluppato la macchina. Non mi spiego ancora le ragioni perché non vi fu uno sbocco, anche se alcune cose di quel test vennero omesse. A quel punto ci rimasi molto male e decisi che avrei corso a modo mio ovvero divertendomi, ma soprattutto facendo divertire. E' un principio. Voglio che la gente si ri-

cordi di me quando mi vede correre e che se ne vada soddisfatta. Per me è importantissimo sapere che possano tornare a casa felici perché io ho contribuito a regalare loro delle emozioni”.

Il non essere preso in quel programma è stata certamente una delusione, ma se non altro ti ha aperto le porte che ti hanno permesso di arrivare sino a qui...

“A fine 2013, una volta capito che non avrei avuto futuro in Giappone, ho virato su altre cose. Ho fatto la Clio Cup Italia ed ho corso con la Porsche. Ho vinto anche in questo caso ed ho conosciuto i gemelli Andreas e Markus Grummerer della Target. Mi hanno contattato per alzare il livello della squadra e provare a vincere. Le cose sono andate bene tanto che abbiamo fatto una sorta di partnership in quanto il binomio funzionava e attirava piloti. La Target è una delle squadre che ha sempre schierato diversi tipi di vetture. Lo scorso anno abbiamo fatto la Séat Leon Eurocup ed è andata piuttosto male. La macchina era nuova e in pista sono stato buttato fuori troppe volte. Allucinante, quasi peggio di quest’anno. Nel 2015 invece, non ho trovato la chance per ripetere l’esperienza, ma è nata questa opportunità di correre la TCR anche se io non avevo il budget per tutto il campionato”.

E questo ci porta a parlare di un futuro che è ancora incerto proprio a causa del budget che manca. Sarebbe una bestemmia non poter finire l’anno.

“Ce la sto mettendo tutta. Vado avanti gara per gara cercando di racimolare il necessario. Walter Grummerer per l’ultimo appuntamento al Red Bull Ring è stato grandissimo, facendomi un favore e prolungandomi il pagamento. Però, adesso è durissima e, ad oggi, le altre gare sono a rischio perché non ho i soldi per proseguire. Ma sto facendo di tutto per racimolarli”.

Ti aspettavi di essere subito così veloce nella TCR?

“Sinceramente sì. E’ vero che prima ho fatto dei campionati di importanza magari inferiore, però in tutte le categorie vige una regola sola, ed è quella che devi essere veloce se vuoi vincere. Di balle non ce ne sono. Forse non mi aspettavo di vincere subito alla prima gara, ma di essere in grado di stare davanti nel proseguo della stagione, sicuramente sì. Se vogliamo è stata una sorpresa farlo alla prima gara, ma se guardo alla mia storia non

è stata neppure la prima volta. Mi era già successo di vincere al debutto in un campionato. Nella TCR forse conoscevo la macchina meglio di altri, ma a dire il vero, temevo tanto le Honda”.

Poi il campionato si è sviluppato sono arrivate altre vittorie e la consapevolezza di poter puntare al titolo. Adesso tutti si aspettano molto da Comini. Ti mette sotto pressione questa cosa?

“No, assolutamente. Non vivo grazie a questo. Vivo per arrivare al fine settimana di gara e divertirmi. Ci riesco e questo mi porta a non sentire pressione. Non c’è mai stata nella Mégane, nella Clio o nella Léon. Sono uno molto estroverso e impulsivo, lo si nota anche dalle dichiarazioni, ma lo faccio perché tengo molto a far valere il mio punto di vista. Non significa che io mi senta sotto pressione per il risultato. La pressione semmai me la mette la mancanza di soldi. Sapendo che ogni fine settimana potrebbe essere l’ultimo, al titolo proprio non penso e quindi la pressione è l’ultimo dei miei pensieri”.

Come giudichi la TCR Series?

“La TCR è senza dubbio il futuro. Di questo ne sono profondamente convinto, perché sono le macchine che usa la gente normale e nella quali si riconosce. E’ un campionato poco costoso e le nostre gare sono spettacolari. C’è anche un equilibrio tutto sommato buono fra le macchine anche se in certe gare la Honda è decisamente superiore e in più Morbidelli non ha avversari. Se la Léon in qualche corsa è superiore, io devo combattere contro Oriola, Belicchi, Gené, Afanasiev e gente di questo calibro. Quando invece la Honda è superiore, Morbidelli fa il pieno senza nulla togliere ai suoi compagni di squadra. Questo però va oltre il discorso del campionato. Ripeto, per me la TCR sarà il futuro anche perché stanno entrando altri marchi. Con più macchine competitive in pista, lo spettacolo sarà ancora più bello”.

Visto che lo hai nominato, sembra che ultimamente con Morbidelli i rapporti siano molto stretti e che vi vediate da molto vicino....

“Non voglio alimentare polemiche. A fine stagione dirò come la penso. Dico solo che le cose che faccio o che dico non arrivano per caso. Hanno un loro perché e quando sarà il momento ne parlerò.”

In ogni caso al di là dei contatti con Gianni, ad ogni gara ci sono delle battaglie quasi epiche. Il Campionato è tosto.

“Confermo. E’ davvero tosto visto anche l’alto numero di vincitori. Ad ogni gara bisogna veramente sudarsi il risultato, ma fa parte del gioco. Gli avversari sono esperti, conoscono tutti i trucchi e adottano tattiche in pista e verbali che servono ad innervosire gli avversari. Del resto siamo qui tutti per un unico obiettivo”.

Diamo per scontato che ci sarai nelle prossime gare. Quale sarà l’approccio, cambierà qualcosa nella condotta della strategia?

“Vedremo. Vivrò sempre un fine settimana alla volta cercando di ricavarne il meglio. La priorità è raccogliere il budget e puntare a finire il campionato. Farò tutto quello che posso, senza però svenarmi. Un finanziamento l’ho già aperto e non voglio certo farne altri. In più ho saputo che “Vanessa” è morta. Vanessa è la macchina che ho usato fino a Spielberg. Nella botta ricevuta da Morbidelli si è rovinata irrimediabilmente la scocca. Questo significa dover prendere un’altra vettura. Quindi altri costi. Non ci voleva, ma teniamo duro e andiamo avanti a testa bassa. Se ci sarò farò di tutto per portarmelo a casa questo titolo”.





Ricciarini non si scioglie

Il pilota toscano esce dall'inferno del circuito romagnolo mantenendo la testa della classifica grazie a due podi e al fine settimana non positivo di Files. Ma Di Luca e Iacone premono forte

Antonio Caruccio
foto Actualfoto

L'appuntamento di Misano della Clio Cup Italia è stato forse uno dei più movimentati della stagione 2015. Cristian Ricciarini rimane leader di campionato grazie a due podi che permettono all'alfiere di Essecorse di prendere punti importanti, soprattutto nei confronti di Josh Files, che dopo Monza arrivava in Romagna con il secondo posto nella classifica generale. Files però, aveva una penalità di due posizioni derivanti da Monza per aver oltrepassato i limiti della pista in fase di sorpasso, e dopo una qualifica non brillante che lo aveva visto concludere con l'ottavo tempo, è stato arretrato in quinta fila. Durante la corsa di domenica mattina è riuscito a guadagnare una posizione, chiudendo nono ed arponando gli unici due punti del fine settimana di Misano, perché in gara-2 la sua vettura non si è nemmeno schierata in griglia a seguito di un problema al motore. Una vera disdetta per il campione della

Eurocup Clio 2013 che si è visto sfilare in classifica da Simone Di Luca e Simone Iacone.

I due in comune non hanno solo il nome, ma anche il fatto che si siano divisi i successi del sesto round della stagione 2015 monomarca riservato alle piccole utilitarie di casa Renault. Di Luca, romano campione della serie nel 2008 ed ora portacolori del team Composit, si è imposto in gara 1 andandosi a prendere la prima affermazione della stagione, balzando al secondo posto, mentre Iacone, al terzo successo dell'anno, ha preso il terzo posto. Le gare di Misano non sono state avare di emozioni anche nelle posizioni di rincalzo, con battaglie che sono andate anche oltre le linee di demarcazione del tracciato, ma che hanno visto la direzione gara subito intervenire per risanare la situazione. Lorenzo Nicoli è infatti stato penalizzato di 10 secondi in gara 1, perdendo così il quarto posto finendo ottavo, mentre in gara 2 Alfredo De Matteo è stato sanzionato con un drive-through per un contatto con Luciano Gioia. Il prossimo appuntamento della Clio Cup Italia sarà al Mugello il 6 settembre.



Simone Di Luca

L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 1 DOMENICA 19 LUGLIO

- 1 - Simone Di Luca - Composit - 14 giri 26'36"941
- 2 - Simone Iacone - Rangoni - 1"319
- 3 - Cristian Ricciarini - Essecorse - 2"175
- 4 - Giuseppe Ferraro - Melatini - 11"026
- 5 - Michele Puccetti - Rangoni - 12"642
- 6 - Luciano Gioia - Composit - 14"933
- 7 - Alfredo De Matteo - Melatini - 15"153
- 8 - Lorenzo Nicoli - Rangoni - 17"135 *
- 9 - Josh Files - Rangoni - 17"911
- 10 - Massimo Longhitano - Rangoni - 18"371
- 11 - Massimiliano Danetti - MC - 36"309
- 12 - Daniele Pasquali - Composit - 36"460
- 13 - Paolo Gnemmi - MC - 36"662
- 14 - Ermes Della Pia - Essecorse - 46"672

Giro veloce: Simone Iacone 1'53"222

* Indica 10 secondi di penalità

L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 2 DOMENICA 19 LUGLIO

- 1 - Simone Iacone - Rangoni - 14 giri 26'38"203
- 2 - Cristian Ricciarini - Essecorse - 2"218
- 3 - Simone Di Luca - Composit - 13"167
- 4 - Giuseppe Ferraro - Melatini - 13"850
- 5 - Michele Puccetti - Rangoni - 18"355
- 6 - Massimo Longhitano - Rangoni - 23"870
- 7 - Luciano Gioia - Composit - 26"901
- 8 - Alfredo De Matteo - Melatini - 45"006
- 9 - Ermes Della Pia - Essecorse - 45"337
- 10 - Massimiliano Danetti - MC - 47"783
- 11 - Paolo Gnemmi - MC - 49"185
- 12 - Daniele Pasquali - Composit - 51"786

Giro veloce: Cristian Ricciarini 1'53"181

Ritirato

4° giro - Lorenzo Nicoli

Non partito

Josh Files

Campionato

1. Ricciarini 155; 2. Di Luca 150; 3. Iacone 144; 4. Puccetti 113; 5. Files 112; 7. Nicoli 65; 8. De Matteo & Longhitano 55; 10. Ferraro 47.



Cristian Ricciarini



Simone Iacone

EUROPEO RALLY

Estonia





Lukyanuk mi...stupisci

Il funambolico pilota russo ha esaltato agli stramassimi la sua Mitsubishi Lancer che, sui velocissimi sterrati estoni, ha dimostrato di poter dire ancora la sua contro le più moderne R5. Con il ritiro di Craig Breen è ora Kajto Kajetanowicz, secondo a Tallinn, il nuovo leader di campionato



Tre, due, uno. Terzo nel 2013 e secondo nel 2014, quest'anno Alexey Lukyanuk vince. E quasi non gli par vero: "E' talmente bello quello che provo che non riesco neppure a spiegarlo", butta lì a bocce appena ferme. Poi il russo dal piede pesantissimo spiega di aver rischiato di rovinare tutto proprio nell'ultimo tratto cronometrato: "Ad un certo punto mi sono trovato in equilibrio molto precario su due ruote e ho davvero temuto da capotare. Per fortuna, in qualche modo, sono riuscito a metterci una pezza ed eccomi qui...".

Primo leader dell'appuntamento estone, l'attico del podio, l'assegno per il miglior privato e il trofeo alla memoria di Colin McRae, Lukyanuk se li è guadagnati con una gara praticamente perfetta. Sfruttando il tanto che poteva dargli la Mitsu su strade velocissime e senza tanti rilanci per mettersi tutti dietro.

Ma la sua non è stata una passeggiata di salute. A rendergli la vita dura, nell'ordine, ci hanno provato, Karl Kruuda e Kajto Kajetanowicz con le Fiesta R5. Più lungo il secondo del primo, ma entrambi con parecchia convinzione. Quella che al via aveva pure Craig Breen, le cui speranze di portare a casa punti pesanti si sono definitivamente insabbiate nel trasferimento verso la penultima pieve, quando il motore della sua 208 T16 ha detto basta. Per un serio problema di lubrificazione. L'ultimo di un fine settimana che all'irlandese ha dato solo dispiaceri. E adesso, nella corsa al titolo, si trova di nuovo ad inseguire il sempre concretissimo polacco, leader con cinque lunghezze. "Non ha avuto fortuna", dice di lui Lukyanuk. Kajetanowicz gli fa eco e entrambi già pensano alla prossima sfida, quella sull'asfalto rotto e velocissimo del Barum.



Kajto Kajetanowicz
nuovo leader di campionato



Emil Bergkvist

A Sirmacis la battaglia a Bergkvist la guerra

La battaglia l'ha vinta Ralf Sirmacis con una di quelle 208 R2 che se son ben fatte non si rompono solo a guardarle, la guerra Emil Bergkvist con una Opel Adam. Secondo a poco più mezzo minuto dal ragazzo del Baltico, lo svedese ha rastrellato in Estonia i punti sufficienti a chiudere definitivamente a suo favore la sfida fra gli Junior. Perché è indubbiamente bravo e perché ha potuto disporre di un'auto ben curata. Ma anche perché nessuno di quelli che lo hanno seguito lo ha rintronato ripetendogli di andare adagio. Forse perché la gente dell'Opel ha l'obiettivo di far crescere un pilota e non un conducente di scuolabus...



L'ORDINE DI ARRIVO DOMENICA 19 LUGLIO 2015

1. Lukyanuk-Arnautov (Mitsubishi Lancer Evo X) in 1.32'25"4
2. Kajetanowicz-Baran (Ford Fiesta R5) a 12"7
3. Aus-Koskinen (Mitsubishi Lancer Evo IX) a 1'07"0
4. Plangi-Sarapuu (Mitsubishi Lancer Evo IX) a 2'06"9
5. Korge-Pints (Peugeot 208 T16 R5) a 2'23"7
6. Jeets-Toom (Ford Fiesta R5) a 3'36"2
7. Butvilas-Mazur (Subaru Impreza Sti) a 4'50"8
8. Koltun-Pleskot (Ford Fiesta R5) a 5'20"8
9. Botka-Michalik (Mitsubishi Lancer Evo IX) a 7'36"1
10. Sirmacis-Simins (Peugeot 208 R2) a 8'01"6

Il campionato

Piloti: 1.Kajetanowicz 133; 2.Breen 128; 3.Lukyanuk 82; 4.Consani 55; 5.Plangi 43; 6. Magalhaes 38; 7.Loix 35; 8.Tarabus 34; 9.Butvilas 33; 10.Bouffier 28;
Junior: 1.Bergkvist 128; 2. Sirmacis 87; 3.Rokland 79; 4.Ingram 78; 5.Griebel 75.



Ralf Sirmacis

Numeri da ricordare

139,2 la media in km/h tenuta da Alexey Lukyanuk per imporsi nella terza prova speciale estone.

35 i classificati alla fine della gara baltica

8 le prove speciali vinte da Alexey Lukyanuk, miglior performer del fine settimana. A spartirsi le altre otto, nell'ordine, Kajetanowicz e Kangur (tre a testa), Kruuda e Jets.

7 i cambiamenti al vertice della classifica: Lukyanuk, Kruuda, Lukyanuk, Kruuda, Lukyanuk. Kajetanowicz e ancora Lukyanuk.

5 le berlinone a trazione integrale nella top ten finale, le quattro Mitsu di Lukyanuk, Raine, Plangi e Borka e la Subaru di Butvilas.



Sfortunatissimo Craig Breene
appiedato per un problema meccanico

Fra i due litiganti, il terzo gode

Terzo a trentatré secondi e uno da Felice Re e a trentasette secondi e sei da Denis Colombini prima della magica Talla, Corrado Fontana si trova fra le mani una vittoria – la terza della sua invitta campagna nell'International Rally Challenge – che di fatto blinda il suo primo posto nella più frizzante serie del Bel Paese







Colombini-Zanella

Guido Rancati
foto Pace

“Questa volta è andata così...”, dice ancor prima di sfilarsi dall'abitacolo della Hyundai. Aggiunge: “Capita con una certa frequenza che al Casentino sia l'ultimo tratto a decidere la gara ed è successo anche quest'anno: diciamo che ci è andata bene”. Non ha nessuna voglia di infierire sui vinti, il gentleman comasco e allora lascia che siano gli altri a osservare che sì, se Colombini non avesse tagliato una gomma e Re non fosse andato a incocciare con una ruota la spalletta di un ponte nella prima parte della prova-monumento quasi certamente non ce l'avrebbe fatta ad assicurarsi il diritto di andare a occupare l'attico del podio, ma che l'oro se lo è comunque guadagnato. Eh già, è stato bravo assai a evitare le mille trappole dell'anello finale affrontato a passo di carica per riscattare una prestazione non propriamente esaltante. Iniziata venerdì sera con un promettente secondo tempo dietro a Stéphane Sarrazin nella kermesse di Bibbiena e proseguita con poche luci e tante ombre. “In effetti – conferma – non ero riuscito a lasciare il segno e la cosa non poteva piacermi”. Per un verso per l'altro, malgrado

un altro secondo tempo raccolto nel secondo passaggio sulla Dama, uno dei protagonisti annunciati era stato solo comprimario, poco più che spettatore in una sfida che, sparito subito il francese, erano stati il sammarinese con la Fiesta della Tam-Auto e l'altro comasco, quello con la DS3 della d-max, a rendere incandescente come l'asfalto dell'assolato aretino. Nei trentasei chilometri e ottocentottanta del gran finale invece è stato grande. Nel non sbagliare niente, ma anche e soprattutto nel firmare un tempo da urlo.

Fontana non è l'unico a poter sorridere alla fine di un rally bello e tosto, ma è il solo a riuscire a farlo fra quelli che trovano posto sul podio. Colombini, terzo, non può non pensare a quello avrebbe potuto essere e non è stato e Alessandro Re, ottimo secondo nel suo primo impegno “vero” con una vuerreci, non riesce a non pensare al babbo che ha visto fermo per strada: “Speravo di essere qui a festeggiare l'ennesima vittoria di un cinquantatreenne che va ancora molto forte...”, sussurra il ragazzo che non sbaglia quasi mai. Che aveva affrontato l'impegno con l'idea di non strafare e non difatti non ha mai esagerato. Ma ha mostrato una volta di più di saperci proprio fare.



L'ORDINE DI ARRIVO SABATO 18 LUGLIO 2015

1. Fontana-Arena (Hyundai i20 Wrc) in 1.29'08"2
2. A.Re-Ciucci (Citroen DS3 Wrc) a 20"9
3. Colombini-Zanella (Ford Fiesta Wrc) a 36"6
4. Michelini-Perna (Citroen DS3 R5) a 1'35"2
5. Dal Ponte-Bizzarrini (Ford Fiesta Wrc) a 2'03"0
6. Paccagnella-Bozzo (Ford Focus Wrc) a 2'33"1
7. Di Cosimo-Francescucci (Ford Focus Wrc) a 2'33"1
8. Mella-D'Amore (Ford Fiesta Wrc) a 4'24"3
9. Chentre-Floreat (Mitsubishi Lancer Evo X) a 4'31"5
10. Cogni-Pollicino (Peugeot 207 S2000) a 5'28"6

Il campionato

Piloti: 1.Fontana punti 221; 2.Michelini 164; 3.Cogni 135; 4.Di Cosimo 127; 5.Mella 121; 6.A.Re 114; 7.Freguglia 109; 8.F.Re 105; 9.Gasperetti 100; 10.Strata 98.

La delusione di Zanella per la vittoria mancata

"Erano diversi anni che nessuno mi cercava per offrirmi la possibilità di occupare il sediolino di destra di una top car in una gara non per auto storiche...". Il Casentino è appena finito e Flavio Zanella sospira. Ha gli occhi lucidi, il veterano trevigiano. Aver solo sfiorato la vittoria non gli permette di godersi un risultato peraltro da mettere in cornice: "Sì, se l'altra settimana mi avessero detto che alla fine mi sarei ritrovato sul podio insieme a Denis Colombini, ci avrei messo la firma. Ma così...". Il sammarinese al quale ha dettato il ritmo nell'aretino prova a consolarlo, ma farlo non è facile. Non a botta calda. E non avrebbe senso ricordargli che le gare sono fatte così, a volte vanno bene e a volte meno bene: ne ha viste troppe, in carriera, per non saperlo. Gli è difficile da digerire, il finale: "Perdere così...".

Sarrazin un ritiro da ambasciatore

Il suo gioco è durato poco. Troppo poco. Più veloce di tutti nel toboga cittadino che aveva aperto le danze, Stéphane Sarrazin aveva dovuto mollare il pallino già nella prima prova vera del Casentino. Per una foratura: qualche balbettio della Fiesta della First lo aveva distratto e, deconcentrato, aveva incocciato qualcosa. Ma, pur perso nei bassifondi, contava di rifarsi nel tanto che ancora restava. E invece la sua gara è finita definitivamente subito dopo, quando è stato chiaro che il problema dipendeva dall'alternatore. Messi da parte i legittimi sogni di gloria e costretto a rinunciare anche a macinare chilometri sulle strade tratmate in vista del Tour de Corse, il campione transalpino non ha potuto fare altro che fare i bagagli. Non prima, però, di aver ringraziato ancora una volta la gente del Casentino per la splendida accoglienza riservatagli e gli organizzatori per avere approntato una gran bella gara. Tornerà, forse. In ogni caso sarà un convinto ambasciatore itinerante di un rally (e di una serie) che profuma di buono.



Stéphane
Zanella

Chentre conquistato dal Casentino

Il Casentino lo ha conquistato. "Ho scoperto una gran bella gara, una gara d'altri tempi...", fa Elisv Chentre prima di risalire sulla pedana. Spiega: "C'è davvero di tutto: salita, discesa, asfalto nuovo e asfalto vecchio. E c'è pure una prova decisamente impegnativa in notturna, con la polvere che resta in sospensione nell'aria a rendere tutto più difficile. Insomma, questo è un rally". L'aostano conosce la materia, in carriera ha corso anche all'estero dove ancora c'è ampio spazio per cose del genere. Il primo posto in R4 – e un ottimo ottavo assoluto – è la ciliegina sulla torta. Il rimpianto, piccolo, è di non aver avuto modo di duellare con Marco Strata, uscito già sabato mattina sulla Dama. Peccato, perché il loro avrebbe dovuto essere un gran bel testa a testa.

Uno sconsiderato non ferma Rossetti

Non è contento, Luca Rossetti. Il gesto sconsiderato del cretino con indole criminale che sulla Talla ha lanciato un uovo contro il parabrezza della sua Clio R3T costringendolo a fermarsi per ripulirlo non gli ha impedito di vincere la sfida diretta con Ivan Ferrarotti nell'ambito del trofeo europeo della Losanga, ma gli è costato un posto nell'assoluta. E soprattutto lo ha amareggiato: "Sarebbe bene che prima o poi chi compie atti simili venisse individuato e chiamato a risponderne penalmente", osserva. Il friulano trapiantato in Valtellina non è stata l'unica vittima dell'irresponsabile di turno: lo stesso trattamento lo hanno avuto Ferrarotti e Humar, altri due protagonisti con la francese turbata, e la cosa parrebbe escludere che il folle lanciatore sia uno che non gradisce i rally. Ma la sostanza non cambia. L'amarezza resta. In tutti. Sono davvero brutti tempi questi in cui c'è chi sulle strade del Tour de France lancia un bicchiere di urina contro Froome e su quelle del Casentino lancia uova.



Luca Betti



Sfortunato Felice Re out nell'ultima prova



Luca Rossetti



Michelini sempre più in alto

Ancora un risultato per Rudi Michelini. Ottimo interprete della DS3 R5 della Procar, il toscano ha chiuso appena sotto il podio il suo fine settimana casentinese e, almeno in teoria, è l'unico che ancora potrebbe impedire a Corrado Fontana di imporsi nell'International Rally Cup. Ma ancora non è certo di finire la stagione da leader nel raggruppamento delle R5, Super2000 e Regional: a impedirgli di far festa il sempre bravissimo Gabriele Coggi con la 207.

Non solo Sarrazin tra i ritiri eccellenti

L'elenco si apre con Stéphane Sarrazin, fermo dopo la seconda prova, e si chiude con Tonino Di Cosimo, fermo nel trasferimento dall'ultima all'arrivo. Come tutte le gare di una certa consistenza, il Casentino ha fatto varie vittime illustri, da Felice Re a Luca Betti, da Max Beltrami a Lorenzo Bertelli, da Roberto Cresci a Luca Ambrosoli.





Faggioli lider maximo

Con la quinta affermazione consecutiva, la sesta sul Terminillo, il campione in carica balza in testa al Tricolore Montagna. Resiste Merli, secondo, che sorpassa Scola (motore ko) ora avvicinato anche da Fattorini, terzo. Per Magliana rientro super in CN mentre Ragazzi avvicina il tris delle GT

Gianluca Marchese
Foto E.Caliò

Definire Simone Faggioli dopo la vittoria nell'ottava di CIVM alla Rieti-Terminillo e più in generale in questo momento della carriera rischia di sembrare retorico. Ormai la simbiosi con la Norma-Zytek gommata Pirelli è tale che al campione in carica basta partecipare a cinque round su otto per rimontare sugli avversari in lotta fin dall'inizio e superarli in una caldissima domenica di metà luglio come se niente fosse. In realtà vincerle tutte e ritrovarsi "lider maximo" niente non è, anzi. Pure Christian Merli, unico a resistergli, utilizza un aggettivo senza compromessi o complicazioni per definire il crono settato sul Terminillo dal rivale toscano: "Stratosferico". Insomma, la Coppa Carotti, nel cui albo d'oro ora Faggioli compare per ben sei volte, sembra aver riportato tutto nella... norma: lui a scappare e Merli a inseguire, mentre gli altri, in particolare Domenico Scola, leader fino alla vigilia della classica laziale, a dover rimandare i sogni di gloria. Anche se con Faggioli a quota 100 punti, Merli a 94,5 e Scola fermo a 89 per colpa della fumata bianca proveniente dal motore della sua Osella PA2000 può ancora succedere di tutto. Molto dipenderà dal capoclassifica stesso e da quello che si profilerà nel concomitante Europeo, ma anche da come i suoi avversari si riorganizzeranno. L'Osella FA30 gommata Avon di Merli continua a segnare progressi ed è in attesa dell'evoluzione che porterà qualche cavallo in più sul motore RPE, quindi quanto succederà allo Spino domenica prossima potrebbe anche cambiare gli scenari. Non solo nell'assoluta. Con il terzo posto colto a Rieti è del tutto riaperto il trofeo dedicato agli under per Michele Fattorini. Anche lui su PA2000, l'umbro ha iniziato nel peggiore dei modi il weekend del Terminillo per colpa di un problema alla frizione patito al sabato in Q1, ma ha concluso alla grande tornando sul podio e avvicinando in classifica Scola, che, al contrario, ha iniziato benissimo e terminato con tanta sfortuna e il propulsore arrosto.



Fattorini torna sul podio assoluto a Rieti

Maglion big tra le novità

A proposito di "linea verde", il gruppo CN ha portato novità tra i giovani anche a Rieti, dove è però ripreso il dominio di Omar Magliona. Il portacolori della CST Sport è tornato in CIVM dopo oltre un mese e ha subito riguadagnato la leadership che Lombardi gli aveva tolto per il "gioco degli scarti" (sta-



Angelo Marino aggressivo al rientro tra i prototipi

volta è toccato al potentino restare fermo "in panchina"). Maiuscola la prova del campione in carica sull'Osella PA21 Evo Honda, con tanto di rilievo cronometrico a livelli record (è solo una "proiezione", visto che il tracciato quest'anno è stato accorciato di 1450 metri nel tratto finale, misurando per la prima volta "solo" 13,45 chilometri). Le novità più grandi arrivano dai giovani, però. Dietro a Magliona, infatti, la sorpresa è stata Angelo Marino. Dopo i trascorsi in Ligier di qualche stagione fa il driver campano è tornato su un prototipo utilizzando l'Osella by Progetto Corsa già di Jacoboni in pista. Terzo è invece Luca Ligato, under calabrese che a sua volta da Rieti è passato dalla PA21 Evo della Titan Motorsport a quella ex laquinta by Catapano Corse, gareggiando per la prima volta su gomme Pirelli.

Doppietta superchallenge

Dopo la parentesi di Trento, il gruppo GT torna in mano alla Ferrari 458 di Roberto Ragazzi. Il pilota veneto avvicina il terzo scudetto consecutivo nella giornata in cui esulta anche per la doppietta della squadra, visto che Superchallenge ha colto anche il secondo posto con il rientrante Bruno Jarach, presente pure allo Spino domenica prossima. Si "ferma" invece il gruppo E1-E2S. I tre contendenti, infatti, hanno o "scartato" (il leader Gramenzi e Giuliani) o si sono presentati sul Terminillo su un'Osella FA30 del team Faggioli (Nappi, quarto assoluto, al quale difendere il Tricolore 2014 delle Turismo più estreme non sembra interessare più di tanto). A conquistare il Terminillo ha pensato allora Marco Iacoangeli su BMW M3 sulla quale è davvero un peccato che il romano si presenti in CIVM soltanto nelle gare più amate o vicine.



Poker d'assi di CIVM con Faggioli, Scola, Magliona e Merli

L'ORDINE DI ARRIVO DOMENICA 19 LUGLIO 2015

Classifica assoluta: 1. Faggioli (Norma M20 Fc Zytek) in 4'46"36; 2. Merli (Osella Fa30 Evo Rpe) a 7"29; 3. Fattorini (Osella Pa2000 Honda) a 17"87; 4. Nappi a (Osella Fa30 Zytek) a 22"76; 5. Magliona (Osella Pa21 Evo Honda) a 31"46; 6. Picchi (Lola Dome Honda) a 32"02; 7. Riva (Renard D92 Cosworth) a 34"56; 8. Marino (Osella Pa21 Evo Honda) a 37"83; 9. Janik (Norma M20 Fc Mitsubishi) a 41"15; 10. Cinelli (Lola-Cms Evo Judd) a 41"45.

Classifica dei gruppi. Racing Start: 1. Montanaro (Mini Cooper) in 6'39"58; 2. Bissichini (Mini Cooper) a 10"60; 3. Scappa (Renault New Clio Rs) a 15"35; 4. Loffredo (Opel Corsa Opc) a 20"21; 5. Marchesani (VW Polo 6R) a 29"20. Gr. N: 1. Hafner (Mitsubishi Lancer Evo) in 6'23"27; 2. Errichetti (Peugeot 106) a 36"13; 3. Marino E. (Peugeot 106) a 38"25; 4. Marchetti (Renault Clio Williams) a 47"74; 5. Angelini (Citroen Saxo) a 55"85. Gr. A: 1. Bicciato (Mitsubishi Lancer Evo) in 6'21"73; 2. Ghizzoni (Honda Civic Type-R) a 13"17; 3. Sandroni (Bmw M3) a 15"73; 4. D'Amico (Renault New Clio) a 20"75; 5. Antonini (Peugeot 106) a 56"76. E1-E2S: 1. Iacoangeli (Bmw 320i) in 5'46"84; 2. Sambuco (Renault New Clio) a 21"64; 3. Cimarelli (Alfa Romeo 156) a 24"35; 4. Pelorosso (Renault Clio Proto) a 32"70; 5. Chirico (Peugeot 106) a 35"64. GT: 1. Ragazzi (Ferrari 458 Challenge) in 6'04"84; 2. Jarach (Ferrari 458 Challenge) a 21"78; 3. Sgheri (Porsche 996 Gt3) a 31"72. CN: 1. Magliona in 5'17"82; 2. Marino A. a 6"37; 3. Ligato (Osella Pa21 Evo) a 11"13; 4. Crespi (Osella Pa21 Evo) a 37"16; 5. Malvasio (Osella Pa21/S) a 1'19"04. E2/B: 1. Faggioli in 4'46"36; 2. Fattorini a 17"87; 3. Janik a 41"15; 4. Cassibba G. (Wolf-Clw Mugen) a 51"21; 5. Brunozzi (Radical Sr4) a 1'15"73. E2/M: 1. Merli in 4'53"65; 2. Nappi a 15"47; 3. Picchi a 24"73; Riva a 27"27; 5. Cinelli a 34"16.

A Iacoangeli il gruppo E1 nella gara di casa



Ragazzi domina in GT e "vede" il titolo



26 luglio

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

2 agosto

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

9 agosto

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

16 agosto

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

23 agosto

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

30 agosto

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

6 settembre

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

13 settembre

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





20 settembre

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

27 settembre

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

4 ottobre

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

11 ottobre

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

18 ottobre

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

25 ottobre

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



1 novembre

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

8 novembre

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

15 novembre

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

22 novembre

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

29 novembre

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

6 dicembre

V8 Supercars a Sydney

13 dicembre

Stock Car Brasil a San Paolo

NUOVA PEUGEOT 308 GT

≡ VIVI LO SPIRITO GT ≡



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

PEUGEOT RACCOMANDA TOTAL Valori massimi ciclo combinato, consumi: 5,6 l/100 km; emissioni CO₂: 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

info@inpagina-bo.it