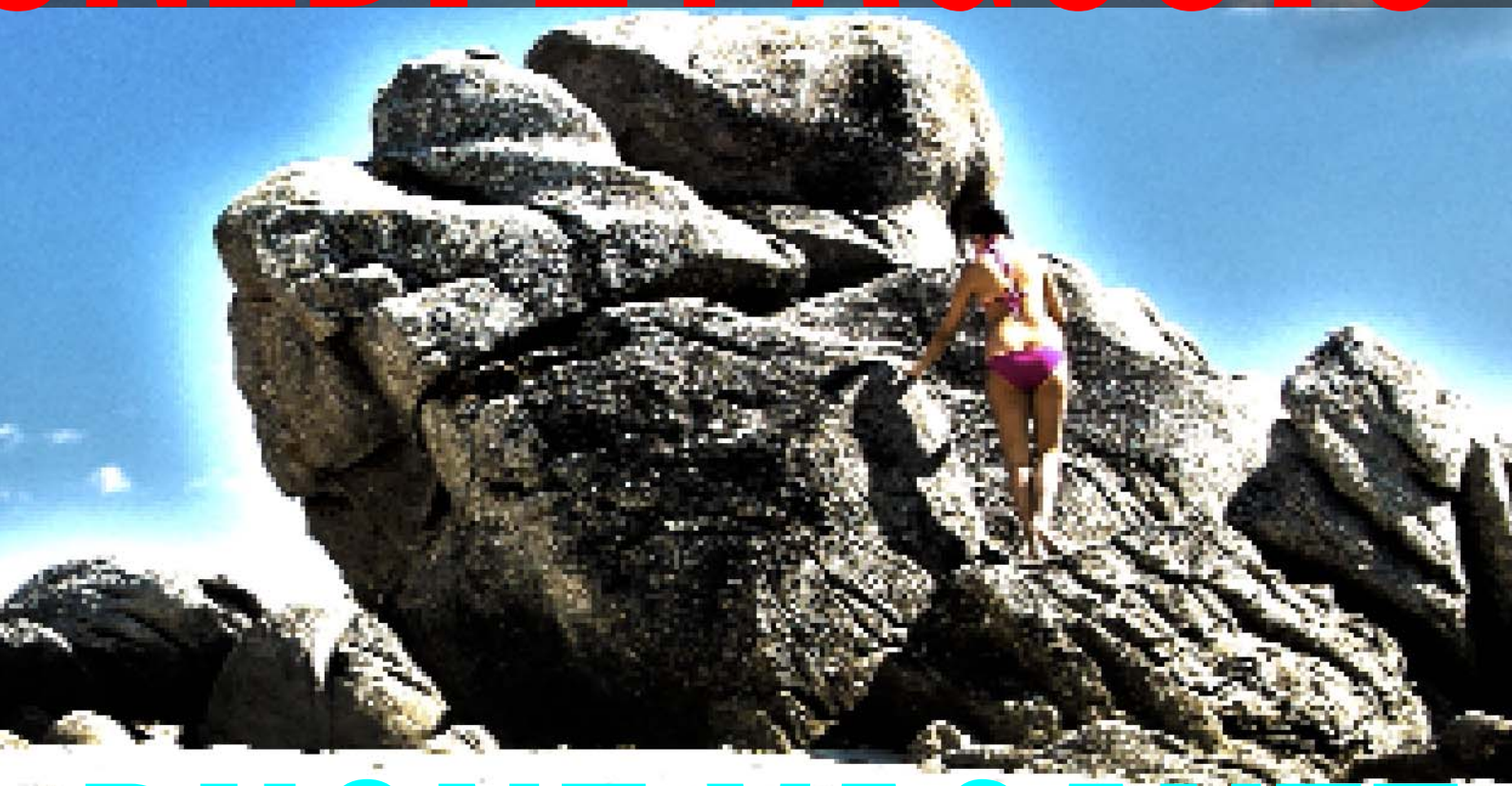
n. 327
27 luglio 2015
Magazine italiaracing.net

Capolavoro Vettel

A LU

ARRIVEDERCI
LUNEDÌ 24 AGOSTO



BUONE VACANZE
A TUTTI

Magazine

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

ItaliaRacing.net

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

Redazione:
Stefano Semeraro
Marco Minghetti

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

Produzione:
Marco Marelli

Fotografie:
Photo4
Actualfoto
Photo Pellegrini
MorAle

Realizzazione:
Inpagina srl
Via Giambologna, 2
40138 Bologna

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

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

Il graffio di Baff!

Ferrari

Vettel, prove tecn di futuro

Il successo della Ferrari è stato agevolato dalla giornata nera della Mercedes, ma quest'anno per la Rossa l'importante è dimostrare di saper cogliere le opportunità. E Sebastian ammonisce: siamo quelli che hanno fatto più passi in avanti, ma vincere a Budapest non è stato così facile come sembra

iche

GP UNGHERIA

Ferrari

Stefano Semeraro

La Ferrari, finalmente. Un team di nuovo vincente, anche se non il miglior team sulla griglia, e va bene così, perché alla fine il ruolo della Rossa quest'anno è esattamente questo: cogliere le occasioni, infilarsi nei buchi lasciati liberi dalla corazzata Mercedes. Anche saper approfittare delle giornate nere della concorrenza – e a Budapest per Hamilton & Co. è stato davvero buio pesto – bisogna avere talento, grinta, qualità. Tutto cose che Sebastian Vettel, e Kimi Raikkonen finché la macchina glielo ha consentito, è riuscito a fare. Cominciando dall'inizio, cioè da quello start magnifico propiziato da un software perfezionato da Maranello e realizzato dai due ferraristi, continuando con la gestione inappuntabile delle strategie e dei pit-stop, e finendo con i nervi saldissimi di Vettel che ha dimostrato di essere ancora lo stesso fuoriclasse degli anni dorati in Red Bull cavandosela alla grande anche nei momenti di maggior pressione. Ad esempio quando dopo la safety car Rosberg gli si era messo alle calcagna: lui non ha sbavato di un millimetro mentre Nico non è mai riuscito a trovare l'ispirazione (o la grinta?) per tentare un sorpasso.

Il weekend non era iniziato certo bene per la Rossa, tormentata sia venerdì sia sabato da problemi seri, ma il team ha saputo reagire, rimettersi in sesto, azzeccare l'idea giusta (puntare tutto sulla partenza) e farsi trovare pronto quando l'occasione si è presentata. L'unico passo falso della Ferrari è stato il guaio al kers di Raikkonen, ma lì si entra in un discorso diverso.

L'incredibile partenza dei due ferraristi che ha annichilito la concorrenza

GP UNGHERIA

Ferrari

Ora Vettel vale Senna

Per Vettel è arrivata la seconda vittoria stagionale dopo quella della Malesia, la 41esima in carriera (pareggiato Senna, che ci arrivò dopo 158 gare mentre a Seb ne sono bastate 149, davanti restano solo Prost e Schumacher, primo con 91 centri). Sarebbe potuta arrivare una pazzesca doppietta, è vero, ma l'amarezza resta inferiore alla soddisfazione. Il riassunto delle cifre è quello che ha fornito Maurizio Arrivabene: 10 gare, 8 podi, due vittorie. A metà stagione si è già ottenuto quello che era l'obiettivo minimo, quelle due-tre vittorie auspicate da Arrivabene e Marchionne. Che non potranno bastare l'anno prossimo, né l'anno dopo, ma che per il momento rappresentano un saldo positivo. Vettel è stato bravissimo non solo a fatti, ma anche a parole, quando ha trovato la lucidità dopo una gara così serrate folle di dedicare (in francese!) la vittoria a Bianchi, e di ringraziare in italiano il team. Sono dettagli, ma dettagli che contano.

«Ho avuto il pensiero di Jules fisso in testa per tutta la gara – ha spiegato Seb – proprio a Suzuka mi ero reso conto di quanto fosse forte, di quanto stesse spingendo su un tracciato la cui difficoltà tutti conoscono. Vincere a Budapest è stato fenomenale, come lo era stato arrivare sul podio alla mia prima gara in Ferrari. Ora potremo andarcene tutti in vacanza più rilassati. All'inizio di stagione sapevamo tutti che un team sarebbe stato durissimo da battere, ma ci siamo già riusciti in Malesia e in Ungheria. Il progetto sta funzionando e le prospettive sono buone». Seb non vuole peraltro sentir parlare di crisi. «Quale crisi? Quando le occasioni si aprono devi essere lì a prenderle, e in passato è capitato che un campionato sia stato vinto grazie ad un colpo di fortuna, anche se io credo che niente succeda per caso. La Ferrari è il team che è progredito di più quest'anno, e me lo conferma Kimi che era qui anche nel 2014. Anche per quanto riguarda la power unit abbiamo fatto grandi passi in avanti. Venerdì abbiamo avuto parecchi problemi, ma siamo riusciti a fare delle buone qualifiche e una buona gara. Mi ha fatto piacere aver riempito anche la casella Hungaroring, dove non avevo mai vinto. Però non si può sempre fare affidamento sugli errori altrui, in special modo se devi vedertela con la Mercedes, ma vi assicuro che vincere stavolta non è stato facile. Neppure per un singolo secondo, e specialmente alla fine della gara». Ora si tratta di trasformare il caso in regolarità. Non sarà facile, anzi; ma come dice Seb, il progetto è avviato.

> “Quando le occasioni si aprono devi essere lì a prenderle, e in passato è capitato che un campionato sia stato vinto grazie ad un colpo di fortuna, anche se io credo che niente succeda per caso. La Ferrari è il team che è progredito di più quest'anno, e me lo conferma Kimi che era qui anche nel 2014”
>
> SEBASTIAN VETTEL

Raikkonen manda segnali

Una grande gara, rovinata dal problema al Kers. Per il finlandese l'anno orribile 2014 è ormai alle spalle, e la Ferrari può ottenere altri grandi risultati. «Ma sulla mia riconferma non sono io a decidere»

Stefano Semeraro

Per Kimi Raikkonen poteva essere la giornata della definitiva rinascita, uno schiaffo morale a chi già lo vuole fuori da Maranello. Una partenza ancora più bella di quella di Vettel, 50 giri da protagonisti con il secondo posto nel mirino. Poi è arrivata la doccia fredda del guasto al Kers, il rallentamento, la rabbia, il ritiro. E allora viene quasi da ripensare ai tanti guai di 'Calimero' Barrichello, alle mille sfighe di 'Zerbinho'. Al di là dell'indiscusso primato di Vettel in casa Ferrari, con tanti guai che capitano sempre a lui, materia per i retroscenisti ce ne sarebbe. Ma il primo a sdrammatizzare (almeno apparentemente...) è proprio Kimi. «Ho sopportato tante delusioni e tante brutte gare – dice Iceman - questa è solo una in più. Al team resta la vittoria di Seb, ma avrebbe potuto essere facilmente una doppietta. Avevamo la velocità, tutto funzionava, peccato ci sia messo di mezzo quel guasto. Quando hai sfortuna, hai sfortuna: le gare sono anche questo». Un secondo posto all' Hungaroring avrebbe potuto restituirgli qualche chance per l'anno prossimo, anche se se le voci su un contratto già firmato da Bottas sono sempre più insistenti. Giusto così? «Non si tratta di dire se è giusto o no. Non è una decisione che spetta a me, ma al team, e loro fanno quello che vogliono. Quello che so è che se non fossi più veloce, o non avessi più voglia di correre non sarei qui, ma davanti alla tv. Quest'anno la macchina è stata sempre veloce, siamo ben lontani dal disastro dello scorso anno. Qualche problema qui e lì ci ha impedito di mostrare fino in fondo tutto quello che valiamo, ma continueremo a spingere e magari la fortuna ci darà una mano. Sono certo che potremo cogliere altri grandi risultati, ma a patto che certi problemi non si ripropongano».

La sfortuna che ha colpito Raikkonen ha impedito una possibile doppietta ferrarista

La RAI grida al complotto anti-Ferrari, ma piovono smentite

Ad ascoltare la telecronaca di Gianfranco Mazzoni, che per tutto o quasi il Gp si è lamentato vigorosamente con la regia internazionale, rea di non inquadrare volontariamente la Rossa per colpa di un presunto litigio fra Ecclestone e i vertici Ferrari, all'Hungaroring è andato in scena uno scandalo che ha danneggiato almeno due parti: quella degli spettatori, privati dello spettacolo di Vettel e Raikkonen che menavano le danze; e quella degli sponsor della Rossa, penalizzati da una scarsissima esposizione. Nel dopo gara sono piovute però le smentite. Da parte di Ecclestone («Ma quale boicottaggio? Io sicuramente non ho dato nessuna direttiva, mi rivedrò il GP») e quella energica di Maurizio Arrivabene: «Smettiamola con questa stupidaggine. La tv inquadra i duelli, parlare di boicottaggio mi sembra assurdo». In effetti è stato spesso così, anche quando i GP li ha dominati la Mercedes è capitato spesso di non vedere o quasi Hamilton, perchè - giustamente - la regia privilegia le scene di battaglia agonistica alle passerelle in solitaria. Per carità, è vero che di rosso a lungo se ne è visto poco, e magari un litigio c'è stato davvero: lo sa chi era sul posto. Però l'insistenza sul boicottaggio da parte Rai è stata davvero pesante, a tratti quasi fastidiosa. E le smentite davvero nette. Chissà che tanta insistenza non sia stata frutto di un po' di smemoratezza: era così tanto tempo che la Ferrari non vinceva restando in testa dal primo all'ultimo giro, che ci siamo dimenticati dell'effetto che fa (anche ai registi).

Quando la Rossa... s'arrabbia

Arrivabene non ha digerito l'ironia di Lauda e lo ha spiegato usando come metafora la pizza. Fondamentali per l'impresa di Vettel anche il ritorno alla vecchia power unit e le strategie

Stefano Semeraro

«Gli spaghetti? Non mi sono mai piaciuti. Ieri sera piuttosto mi sono fatto una pizza all'arrabbiata, e l'ho consigliata anche alla squadra, così ci siamo caricati bene...». Maurizio Arrivabene ci ha abituato a battute ad effetto (e piccanti) e nel dopo gara dell' Hungaroring, viste il clima da Expo di quest'anno e le critiche culinarie di Niki Lauda alla vigilia del GP di Ungheria («Cosa c'entra la Mercdes se alla Ferrari sanno fare bene solo gli spaghetti?», frase poi corretta e addolcita, ndr) ha deciso di mostrare di che... pasta è fatto il team di Maranello. «Questa vittoria è dedicata a chi dice un sacco di stupidaggini (ad esempio Alonso?, ndr) e non sa fare i calcoli. Qualcuno vuole dividere la squadra, ma finché ci sarò io non succederà. Ho le spalle larghe... Piuttosto, quando potremo scegliere noi la mescola da usare sarà sempre troppo tardi». Un venerdì nero, pieno di guai tecnici, un sabato luminoso, una domenica spendente. «James Allison (il dt della Rossa, ndr) mi ha detto che è stato il peggior weekend della sua carriera, ma nelle terze libere di sabato già avevamo trovato delle soluzioni. E abbiamo azzeccato l'idea di concentraci sulla partenza. Era l'ultima con la vecchia tecnologia, direi che l'abbiamo sfruttata bene. Però il gap con la Mercedes è altalenante, dobbiamo restare umili». Che significa riconoscere le altre scelte vincenti – tornare alla power unit pre Canada, le gomme soft che si sono rivelate vincenti con la pista libera, il vantaggio dato dal nuovo carburante – ma anche che l'Ungheria non è il modello di quello che succederà di qui alla fine del campionato e che il guasto al kers di Raikkonen è una ferita aperta. Come aperta rimane la questione del suo rinnovo. «Non c'è fretta – dice al proposito Arrivabene – per ora preferiamo concentraci sulla macchina più che sul pilota».

Maurizio Arrivabene batte il cinque a Sebastian Vettel nel dopogara di Budapest

Disastro Hamilton: «La peggior gara della mia vita»

Il tracollo delle frecce d'argento ha coinciso con una gara costellata da incredibili errori di Lewis Hamilton, che si è rovinato da solo la giornata almeno due volte. E se Tito Wolf incolpa la taratura sbagliata della frizione, Lewis non sa spiegarsi la figuraccia e chiede scusa a tutti. Ma chissà che il flirt con Rhianna...

BOSE

Stefano Semeraro

Certo, se davvero Lewis Hamilton ha iniziato una nuova love-story con la torrida pop-star Rhianna, come sostengono i siti specializzati in gossip, allora tutto si spiega: la giornata disastrosa, gli errori da principiante, le scuse via radio e in conferenza stampa al team. E l'unica giustificazione avanzata dal campione del mondo: «ho dormito male prima della gara». Ho forse non ha dormito affatto.
Scherzi a parte, raramente si era visto un Hamilton così fuori forma in un Gp. Una partenza al rallentatore, poi l'uscita di pista alla chicane dopo poche curve che gli è costato dieci posizioni. Poi, quando la safety-car sembrava averlo rimesso in corsa per la vittoria, un altra madornale toppata nell'occasione del contatto con Ricciardo, e altri errori minori sparsi qui e là.
E dire che fino al sabato Hamilton era parso in forma da 'Jesus' Lewis, dominando libere e qualificazioni e cogliendo la quinta pole consecutiva. Un black-out può capitare a tutti, per carità, e poi all'inglese è andata tutto sommato bene, visto che il sesto posto finale e il disgraziato finale di Rosberg gli hanno consentito di limitare molto i danni. Del resto Hamilton è così: il migliore quando tutto va bene. Ma quando deve sbagliare, be', è abituato a farlo alla grande. Negli ultimi due anni è migliorato molto, può darsi però che le tante distrazioni della sua vita da star a tutto tondo gli abbiano giocato uno scherzetto.
«E' stato un pomeriggio duro – dice lui – il team ha fatto tutto bene e la macchina era veloce. Ho solo avuto una brutta giornata in ufficio. E' stata una delle peggiori gare della mia carriera, e al momento non so darmene una ragione. Posso solo scusarmi per gli errori e cercare di riscattarmi alla prossima

“Non ho avuto una partenza ideale, le Ferrari sono partite a razzo e così mi sono trovato all'improvviso sotto attacco da due parti. Più avanti nel primo giro ero in lotta con Nico e ho bloccato le gomme, poi c'è stato il contatto con Ricciardo. Non l'ho fatto apposta, ma è stata colpa mia. Ho perso aderenza e per colpa del sottosterzo gli sono finito addosso. Questo mi è costato un drive-through che mi ha respinto indietro vanificando tutti gli sforzi che avevo compiuto per risalire”

LEWIS HAMILTON

gara». Contrito e onesto, anche nella ricostruzione degli incidenti. «Non ho avuto una partenza ideale, le Ferrari sono partite a razzo e così mi sono trovato all'improvviso sotto attacco da due parti. Più avanti nel primo giro ero in lotta con Nico e ho bloccato le gomme, poi c'è stato il contatto con Ricciardo. Non l'ho fatto apposta, ma è stata colpa mia. Ho perso aderenza e per colpa del sottosterzo gli sono finito addosso. Questo mi è costato un drive-through che mi ha respinto indietro vanificando tutti gli sforzi che avevo compiuto per risalire. A quel punto mi sono detto che dovevo calmarmi e non arrendermi perché potevo ancora prendere qualche punto. E da come ci sono riuscito potete capire quanto fosse veloce la macchina».

Hamilton – presunte notti di follia con Rhianna a parte... - sicuramente ha sofferto anche le modifiche alla frizione che sono state apportate a partire dalla Spagna dalla Mercedes, e può darsi che anche in Ungheria la tecnologia ci abbia messo lo zampino. Lo confermano le parole di Toto Wolff, il grande boss del team, che dopo la gara – la seconda di fila in cui qualcosa è andato storto allo start - ha spiegato il venerdì il team si fosse esercitato a provare le nuove partenze senza più aiuti elettronici previste a partire da Spa dai nuovi regolamenti. Trascurando il vecchio metodo e sbagliando la calibratura sbagliata del meccanismo della frizione «Abbiamo cercato di metterci avanti sul futuro trascurando un po' il presente», ha dichiarato. «Mentre bisogna sempre vivere giorno per giorno. Questa probabilmente è la lezione che abbiamo imparato oggi. Partenze del genere sono inaccettabili, dobbiamo analizzare tutto ed evitare che si ripeta». Anche a Stoccarda, non solo a Stevenage, può capitare di vivere pessime giornate in ufficio.

È Rosberg il vero sconfitto

Partito male come Hamilton, non è mai riuscito a trovare lo spunto giusto per attaccare Vettel. La scelta sbagliata delle gomme medium dopo il restart lo ha esposto all'attacco di Ricciardo, la foratura ha fatto il resto trasformando un potenziale, preziosissmo secondo posto in una disfatta

#JB17

Mercedes

Pit stop fatale per Nico Rosberg

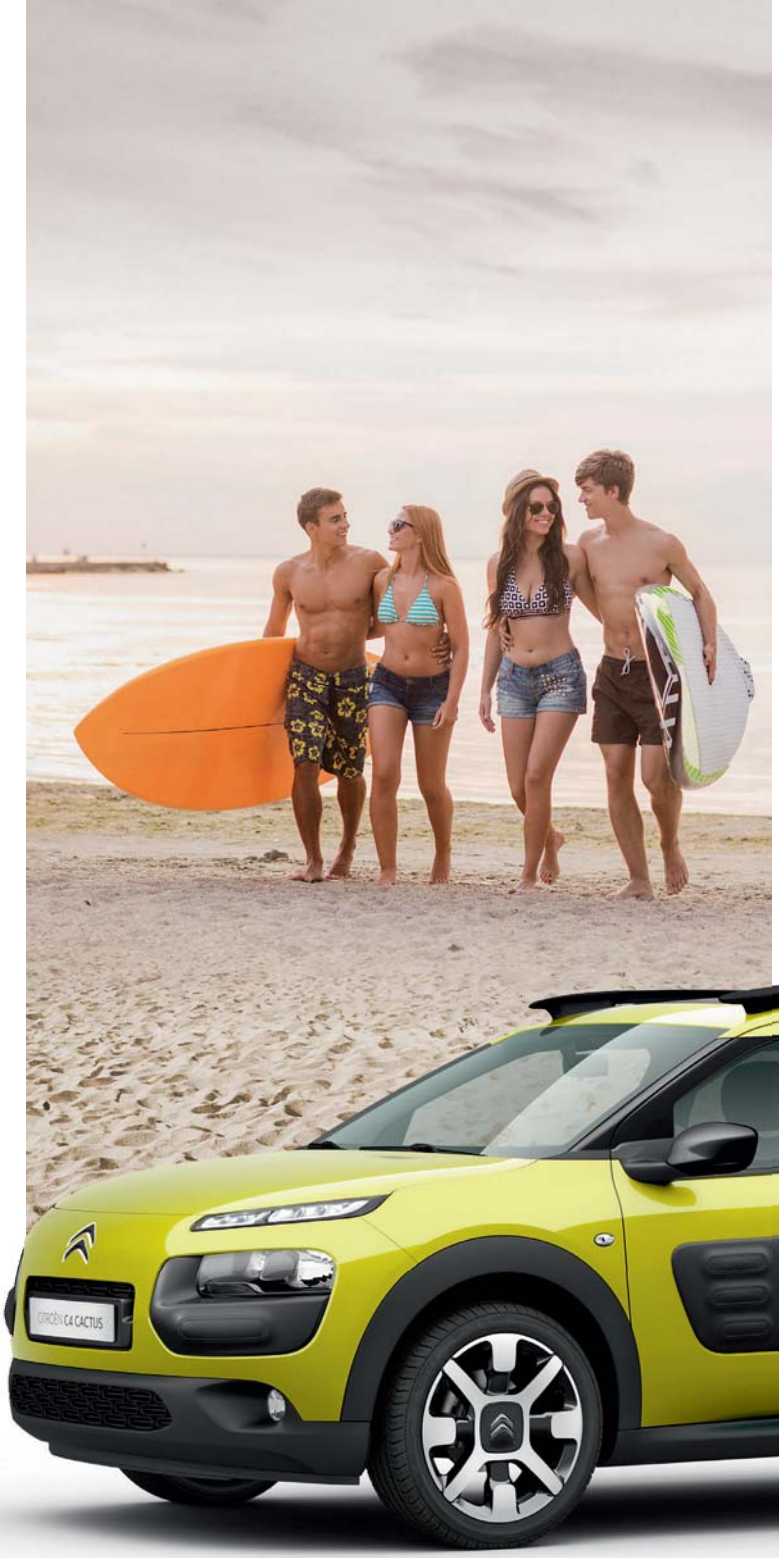
Stefano Semeraro

Se Hamilton piange, la Mercedes e Nico Rosberg non ridono. Anzi. Si mordono le mani e imprecano. Il team per le decisioni sbagliate (vedi taratura della frizione), sia tecniche sia strategiche, il driver tedesco per «l'inspiegabile» divario rimediato in qualifica (più di mezzo secondo dal compagno di squadra) e per l'occasione persa di mordere una gara che Hamilton aveva deciso di perdere da solo e di ritornare in testa al Mondiale. Virtualmente ci è anche stato, per qualche giro, dopo la ripartenza dietro la safety car, quando era salito in seconda posizione mentre Lewis si era appena fatto harakiri per la seconda volta scivolando in 13a posizione. Una scelta folle nel pit-stop deciso con l'ingresso della safety car – quella di montare gomme medie contro le soft di Ricciardo e Vettel, che gli hanno impedito di battersi con il ferrarista e lo hanno esposto agli attacchi del driver della Red Bull – e il contatto con l'australiano nel finale invece gli sono costati cari: da +1 a -21 nei confronti del rivale-compagno di squadra, e tanta bile da digerire. Il vero sconfitto dell' Hungaroring è lui, che ancora una volta si è dimostrato forse un po' indeciso, poco grintoso, a disagio probabilmente anche per un set-up che nel settore centrale gli regalava molto sottosterzo. Un concorso di colpa, comunque, visto che nel momento in cui si poteva cambiare rotta è stato il team a dimostrarsi poco rapido. «In quel momento la nostra scelta era di continuare con le medium, perché mancavano 28 giri al termine e per le soft erano troppi. Quando però è stata chiamata la virtual safety car – svela Toto Wolff – avremmo potuto decidere di sostituire le medium con le soft. Ma le soft non erano pronte».
Una dinamica confermata da Rosberg: «quando mi hanno detto di rientrare ero all'ingresso della pit-lane, così quando sono arrivato al box non avevano avuto tempo di preparare le soft». Erroraccio da matita blu. Così al restart Ricciardo, che aveva preferito le coperture più performanti, ha potuto avvicinarsi e tentare un assalto finale all'arma bianca. Un sorpasso decisamente azzardato nella concezione, anche se i commissari non hanno ritenuto di doverlo punire. «Dal mio punto di vista ho tenuto giustamente la posizione: lui era entrato troppo veloce, e all'uscita della curva la sua ala era troppo vicina alla mia gomma posteriore, che infatti è stata tagliata. Lo sport può essere crudele a volte, oggi avevo la chance di recuperare punti a Lewis quindi sono davvero deluso».

IAVAS WORLDWIDE

CITROËN

MORE LIFE FOR YOUR LIFE



CITROËN C4 CACTUS È UN'AUTO UNICA E INNOVATIVA.

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

WORLD CAR DESIGN OF THE YEAR
2015 WORLD CAR AWARDS

CRÉATIVE TECHNOLOGIE

citroen.it

CITROËN preferisce TOTAL **Consumo su percorso misto: Citroën C4 Cactus PureTech 110 S&S: 4,7 l/100 km. Emissioni di CO_2 su percorso misto: Citroën C4 Cactus PureTech 75, Citroën C4 Cactus PureTech 82, Citroën C4 Cactus PureTech 110 S&S: 107 g/km.** Le immagini sono inserite a titolo informativo.

Verstappen da record

L'olandesino finisce quarto a soli 17 anni: nessuno era mai entrato fra i primi cinque di un GP così giovane. Frutto di una gara coraggiosa e testarda

Stefano Semeraro

Max Verstappen è il lato B della baby-coppia da record dell'Hungaroring. Kvyat sul podio a 21 anni, l'olandese, quarto, primo driver della storia a entrare fra i primi 5 di un GP ad appena 17 anni d'età.
Anche la sua gara è stata tormentata: il contatto con Bottas, che ha danneggiato anche la sua Toro Rosso, la penalità per eccesso di velocità dietro la safety-car. Inesperienza, irruenza, ovvero difetti già evidenziati in altre gare e che gli sono costati critiche anche acide («guida come alla playstation», dopo il botto a Monaco) ma anche talento e testardaggine da campione per Max, che dopo il primo giro era in 13esima posizione ed è poi riuscito a risalire il gruppo arrivando a sfiorare il podio. «Finire quarto è un risultato incredibile – ha ammesso – specie dopo la bruttissima partenza. Ma non mi sono scoraggiato, e ho continuato a dare la caccia a chi mi stava davanti. Il mio secondo stint in particolare è stato buono. Ci sono stati un sacco di incidenti fra chi mi precedeva, io stesso mi sono toccato con Bottas distruggendo un pezzo dell'ala anteriore. Okay, mi sono detto in quel momento, la mia gara finisce qui. Invece ho chiesto al mio ingegnere come ero messo e lui mi ha risposto: 'sei quarto'. Ero così felice che non ci potevo credere nemmeno dopo il traguardo».

GP UNGHERIA

Red Bull

Red Bull, cuore e batticuore

Kvyat secondo e battuto per precocità solo da Vettel riesce a superare l'emozione per la morte di Bianchi e un errore a inizio gara. Ricciardo, terzo si gioca tutto in sorpassi senza rete, soprattutto con Rosberg, e poi spiega: non mi pento di nulla perché corro per vincere

GP UNGHERIA

Red Bull

Stefano Semeraro

Un podio per due, Kvyat e Ricciardo, e tutta la Red Bull, non solo l'eterno ottimista australiano, torna a sorridere. Almeno per una gara, con l'Hungaroring che si adatta al meglio alle caratteristiche della vettura, e anche grazie alla presenza di Adrian Newey ai box. Secondo e terzo, nell'ordine, con il "Daniele russo" che ha dovuto superare anche un difficile pregara. «Il minuto di silenzio per la morte di Bianchi lo ha emozionato molto – ha detto Chris Horner. Gli ci sono voluti parecchi giri prima di calmarsi e concentrasi sulla gara». E che gara. Ruote subito bloccate al primo giro, con la spiattellata che gli ha provocato grosse vibrazioni alla vettura e lo ha imbottigliato dietro Hulkenberg. Poi il feroce litigio via radio con il team che gli chiedeva di non rallentare Ricciardo, la penalizzazione per essere uscito di pista mentre sorpassava Hamilton, infine come premio il secondo gradino del podio – il miglior risultato della sua carriera e di un russo in F.1, davanti al terzo posto raccolto in passato da Petrov – che testimonia i progressi compiuti da Daniil nel corso della stagione. Anche perché l'unico a salire sul podio ad una età inferiore alla sua – 21 anni e 91 giorni – è stato un certo Sebastian Vettel, nel 2008 a Monza, a 21 anni e 73 giorni.

«Con tutte quelle vibrazioni non credevo proprio di poter arrivare secondo – ha spiegato lui – ma ho tenuto duro, sono stato resiliente (sic). Credo che la chance più grossa di vincere la gara l'abbia avuta Ricciardo, ma in questo weekend ho davvero sfruttato tutte le occasioni che mi si sono presentate. ». Chris Horner è d'accordo, con un distinguo: «Deve ripassarsi un po' il manuale delle regole – scherza il team principal della Red Bull – ma è sicuramente un ragazzo di grande talento. Si è meritato questo primo podio, ed è un altro passo avanti che gli darà fiducia. Da Monaco in poi è migliorato tanto, come pilota sta crescendo molto bene».

L'altro Daniele coltiva qualche rammarico, insieme a tanta gioia. L'anno scorso in Ungheria aveva vinto di "rapina", ai danni di Alonso, e così ha pensato: perché non provarci di nuovo? Più che il grimaldello ha usato il martello, giocando all'autoscontro un po' con tutti, da Bottas, giusto all'inizio della gara, per continuare con Hamilton (danneggiando anche la fiancata della sua Red Bull) e finire con Rosberg. «Non mi pento di niente – dice Ricciardo, nonostante il contatto che l'ha costretto a cambiare il musetto ai box e a cedere così il passo a Kvyat – ho visto la chance di vincere e non ho voluto accontentarmi. Questa gara era per Bianchi, l'ho corsa ispirandomi a lui, con il cuore. Magari a qualcuno dei miei avversari non piace, ma io continuerò a fare così».

Tranquillo, Daniel. Ci piaci così.

Alonso double face

Amaro alla vigilia, quando aveva sparato sulle regole parlando anche di cambiare categoria, ma tutt'altri che rassegnato in pista, dove lo spagnolo ha lottato fino alla fine conquistando il quinto posto e dieci preziosi punti per la drelitta McLaren

Stefano Semeraro

Alla vigilia della gara Fernando Alonso si era espresso amaramente nei confronti del Circus. «Senza più test, con tante limitazioni e questo calendario, forse varrebbe la pena dedicarsi ad altre categorie», aveva detto, probabilmente pensando alla 24 Ore di Le Mans che per ora rimane ancora un amore proibito (dalla McLaren). «Un tempo c'era più liberta e quindi si potevano sviluppare le vetture. Per come funziona ora la Mercedes vincerà tutte le gare, e la Manor arriverà sempre ultima. Presentarsi ai primi test dell'anno in Spagna è come buttare una moneta in aria: se sei competitivo lì avrai una buona annata, altrimenti devi rassegnarti per tutta la stagione». Amarezza e disincanto. In pista però, sfruttando le chance che gli hanno offerto un Gp da delirio e i tanti errori dei suoi avversari, l'asturiano ha dimostrato di avere ancora grinta da vendere. Battagliando con lo sfortunato Sainz – poi costretto al ritiro – in un duello nazional-generazionale molto sfizioso, e credendoci sempre, tanto da portare la sua McLaren al quinto posto finale (mentre Button, che non ha montato le soft dopo il restart dovuto alla safety car, ha chiuso nono). Un passo avanti, soprattutto in termini di fiducia, che ha portato il team di Woking a cinque punti di distacco dalla Sauber. «Questo quinto posto è un regalo per tutta la squadra, perché adesso sappiamo di non essere competitivi. Sapevamo di poter fare meglio che altrove a Monaco, qui e a Singapore, e stavolta siamo riusciti a massimizzare il risultato. E' stata una corsa caotica, ma il team ha dato il meglio lavorando ventiquattro ore al giorno per rendere la macchina più performante, questi dieci punti fanno bene al morale di tutti».

Le delusioni

Williams e Fo batoste che fanno male

Il team di Grove alle prese con un circuito lento non è riuscito a trovare ritmi e velocità (ma un po' di jella sì), mentre preoccupano le rotture di Perez e Hulkenberg

Stefano Semeraro

Delusi e contusi, battuti e sbattuti. Williams e Force India in Ungheria se la sono vista davvero brutta, e ora avranno parecchio da meditare nella pausa estiva. Il team di Grove non aveva grandi aspettative per il weekend dell'Hungaroring, un tracciato che poco si sposa con le caratteristiche della monosposto di quest'anno, ma probabilmente non si aspetava una Caporetto del genere. Bottas 12°, e attardato anche da una foratura, Massa 13° e protagonista in negativo del giro di formazione, quando ha sbagliato ad allinearsi sulla griglia, provocando una ripetizione del giro e beccandosi una penalità. «Red Bull, Ferrari e Mercedes erano nettamente più veloci di noi – dice il finlandese in odore di Ferrari – abbiamo faticato a trovare il ritmo, eppure alla fine qualcosa si poteva fare. Ma prima ho forato duellando con Hamilton, poi dopo il restart sono stato centrato da Verstappen e le speranze di andare a punti sono finite lì». A terra anche Massa: «una gara molto, molto brutta, e non so spiegarmi perché. Nel traffico non avevo grip, sicuramente c'è stato un probema con le gomme. Però non ci saranno tanti altri circuiti lenti prima della fine della stagione e sono sicuro che non ripeteremo una gara così». Rob Smedley ha fatto sapere che il team controllerà anche il sedile e posizione di guida di Felipe, perché il driver ha spiegato l'errore in partenza con il fatto che non riusciva a vedere bene la griglia (anche se ha poi ammesso che nel dubbio sarebbe stato meglio fermarsi prima ed evitare la penalizzazione).

orce India

La Williams di Massa a ruote fumanti nel tentativo di difendersi dalla Mercedes di Hamilton

Weekend da incubo per la Force India

Chi deve controllare molto più a fondo le sue monoposto è invece la Fiorce India, che se ne torna dall'Ungheria con sul groppone la rottura della sospensione posteriore di Perez nelle libere del venerdì, e lo spettacolare – e per fortuna senza conseguenze per il pilota – cedimento dell'ala anteriore di Hulkenberg nella gara di domenica. La colpa è stata attribuita dal team ai tanti passaggi sui cordoli, e in aggiunta l'ala collassata era un pezzo nuovo, con pochi chilometri di rodaggio. Le critiche dei tecnici si sono concentrate in particolare sui fissaggi dell'ala, che nei regolamenti di oggi sembrano forse sottodimensionati per gli stress che devono sopportare, ma nel mirino ci sono anche le risorse limitate dei team minori che potrebbero in alcuni casi portare alla necessità di ridurre i costi, ma minare così la sicurezza delle vetture

Dopo il volo terrificante in prova, Sergio Perez in gara si è subito scontrato così con la Lotus di Pastor Maldonado

Venezuela
Conocerla es tu destino

L'ORDINE DI ARRIVO
DOMENICA 26 LUGLIO 2015

1 - Sebastian Vettel (Ferrari SF15-T) - 69 giri 1.46'09"985
2 - Daniil Kvyat (Red Bull RB11-Renault) - 15"748
3 - Daniel Ricciardo (Red Bull RB11-Renault) - 25"084
4 - Max Verstappen (Toro Rosso STR10-Renault) - 44"251
5 - Fernando Alonso (McLaren MP4/30-Honda) - 49"079
6 - Lewis Hamilton (Mercedes W06) - 52"025
7 - Romain Grosjean (Lotus E23-Mercedes) - 58"578
8 - Nico Rosberg (Mercedes W06) - 58"876
9 - Jenson Button (McLaren MP4/30-Honda) - 1'07"028
10 - Marcus Ericsson (Sauber C34-Ferrari) - 1'09"130
11 - Felipe Nasr (Sauber C34-Ferrari) - 1'13"458
12 - Felipe Massa (Williams FW37-Mercedes) - 1'14"278
13 - Valtteri Bottas (Williams FW37-Mercedes) - 1'20"228
14 - Pastor Maldonado (Lotus E23-Mercedes) - 1'25"142
15 - Roberto Merhi (Manor 04-Ferrari) - 2 giri

Giro veloce: Daniel Ricciardo 1'24"821

Ritirati
65° giro - Will Stevens
55° giro - Kimi Raikkonen
60° giro - Carlos Sainz
53° giro - Sergio Perez
41° giro - Nico Hulkenberg

IL RIEPILOGO DELLA STAGIONE 2015

Australia	15/03/2015	Lewis Hamilton (Mercedes W06)	58 giri in 1.31'54"067
Malesia	29/03/2015	Sebastian Vettel (Ferrari SF15-T)	56 giri in 1.41'05"793
Cina	12/04/2015	Lewis Hamilton (Mercedes W06)	56 giri in 1.39'42"008
Bahrain	19/04/2015	Lewis Hamilton (Mercedes W06)	57 giri in 1.35'05"809
Barcellona	10/05/2015	Nico Rosberg (Mercedes W06)	66 giri in 1.41'12"555
Monaco	24/05/2015	Nico Rosberg (Mercedes W06)	78 giri in 1.49'18"420
Canada	7/06/2015	Lewis Hamilton (Mercedes W06)	70 giri in 1.31'53"145
Austria	21/06/2015	Nico Rosberg (Mercedes W06)	71 giri in 1'30'16"930
Gran Bretagna	5/07/2015	Lewis Hamilton (Mercedes W06)	52 giri in 1.31'27"729
Ungheria	26/07/2015	Sebastian Vettel (Ferrari SF15-T)	69 giri in 1.46'09"985

CLASSIFICA PILOTI

1	Lewis Hamilton	Mercedes	202
2	Nico Rosberg	Mercedes	181
3	Sebastian Vettel	Ferrari	160
4	Valtteri Bottas	Williams-Mercedes	77
5	Kimi Raikkonen	Ferrari	76
6	Felipe Massa	Williams-Mercedes	74
7	Daniel Ricciardo	Red Bull-Renault	51
8	Daniil Kvyat	Red Bull-Renault	45
9	Nico Hulkenberg	Force India-Mercedes	24
10	Romain Grosjean	Lotus-Mercedes	23
11	Max Verstappen	Toro Rosso-Renault	22
12	Felipe Nasr	Sauber-Ferrari	16
13	Sergio Perez	Force India-Mercedes	15
14	Pastor Maldonado	Lotus-Mercedes	12
15	Fernando Alonso	McLaren-Honda	11
16	Carlos Sainz	Toro Rosso-Renault	9
17	Jenson Button	McLaren-Honda	6
16	Marcus Ericsson	Sauber-Ferrari	6
19	Roberto Merhi	Manor-Ferrari	0
20	Will Stevens	Manor-Ferrari	0
21	Kevin Magnussen	McLaren-Honda	0

CLASSIFICA COSTRUTTORI

1	Mercedes	371
2	Ferrari	236
3	Williams-Mercedes	151
4	Red Bull Racing-Renault	96
5	Force India-Mercedes	39
6	Lotus-Mercedes	35
7	Scuderia Toro Rosso-Renault	31
8	Sauber-Ferrari	22
9	McLaren-Honda	17
10	Manor-Ferrari	0

Bel weekend per l'inglese della Dams che ha conquistato il primo successo nella main race dopo essere partito dalla pole. Vandoorne macina altri punti preziosi e allunga in campionato. Ancora bene Sirotkin mentre Marciello conclude due volte tra i primi otto

Jacopo Rubino

Spenti i motori a Budapest, il paddock della GP2 Series va in ferie con una consapevolezza: togliere il titolo a Stoffel Vandoorne è sempre più difficile. Come a Silverstone, anche nella calda Ungheria il belga non è riuscito ad aggiudicarsi una manche, ma la sua leadership in classifica generale ne esce rafforzata con 194 punti, ben 85 in più del suo primo inseguitore. Il portacolori della ART Grand Prix potrebbe quasi concedersi di saltare i due prossimi appuntamenti, e probabilmente continuerebbe a guardare tutti dall'alto in basso, complice la continua alternanza di avversari in cima al gruppo. In Ungheria, ad esempio, a conquistare le due vittorie sono stati Alex Lynn e Nobuharu Matsushita.

Lynn mattatore

Lynn, pole e vittoria Matsushita la novità

L'inglese, campione in carica della GP3 e in orbita Williams F.1, è stato mattatore tra venerdì e sabato. In qualifica ha centrato la sua prima pole-position stagionale, beffando proprio Vandoorne per 19 millesimi. In gara 1 si è imposto con autorità dopo aver condotto i primi 23 giri con le coperture medie, ed effettuando sorpassi convinti dopo la sosta ai box per riprendersi la vetta. L'alfiere della DAMS aveva già vinto a Barcellona in gara 2, ma il peso di una Feature Race è decisamente superiore. Tuttavia, Lynn si è eclissato nella Sprint Race, restando fuori dalla zona punti. Matsushita, portato in Europa dalla Honda dopo il successo nella F.3 giapponese, ha invece sfruttato perfettamente la pole della domenica per la griglia invertita. Un'intera corsa in testa, senza sbavature, senza subire la pressione dello scomodo compagno di squadra Vandoorne. L'inno del Sol Levante è tornato a suonare nella categoria cadetta sei anni dopo Kamui Kobayashi.

Sirotkin doppio podio tracollo Rossi

L'Hungaroring ha promosso anche Sergey Sirotkin. Raddrizzando una qualifica sottotono, il russo ha ottenuto due splendidi terzi posti. In gara 1 ha strappato il podio a Rio Haryanto a due curve dal traguardo, con una manovra di rapina: frenata al limite, le due ruote interne sull'erba, un contatto in cui il rivale della Campos ci ha rimesso l'ala anteriore. Per i commissari, comunque, è stato tutto ok. Poi il bis in gara 2, rimanendo sempre vicino a Vandoorne, e quasi attaccandolo all'ultimo giro. Un bottino di livello assoluto, che prolunga il momento d'oro iniziato a Montecarlo. Ormai il driver della Rapax non è soltanto il miglior rookie, è quasi un potenziale contendente al trono. Quarto in classifica generale con 103 lunghezze, Sirotkin è ad un soffio dallo stesso Haryanto (109) e da Alexander Rossi (105). L'indonesiano non ha realmente graffiato, con un quarto

Nobuharu Matsushita

e un quinto posto, ma si è preso la piazza d'onore in campionato approfittando del disastroso fine settimana di Rossi. In difficoltà sin dalle prove libere, l'americano non ha raccolto nemmeno un punto. Simbolico in negativo, per lui, il pit-stop effettuato d'emergenza in gara 2, dopo essere andato in crisi di gomme. Insomma, ci vuole ben altro per minacciare Vandoorne, che ha persino qualche rammarico. In gara 1, se non fosse stato per lo start a rilento e la penalità (giusta) di 5" per unsafe release in pit-lane, il pupillo McLaren avrebbe potuto raccogliere più di un quinto posto. Ma il suo recupero è bastato a far capire perché è il più forte della pattuglia.

Gasly cresce bene Marciello senza podio

Ad animare l'appuntamento in terra magiara sono stati inoltre Pierre Gasly (secondo in gara 1, per una doppietta marchiata DAMS) e il nostro Raffaele Marciello, al quale è però mancato il guizzo decisivo. Quarto in qualifica, e in battaglia per la pole, il pilota della Trident in gara 1 ha ceduto terreno prezioso per un problema al pit-stop, chiudendo settimo in rimonta. In prima fila per gara 2, Lello ha patito il lato sporco della griglia ritrovandosi quarto, senza inserirsi nella caccia al podio. Così, si è accontentato dell'ideale medaglia di legno. A Spa lo scorso anno maturò la sua prima vittoria in GP2, ci auguriamo che la storia possa ripetersi tra un mese.

Latifi e Gelael positivi Amberg, nuovo stop

A Budapest le new-entry erano Nicholas Latifi e Sean Gelael, entrambi provenienti dalla Formula Renault 3.5. Con un solo weekend di esperienza alle spalle (Abu Dhabi 2014, con Hilmer), il canadese ha preso in mano la vettura numero 16 della MP Motorsport, senza sfigurare a centro gruppo. Più ostico il compito dell'indonesiano del team Carlin, che non aveva mai guidato la Dallara GP2/11. Bravo a non commettere errori, Gelael ha accumulato chilometri che gli saranno utili nei prossimi round in cui si misurerà. Ulteriore stop, infine, per Zoel Amberg, Lo svizzero rientrava con la Lazarus dopo essere stato fermo in Austria e Gran Bretagna per motivi fisici, ma è stato nuovamente costretto ad alzare bandiera bianca.

Lo start di gara 1

Raffaele Marciello

Sean Gelael

L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 1
SABATO 25 LUGLIO 2015

1 - Alex Lynn - DAMS - 37 giri 1h00'10"078
2 - Pierre Gasly - DAMS - 3"707
3 - Sergey Sirotkin - Rapax - 9"052
4 - Rio Haryanto - Campos - 9"639
5 - Stoffel Vandoorne - ART - 11"621
6 - Jordan King - Racing Engineering - 12"862
7 - Raffaele Marciello - Trident - 16"220
8 - Nobuharu Matsushita - ART - 16"785
9 - Robert Visoiu - Rapax - 17"460
10 - Daniel De Jong - MP - 34"138
11 - Norman Nato - Arden - 36"874
12 - Alexander Rossi - Racing Engineering - 42"242
13 - Arthur Pic - Campos - 43"345
14 - Nathanael Berthon - Lazarus - 46"408
15 - Nicholas Latifi - MP - 51"732
16 - Julian Leal - Carlin - 52"010
17 - Mitch Evans - Russian Time - 56"245
18 - Sean Gelael - Carlin - 57"251
19 - Marlon Stockinger - Status - 1'06"136
20 - Andre Negrao - Arden - 1'"06"681
21 - Richie Stanaway - Status - 1 giro
22 - Artem Markelov - Russian Time - 1 giro
23 - Rene Binder - Trident - 4 giri

Ritirati
32° giro - Nick Yelloly
2° giro - Sergio Canamasas

L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 2
DOMENICA 26 LUGLIO 2015

1 - Nobuharu Matsushita - ART - 28 giri 43'43"229
2 - Stoffel Vandoorne - ART - 1"961
3 - Sergey Sirotkin - Rapax - 2"560
4 - Raffaele Marciello - Trident - 16"243
5 - Rio Haryanto - Campos - 17"821
6 - Norman Nato - Arden - 18"899
7 - Robert Visoiu - Rapax - 19"605
8 - Pierre Gasly - DAMS - 24"504
9 - Alex Lynn - DAMS - 29"572
10 - Arthur Pic - Campos - 30"380
11 - Nathanael Berthon - Lazarus - 39"819
12 - Jordan King - Racing Engineering - 43"666
13 - Richie Stanaway - Status - 46"223
14 - Nicholas Latifi - MP - 47"244
15 - Julian Leal - Carlin - 47"869
16 - Sergio Canamasas - Hilmer - 50"050
17 - Nick Yelloly - Hilmer - 51"211
18 - Artem Markelov - Russian Time - 1'00"570
19 - Alexander Rossi - Racing Engineering - 1'04"855
20 - Sean Gelael - Carlin - 1'07"304
21 - Andre Negrao - Arden - 1'10"407
22 - Mitch Evans - Russian Time - 1'18"968
23 - Marlon Stockinger - Status - 1 giro
24 - Rene Binder - Trident - 1 giro

Ritirati
16° giro - Daniel De Jong

Il campionato
1.Vandoorne 194; 2.Haryanto 109; 3.Rossi 105; 4.Sirotkin 103; 5.Lynn 85; 6.Gasly 61; 7.Marciello 58; 8.Matsushita 48; 9.Evans 35; 10.King 26

Ghiotto mette le ali

Il vicentino del team Trident ha disputato un altro weekend di grande intensità tornando alla vittoria e mantenendo il primo posto in classifica generale. Bravo Ceccon che da grande opportunista si è nuovamente aggiudicato la corsa della domenica

Antonio Caruccio

Luca Ghiotto è tornato. Il vicentino, parte del team Trident si conferma quale leader del campionato GP3 prima della pausa estiva, e lo fa nel migliore dei modi, vale a dire conquistando la pole position e la vittoria a Budapest, circuito dove invece in passato non si era mai trovato particolarmente a suo agio. Luca, dopo il mezzo passo falso di Silverstone, è tornato a fare paura ai suoi avversari, anche una leggera ingenuità lo ha privato del podio in entrambe le corse. In gara 2 infatti, Ghiotto in ripartenza dopo la safety-car si è fatto sorprendere da Matthew Parry per il quarto posto, divenuto poi il terzo quando, a fine gara i commissari hanno penalizzato Jimmy Eriksson, che era giunto terzo, proprio per un soprasso su Ghiotto nelle prime fasi ritenuto irregolare. Poco male comunque, perché Luca va in vacanza con 121 punti, amministrando Marvin Kirchhofer, che a Silverstone si era invece avvicinato pericolosamente. Il tedesco, in forma nelle libere, in qualifica ha sbagliato con il secondo set di pneumatici, finendo alle spalle del compagno Estaban Ocon e di Emil Bernstorff. Il francese ha colto quello che poteva essere l'ultimo appello per risollevare una stagione di alti e bassi, e con due secondi posti riavvicina pericolosamente in campionato proprio Kirchhofer.

1956
JUAN MANUEL FANGIO
1957
JUAN MANUEL FANGIO
1958
MIKE HAWTHORN
1959
JACK BRABHAM
1960
JACK BRABHAM
1961
PHIL HILL
1962
GRAHAM HILL
1963
JIM CLARK
1964
JOHN SURTEES
1965
JIM CLARK
1966
JACK BRABHAM
1967
1970
JOCHEN RINDT
1971
JACKIE STEWART
1972
EMERSON FITTIPALDI
1973
JACKIE STEWART
1974
EMERSON FITTIPALDI
1976
JAMES HUNT
1979
OMP
SPORT
Ghiotto

Ceccon re di gara 2 Fuoco ancora KO

Una pesante battuta d'arresto invece per Bernstorff, vicinissimo alla pole sabato mattina, poi eliminatosi insieme ad Antonio Fuoco nel primo giro di gara 2. La direzione corsa non ha preso provvedimenti nei loro confronti, anche se per il calabrese è già la seconda volta che quando si trova nelle posizioni che contano, non riesce a concretizzare. Avrà tempo di rifarsi sicuramente nella seconda metà di stagione. Ha incassato gli interessi invece Kevin Ceccon. Il bergamasco, che partiva al fianco di Fuoco in prima fila per la griglia invertita, ha vinto nuovamente gara 2 come a Silverstone, regalando così all'Italia il terzo successo consecutivo in GP3, un record assoluto per il Bel Paese. Kevin è ora quinto in campionato e se continuasse con questo ruolino di marcia, potrebbe competere per il podio finale.

Status dispersa Palou in crisi

Sul podio grazie alla penalità del compagno Eriksson, Parry si dimostra uno dei debuttanti più competitivi del campionato. Un buco nero ha inghiottito il team Status. La squadra irlandese era apparsa in difficoltà a Silverstone proprio come Carlin, ma se la compagine inglese si è risollevata in Ungheria, né Seb Morris, né Alex Fontana né Sandy Stuvik sono riusciti ad entrare in zona punti. Col coltello fra i denti hanno invece lottato per qualche punto in entrambe le gare i piloti Jenzer, con Matheo Tuscher e Ralph Boschiung che in più di un'occasione si sono portati al limite del contatto. Protagonista mancato del fine settimana ungherese è stato anche Alex Palou. Lo spagnolo di Campos ha "bruciato" la gomma in qualifica, vanificando la possibilità di partire davanti, salvo poi venire coinvolto in un contatto in gara 1 che ha posto fine alle sue velleità di rimonta.

Kevin Ceccon a ruote bloccate
al via di gara 2 davanti ad Antonio Fuoco,
Jimmy Eriksson ed Esteban Ocon
.

Fontana e Stuvik

L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 1
SABATO 25 LUGLIO 2015

1 - Luca Ghiotto - Trident – 22 giri 38'29"253
2 - Esteban Ocon - ART - 3"500
3 - Marvin Kirchhofer - ART - 6"224
4 - Emil Bernstorff - Arden - 6"516
5 - Matthew Parry - Koiranen - 6"960
6 - Jimmy Eriksson - Koiranen - 7"782
7 - Kevin Ceccon - Arden - 8"265
8 - Antonio Fuoco - Carlin - 11"390
9 - Pal Varhaug - Jenzer - 11"833
10 - Matheo Tuscher - Jenzer - 15"200
11 - Mitchell Gilbert - Carlin - 15"325
12 - Seb Morris - Status - 15"658
13 - Ralph Boschung - Jenzer - 16"879
14 - Alex Fontana - Status – 21"995
15 - Adderly Fong - Koiranen - 23"773
16 - Artur Janosz - Trident - 24"340
17 - Alex Bosak - Arden - 27"838
18 - Alfonso Celis - ART – 29"530
19 - Alex Palou - Campos - 31"790
20 - Zaid Ashkanani - Campos - 40"005
21 - Samin Gomez - Campos - 48"626
22 - Sandy Stuvik - Status – 2 giri

Giro veloce: Luca Ghiotto 1'36"218

Ritirati
1° giro - Jann Mardenborough

L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 2
DOMENICA 26 LUGLIO 2015

1 - Kevin Ceccon - Arden – 16 giri 27'56"869
2 - Esteban Ocon - ART - 0"766
3 - Matthew Parry - Koiranen - 3"316
4 - Luca Ghiotto - Trident – 4"495
5 - Marvin Kirchhofer - ART - 7"445
6 - Jimmy Eriksson - Koiranen - 7"753 *
7 - Pal Varhaug - Jenzer - 8"846
8 - Ralph Boschung - Jenzer - 9"752
9 - Matheo Tuscher - Jenzer - 10"232
10 - Mitchell Gilbert - Carlin - 12"251
11 - Adderly Fong - Koiranen - 15"322
12 - Seb Morris - Status - 18"012
13 - Alex Fontana - Status – 18"550
14 - Sandy Stuvik - Status – 19"853
15 - Alfonso Celis - ART – 21"685
16 - Zaid Ashkanani - Campos - 28"685
17 - Jann Mardenborough – Carlin – 28"937
18 - Alex Palou – Campos – 29"349
19 - Alex Bosak - Arden - 38"072 **

Giro veloce: Esteban Ocon 1'35"925

Ritirati
11° giro - Samin Gomez
0 giri - Artur Janosz
0 giri - Emil Bernstorff
0 giri - Antonio Fuoco

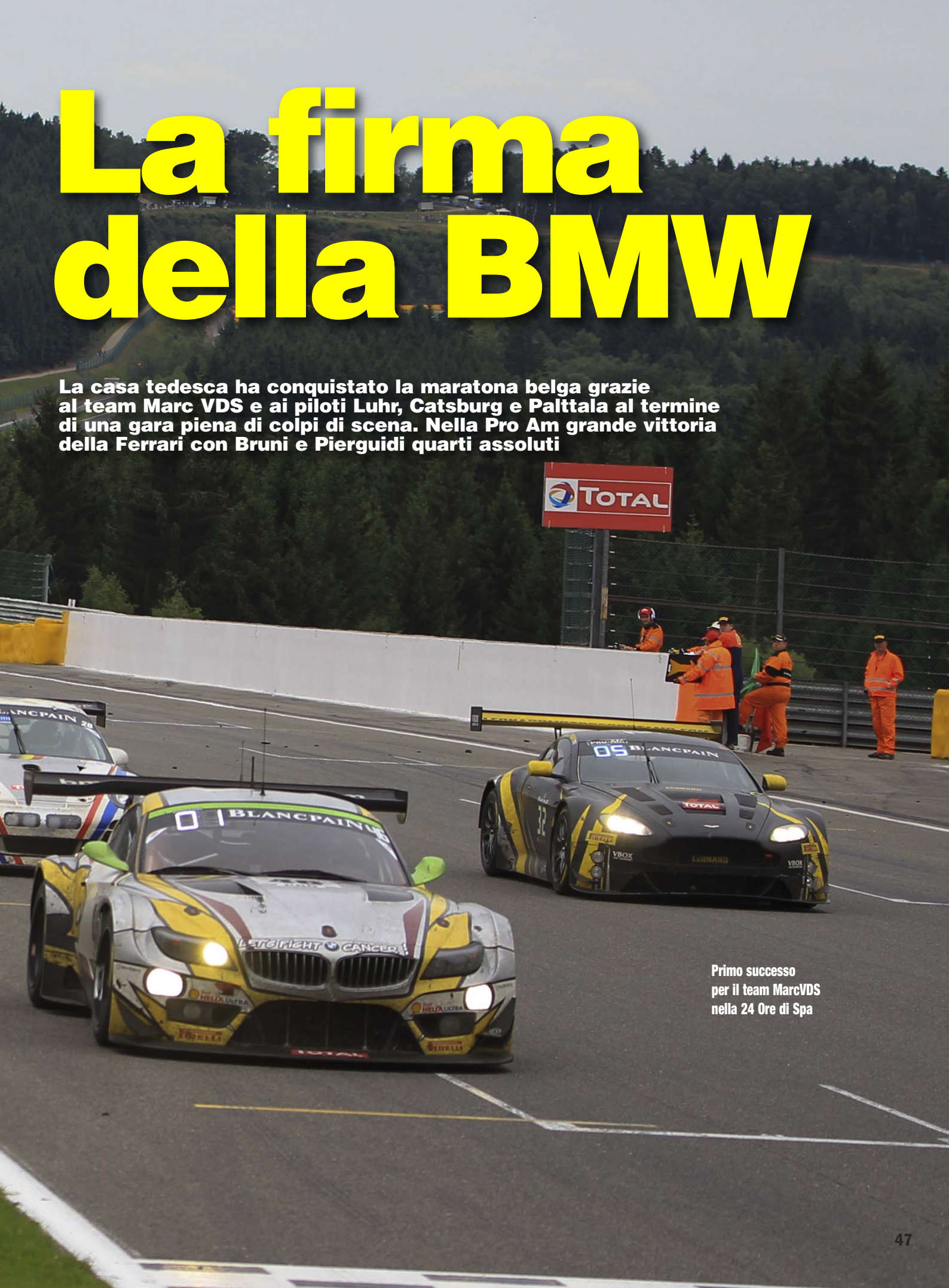
*Indica 5 secondi di penalità

Il campionato
1. Ghiotto 121 punti; 2. Kirchhofer 98; 3. Ocon 96; 4. Bernstorff 75; 5. Ceccon 54; 6. Eriksson 50; 7. Parry 43; 8. Fuoco 34; 9. Mardenborough 32; 10. Boschung 20

24 Ore di Spa

La firma della BMW

La casa tedesca ha conquistato la maratona belga grazie al team Marc VDS e ai piloti Luhr, Catsburg e Palttala al termine di una gara piena di colpi di scena. Nella Pro Am grande vittoria della Ferrari con Bruni e Pierguidi quarti assoluti



Primo successo per il team MarcVDS nella 24 Ore di Spa

24 Ore di Spa

Massimo Costa

Lo hanno inseguito per anni, finalmente ci sono riusciti. Il team Marc VDS ha centrato la vittoria nella 24 Ore di Spa e ce l'ha fatta con l'equipaggio che aveva meno credenziali per riuscirvi, composto dal bravo gentleman Markus Palttala, dal veloce ma ancora senza successi internazionali di rilievo Nicky Catsburg e col vero numero uno dell'equipaggio, Lucas Luhr, già due volte vincitore della 24 Ore del Nurburgring, secondo lo scorso anno proprio a Spa e pluri campione American Le Mans Series. Non hanno fatto cose incredibili i tre vincitor, ma hanno puntato sulla regolarità contando sul fatto di avere tra le mani una BMW velocissima ed affidabile e un team esperto che sa gestire al meglio ogni situazione. Marc Van der Straeten, da cui Marc VDS, è il nipote del conte Rodolphe che creò negli anni Sessanta la VDS Racing. Famiglia belga ricca, che basa le sue fortune in quanto da sempre forte azionista della Stella Artois. Bas Leinders, che dirige le operazioni dai box, è invece un ex pilota di 40 anni che ha corso con Marc VDS e da un decennio è stato protagonista di ogni tipo di corsa Gran Turismo mentre prima se la cavava egregiamente con le monoposto tanto da disputare un intero anno di prove libere del venerdì in F.1, il 2004, con la Minardi. Insomma, tutti gli ingredienti per far bene c'erano anche perché il Marc VDS conta sull'appoggio quasi ufficiale della BMW. Jens Marquardt, gran capo del Motorsport della Casa di Monaco di Baviera, lo ha chiaramente detto che contavano molto sul team belga per battere Audi e Mercedes.

Mercedes by night Il ritiro di Werner

L'equipaggio di punta si era messo in luce fin dalla qualifica con Maxime Martin autore della pole, ma naufragato in Super Pole. Poco male. Martin con Augusto Farfus e Dirk Werner hanno recuperato bene nelle prime difficili fasi di gara contraddistinte dalla pioggia, dalle safety-car e dalle strategie dei box difficili da impostare perché bastava un nulla per ritrovarsi bloccati in pit-lane con il semaforo rosso aspettando il passaggio della SC. Situazione che, per esempio, ha fatto perdere tempo prezioso alla BMW Z4 di Spengler-Glock-Zanardi e di molti altri, tra cui Bruni-Pierguidi-Lauthoras-Lemeret. Al mattino, Martin-Farfus-Werner erano passati con decisione al comando della corsa quando la Mercedes SLS di Bastian-Dusseldorp-Juncadella, che aveva trascorso tutta la notte in prima posizione, si è dovuta fermare ai box per cambiare tutte le pastiglie dei freni. L'operazione ha richiesto parecchio tempo e la Mercedes del team Rowe è scivolata in terza posizione senza più dare l'impressione di poter raggiungere il vertice. Alle 10.48 però, il colpo di scena con Werner che si è ritrovato le gomme posteriori bloccate per un problema alla trasmissione. Testacoda inevitabile alla curva Bruxelles e mesto ritiro.

L'attacco di Catsburg La resa delle Audi

In quel momento si è ritrovata prima l'Audi WRT del poleman Frank Stippler, di Nico Muller e di Stephane Ortelli. Il francese, al volante, non è però stato in grado di contenere l'immediato assalto di Catsburg. Per due giri hanno battagliato duramente, poi Ortelli ha alzato bandiera bianca. Alle 11.05, con il sorpasso dell'olandese del Marc VDS sul francese della WRT, si è deciso chi avrebbe vinto la corsa. L'Audi infatti, o almeno Ortelli, non aveva il passo della BMW. Ha rimediato da Catsburg almeno 2 secondi al giro, un po' troppi. Certamente Ortelli ha perso lo smalto dei tempi migliori, Nico Muller salito dopo di lui era infatti più veloce, ma forse bisogna anche dire che il BOP certificato per le nuove R8 LMS non le ha aiutate.

La disperazione dei team Rowe e Roal

Quando sembrava che l'ordine di arrivo fosse delineato, con la BMW Marc VDS al primo posto, l'Audi WRT al secondo e la Mercedes Rowe al terzo, proprio la SLS della squadra tedesca si è fermata alle 15.42, a 50' dall'arrivo, per la rottura del motore. Disperazione totale per Bastian-Dusseldorp-Juncadella e tutta la squadra che aveva svolto un eccezionale lavoro. Poco prima, alle 15.26, anche il motore della BMW Z4 della Roal aveva ceduto mentre al volante vi era Timo Glock che occupava la decima posizione. Quella della squadra italiana è stata un'avventura vera e propria con l'impiego di due piloti normodotati, Glock e Spengler, e il grande Zanardi che ha 48 anni ha disputato la prima 24 ore della sua carriera. Per lui era stata inventata una apposita pedaliera fissa che non andava a disturbare quella tradizionale per i due piloti BMW del DTM. Diversi i volanti, uno speciale approntato per Zanardi, che veniva rapidamente sostituito con quello di Bruno e Timo. I tre hanno viaggiato sempre al confine con la Top 10 rallentati subito dal semaforo rosso in una situazione di pit-stop e poi da un mozzo.

All'Audi è mancata la vittoria, ma non l'occasione per una foto in parata

Luci nella notte di Spa

Vanthoor che errore Perdere la pazienza

Tra gli altri delusi della 24 Ore, l'altro equipaggio dell'Audi WRT con Laurens Vanthoor che ha commesso un errore imperdonabile nella serata di sabato quando occupava tranquillamente il primo posto con pista bagnata. Il belga ha picchiato per troppa frenesia nel superare il doppiato Yelmer Buurman, che non gli concedeva il passo, e per le riparazioni ha perso 5 giri. Successivi problemi tecnici hanno poi ulteriormente frustrato Vanthoor che divideva il volante con René Rast e Markus Winkelhock. Problemi di varia natura anche per l'Audi Phoenix di Fassler-Lotterer-Rockenfeller, quinta al traguardo.

Bruni Pierguidi e Rigon fan grande la Ferrari

Grande come sempre la prova di Bruni e Pierguidi, che con i gentleman Lauthoras e Lemeret hanno portato a casa la vittoria nella classe Pro Am e soprattutto un insperato quarto posto assoluto grazie all'affidabile e veloce Ferrari 458 della AF Corse. I due piloti italiani hanno fatto la differenza nella notte recuperando un sacco di posizioni, poi mantenute dai costanti Lauthoras e Lemeret, bravi nel non commettere ingenuità. Un plauso anche a Rigon che ha contribuito non poco al secondo posto Pro Am, sesto assoluto, ottenuto con Griffin, Cameron e Guedes, con l'altra Ferrari 458 di punta della AF Corse. Peccato per Andrea Piccini che con la Ferrari del team Kessel aveva oltrepassato ogni previsione ottenendo il terzo tempo assoluto nella Super Pole. Un risultato notevole considerando che Piccini saliva in macchina per la prima volta quest'anno. In gara, dopo avere occupato il quinto posto, ha poi ceduto il volante ai suoi compagni Broniszewski-Bonacini-Lyons. Tornato in abitacolo la sera, con la pista infida, mezza asciutta e mezza bagnata, a La Source stretto al muro da Nico Verdonck è arrivato un pelo lungo centrando la Mercedes del belga. Entrambi si sono dovuti mestamente ritirare. Poca gloria per le McLaren Von Ryan che erano partite forte sul bagnato, ma poi si sono perse e per le Bentley. Quella di Soulet-Soucek-Buhk è stata a lungo in top 5 salvo poi ritirarsi e allora hanno salvato l'onore Primat-Abril-Parisy, noni al traguardo.

E' arrivata decima la prima delle Bentley al traguardo

Il trio vincitore
Palttala-Luhr-Catsburg

La pioggia è stata quasi una costante, sin dalla partenza

Alex Zanardi al termine del suo primo stint a Spa

La Ferrari AF Corse quarta all'arrivo

L'ORDINE DI ARRIVO
DOMENICA 26 LUGLIO 2015

1 - Palttala-Luhr-Catsburg (BMW Z4-MarcVDS) - 536 giri
2 - Stippler-Muller-Ortelli (Audi R8 LMS-WRT) - 1 giro
3 - Mamerow-Mies-Thiim (Audi R8 LMS-Phoenix) - 2 giri
4 - Lathouras-Lemeret-Bruni-Pierguidi (Ferrari 458-AF Corse) - 5 giri
5 - Fassler-Lotterer-Rockenfeller (Audi R8 LMS-Phoenix) - 6 giri
6 - Cameron-Griffin-Guedes-Rigon (Ferrari 458-AF Corse) - 7 giri
7 - Modell-McCaig-Bryant-Sims (BMW Z4-Ecurie Ecosse) - 9 giri
8 - Matchiski-Minshaw-Cocker-Keen (BMW Z4-Barwell) - 9 giri
9 - Primat-Abril-Parisy (Bentley Continental-HTP) - 9 giri
10 - Onslow Cole-Leonard-Meadows-Mucke (Aston Martin Vantage-Leonard) - 13 giri
11 - De Leener-Sbirrazzuoli-Giammaria-Vilander (Ferrari 458-AF Corse) - 15 giri
12 - Haupt-Al Faisal-Buurman (Mercedes SLS-Black Falcon) - 16 giri
13 - Bueno-Fraga-Jimenez (BMW Z4-BMW Brasil) - 20 giri
14 - Loggle-Westwood-MacLeod-Simonsen (Audi R8 LMS-Parker) - 23 giri
15 - Buncombe-Reip-Chiyo (Nissan GT-R-Nissan) - 23 giri
16 - Bastian-Dusseldorp-Juncadella (Mercedes SLS-ROWE) - 25 giri
17 - Hanng-Konstantinou-Schmickler-Wlazik (Porsche 997-Attempto) - 25 giri
18 - Senna-QuaifeHobbs-Parente (McLaren 650S-Von Ryan) - 25 giri
19 - Earle-Talbot-Zanuttini-Rostan (Ferrari 458-Kessel) - 26 giri
20 - Bourret-Gibon-Polette-Belloc (Ferrari 458-Akka ASP) - 26 giri
21 - Rast-Vanthoor-Winkelhock (Audi R8 LMS-WRT) - 28 giri
22 - Bordel-Viron-Orgeval-Chatin (Porsche 997-Delahaye) - 32 giri
23 - Corten-Guillot-Samon-Beroujon (Ferrari 458-AF Corse) - 32 giri
24 - Salikhov-Seefried-Siedler-Vancampenhoud (Ferrari 458-Rinaldi) - 33 giri
25 - Zanardi-Spengler-Glock (BMW Z4-ROAL) - 36 giri
26 - Sanchez-Paletou-Strauss-Pla (Nissan GT-R-Nissan) - 37 giri
27 - Frey-Gardel-Barth-Hirschi (Jaguar G3-Emil Frey) - 39 giri
28 - Vannelet-Lancieri-Guibbert-Cayrolle (Ferrari 458-Sport Garage) - 56 giri
29 - Van Gisbergen-Bell-Estre (McLaren 650S-Von Ryan) - 79 giri
30 - Al Harthy-Lloyd-Adam-Venter (Aston Martin Vantage-Oman Racing) - 92 giri
31 - Werner-Farfus-Martin (BMW Z4-MarcVDS) - 137 giri
32 - Moiseev-Kondakov-Ragazzi-Aguas (Ferrari 458-AF Corse) - 139 giri

Merli canta vittoria

A Pieve Santo Stefano il trentino e l'Osella FA30 RPE tornano al successo assoluto dopo tre mesi e in attesa delle tre finali tricolori avvicinano Faggioli e la Norma, protagonisti di un rocambolesco weekend casalingo. Bene Fattorini (2°) e Conticelli jr. (3°), mentre Magliona, Ragazzi e Gramenzi danno spettacolo

Gianluca Marchese
Foto E.Caliò

Il successo assoluto gli mancava da Caltanissetta, fine aprile, ma proprio nella tappa toscana di Pieve Santo Stefano, così vicina a casa Faggioli, il vicecampione Christian Merli mette a segno un colpo che riapre la strada alle sue possibilità di giocarsi il titolo del CIVM 2015. Sull'Osella FA30 RPE il trentino della Vimotorsport, al terzo centro personale alla Cronoscalata dello Spino, ha sfruttato al massimo un week-end in continua ascesa riavvicinando il rivale di sempre, ora distante soli cinque punti in classifica generale. Un bel ritorno alla vittoria anche per Enzo Osella, che anche in Toscana ha sempre sseguito da vicino il lavoro sulla sua creatura, sulla quale sono ancora attesi ulteriori sviluppi.

Stavolta, insomma, tocca a Simone Faggioli masticare delusione. Il pluricampione della Sport Made in Italy ha iniziato il fine settimana dello Spino al top fin dalle prove, ma già nella seconda salita di sabato ha accusato un inconveniente al motore Zytek della sua Norma M20 FC che sembrava potesse essere ricondotto a un lieve contrattempo elettrico. Invece in gara-1 il problema si è riproposto in maniera più grave, costringendo Faggioli fuori dai punti e il team a un lavoro pazzesco di tre ore per riuscire a farlo ripartire in tempo per gara-2. Operazione riuscita, ma senza capire la reale origine del guasto e dunque senza la possibilità di sfruttare un potenziale al top per la salita conclusiva. Nonostante ciò, il campione in carica ha colto un pesante secondo posto che lo mantiene in vetta alla vigilia delle tre finali tricolori di Gubbio (23 agosto), Reventino (6 settembre) e Pedavena (20 settembre).
I problemi di Faggioli in gara-1 hanno spinto sul podio entrambe le PA2000 di Michele Fattorini e del rientrante Francesco Conticelli. Soprattutto il primo riapre la corsa al titolo degli Under continuando l'inseguimento su Domenico Scola, assente allo Spino ma pronto a rientrare già al 50° Trofeo Luigi Fagioli per confermarsi anche come terza forza del CIVM dietro a Faggioli e Merli. Conticelli junior, invece, battaglia convinto fino all'ultimo con altri due baldi giovani come Paride Macario (4° al rientro sulla FA30) e Matteo Moratelli, che, anche lui al rientro, completa la top-five piazzandoci la terza PA2000.

Imprendibile Magliona

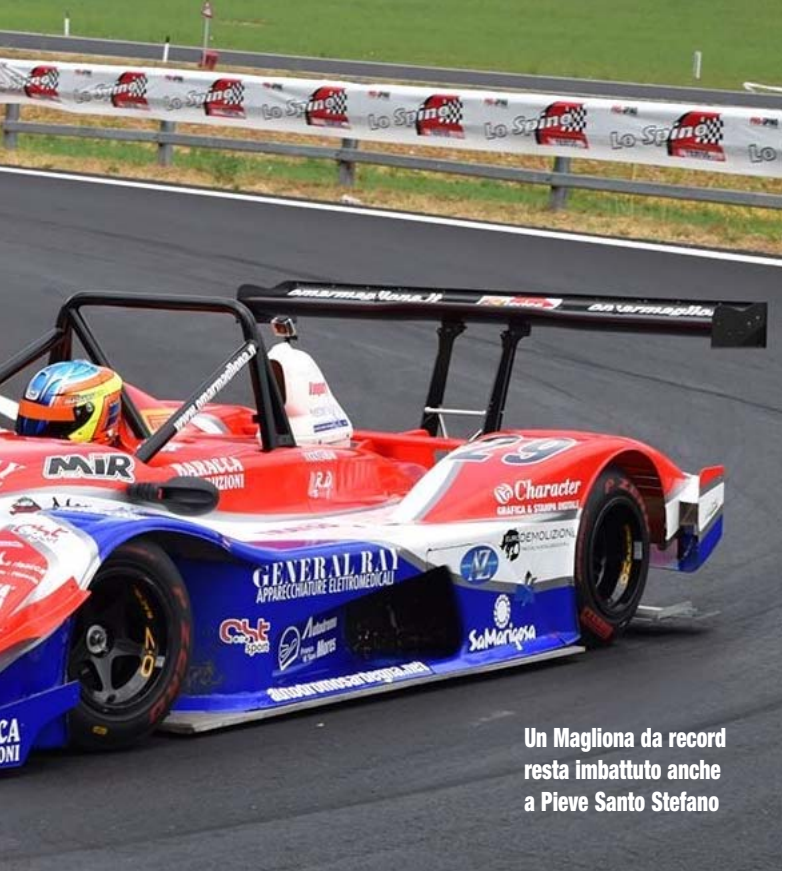
Sesto assoluto ma soprattutto primo tra i prototipi CN si conferma un Omar Magliona sempre più straripante in questa stagione. Per lui Pieve Santo Stefano significa il settimo successo su sette gare tricolori disputate sull'Osella PA21 Evo Honda cogliendo tra l'altro il sesto record (2'44"88 in gara-1, abbassando il suo precedente limite di 1"6!), anche se sarebbero sette anche quelli considerando che Rieti presentava per la prima volta la variante di un tracciato diverso rispetto al passato. Il portacolori della CST Sport ha decisamente allungato in classifica e non sarà facile per l'inseguitore Achille Lombardi riprovare ad avvicinarlo, mentre Luca Ligato, piuttosto contrariato allo Spino, non sembra riuscire a trovare il giusto bandolo della matassa con la PA21 Evo su cui ha ora montato le gomme Pirelli.

Esultano Ragazzi e Gramenzi

Il gruppo GT è ormai praticamente assegnato, per la terza volta consecutiva, a Roberto Ragazzi. Splendido il duello ingaggiato in gara-1 al volante della Ferrari 458 contro la Porsche 997 di Franco Leogrande. Questioni di centesimi (esattamente 24) a favore del campione in carica, che replica in gara-2. L'inseguitore pugliese esce invece di strada e permette a Ragazzi di festeggiare anche la seconda doppietta consecutiva della scuderia Superchallenge grazie alla piazza d'onore ereditata dall'altra 458 di Bruno Jarach.
In gruppo E1-E2S deciso balzo in avanti di Marco Gramenzi. E pensare che al sabato il weekend dell'alfiere AB Motorsport era partito con una doppia rottura delle barra stabilizzatrice anteriore e posteriore, una per ciascuna salita di prova. Il teramano ha rimesso le cose a posto domenica e, pur cedendo la vittoria allo svizzero Bratschi (allo Spino per la Coppa FIA), sull'Alfa 155 DTM ha messo in cascina il massimo dei punti tricolori, allungando su Fulvio Giuliani e la sua Lancia Delta Evo, che nelle finali sono ora chiamati alla perfezione. Tutto può succedere...

Bottura autore di una delle sue migliori gare sulla Fa30 allo Spino

Conticelli jr ritrova il podio sulla PA2000



Un Magliona da record resta imbattuto anche a Pieve Santo Stefano

L'ORDINE DI ARRIVO
DOMENICA 26 LUGLIO 2015

Classifica assoluta: 1. Merli (Osella Fa30 Evo Rpe) in 5'10"93; 2. Fattorini (Osella Pa2000 Honda) a 5"89; 3. Conticelli F. (Osella Pa2000 Honda a 13"99; 4. Macario (Osella Fa30 Zytek) a 15"67; 5. Moratelli (Osella Pa2000 Honda) a 19"35; 6. Magliona (Osella Pa21 Evo Honda) a 20"62; 7. Faggioli (Norma M20 Fc Zytek) a 23"02; 8. Conticelli V (Osella Pa30 Zytek) a 23"49; 9. Lombardi (Osella Pa21 Evo Honda) a 27"61; 10. Cassibba S. (Tatuus F.Master) a 28"90.
Gara-1: 1. Merli in 2'36"13; 2. Fattorini a 1"88; 3. Conticelli F. a 5"76; 4. Macario a 7"57; 5. Moratelli a 8"56; 6. Magliona a 8"75; 7. Conticelli V. a 10"68; 8. Lombardi a 12"52; 9. Janik (Norma M20 Fc Mitsubishi) a 13"86; 10. Cassibba S. a 14"09.
Gara-2: 1. Merli in 2'34"80; 2. Faggioli a 2"92; 3. Fattorini a 4"01; 4. Macario a 8"10; 5. Conticelli F. a 8"23; 6. Moratelli a 10"79; 7. Magliona a 11"87; 8. Conticelli V. a 12"81; 9 Cassibba S. a 14"81; 10 Lombardi a 15"09.
Classifica dei gruppi. Racing Start: 1. Montanaro (Mini Cooper) in 6'57"49; 2. Novaglio (Mini Cooper) a 0"82; 3. Marchesani (VW Polo 6R) a 13"40. Gr. N: 1. "O Play" (Mitsubishi Lancer Evo) in 6'31"08; 2. Del Prete (Mitsubishi Lancer Evo) a 5"40; 3. Vardanega (Mitsubishi Lancer Evo) a 10"39. Gr. A: 1. Ghizzoni (Honda Civic Type-R) in 6'47"50; 2. Parlato (Honda Civic Type-R) a 0"21; 3. Finestauri (Peugeot 106) a 37"46. E1-E2S: 1. Bratschi (Mitsubishi Lancer Evo) in 6'02"41; 2. Gramenzi (Alfa Romeo Dtm) a 2"38; 3. Giuliani (Lancia Delta Evo) a 6"44. GT: 1. Ragazzi (Ferrari 458 Challenge) in 6'14"44; 2. Jarach (Ferrari 458 Challenge) a 15"68; 3. Parrino (Porsche 997 Gt3) a 21"56. CN: Magliona (Osella Pa21 Evo) in 5'31"55; 2. Lombardi a 6"99; 3. Ligato a 18"00 (Osella Pa21 Evo Honda). E2/B: 1. Fattorini in 5'16"82; 2. Conticelli F. a 8"10; 3. Moratelli a 13"46. E2/M: 1. Merli in 5'10"93; 2. Macario a 15"67; 3. Cassibba S. a 28"90.

Pieno di punti fondamentale per Gramenzi in gruppo E1

Ragazzi allunga le mani sul Tricolore GT sulla Ferrari 458

CALENDARI

Domenica per Domenica

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

CALENDARI

Domenica per Domenica

Alex Lynn

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

MOTION & EMOTION

PEUGEOT

Servizi editoriali per tutte le esigenze

INPAGINA

www.inpagina-bo.com

info@inpagina-bo.it