

n. 328
24 agosto 2015

Magazine **Italia** **acing.net**

Dramma Wilson nella Indycar

Il pilota inglese è deceduto nell'ospedale dove era stato ricoverato domenica scorsa dopo l'incidente che lo aveva visto protagonista a Pocono



Magazine



16



56



42



64

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 Baffi

SCUPE
**SPA: PER LA FERRARI
ANNIVERSARIO AMARO.**

**ACC ...
DANNAZZ ...
MALEDIZ ...**

9



BAFFI

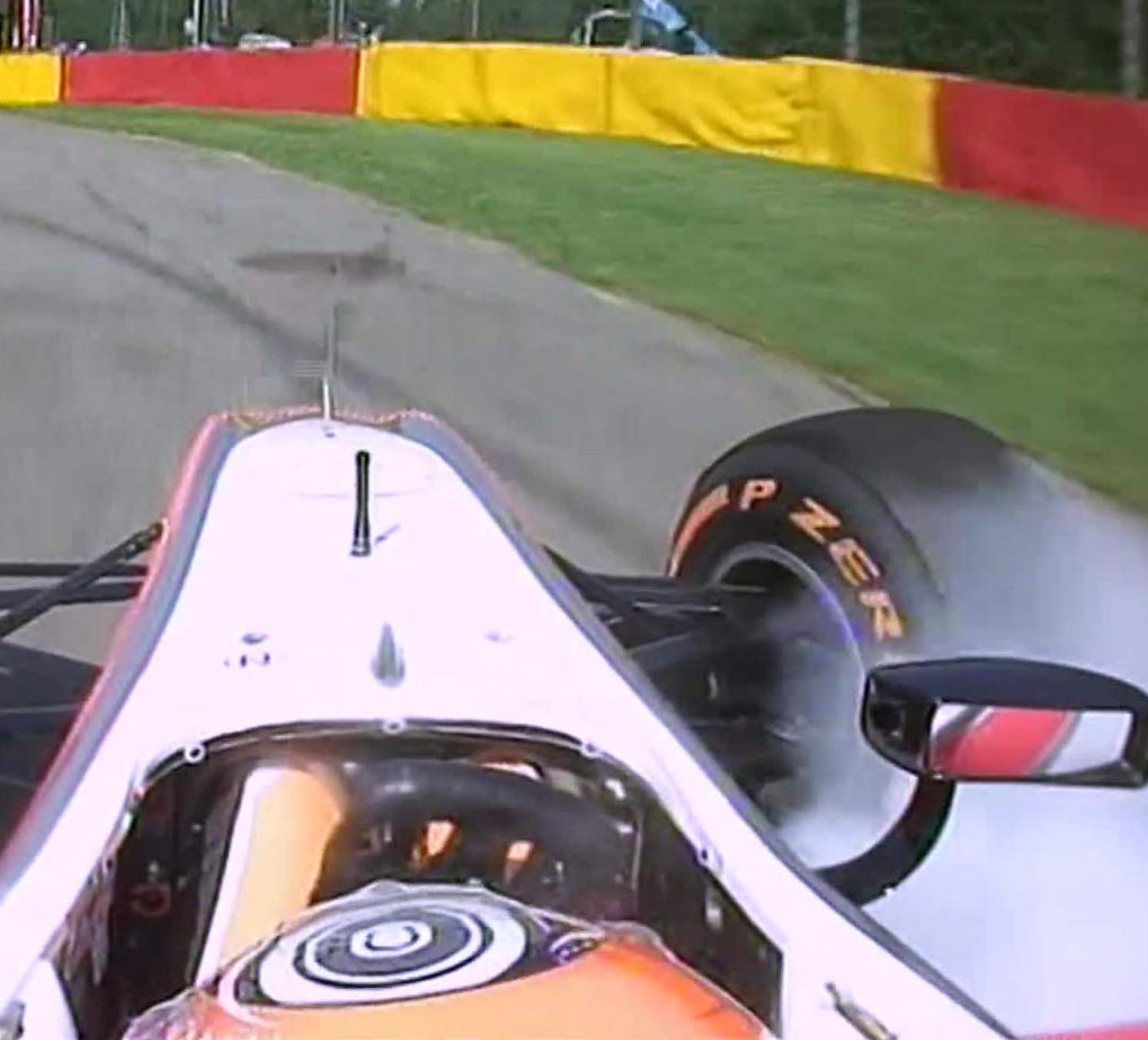
L'editoriale

di Massimo Costa

TROPPI INCIDENTI NEL 2015 BISOGNA DARSÌ UNA CALMATA

Non ricordo un'annata costellata di incidenti così violenti e paurosi che, per lo più, si sono conclusi senza troppi problemi per i piloti. In F.1, no. Più che altro in Indycar, GP2, Renault 3.5, FIA F.3, GP3, F.4. Ne abbiamo visti di tutti i tipi. Monoposto che si sono capovolte, monoposto che hanno colpito ad alta velocità le barriere frontalmente, volate via come aerei in fase di decollo. Il maggio dedicato ai test pre 500 Miglia di Indianapolis, per esempio, è stato spaventoso; poi ci sono stati i botti terribili della F.3, incidenti visti in WSR 3.5 e in GP2, come quello di Daniel De Jong, poi GP3 e anche F.4 dove a Spielberg abbiamo dovuto registrare manovre da far drizzare i capelli. Ma in tutti i casi, nessun dramma, nessuna conseguenza fisica pesante. A dimostrazione che Dallara e Tatuus hanno raggiunto livelli standard di sicurezza eccezionali. San Dallara, San Tatuus, dicono tutti. E non è un bene. Alcuni di questi incidenti, soltanto 20 anni fa, si sarebbero conclusi malamente. Non vorrei che proprio questa inconscia consapevolezza che "tanto non mi succede niente" stia portando i giovani piloti a osare sempre di più, a tentare manovre spesso senza senso ad alta velocità, come quella di De Jong alla curva Blanchimont di Spa, cercando un sorpasso in un punto molto molto complicato e pericoloso. Provato il giorno dopo nello stesso punto anche da Max Verstappen in F.1, non per niente figlio di questa generazione di piloti che pensano sempre di starsene seduti in un simulatore. E "che male non ci facciamo". Lo stesso Verstappen che ha osato troppo alla Sainte Devote di Monaco picchiando durissimo. Un'altra componente che porta i piloti a osare sempre più sono le vie di fuga in asfalto. Si tiene giù, anche quando si è all'esterno, contro ogni senso logico di... gravità, tanto al massimo "giro largo e me la cavo". E così questa mentalità si è ormai impadronita dei piloti che poi agiscono in questa maniera anche quando la via di fuga larga non c'è, e allora accadono i tanti incidenti visti a Monza, per esempio, con piloti spinti sull'erba. Siamo a un punto di non ritorno, perché non si torna indietro. Non si possono certo rendere le vetture più... insicure, magari però, con un po' di sforzo si potrebbe rimettere la ghiaia all'esterno delle curve dove ora domina l'asfalto. Questo sì, anche se costa qualche euro. Beffa delle beffe, i due drammi veri degli ultimi mesi non appartengono a questa casistica. Il povero Jules Bianchi è andato a sbattere contro un trattore a bordo pista, Justin Wilson domenica è stato colpito da un pezzo volante. Quasi che la sorte maligna abbia deciso comunque di pareggiare i conti.





La sequenza dello schianto tremendo di De Jong contro le protezioni dopo un contatto ruota a ruota con Pierre Gasly a Blanchimont. L'angolo di impatto contro le barriere, praticamente perpendicolare, e l'altissima velocità, hanno davvero fatto temere il peggio

INDYCAR

Dramma Wilson





Addio Justin

Wilson non ce l'ha fatta. Il pilota inglese è deceduto all'ospedale di Allentown dove era stato ricoverato. Irrecuperabili le lesioni alla testa riportate nella 500 miglia di domenica, quando parte del musetto anteriore di un'altra vettura l'aveva colpito in pieno sul casco ad oltre 300 chilometri orari

Massimo Costa

Dopo le ore di grande ansia vissute dagli attimi fatali del tremendo incidente di Pocono, è arrivata la notizia del decesso di Justin Wilson, il pilota inglese, ricoverato in coma e con serie ferite alla testa all'ospedale Lehigh Valley Health Network Cedar Crest Hospital di Allentown purtroppo ha perso la sua gara più importante: quella per la vita. E allora è inevitabile tornare ai momenti drammatici che hanno segnato per sempre la storia del trentasettenne pilota. Mancavano appena 20 giri al termine della interminabile 500 Miglia di Pocono quando Sage Karam, che era al comando, ha perso il controllo della sua monoposto picchiando con violenza contro le protezioni. L'ennesimo incidente di questa gara. Ma improvvisamente, quando tutti gli occhi si erano concentrati sulla giallo-arancio Dallara di Karam, si è vista un'altra vettura ferma e con un pilota che non si muoveva, il casco piegato verso sinistra. Brutto segnale. Sono serviti alcuni minuti e qualche replay per capire che la parte del musetto di Karam volata in aria, ricadendo aveva colpito il povero Wilson in pieno casco. Una botta terribile che ha riportato alla mente gli incidenti occorsi a Felipe Massa nel 2009 a Budapest e a James Hinchcliffe a Indianapolis lo scorso anno (per non ricordare quelli drammatici di Tom Pryce nel 1977 a Kyalami o di Henry Surtees nel 2009 a Brands Hatch), con i piloti che senza avere il minimo controllo sul volante, svenuti per essere stati centrati alla testa da oggetti, sono andati a sbattere contro le protezioni.

La carriera di Wilson è stata decisamente brillante. Il pilota britannico, di Sheffield, si era subito fatto notare per l'altezza, 193 centimetri, una misura assai inusuale per il motorsport. Dopo tre anni di F.Vauxhall, con tanti bei risultati, nel 1998, a 20 anni, Wilson ha vinto la Formula Palmer e nel 1999 era già in F.3000 con la Astromega. L'anno seguente, passato al team Nordic, si è piazzato quinto mentre nel 2001 ha vinto il campionato. Intanto aveva già effettuato dei test con la Jordan F.1, ma non ha trovato sbocco nel mondiale. Nel 2002 ha così ripiegato sulla World Series by Nissan, al suo primo anno di vita, concludendo quarto con la Dallara Racing Engineering. E finalmente è arrivato il salto in F.1, nel 2003 correndo per Minardi e poi per Jaguar sostituendo Antonio Pizzonia. Solo un anno però in F.1, e allora Wilson che già aveva iniziato a sondare le gare endurance americane, è entrato nella Champ Cars nel 2004 e da quella stagione ha sempre corso in USA: 55 le gare Champ Cars, 119 quelle Indycar con tre vittorie (Detroit 2008, Watkins Glen 2009, Fort Worth 2012) correndo per Newman/Haas, Dreyer&Reinbold, Coyne. Quest'anno si era accordato con Andretti per il quale ha disputato soltanto alcune corse, quella di domenica a Pocono era la sua sesta apparizione. Nel 2012 ha vinto la 24 Ore di Daytona mentre quest'anno ha corso per Andretti la prova della Formula E a Mosca. Wilson lascia una moglie e due figlie.



Sotto shock

Una gara atipica dal finale drammatico ha lasciato la categoria senza parole a una sola settimana dalla finalissima di Sonoma

Marco Cortesi

E' stata una gara davvero imprevedibile quella di Pocono. Solo undici sono stati i piloti ad arrivare al traguardo, con oltre 30 cambi di leadership e 11 caution a spezzare il ritmo. Ryan Hunter-Reay è riuscito con un finale eccezionale a mettere a segno la vittoria, confermando il miglioramento, in particolare in ottica gara, delle vetture con motorizzazione e aerokit Honda. Tanti sono stati gli incidenti, buona parte dei quali in solitaria. Il pacchetto aerodinamico scelto dalla serie, unito ad un circuito più "permissivo" a partire dalla larghezza, ha dato la possibilità di vedere gruppi di mischia che hanno presentato fino a sette vetture affiancate contemporaneamente. Il risolto è forse stato il rischio di spingere troppo, ma non è mai sembrato che la situazione arrivasse ai livelli incontrollabili visti in passato quando si era cercato di trasformare le gare in rodei fatti di gruppi in costante bagarre.

Wilson sfortunato Stewart generoso

L'incidente di Justin Wilson non ha comunque avuto nulla a che fare con tutto questo. Semplicemente, il britannico ha avuto tanta sfortuna, trovando l'impatto con uno dei componenti più solidi (la punta del musetto) rimbalzato da un'altra macchina e

preso ad altissima velocità. Fortunatamente, sembra che anche l'infortunio riportato da Sage Karam al piede sia di secondaria importanza. Nel dramma di Wilson ha spiccato il bel gesto di Tony Stewart, che ha immediatamente mandato il proprio aereo privato a prendere moglie e fratello di Wilson per portarli al suo capezzale. Una cosa che il campione IndyCar e NASCAR pare faccia spesso in casi simili, per aiutare i colleghi.

La rabbia di Rahal Castroneves quanti errori

Per il resto, la corsa ha portato Josef Newgarden ancora al top, al secondo posto, mentre Gabby Chaves, che sembrava destinato a lottare per un miracoloso successo, si è trovato con problemi meccanici sul finale. Poco altro... dal punto di vista prettamente agonistico, tra i botti, la volpe che attraversava la pista, le lunghissime caution e gli errori al via di Helio Castroneves, che dopo aver fatto saltare la partenza due volte, beccandosi un avvertimento, se l'è cavata per miracolo prima di dare un quasi-addio alle speranze di campionato. Arrabbiatissimo, ma non con sé stesso, anche Graham Rahal, che si è visto entrare "a gamba tesa" Tristan Vautier, finendo a muro. Per lui, Pocono poteva essere un bel break point, e invece chi ci ha guadagnato è stato Juan Pablo Montoya, terzo e pronto alla sfida di Sonoma.



**Il vincitore
Ryan Hunter-Reay**

L'ORDINE DI ARRIVO DOMENICA 23 AGOSTO 2015

- 1 - Ryan Hunter-Reay (Dallara DW12-Honda) - Andretti - 250 giri
- 2 - Josef Newgarden (Dallara DW12-Chevy) - CFH - 0"1053
- 3 - Juan Pablo Montoya (Dallara DW12-Chevy) - Penske - 0"5696
- 4 - Will Power (Dallara DW12-Chevy) - Penske - 1"4707
- 5 - Carlos Munoz (Dallara DW12-Honda) - Andretti - 2"0003
- 6 - Takuma Sato (Dallara DW12-Honda) - Foyt - 3"5167
- 7 - Simon Pagenaud (Dallara DW12-Chevy) - Penske - 4"5025
- 8 - Ryan Briscoe (Dallara DW12-Honda) - Schmidt - 4"7997
- 9 - Scott Dixon (Dallara DW12-Chevy) - Ganassi - 5"6857
- 10 - James Jakes (Dallara DW12-Honda) - Schmidt - 6"2994
- 11 - Pippa Mann (Dallara DW12-Honda) - Coyne - 14 giri

Ritirati

- 198° giro - Gabby Chaves
- 194° giro - Charlie Kimball
- 180° giro - Sage Karam
- 180° giro - Justin Wilson
- 167° giro - Helio Castroneves
- 157° giro - Ed Carpenter
- 139° giro - Marco Andretti
- 132° giro - Tony Kanaan
- 93° giro - Graham Rahal
- 93° giro - Tristan Vautier
- 83° giro - Jack Hawksworth
- 37° giro - Sebastien Bourdais
- 20° giro - Stefano Coletti

Il campionato

- 1. Montoya 500; 2. Rahal 466; 3. Dixon 453; 4. Power 439; 5. Castroneves 423; 6. Newgarden 413; 7. Andretti 390; 8. Bourdais 386; 9. Kanaan 366; 10. Pagenaud 356.



**Power, Pagenaud
e Castroneves
in lotta a Pocono**



**Montoya spera nel primo titolo,
ma il punteggio raddoppiato
di Sonoma terrà in gioco diversi
contendenti e le premesse sono
quelle di un finale incandescente**

Spettacolo

Marco Cortesi

Ancora traumatizzata dall'incidente di Justin Wilson, l'IndyCar si avvia verso l'ultima tappa in programma a Sonoma con Juan Pablo Montoya saldamente al comando della classifica. Fosse una gara come le altre, quelle dell'impianto californiano avrebbe potuto già incoronare il colombiano come campione, ma il doppio punteggio introdotto sulla falsariga della Formula 1 lo scorso anno, metterà più interrogativi sul piatto, specie considerando che Montoya nel 2014 a Sonoma non ebbe vita facile anche se riuscì a rimontare fino alla top-5 partendo dal diciannovesimo posto. Per Graham Rahal si tratterà di una gara d'attacco di quelle a cui ha abituato tutti. Senza il contatto con Tristan Vautier a Pocono, si sarebbe potuto sicuramente presentare in California incollato al rivale, ma dovrà invece andare letteralmente all'assalto.



lo doppio

Dixon ci crede Power in salita

Sul tracciato della Napa Valley, caratterizzato dai curvoni ciechi e dai netti cambi di elevazione, Scott Dixon dominò mentre Helio Castroneves e Will Power si misero nei guai dopo essere stati evacuati dal loro hotel in piena notte a causa di un terremoto. Per il neozelandese, gli oltre 100 punti a disposizione contro i 47 da recuperare sono un bottino che fa gola mentre per l'australiano, a -61, la sfida sarà durissima considerando che i punti si raddoppiano... anche per i piazzamenti di rincalzo: un quindicesimo posto, tanto per fare un esempio, ne varrà ben 30, ovvero come una quinta piazza in condizioni normali.

Castroneves si è autoeliminato

Fuori gioco di fatto, anche se non per la matematica, Helio Castroneves: il suo botto in solitaria a Pocono è stato determinante in negativo. Con tanti piloti impegnati a cercare di capitalizzare tra necessità di attaccare e difendersi nello stesso tempo, i possibili outsider, senza pressioni particolari dal punto di vista del risultato finale, tenteranno di inserirsi. Primo tra tutti Josef Newgarden, alla ricerca di un terzo successo che potrebbe aumentare ulteriormente le sue chance per il 2015: per lui si parla addirittura di un possibile interesse di Gene Haas in ottica Formula 1. Al termine di una stagione che non l'ha sicuramente visto tra i protagonisti più fortunati, Luca Filippi spera in una chiusura al meglio proprio dove, al primo contatto con una vettura IndyCar, Giorgio Pantano aveva lasciato tutti a bocca aperta portandosi subito al vertice 10 anni fa. Il futuro per il cuneese sembra promettente, e un altro risultato convincente metterebbe la ciliegina sulla torta.

Chi è in corsa per il titolo

Montoya	500 punti
Rahal	466
Dixon	453
Power	439
Castroneves	423
Newgarden	413





Anche Charlie Kimball
è stato protagonista
di un botto tremendo
nelle prove di Pocono



Graham
Rahal

Bernie gela Monza

Ecclestone in Belgio ha detto alla stampa inglese che il futuro del GP d'Italia sul circuito lombardo è quanto mai in dubbio. Una mossa tattica in vista della gara tricolore che si terrà fra due settimane

Jacopo Rubino

La telenovela sul futuro del Gran Premio d'Italia sembrava ormai in dirittura d'arrivo, invece no. Altra puntata. Anzi, un colpo di teatro. Durante il weekend in Belgio, Bernie Ecclestone ha gettato nuovi dubbi sulla permanenza di Monza nel calendario di Formula 1, dopo il contratto in scadenza al termine della prossima stagione. "Al momento non so nulla su Monza. Ci incontreremo a settembre, staremo a vedere. Spero di non perdere questa gara, ma ci sono buone possibilità che accada", ha affermato in maniera sibillina il padrone del Circus ad Autosport. La questione, spinosa da parecchi mesi, è sostanzialmente di tipo economico. Attualmente l'autodromo brianzolo, forte della sua tradizione, gode di un trattamento privilegiato, con una quota di iscrizione superiore soltanto a quella di Monaco. Da qui in avanti Ecclestone non vuole concedere ulteriori sconti: "Chiediamo soltanto la stessa cifra".

La strategia di Mr. E

Eppure, Mister E aveva accolto con soddisfazione la notizia di fine luglio, quando il Senato aveva approvato un emendamento per defiscalizzare gli investimenti previsti dalla Regione Lombardia (circa 20 milioni di euro) per finanziare la gestione del parco cittadino, della Villa Reale, del tracciato e, quindi, dell'evento di F.1. In sostanza, bisogna temere per un campionato senza Monza a partire dal 2017? A nostro parere, sì e no. Non ci sembra casuale che Ecclestone abbia rilasciato queste dichiarazioni proprio quando mancano due settimane all'appuntamento nel tempio della velocità. Una mossa studiata a tavolino. Probabilmente il tutto è parte di una strategia che ha già adottato in passato per altre location. Un modo per alzare la posta, per ribadire che è lui a condurre il gioco delle trattative, costringendo gli organizzatori ad adeguarsi alle sue condizioni. O almeno ridurre ancora un po' la forbice tra domanda e offerta.



L'allarme del no al GP di Germania

Negli anni scorsi Bernie non si è fatto scrupoli a rinunciare al Gran Premio di Francia, il più antico nella storia dell'automobilismo, e sta continuando a tenere sulle spine la Germania, clamorosamente uscita dal calendario 2015 nonostante la Mercedes campione del mondo e Sebastian Vettel alla Ferrari. Quantomeno a parole. Con Monza, però, non è la stessa cosa: perché ha ospitato il Mondiale in tutte le edizioni, escluso il 1980, ed è la tappa di casa per la Ferrari. Con le stesse Montecarlo e Spa, oltre a Silverstone, il circuito monzese forma un poker quasi imprescindibile. Le alternative tricolori sono Imola e il Mugello. Proprio i gestori dell'autodromo romagnolo avevano fatto visita a Ecclestone qualche settimana fa auspicando magari una alternanza con Monza, mentre per quanto riguarda il circuito toscano, le possibilità sono nulle. Ecclestone non potrà tirare troppo la corda, anche per evitare di compromettere la credibilità della Formula 1 agli occhi degli sponsor

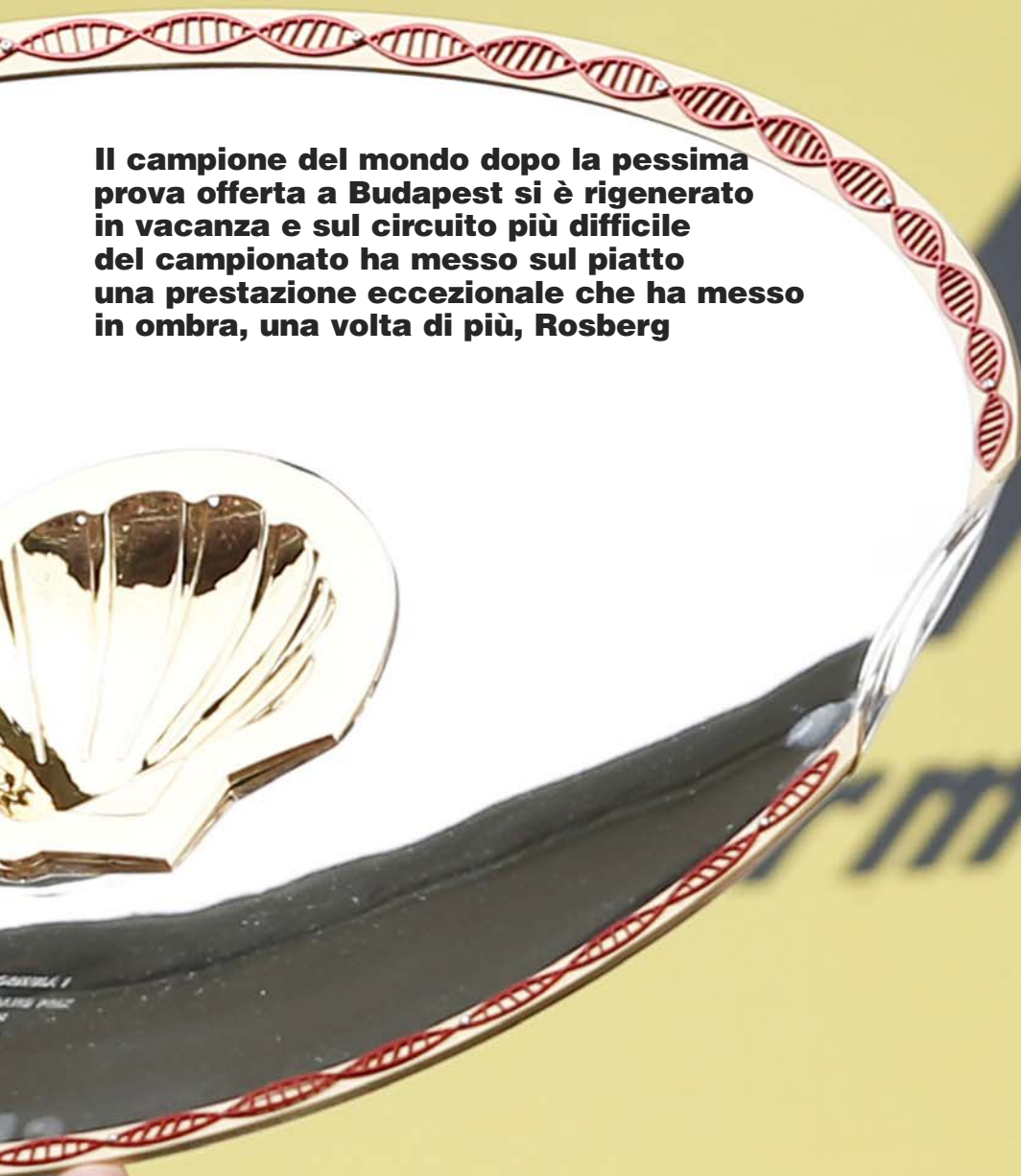
GP BELGIO

Mercedes



Hamilton spaziale

Il campione del mondo dopo la pessima prova offerta a Budapest si è rigenerato in vacanza e sul circuito più difficile del campionato ha messo sul piatto una prestazione eccezionale che ha messo in ombra, una volta di più, Rosberg





Massimo Costa

Rigenerato dalla vacanze con Rihanna, Lewis Hamilton a Spa non ha avuto pietà per nessuno. Le Mercedes che a Budapest parevano improvvisamente in difficoltà così come la guida del pilota inglese, sul circuito belga ha disputato un Gran Premio a parte, riservato a Hamilton e a Nico Rosberg. Proprio un anno fa, a Spa si scatenò la polemica tra i due piloti di Toto Wolff, quando il tedesco forò con l'ala anteriore la gomma posteriore destra di Lewis a Les Combes costringendolo al ritiro. Questa volta, Hamilton ha messo un muro ipotetico tra sé e Rosberg, fatto di decimi, di guida spa...ziale, di determinazione spa...ventosa. E quando il campione del mondo decide che non ce n'è per nessuno, non ce n'è per nessuno. Hamilton ha conquistato la sesta vittoria su undici gare disputate (Melbourne, Shanghai, Al Sakhir, Montreal, Silverstone, Spa), Rosberg è a quota tre di cui una per gentile regalo del team (Monaco). Senza dispositivi di aiuto per la partenza, Hamilton al via è schizzato come un razzo, Nico ha perso quattro posizioni ed ha dichiarato che forse qualcosa si era surriscaldato dopo il giro di ricognizione aggiuntivo. Rimane il fatto che Rosberg deve mettere in cantiere un'altra pesante sconfitta oltre che non riesce a conquistare pole: il testa a testa in qualifica tra i due uomini Mercedes è imbarazzante per il tedesco che ne vanta una sola contro le dieci di Hamilton. Nonostante tutto, il vantaggio dell'inglese su Rosberg è di soli 28 punti, a dimostrazione che spesso la luna storta non ha aiutato il numero uno. 28 punti sono niente: un ritiro di Hamilton e una vittoria di Rosberg ed ecco che tutto torna in discussione.



La partenza vincente di Lewis Hamilton





Vettel non ci sta

Il pilota tedesco ha lasciato il circuito belga furioso, accusando il fornitore di pneumatici per l'esplosione alla gomma che gli ha tolto il terzo posto e soprattutto poteva costargli un bruttissimo incidente se avesse ceduto pochi metri prima. Ma il costruttore italiano ribatte punto su punto

Massimo Costa

La Pirelli è finita sotto accusa. E si ritrova col dito puntato da Sebastian Vettel e dalla Ferrari. Anche se il team principal Maurizio Arrivabene si è guardato bene dal scatenare una guerra di parole, al contrario del pilota tedesco che è stato durissimo. E non tanto per la perdita del terzo posto, che certamente gli brucia parecchio, ma perché il cedimento del pneumatico posteriore destro è avvenuto subito dopo il Radillon, in rettilineo. Ovvero, un punto dove si deve sperare di non avere una rottura meccanica o una gomma che esplode. Vettel sa che una uscita alla Eau Rouge o al Radil-

lon poteva avere conseguenze serissime, e per questo era fuori di sé. Come non capirlo. Vettel aveva disputato una gara perfetta. La scelta di effettuare un solo pit-stop stava pagando, Seb guidava in maniera sopraffina per non deteriorare le gomme e fino al momento in cui il pneumatico si è sfilacciato, nessun segno di crisi della copertura si era manifestato. Vettel stava contenendo da campione il gran recupero di Romain Grosjean, affrontava il Radillon con il cuore in mano per guadagnare quei metri che avrebbero impedito al pilota Lotus di avvicinarlo quel tanto per azionare il DRS. Gli stava riuscendo tutto a Vettel, poi quella cosa nera e tonda lo ha tolto di mezzo.



Arrivabene secco “Non siamo matti”

Davanti alle accuse del quattro volte campione del mondo, la Pirelli ha reagito informando il mondo che loro avevano consigliato i team di fermarsi due o tre volte per sostituire gli pneumatici. Mai avrebbero pensato che qualcuno tentasse di fare un solo pit-stop. 28 giri, quelli di Vettel, con la gomma media erano troppi. Nel contempo però, Arrivabene ha risposto che la scelta era stata ben ponderata e decisa alle 11 di domenica mattina grazie anche alle indicazioni fornite dal tecnico Pirelli che lavora a stretto contatto con la squadra (c'è un uomo della costruttore italiano dislocato in ogni box). Arrivabene ha voluto aggiungere che la strategia era certamente aggressiva, ma che era stata ben ponderata, non si trattava di un terno al lotto: “Non siamo così stupidi o matti da prendere dei rischi per il pilota”. Questo però non toglie che al di là delle dovute certezze tecniche studiate e cercate a tavolino, la Ferrari ha optato per una scelta azzardata.

Rosberg teme Monza Pirelli faccia qualcosa

Subito sono partiti i paragoni con quanto accaduto venerdì a Nico Rosberg quando sempre una gomma posteriore destra aveva ceduto in piena velocità spedendo il pilota Mercedes in una pericolosa serie di giravolte che per fortuna lo hanno lasciato integro da impatti con le barriere. La Pirelli però, ha smentito categoricamente che vi sia una connessione tra i due episodi. Paul Hembery ha infatti detto: “Per Rosberg vi è stato un taglio dovuto a un fattore esterno, per Vettel parliamo di un problema causato dall'usura”. A parte il fatto che è certamente strano che queste gomme crollino senza il minimo preavviso che permetta ad un pilota di rallentare preventivamente, di capire che il pneumatico lo sta mollando, va considerato il fatto che il prossimo GP sarà quello più veloce in assoluto, a Monza. E al proposito, proprio Rosberg ha chiamato la Pirelli a intervenire in qualche maniera. A nessuno piace lanciarsi a 350 orari con il pensiero che da un momento all'altro una gomma può scoppiare.



L'accusa di Vettel

"Meritavamo di essere terzi, abbiamo rischiato e la nostra scelta stava pagando. Poteva anche non essere così, queste sono le corse. Quello che è inaccettabile è come è avvenuto il cedimento e se si verificava qualche centinaio di metri prima non sarei qui a raccontarlo. È accaduto quel che è capitato a Rosberg venerdì e ci hanno raccontato la cavolata dei detriti o altro. Il cedimento della mia gomma non è dovuto a una foratura, è esplosa, è stato un guasto avvenuto senza alcun avvertimento. E ora non voglio dire niente sulla Pirelli".

La risposta provocatoria Pirelli

"Fin dal novembre 2013, Pirelli aveva chiesto che venisse fissato per regolamento, oltre all'indicazione degli altri parametri per il corretto impiego delle gomme, anche il numero massimo di giri effettuabili con lo stesso set di pneumatici. La richiesta non venne accolta. La proposta prevedeva un chilometraggio massimo equivalente al 50% della durata del Gran Premio per la gomma Prime e del 30% per la Option. Tali condizioni, se applicate oggi a Spa, avrebbero fissato a 22 il numero massimo di giri percorribili con le gomme a mescola Medium".



FDA sotto accusa

L'Academy della Ferrari è con le spalle al muro: i pessimi risultati di Marciello e Fuoco, nessun giovane particolarmente talentuoso inserito recentemente nel programma, il confronto impietoso con i piloti junior di McLaren e Red Bull che vincono e salgono in F.1, stanno portando il management di Maranello a effettuare scelte forse dolorose

Massimo Costa

Mai come nel weekend di Spa, si è parlato del futuro del Ferrari Driver Academy. A scatenare miriadi di voci negative, la conferma di Kimi Raikkonen che, seguita alla medesima scelta di Sauber di schierare anche nel 2016 Marcus Ericsson e Felipe Nasr, ha precluso ogni possibilità di promuovere nel mondiale F.1 del prossimo anno Raffaele Marciello o Antonio Fuoco, pedine della FDA. Anche se rimane sempre aperta la carta del nuovo team Haas, che come Sauber dispone dei motori di Maranello. Ma sono anche i risultati negativi dei due giovani piloti italiani ad avere gettato ombre sul programma Junior diretto da Luca Baldisserrì. Soltanto due anni fa, Marciello trionfava nel FIA F.3 e Fuoco vinceva da rookie la F.Renault ALPS. Sembrava l'inizio di una grande storia, invece tutto si è ben presto arenato con le difficoltà di Raffaele nel primo anno di GP2 con Racing Engineering (squadra campione 2013) e il quinto posto di Fuoco nel FIA F.3, un risultato positivo, ma certamente non esaltante considerando quanto fatto da Max Verstappen o anche da Charles Leclerc questa stagione, più o meno con la stessa esperienza del giovane calabrese. Poi, il 2015, con Raffaele che in GP2 non è decollato e Fuoco che non riesce a lasciare il segno col team leader dell'anno scorso. Rispetto al 2014, il crollo pare ancora maggiore.

Piloti sfuggiti ma budget ridotto

Come è possibile considerando la grande preparazione di cui godono i due ragazzi a Maranello, il coinvolgimento continuo nel motorsport con briefing e quant'altro, ore al simulatore. Come ha ben spiegato il nostro Antonio Caruccio sabato scorso sul web, in base a quanto raccolto a Spa, si parla di un rimpasto generale della Academy, sia per quanto riguarda i piloti sia per chi deve gestire il programma. Nel contempo, da quando è arrivato il nuovo management, le domande che Sergio Marchionne e Maurizio Arrivabene si pongono sono numerose soprattutto guardando quel che accade attorno a loro. Per esempio, quel Stoffel Vandoorne, preso dalla McLaren alla fine del 2011, che al primo anno di WSR è risultato vice campione, al primo anno di GP2 ha fatto altrettanto ed ora domina la serie. Risultati notevolissimi. Oppure quel Luca Ghiotto autodidatta, che la FDA ha avuto sotto mano quando era compagno di Fuoco in Renault ALPS ma che lo ha sempre snobbato, e che ora guida dall'inizio del 2015 la GP3 dove proprio Fuoco arranca. Per non parlare di Max Verstappen piombato in F.1 a 17 anni e rapito dalla Red Bull alla Mercedes mentre la Ferrari, che lo aveva schierato nel campionatino invernale della Florida nel febbraio 2014, neanche ci ha pensato a but-



Marciello
e Fuoco

tarsi sull'olandese. Se lo sono fatto scappare sotto al naso, spaventati dal comportamento aggressivo del management del pilota. Ma davanti a un talento del genere non era il caso di turarsi il naso e portarselo a casa? C'è però anche da dire che la FDA si è sempre difesa sostenendo che non c'era il budget per allargare il proprio parco piloti. Come si poteva prendere il Vandoorne della situazione se poi non c'era il modo di sostenerlo?

Due le soluzioni Rilancio o chiusura

Queste le domande che stanno mettendo in cattiva luce la FDA e che addirittura in tanti vedono prossima alla chiusura. Si parla

di un interesse reale di Verstappen per il 2017 da parte della Ferrari come sostituto di Kimi Raikkonen. Forse è fantascienza considerando che la Red Bull non lo vuole certo mollare, ma lascia intendere bene come le idee di come gestire il reparto giovani non sia per nulla in linea col management attuale della FDA. Da una parte la Red Bull e la McLaren che agiscono in maniera aggressiva, ottengono risultati in continuazione dai loro giovani, dall'altra la Ferrari che colleziona sconfitte e sembra essersi plafonata sui due ragazzi italiani non andando più a scovare veri talenti in giro per il mondo. Inoltre, non si può dire che le recenti scelte, alcune obbligate come quella di Lance Stroll, abbiano entusiasmato. Ecco dunque che la FDA è sotto accusa e non si vedono che due soluzioni: o una rivoluzione interna o la chiusura del programma.

“È stato meglio avere saltato la GP2 perché potevo rischiare di rimanere impantanato come Marciello dopo aver vinto la F.3 europea”
MAX VERSTAPPEN



Orgoglio Grosjean

Il pilota della Lotus ha conquistato il suo decimo podio in carriera, ma quello di domenica scorsa ha un sapore particolare perché arrivato con una E23 che non è certo all'altezza della concorrenza "alto locata"

Massimo Costa

Sulla pista che tre anni fa determinò definitivamente la sua immagine di bad boy, quando alla Source piombò su Fernando Alonso e Lewis Hamilton prendendosi la squalifica per il GP successivo di Monza, Romain Grosjean ha conquistato il risultato certamente più brillante della sua carriera considerando tutte le difficoltà che la Lotus-Mercedes sta incontrando quest'anno non solo dal punto di vista agonistico. Il terzo posto di Spa ha un grande valore perché arrivato nel weekend in cui il team di Enstone ha rischiato il sequestro di materiali e monoposto rischiando di non essere presente a Monza (corsi e ricorsi...). Ma proprio nella serata di domenica la situazione con Charles Pic, l'ex tester del team che giustamente pretendeva un risarcimento per le giornate di test pagate e non effettuate nel 2014, si è sbloccata e le parti troveranno a breve una soluzione soddisfacente. Grosjean sul podio ci è salito dieci volte (tre nel 2012, sei nel 2013, una nel 2015 domenica scorsa) e non si era certo dimenticato come si combatte ad alta quota. La disastrosa E22 del 2014, gli stenti della E23 che praticamente non ha ricevuto alcun sviluppo importante dall'inizio dell'anno, non è che consentissero grandi speranze. Invece, Grosjean a Spa ha fatto la differenza facendo suo il quarto tempo in qualifica, poi divenuto nono per la penalità dovuta alla sostituzione del cambio, e poi disputando una corsa arretrante giro dopo giro. Entusiasmante il suo recupero nei giri finali su Sebastian Vettel, un duello che si è concluso con lo scoppio della gomma della Ferrari che gli ha aperto la via al terzo posto. Per la Lotus rimane la delusione per Pastor Maldonado che ha dovuto abbandonare per noie al motore nei primissimi giri.



Kvyat gagliardo

Il russo ha disputato una bella corsa dopo una qualifica deludente, recuperando nel finale il quarto posto a suon di sorpassi. Peccato per Ricciardo costretto al ritiro nella prima parte di gara



Daniil Kvyat
davanti alla
Williams
di Felipe Massa

Massimo Costa

Dal doppio podio di Budapest al quarto posto di Daniil Kvyat a Spa. Sulla carta un passo indietro, ma in realtà la Red Bull-Renault è stata protagonista. Non certo per confrontarsi con le Mercedes che hanno disputato un Gran Premio a parte, ma quanto meno nel confronto con Ferrari e Williams. Daniel Ricciardo è stato in qualifica il primo dei piloti non Mercedes, quinto in griglia di partenza, mentre in gara dopo avere occupato il terzo posto, si è dovuto arrendere per la perdita di potenza improvvisa mentre percorreva la Bus Stop. Ricciardo non era completamente soddisfatto del bilanciamento della sua RB11, forse dovuto dalle gomme soft e per questo all'8° giro è stato il primo a rientrare ai box per montare le medie. Poi, alla 20esima tornata lo stop quando era quinto e vicino a Perez.

Kvyat invece, dopo una qualifica deludente che lo aveva visto escluso dalla Q3, si è rimboccato le maniche disputando una gara notevole che lo ha portato al quarto posto finale. Eccezionale il suo recupero nelle fasi finali. Al 32° giro il russo era ottavo, al 36° ha superato Kimi Raikkonen guadagnando una posizione, poi si è avventato su Felipe Massa e Sergio Perez superandoli alla staccata di Les Combes. Il ritiro di Sebastian Vettel gli ha quindi permesso di concludere quarto.

Alla Williams... di tutti i colori

Non si può certo dire che la Williams FW37 sia una vettura continua nelle sue prestazioni. Anzi, pare leggermente isterica. Su quella pista va, su quell'altra non va, su quell'altra ancora è così così. Troppe variabili. A Spa, Valtteri Bottas ha piazzato il terzo tempo in qualifica, poi in gara è svanito concludendo nono. Felipe Massa, sesto il sabato, in gara ha navigato lontano dal podio terminando sesto. Poca roba. Va poi aggiunto l'incredibile errore dei meccanici, o di chi lo conduce, nell'operazione del primo pit-stop di Bottas. Al finlandese hanno montato tre gomme soft e una media, la posteriore destra, cosa non permessa dal regolamento. Una svista notevole a questi livelli che è costata a Bottas un drive through. Ma in ogni caso, il mancato pilota della Ferrari non avrebbe avuto il passo per puntare al podio.

L'acuto di Perez

Gran weekend per il pilota messicano che nei primi chilometri di gara ha tentato anche di attaccare Hamilton. Alla fine il quinto posto diviene il miglior risultato stagionale della squadra di Mallya



Jacopo Rubino

Dal travagliato weekend di Budapest all'esaltazione di Spa-Francorchamps. La pausa estiva ha decisamente giovato alla Force India, che in Belgio si è affermata nel ruolo di outsider. Del resto, quello delle Ardenne è sempre stato un luogo caro alla scuderia di Vijay Mallya: come non ricordare, ad esempio, l'incredibile pole del 2009 firmata da Giancarlo Fisichella, poi secondo al traguardo. Le vetture anglo-indiane hanno sempre avuto un feeling particolare con questo tracciato, e la VJM08-B non ha smentito la tradizione, sfoderando una velocità in rettilineo da primato.

Il quinto posto ottenuto da Sergio Perez, il miglior acuto della stagione, alla fine sta quasi stretto. Il messicano (quarto in griglia per la penalità a Romain Grosjean) è stato fulmineo al via, arrivando quasi a strappare il comando a Lewis Hamilton nell'allungo del Kemmel. "Checo" ha poi occupato la seconda posizione, ma viaggiando con una configurazione alare più scarica

ha sofferto di un maggiore degrado con le gomme soft. «Chiudere quinti è un bel risultato, ci è semplicemente mancato il ritmo per lottare davvero per il podio», ha ammesso Sergio. «È stata dura contro Grosjean e Kvyat, dobbiamo analizzare dove si può migliorare».

Resta però, l'amaro in bocca per il ritiro di Nico Hulkenberg, colpito da un calo di potenza già nel giro di ricognizione. Un po' a sorpresa, il tedesco a Spa ha sofferto il confronto interno, restando pure fuori dalla Q3. Tuttavia, sarebbe stato senza dubbio in grado di agguantare la top 10 della domenica. "È un peccato, avevamo un'ottima opportunità». Con il suo apporto, la Force India avrebbe probabilmente conservato l'ambitissima quinta piazza nel Mondiale Costruttori. La Lotus, grazie al podio di Grosjean, ora è in vantaggio di una lunghezza (50 a 49). Ma il confronto è ancora aperto. E Monza può essere un'altra pista favorevole.



Andiamo

Verstappen ha rischiato non poco in alcune manovre di sorpasso apparse eccessive mostrando tutta la spavalderia dei suoi 17 anni. Ma il suo modo di correre esalta gli appassionati. Tanta sfortuna per Sainz



al Max

Jacopo Rubino

Correre a 17 anni il Gran Premio del Belgio di Formula 1. A Spa-Francorchamps, la pista considerata più impegnativa di tutte. Se c'era un esame tosto, per Max Verstappen, era proprio questo. Ma il giovane alfiere della Toro Rosso, ancora una volta, sembra aver passato la prova. Già nel 2014, sul circuito delle Ardenne che per lui è di fatto quello di casa, l'olandese volante aveva incantato con una tripletta nell'Europeo di Formula 3. Fu forse il weekend che diede il via alla sua repentina ascesa. Max questa volta si prende un ottavo posto in rimonta, altri quattro punti in saccoccia, e un sorpasso a Felipe Nasr all'esterno di Blanchimont che ha fatto trattenere il fiato. Perché meno di ventiquattr'ore prima, una scena simile in GP2 si è risolta nello spaventoso incidente di Daniel De Jong. Ma anche un errore nell'attacco a Kimi Raikkonen che se condotto con maggiore perizia poteva portargli la settima posizione.

«Mi sono davvero divertito», ha commentato a motori spenti.

«Alcuni sorpassi sono stati un po' rischiosi, ma sono necessari quando si parte indietro. Possiamo essere contenti di questo risultato».

Max è stato coraggioso, ma una buona stella, forse, lo ha protetto dai guai. Si dirà che la fortuna aiuta gli audaci, e il figlio di Jos ci mette la spavalderia tipica della sua età. La categoria regina però, non è un gioco, bisogna comportarsi da adulti. In pista e fuori.

Lo fa senza dubbio il suo compagno Carlos Sainz, costretto a incassare la delusione per il quinto ritiro consecutivo. Ancora una volta, è la power unit Renault sul banco degli imputati. «Ho sentito un calo di potenza nel giro di ricognizione, sono rientrato ai box. Il problema sembrava risolto, ma essendo doppiato due volte potevo solo sperare in un colpo di fortuna. Alla fine abbiamo deciso di fermarci per risparmiare chilometri», ha raccontato lo spagnolo. «È frustrante, ma non mi abbatto. Ogni volta che sarà possibile, cercherò di mostrare il mio valore. Speriamo di spezzare questa situazione negativa».



Renault non si decide

Trascorrono le settimane, ma i vertici della Casa francese ancora sembrano in alto mare per quanto riguarda l'ingresso a tempo pieno nel mondiale. Rimane aperta la trattativa con la Lotus, ma a Spa c'è stato un meeting con Mallya della Force India e si stanno valutando altre soluzioni

Massimo Costa

Renault sfoglia la margherita. E intanto le settimane trascorrono... Cosa vuol fare da grande la Renault? E' ormai certo che la Casa francese intende entrare direttamente in F.1, come costruttore completo di telaio e motore. Ed è anche certo che non vi è più un futuro con la Red Bull dopo gli stracci volati nel 2014 e nel 2015. L'accordo di fornitura delle power unit Renault alla Red Bull terminerà alla fine del 2016, ma si potrebbe anche trovare una soluzione per chiudere il rapporto già a dicembre di quest'anno se il team di Dietrich Mateschitz raggiungerà un punto di incontro con la Mercedes. O anche con la Ferrari. Le critiche che hanno travolto Renault da parte di Red Bull hanno convinto il presidente Carlos Ghosn a tornare in F.1 con una propria squadra e da mesi si parla della possibilità di riprendersi la base di Estone ora occupata dalla Lotus di Gerald Lopez. Sembrava quasi fatta, ma a Spa un uomo del management Renault e Alain Prost, che pienamente coinvolto nelle attività sportive di Renault, il sabato sera pre Gran Premio hanno avuto un meeting con Vijay Mallya della Force India, come rivela Autosport. Renault ha voluto sondare la disponibilità della Force India con base a Silverstone (di proprietà oltre che di Mallya anche della famiglia olandese Mol e del gruppo Sahara) nel cedere loro delle quote della squadra. Sono state proposte varie soluzioni e Mallya ha preso tempo confermando anche che vi è una trattativa in corso con Lotus, ma anche con ulteriori team e uno di questi potrebbe essere la Toro Rosso come già era stato accennato, o anche la Manor. Tutto però, pare in alto mare e considerando che il mese di settembre è alle porte e che una monoposto di F.1 non si progetta in due giorni, viene da chiedersi cosa stia aspettando Renault per prendere la decisione finale.



L'ORDINE DI ARRIVO DOMENICA 23 AGOSTO 2015

- 1 - Lewis Hamilton (Mercedes W06) - 43 giri in 1.23'40"387
- 2 - Nico Rosberg (Mercedes W06) - 2"058
- 3 - Romain Grosjean (Lotus E23-Mercedes) - 37"988
- 4 - Daniil Kvyat (Red Bull RB11-Renault) - 45"692
- 5 - Sergio Perez (Force India VJM07-Mercedes) - 53"997
- 6 - Felipe Massa (Williams FW37-Mercedes) - 55"283
- 7 - Kimi Raikkonen (Ferrari SF15-T) - 55"703
- 8 - Max Verstappen (Toro Rosso STR10-Renault) - 56"076
- 9 - Valtteri Bottas (Williams FW37-Mercedes) - 1'01"040
- 10 - Marcus Ericsson (Sauber C34-Ferrari) - 1'31"234
- 11 - Felipe Nasr (Sauber C34-Ferrari) - 1'42"311
- 12 - Sebastian Vettel (Ferrari SF15-T) - 1 giro
- 13 - Fernando Alonso (McLaren MP4/30-Honda) - 1 giro
- 14 - Jenson Button (McLaren MP4/30-Honda) - 1 giro
- 15 - Roberto Merhi (Manor 04-Ferrari) - 1 giro
- 16 - Will Stevens (Manor 04-Ferrari) - 1 giro

Ritirati

Carlos Sainz
Daniel Ricciardo
Pastor Maldonado
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
Belgio	23/08/2015	Lewis Hamilton (Mercedes W06)	43 giri in 1.23'40"387



CLASSIFICA PILOTI

1	Lewis Hamilton	Mercedes	227
2	Nico Rosberg	Mercedes	199
3	Sebastian Vettel	Ferrari	160
4	Kimi Raikkonen	Ferrari	82
5	Felipe Massa	Williams-Mercedes	82
6	Valtteri Bottas	Williams-Mercedes	79
7	Daniil Kvyat	Red Bull-Renault	57
8	Daniel Ricciardo	Red Bull-Renault	51
9	Romain Grosjean	Lotus-Mercedes	38
10	Max Verstappen	Toro Rosso-Renault	26
11	Sergio Perez	Force India-Mercedes	25
12	Nico Hulkenberg	Force India-Mercedes	24
13	Felipe Nasr	Sauber-Ferrari	16
14	Pastor Maldonado	Lotus-Mercedes	12
15	Fernando Alonso	McLaren-Honda	11
16	Carlos Sainz	Toro Rosso-Renault	9
17	Marcus Ericsson	Sauber-Ferrari	7
18	Jenson Button	McLaren-Honda	6
19	Roberto Merhi	Manor-Ferrari	0
20	Will Stevens	Manor-Ferrari	0
21	Kevin Magnussen	McLaren-Honda	0

CLASSIFICA COSTRUTTORI

1	Mercedes	426
2	Ferrari	242
3	Williams-Mercedes	161
4	Red Bull Racing-Renault	108
5	Lotus-Mercedes	50
6	Force India-Mercedes	49
7	Scuderia Toro Rosso-Renault	35
8	Sauber-Ferrari	23
9	McLaren-Honda	17
10	Manor-Ferrari	0

IL GIALLO

VOLEVI UCCIDERMICI



Nel bagnatissimo GP del Belgio del 1998 un clamoroso incidente tra Schumacher e Coulthard scatena le polemiche e vede il pilota della Ferrari che tenta di aggredire lo scozzese. Che però non aveva colpe sull'accaduto

Carlo Baffi

Spa, 30 agosto 1998. E' in corso il 26° giro del Gran Premio del Belgio, una gara tormentata dalla pioggia fin dal via. Michael Schumacher è saldamente in testa sin dalle prime battute. Ma sulla strada del tedesco c'è un concorrente da doppiare: è David Coulthard. In prossimità della curva Rivage, con le bandiere blu agitate e la visibilità ridotta, lo scozzese si mantiene sulla destra senza cambiare traiettoria, ma decelera di colpo. Dalle riprese televisive si vede che Schumi scarta nervosamente per superare l'avversario e uscito dalla nube d'acqua tampona la monoposto del rivale con la gomma anteriore destra. Un urto violento dal quale la F300 esce su tre ruote; quasi un miracolo che non ci siano conseguenze ben più gravi. Il ferrarista procede al ralenty, a bordo del suo "triciclo", percorrendo in equilibrio i pochi chilometri che lo separano dai box. Ma per comprendere meglio l'accaduto, è bene fare un passo indietro.

Coulthard diventa alleato di Hakkinen

La prima fila è occupata dalle velocissime "Frecce d'argento" di Mika Hakkinen e Coulthard, a conferma di una stagione condotta al vertice sin dal GP d'Australia. Ma il Cavallino è deciso a vendere cara la pelle, galvanizzato dalla vittoria in Ungheria con Schumacher. La classifica recita infatti: Hakkinen 1° a quota 77, Schumi 2° a 70. Il primo colpo di scena ha luogo subito dopo il via, alla prima curva. Nella discesa verso l'Eau Rouge, si verifica una carambola in cui rimangono coinvolte ben 13 vetture e che costringe la direzione gara ad esporre bandiera rossa. Secondo via e secondo colpo di scena. Damon Hill sorprende Hakkinen, che per resistergli si sposta all'esterno. La sua gomma anteriore tocca la fiancata di Schumacher e si gira, venendo centrato da Herbert che pone fine al GP del finnico. Con il diretto rivale out, Schumi attacca e quando all'8° giro supera Hill si ritrova non solo al comando della gara, ma anche della classifica iridata. Un brutto colpo per Ron Dennis & C. che non possono manco contare sull'apporto di Coulthard, relegato nelle ultime posizioni dopo un contatto con la Benetton di Wurz. E' risaputo però che nel motorsport "tutto si evolve e tutto si trasforma" e Coulthard torna ad essere un preziosissimo alleato per Hakkinen.

Schumi tenta di aggredire Coulthard

Una volta parcheggiata la vettura nel box, Schumi

si precipita verso il garage della McLaren deciso a chiarire l'accaduto con Coulthard, anch'egli appena uscito dalla monoposto. Il tedesco è furibondo, allontana il suo team manager Stefano Domenicali che cerca di fermarlo e quando si trova davanti allo scozzese esplose la sua rabbia: "Maledetto, volevi uccidermi! Esci di qui!" Si sfiora la rissa. Alcuni uomini del Cavallino tra cui Jean Todt, riescono ad allontanare Michael, mentre Coulthard risale in macchina e riprende la corsa (alla fine si piazzerà 7° a 5 giri). Schumacher cerca dapprima di sbollire la rabbia nel motorhome Ferrari e dopo essersi recato in direzione gara, dove è in corso l'interrogatorio di Coulthard, si presenta, verso le 18, di fronte ai media. "Sono arrabbiatissimo - attacca il tedesco - perché era ormai chiaro che saremmo andati in testa al campionato, non c'era alcun motivo di pensare che qualcosa avesse potuto impedire questo, ero di gran lunga il pilota più veloce in gara. Poi è successo qualcosa di veramente incredibile, non riesco a darmi pace per quello che mi ha fatto Coulthard, proprio lui che solitamente è un pilota corretto."

Le accuse di Todt a Dennis

Ma qual è la "cosa incredibile" di cui parla Michael? Egli sostiene che Coulthard girasse normalmente su tempi intorno a 2'10 e 2'11", ma con la Ferrari n° 3 in fase di sorpasso, il crono è salito improvvisamente a 2'16" e 2'17". "E poi perché Coulthard ha alzato il piede dall'acceleratore in rettilineo, quando si corre in queste condizioni?" - si chiede il tedesco, che va oltre: "A questo punto potrete forse anche voi capire quello che noi pensiamo e cioè che ci sia stato qualcosa dietro, perché sono in lotta per il mondiale." E a chi gli parla di una foga eccessiva, il ferrarista replica: "Da due giri cercavo di superarlo e lui rallentava apposta, faceva di tutto per non facilitarmi la manovra pur essendo un doppiato e nonostante ci fossero le bandiere blu. Ho anche detto via radio a Todt - aggiunge Michael - di andare a parlare con Ron Dennis." Parole confermate anche dal Direttore della Gestione Sportiva del Cavallino: "Ho aspettato un po', prima di andare a lamentarmi da Dennis e quando l'ho fatto lui mi ha risposto che avrebbe avvertito il suo pilota". Ma subito dopo c'è stato il botto. "Dennis doveva avvertirlo prima, - continua Todt - era inaccettabile che Coulthard girasse prima su tempi buoni e poi quando Schumacher ha cercato di superarlo, piuttosto elevati. E anche quando è tornato in pista dopo l'incidente - conclude il manager francese - si è messo a procedere velocemente."



Il paddock critico con Schumacher

Totalmente all'opposto invece, la versione di Coulthard: " Dal muretto mi hanno detto che Schumacher era dietro alla curva 7 e mi hanno suggerito di lasciarlo passare. All'uscita della curva 9, mi sono spostato a destra per consentirgli di passare e ho immediatamente sentito che si era schiantato nel mio retrotreno. Non potevo lasciare la traiettoria ideale per non decollare. In queste condizioni - prosegue Coulthard nella sua difesa - anche guardando negli specchietti non si vede nulla. E' più facile vedere per chi segue, visto che c'è la luce rossa posteriore." Quello che però dà più fastidio allo scozzese è il tentativo di aggressione del teutonico: " Inaccettabile la sua reazione da maleducato." Anche il patron Bernie Ecclestone, ha modo di esprimere un suo parere sull'accaduto, dopo essere entrato nel motorhome Ferrari: "Quando succedono certi incidenti, si dice sempre che fanno parte del gioco. Ma Coulthard - prosegue Mister E - ha commesso qualcosa di strano, Schumi non farebbe errori del genere." Per contro nel paddock i difensori dello scozzese non mancano, anzi. Frank Williams, Patrick Head, Cesare Fiorio difendono l'accusato e Alain Prost dichiara: "Chi sostiene che Coulthard abbia scelto volontariamente di favorire Hakkinen facendosi tamponare da Schumacher, dice una cosa grave e ridicola. Chi è dietro - sostiene il quattro volte iridato - ha una valutazione migliore delle distanze, anche se per la pioggia, le condizioni di visibilità erano proibitive."

La telemetria discolpa Coulthard

Solo in serata, il mistero inizia a dissolversi, grazie alle telemetrie di Coulthard, fornite dalla McLaren alla direzione

gara. I dati dimostrano infatti che lo scozzese stava affrontando il giro incriminato alla stessa velocità dei precedenti e che nelle fasi del sorpasso non aveva affatto rallentato. Da qui si potrebbe evincere che a commettere l'errore sia stato proprio il ferrarista. Secondo le testimonianze, Coulthard è stato avvisato dal suo team del sopraggiungere di Michael mentre transitava dopo il tratto di Malmedy. Una volta sul rettilineo successivo alla curva Rivage è rimasto sulla destra, lasciando libera buona parte della pista a favore del Kaiser. Quindi toccava a quest'ultimo valutare bene gli spazi per effettuare il sorpasso. Però, con la visibilità ridotta, il tedesco può essersi reso conto solo all'ultimo della presenza troppo vicina della McLaren: da qui l'impressione che lo scozzese avesse rallentato improvvisamente.

La finta pace e il dito medio...

La guerra Schumacher-Coulthard ha comunque il suo epilogo a distanza di quindici giorni, per la precisione il 10 settembre, durante il fine settimana del Gran Premio d'Italia a Monza. La presunta pace viene siglata in campo neutro, nel motorhome della Williams, vicino a quello della FIA, che nei giorni precedenti aveva avviato i negoziati per calmare le acque. Dalle poche indiscrezioni pare che Schumacher e Coulthard non si siano scusati, ma abbiano parlato. Della serie "patti chiari e amicizia lunga". Fino ad un certo punto. Se i due imputati non sono più arrivati ai ferri corti come a Spa, due anni più tardi, nel corso del Gran Premio di Francia a Magny-Cours, va registrato un nuovo screzio. Quando al 34° giro, Coulthard attacca Schumi all'esterno della curva Adelaide, il tedesco allarga la traiettoria costringendo lo scozzese a finire lungo. Automatica la reazione di Coulthard che esterna tutta la sua rabbia porgendo il dito medio all'indirizzo dell'avversario. Il tutto ripreso in mondo visione.

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

Ogier la Pan

Il francese della Polo ha dominato con la sua classe anche la tappa tedesca. Per la Volkswagen un vero trionfo in quanto ha piazzato tre vetture ai primi tre posti mandando in crisi gli avversari



guida zerdivision



Marco Minghetti

“Prima della partenza Jost Capito ci ha ricordato la promessa di vincere che avevamo fatto a Martin Winterkorn l’anno scorso...”. Finalmente rilassato, dopo tre giorni trascorsi a infilare le quattro ruote della sua Polo tra le stradine attorno a Trier, Sébastien Ogier non fa fatica ad ammettere che sì, prima del via, i piloti dello squadrone Volkswagen erano stati catechizzati per bene dal boss della squadra e che la promessa fatta dodici mesi fa all’amministratore delegato del gruppo andava rigorosamente mantenuta. A pesare come un macigno erano quei due zero in casella, nel rally di casa dei due anni precedenti. Sembrava infatti quasi una maledizione che proprio in Germania il team di Wolfsburg non riuscisse a sfruttare una superiorità talmente evidente da indispettare (eufemismo...) più di un avversario. E allora, concentrati al massimo e convinti come è giusto che sia, i tre piloti con la berlina tedesca questa volta non hanno sbagliato una virgola dominando in lungo e in largo la tre giorni tra i vigneti della Mosella con Ogier e Latvala a darsi battaglia vera per il primato.

Ogier decisivo nella ps più lunga

A spuntarla (e poteva andare diversamente?) è stato il trentunenne pilota di Gap che, forte della sua bravura, ha dimostrato una volta di più di possedere molte delle qualità che hanno permesso al suo connazionale Sébastien Loeb per dominare la specialità per tanti anni filati. Soprattutto una cosa colpisce nel cannibale dei rally di questo decennio: la capacità di individuare il momento esatto dove assestare il colpo da KO ai rivali. E questa volta il momento della svolta è stata la prova speciale più lunga, la interminabile “Panzerplatte” di 45 chilometri e seicento metri, da ripetersi due volte. Arrivato alla sfida decisiva con undici secondi e sette da recuperare al rivale, Latvala ha pagato 6”8 al primo passaggio, ma soprattutto 15”3 nel secondo. E con un distacco lievitato fino ad oltre trentadue secondi, il finlandese ha dovuto fare il classico buon viso e di fatto accettare la superiorità del francese.

In Australia Seb iridato?

Una superiorità che Ogier ha dimostrato vincendo quattordici, delle ventuno prove speciali in programma. Solo sei, invece, i successi parziali del compagno-rivale, mentre uno - l’unico di un pilota non “polomunito” - è stato appannaggio di Elfyn Evans con la Fiesta Wrc. L’unica novità, se vogliamo chiamarla così, è stata l’arrendevolezza dimostrata da Ogier nella Power Stage finale, prova che il leader del mondiale non ha corso da dominatore assoluto come solito fare, ma affrontata con inaspettata cautela. Del resto questa volta quello che contava davvero era vincere a tutti i costi la gara, visto che il vantaggio nella classifica di campionato è dilatato fino al +93 attuale già nella prossimo appuntamento in Australia il francese potrebbe laurearsi campione del mondo per la terza volta filata. Stesso discorso, ovviamente, per quanto concerne il titolo Costruttori che ora vede Volkswagen precedere la Hyundai di 139 punti.



Latvala dà spettacolo davanti ad un muro di folla

Trenta numero perfetto...

Il numero 30 ha giocato un ruolo chiave per Volkswagen nella sua gara di casa. Non solo la Polo Wrc ha ottenuto la 30esima vittoria in 35 rally iridati, ma in Germania è arrivato anche il trentesimo successo in carriera per Sébastien Ogier e Julien Ingrassia. Una vittoria che affianca Ogier a Marcus Grönholm nella lista dei piloti con più vittorie, e ora il francese affianca il finlandese al secondo posto di sempre.

... e la Francia risupera la Finlandia

Se Jari-Matti Latvala aveva pareggiato i conti in Finlandia, con il successo ottenuto in Germania Sébastien Ogier riporta la Francia in vantaggio. Con 175 vittorie all’attivo i piloti francesi tornano a condurre sui rivali nordici fermi a quota 174. Un duello che, con il trend attuale della specialità, vede i transalpini con un roseo futuro.



L'ORDINE DI ARRIVO DOMENICA 23 AGOSTO 2015

1. Ogier-Ingrassia (VW Polo Wrc) - 3.35'49"5
2. Latvala-Anttila (VW Polo Wrc) - 23"0
3. Mikkelsen-Floene (VW Polo Wrc) - 1'56"6
4. Sordo-Marti (Hyundai i20 Wrc) - 2'09"3
5. Neuville-Gilsoul (Hyundai i20 Wrc) - 2'33"8
6. Evans-Barritt (Ford Fiesta RS Wrc) - 2'52"1
7. Ostberg-Andersson (Citroen DS3 Wrc) - 3'12"5
8. Tanak-Molder (Ford Fiesta RS Wrc) - 4'26"6
8. Paddon-Kennard (Hyundai i20 Wrc) - 4'46"8
10. Lefebvre-Prevot (Citroen DS3 Wrc) - 4'54"5

Le classifiche di campionato

Piloti: 1.Ogier 207 punti; 2.Latvala 114; 3.Mikkelsen 98; 4.Ostberg 90; 5.Neuville 80; 6.Evans 61; 7.Meeke 56; 8.Tanak 54; 9.Sordo 52; 10.Paddon 46.

Costruttori: 1.Volkswagen Motorsport 300 punti; 2. Hyundai WRT 161; 3.Citroen WRT 148; 4.M-Sport WRT 138; 5.Volkswagen Motorsport II 64; 6.Hyundai N 45; 5. Jipocar 43; 8. F.W.R.T. 9..

Panzerplatte una prova per... carri armati

La prova "monumento" del Rally di Germania è diventata da anni la ormai famosissima Panzerplatte, prova speciale disegnata nella base militare di Baumholder. Con un manto stradale in cemento, formato da blocchi di materiale addossati l'uno all'altro con piccoli interstizi, il percorso si snoda tra i vari campi di tiro usati dai carristi e ad aumentare la difficoltà del saliscendi di oltre 45 chilometri ci pensano i terribili "hinkelstein", ovvero i blocchi di cemento armati posti a bordo tracciato e destinati a bloccare e contenere i carri armati durante le manovre militari.



Foto ricordo per tutto
il team Volkswagen

Una Polo Wrc da crisi di nervi

Trenta vittorie su trentacinque gare disputate la dicono lunga sulla superiorità della Polo Wrc nei confronti della concorrenza, e se i tre equipaggi Volkswagen hanno ormai l'abbonamento quasi esclusivo del podio per i rivali è sempre più motivo di irritazione. Un nervosismo che ha portato Kris Meeke a dire apertamente ai microfoni delle Tv di dover gareggiare con un mezzo inferiore, spalleggiato poi dal vincitore 2014 Thierry Neuville che al termine della Power Stage, a chi gli rendeva conto del risultato, non ha faticato ad ammettere che per lui era un secondo posto virtuale alle spalle del compagno Sordo. Quasi a dire che le prime tre posizioni fossero totalmente di un altro pianeta. Ed in effetti i distacchi di questa gara sono tali da non ammettere repliche. Finito a oltre due minuti Dani Sordo, il primo con la Hyundai, Elfyn Evans ha chiuso a quasi tre minuti con la Ford Fiesta e Mads Ostberg a tre minuti e dodici secondi con la Citroen DS3. Come dire, lasciate ogni speranza a voi che entrate...



Dani Sordo



Elfyn
Evans



Kris
Meeke



Andrea
Crugnola



Wrc2 Kopecky rullo compressore

Preso il pallino dopo la prima prova speciale non lo ha più mollato. Così Jan Kopecky ha portato al successo da dominatore la nuova Skoda Fabia R5, annichilendo una concorrenza che via via si è assottigliata tra uscite di strada ed errori assortiti. Così, uscito subito di scena il compagno Esapekka Lappi, il pilota ceco al traguardo si è visto affiancare sul podio da Eric Camilli e Yuriy Protasov finiti a oltre quattro minuti dal vincitore con due Ford Fiesta R5.

Wrc3 Crugnola finalmente

Il selfie liberatorio apparso sulla sua pagina FB la dice lunga sulla gioia di Andrea Crugnola e Michele Ferrara primi del Wrc3 e tra le vetture 2 ruote motrici. Un successo che ripaga il pilota varesino della tante amarezze vissute fin qui e che apre nuove speranze per un futuro ancora tutto da scrivere.







Jacopo Rubino
Photo 4

Spa-Francorchamps è un circuito speciale, per tutti. Per Stoffel Vandoorne persino di più: perché è la sua tappa di casa, e più che mai il pilota della ART Grand Prix ci teneva a salire sul gradino più alto del podio. Missione compiuta, con il successo in gara 1 che ha fatto echeggiare l'inno nazionale tra i boschi delle Ardenne. La marcia verso il titolo del pupillo McLaren prosegue spedita. Ormai sembra una banale questione di pazienza, così come la promozione in Formula 1.

Casa Vandoorne

Ancora una vittoria per il belga che sul circuito non troppo distante dal suo paese natio ha allungato ulteriormente sugli avversari ed ora si attende solo la matematica per assegnargli il titolo di campione

Vandoorne solitario il titolo è una formalità

In barba a qualsiasi pressione, Vandoorne ha dettato legge sin dalle prove libere. Giocando d'anticipo in qualifica, dopo aver stampato il miglior crono si è potuto permettere di assistere agli ultimi sei minuti del turno dal muretto, mentre i rivali si dannavano per scavalcarlo. Nessuno ce l'ha fatta. Nella Feature Race, pur con uno scatto non impeccabile, Stoffel ha mantenuto il comando. Optando per una strategia alternativa (primo stint con le gomme soft), ha quasi fatto battaglia contro se stesso, effettuando prontamente il pit-stop quando è entrata la safety-car per l'incidente di Daniel De Jong. Alla ripresa, ha inscenato una rimonta fatta di sorpassi e di attesa per le soste ai box dei rivali. Al ventesimo giro, si è rimesso in vetta. In gara 2, Vandoorne era ancora in odore di podio, ma nel finale ha incassato l'infilata di Mitch Evans. Ogni tanto conviene accontentarsi, anche quando si è dominatori.

Che spavento De Jong botta tremenda, quasi illeso

L'altro uomo di copertina, in Belgio, è stato Daniel De Jong. Il suo crash durante il quinto giro di gara 1 ha fatto tremare le gambe. Nel tentativo di sopravanzare Pierre Gasly all'esterno di Blanchimont, le ruote delle loro vetture sono venute al contatto. È stato un attimo: ad una velocità spaventosa, l'alfiere della MP Motorsport ha colpito le barriere frontalmente. Safety-car, poi bandiera rossa per agevolare i soccorsi. Si è temuto per qualcosa di serio, in realtà le conseguenze sono minime rispetto alla dinamica dell'impatto. Trasferito all'ospedale di Liegi per controlli, De Jong è stato operato per una frattura vertebrale, ed è in buone condizioni. Di sicuro va lodata, come sempre, la solidità dei telai Dallara. I commissari hanno più tardi deciso di sanzionare Gasly, colpevole per non aver lasciato sufficiente spazio. In ogni caso, il tentativo di De Jong è apparso piuttosto azzardato.



Ancora un weekend storto per Marciello



Doppietta Racing
Engineering in gara 2 con
Rossi e King



Il futuro di Vandoorne è
con la McLaren

Rossi finalmente vincitore l'americano è secondo

L'interesse in classifica generale, ormai, vira sulla lotta alle spalle di Vandoorne. Archiviata la brutta trasferta di Budapest, Alexander Rossi si è ripreso il secondo posto, chiudendo sesto al sabato e trionfando domenica. Una giusta soddisfazione per l'americano, che nel 2015, pur viaggiando con costanza ai vertici, non era mai riuscito a imporsi in una manche. Il portacolori della Racing Engineering ora ha 128 lunghezze, e ha staccato Rio Haryanto. Opaco venerdì, l'indonesiano era in zona podio nella movimentata gara 1, ma ha dovuto scontare uno stop and go a causa di un errore della squadra: i meccanici si sono attardati a lavorare sulla macchina dopo il segnale di sgombero. Precipitato nelle retrovie, il driver della Campos è rimasto a secco pure in gara 2. Per giunta, Sergey Sirotkin lo ha agganciato a quota 109. Il talento della Rapax (nono e sesto) non ha raccolto quanto meritato, ma la sua competitività ormai è una certezza.

Primi podi per Markelov e King, si rivede Evans, Lazarus a punti

Spesso bistrattato, Artem Markelov ha vissuto il suo weekend più bello nella categoria cadetta. 22esimo in griglia, nella caotica gara 1 ha artigliato il primo podio. La tattica è stata determinante, ma non solo. Il 21enne del Russian Time in gara 2 è infatti giunto quinto, sfoderando un paio di manovre grintose. Domenica il battesimo dello champagne è toccato al rookie Jordan King, beffato allo start dal compagno Rossi, bravo però a difendere la medaglia d'argento per completare la doppietta firmata Racing Engineering. E cancellando una fase di anonimato, si è rivisto in forma Mitch Evans: nell'epilogo della Sprint Race, quando ha infilato Vandoorne, era decisamente il più rapido. Infine, contando sulla concretezza di Nathanael Berthon, la Lazarus ha riassaporato la top 10 dove mancava addirittura dal Bahrain, primo evento in calendario.



Finalmente
sul podio Evans





Bella gara 1
per Pic, secondo

Marciello a mani vuote peccato per Rowland

Chi lascia Spa con l'amaro bocca è Raffaele Marciello. Dodici mesi fa, su questo tracciato, l'allievo della Ferrari Driver Academy centrava la sua prima (e fin qui unica) affermazione nella categoria cadetta. C'era la speranza che, alla ripresa dalla pausa estiva, per lui potesse esserci il definitivo cambio di rotta. In realtà "Lello" non ha brillato per l'intero fine settimana, patendo una carenza di feeling con la monoposto e un po' di sfortuna. L'unico punto per la Trident è così maturato, a sorpresa, con il debuttante Gustav Malja, sostituito una tantum di Rene Binder. Penalizzato Marlon Stockinger, lo svedese ha ereditato la decima posizione di gara 1. Poteva invece essere tra i protagonisti assoluti Oliver Rowland, alla seconda apparizione con il team MP. Il britannico, attuale leader della Formula Renault 3.5, in qualifica aveva colto una fantastica prima fila e covava grandi ambizioni. Tuttavia, un contatto alla prima curva di gara 1 con Nobuharu Matsushita ha compromesso l'intero bilancio. Rivedremo Rowland in GP2, forse, a Sochi.



Primo podio
per Markelov

L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 1 SABATO 22 AGOSTO 2015

- 1 - Stoffel Vandoorne - ART - 25 giri 1'22'18"099
- 2 - Arthur Pic - Campos - 9"979
- 3 - Artem Markelov - Russian Time - 12"856
- 4 - Julian Leal - Carlin - 13"106
- 5 - Mitch Evans - Russian Time - 19"527
- 6 - Alexander Rossi - Racing Engineering - 19"264
- 7 - Nathanael Berthon - Lazarus - 23"723
- 8 - Jordan King - Racing Engineering - 29"267
- 9 - Sergey Sirotkin - Rapax - 34"144
- 10 - Gustav Malja - Trident - 35"169
- 11 - Alex Lynn - DAMS - 35"610
- 12 - Sergio Canamasas - Lazarus - 35"797
- 13 - Rio Haryanto - Campos - 41"571
- 14 - Raffaele Marciello - Trident - 46"546
- 15 - Robert Visoiu - Rapax - 51"632
- 16 - Andre Negrao - Arden - 1'03"453
- 17 - Marlon Stockinger - Status - 1'04"859 *
- 18 - Richie Stanaway - Status - 1'13"894 *
- 19 - Pierre Gasly - DAMS - 1'15"857 **
- 20 - Sean Gelael - Carlin - 1'20"840 *

* Penalità di 30 secondi

Ritirati

- 12° giro - Nick Yelloly
- 11° giro - Nobuharu Matsushita
- 5° giro - Daniel De Jong
- 3° giro - Oliver Rowland
- 1° giro - Norman Nato

L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 2 DOMENICA 23 AGOSTO 2015

- 1 - Alexander Rossi - Racing Engineering - 18 giri
- 2 - Jordan King - Racing Engineering - 1"507
- 3 - Mitch Evans - Russian Time - 3"225
- 4 - Stoffel Vandoorne - ART - 4"462
- 5 - Artem Markelov - Russian Time - 11"642
- 6 - Sergey Sirotkin - Rapax - 13"573
- 7 - Nathanael Berthon - Lazarus - 13"770
- 8 - Alex Lynn - DAMS - 14"383
- 9 - Sergio Canamasas - Lazarus - 15"147
- 10 - Rio Haryanto - Campos - 18"340
- 11 - Julian Leal - Carlin - 18"954
- 12 - Raffaele Marciello - Trident - 20"281
- 13 - Richie Stanaway - Status - 25"419
- 14 - Andre Negrao - Arden - 25"548
- 15 - Nobuharu Matsushita - 25"864
- 16 - Robert Visoiu - Rapax - 27"269
- 17 - Nick Yelloly - Hilmer - 27"986
- 18 - Gustav Malja - Trident - 29"040
- 19 - Marlon Stockinger - Status - 34"546
- 20 - Norman Nato - Arden - 36"590
- 21 - Sean Gelael - Carlin - 41"816

Ritirati

- 16° giro - Oliver Rowland
- 13° giro - Arthur Pic
- 9° giro - Pierre Gasly

Il campionato

- 1.Vandoorne 223; 2.Rossi 128; 3.Haryanto 109; 4.Sirotkin 109; 5.Lynn 86; 6.Gasly 61; 7.Marciello 58; 8.Evans 57; 9.Matsushita 48; 10.King 42

Ghiotti d'invidia

Nel paddock della serie comincia a montare un certo malumore per il persistere del dominio del pilota italiano e del team Trident, costretto a subire l'ennesimo controllo totale della monoposto che in Belgio ha vinto la seconda corsa. E intanto Luca rimane sotto la lente della Red Bull mentre anche la FDA...



Antonio Caruccio
Photo 4

Un talento conteso. Finalmente anche l'Italia ha qualcosa da invidiare nel mondo del motorsport, qualcosa che in tanti vorrebbero. Si tratta di Luca Ghiotto, attuale leader di campionato della GP3, nonché in assoluto rivelazione della stagione 2015 in assoluto. Luca infatti, dopo un'annata poco brillante in Formula Renault 3.5, era approdato in GP3 già nel 2014, prendendosi la pole position proprio a Spa in condizioni meteo difficili, ma non mettendo mai in mostra il suo reale potenziale. In novembre, quasi per gioco, Luca ha fatto i test invernali con Trident dove scoppì l'amore. Non una questione di macchina o di pilota, ma di macchina e team, perché Trident non starebbe dominando senza Ghiotto e Luca non sarebbe leader di campionato in un'altra squadra. Così Luca, che è entrato sotto la lente di ingrandimento della Red Bull, è stato anche ripreso in considerazione dalla Ferrari, per entrare in quel programma FDA che al momento è in crisi e che potrebbe avere nel vicentino la svolta per il futuro. Nel frattempo però, sta rovinando i piani di chi invece, a questo punto della stagione pensava di trovarsi facilmente in vetta alla classifica, proprio perché il vicentino e Trident non erano una variabile presa in considerazione. Al termine del weekend belga, i commissari tecnici hanno prelevato i motori dei primi che saranno verificati e cambiati per la gara di Monza.



Ceccon che peccato Ocon vittoria perduta

Volendo, Spa ha anche messo in mostra una piccolezza di Ghiotto, che in gara 1 ha perso la leadership al via e si è ritrovato a dover lottare con gli avversari, finendo anche al contatto con Kevin Ceccon, eliminando tristemente il bergamasco dalla lotta per il podio. Kevin aveva avuto un ottimo avvio ed insidiava le prime posizioni, ma la pizzicata di Ghiotto alla posteriore sinistra lo ha visto presto uscire di scena ad Eau Rouge. Luca è poi stato penalizzato di cinque secondi, perdendo il terzo posto che aveva conquistato in pista. La vittoria era andata ad Esteban Ocon, ma il francese è stato sanzionato dai commissari di cinque secondi per aver anticipato la ripartenza dalla Virtual Safety Car, intervenuta per ben tre volte durante la gara, praticamente un calvario. Il successo finale è stato conquistato da Emil Bernstorff, che porta così a casa la prima affermazione in GP3 della stagione, la seconda in carriera dopo Spielberg 2014.

Fuoco nel bene e nel male

Ha perso una grande chance, un'altra, Antonio Fuoco. Il calabrese, attento in gara 1 dove ha conquistato il quarto posto, nella corsa di domenica si è invece fatto prendere dalla foga del sorpasso su Marvin Kirchhofer nelle prime battute arrivando al contatto. Uscito di pista a Les Combes, Antonio ha perso il controllo della sua Dallara ed ha impattato nuovamente contro il tedesco, ponendo fine alla gara di entrambi. Con questo ritiro, nonostante il terzo posto di sabato, Kirchhofer sembra avere ormai accusato il colpo anche nel confronto diretto con Ocon, candidatosi al ruolo di prima guida nel team ART che ha festeggiato anche il primo podio di Alfonso Celis domenica.



Due secondi posti per Ocon



Tanta sfortuna per Ceccon





Bernstorff vincitore di gara 1



Un quarto posto e un ritiro per Fuoco



L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 1 SABATO 22 AGOSTO 2015

- 1 - Emil Bernstorff - Arden - 15 giri 44'00"242
- 2 - Esteban Ocon - ART - 3"945 *
- 3 - Marvin Kirchhofer - ART - 4"487
- 4 - Antonio Fuoco - Carlin - 4"763
- 5 - Luca Ghiotto - Trident - 8"551 *
- 6 - Alfonso Celis - ART - 14"541
- 7 - Alex Palou - Campos - 17"492
- 8 - Alex Bosak - Arden - 22"432
- 9 - Ralph Boschung - Jenzer - 22"671
- 10 - Alex Fontana - Status - 23"145
- 11 - Mitchell Gilbert - Carlin - 24"762
- 12 - Artur Janosz - Trident - 27"390
- 13 - Jimmy Eriksson - Koiranen - 27"442 **
- 14 - Zaid Ashkanani - Campos - 29"327
- 15 - Adderly Fong - Koiranen - 45"303

Giro veloce: Luca Ghiotto 2'07"819

Ritirati

- 11° giro - Matheo Tuscher
- 11° giro - Sandy Stuvik
- 8° giro - Pal Varhaug
- 8° giro - Seb Morris
- 7° giro - Beitske Visser
- 4° giro - Matthew Parry
- 2° giro - Jann Mardenborough
- 1° giro - Kevin Ceccon

* 5 secondi di penalità

** 20 secondi di penalità

L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 2 DOMENICA 23 AGOSTO 2015

- 1 - Luca Ghiotto - Trident - 13 giri 33'36"220
- 2 - Esteban Ocon - ART - 0"878
- 3 - Alfonso Celis - ART - 5"144
- 4 - Matheo Tuscher - Jenzer - 6"891
- 5 - Alex Palou - Campos - 7"993
- 6 - Alex Fontana - Status - 8"348
- 7 - Artur Janosz - Trident - 9"119
- 8 - Ralph Boschung - Jenzer - 11"014
- 9 - Adderly Fong - Koiranen - 11"611
- 10 - Pal Varhaug - Jenzer - 12"230
- 11 - Mitchell Gilbert - Carlin - 14"113
- 12 - Jann Mardenborough - Carlin - 14"357
- 13 - Kevin Ceccon - Arden - 14"506
- 14 - Seb Morris - Status - 14"900
- 15 - Beitske Visser - Trident - 15"131
- 16 - Jimmy Eriksson - Koiranen - 16"008
- 17 - Sandy Stuvik - Status - 18"795
- 18 - Zaid Ashkanani - Campos - 32"579

Giro veloce: Luca Ghiotto 1'08"697

Ritirati

- 5° giro - Marvin Kirchhofer
- 5° giro - Antonio Fuoco
- 1° giro - Alex Bosak
- 1° giro - Emil Bernstorff
- 1° giro - Matthew Parry

Il campionato

1. Ghiotto 154; 2. Ocon 126; 3. Kirchhofer 113; 4. Bernstorff 100; 5. Ceccon 54; 6. Eriksson 50; 7. Fuoco 46; 8. Parry 43; 9. Mardenborough 32; 10. Boschung 23.

FORMULA E

Il punto



Audi Abt da assoluto

I primi test a Donington svolti durante il mese di agosto hanno evidenziato la grande forma del team Audi Abt. Il gruppo tedesco, assistito dalle componenti progettate dalla multinazionale Schaeffler, sembra favorito per la stagione che si appresta a partire. Problemi invece, per i colori italiani



Di Grassi
con la monoposto
del team Audi Abt

Marco Cortesi

C'è tanta sicurezza, e c'è già anche tanta pressione al team Abt per la prossima stagione della Formula E. Le vetture della categoria ideata da Alejandro Agag hanno ripreso la via della pista per le prime quattro giornate di prove della seconda stagione a Donington, e ad emergere è stata, sia con Lucas Di Grassi sia con Daniel Abt, la vettura dotata della meccanica di casa Schaeffler. Il progetto sembra ottimo, ben pensato e progettato, e i tempi sul giro si sono visti: i numeri hanno parlato chiaro con i primi riscontri sotto la barriera del minuto e 30 secondi a Donington Park. Oltre alla performance assoluta, anche quella sui long-run sembra essere positiva in prospettiva. La corsa all'apertura della ricerca sui "powertrain" ha dato già qualche altro esito.

Renault cresce bene con Buemi

Ad un'incollatura ci sono le Renault ZE15 di Sebastien Buemi e Nicolas Prost, forse più vicine di quanto i riscontri cronometrici possano fare intuire. Mettendo insieme i migliori intermedi, Buemi avrebbe finito vicino a Di Grassi. E un ragionamento simile può essere fatto per il team DS Virgin, con Jean-Eric Vergne autore del miglior primo settore assoluto. Sia le unità propulsive della compagine supportata dalla Citroen, sia quelle prodotte dalla Venturi sono risultate competitive.

Tante modifiche nel team campione

Loic Duval, sulla vettura "clienti" del team Dragon con power unit Venturi, si è messo dietro i due alfieri ufficiali Jacques Villeneuve e Stéphane Sarrazin. Tra qualche difficoltà, per il canadese ci sono stati degli sprazzi competitivi. Sempre in coppia, anche se più distanziate, sono andate le vetture di casa Mahindra con Bruno Senna e Nick Heidfeld, e quelle del team China con power unit NextEv di Oliver Turvey e Nelson Piquet: la

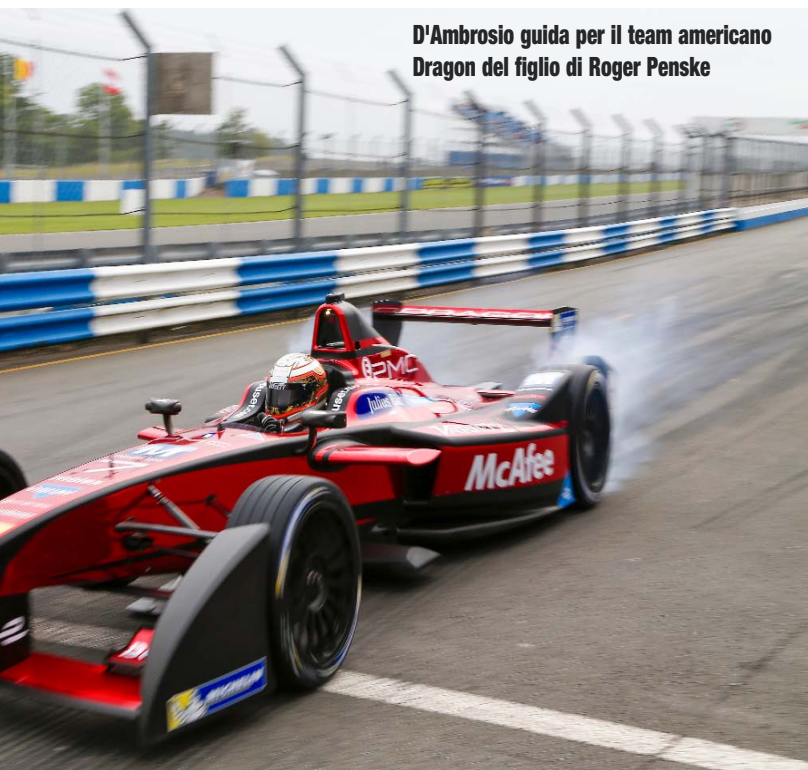


Qualche brivido per Prost che assaggia la terra di Donington





Sarrazin
del team Venturi



D'Ambrosio guida per il team americano
Dragon del figlio di Roger Penske

casa cinese è forse quella che ha cambiato di più, con un'inedita soluzione a due motori che necessita di qualche prova in più.

Team Trulli in crisi Sofferenza Andretti

Situazione a parte invece per il team Trulli. La squadra dell'ex pilota di Formula 1 non è riuscita nemmeno a presentarsi a causa di diversi problemi tecnici. E gli ultimi rumor parlano di un possibile stop per la prima gara della stagione. Anche da Andretti si è faticato, principalmente per motivi di software, ma Simona De Silvestro si è almeno vista in pista. Dopo aver strappato il munifico sponsor Amlin al team Aguri, la compagine americana si vede però messa alla berlina anche dai giapponesi, che sono stati gli unici a mantenere lo stesso pacchetto dello scorso anno a livello di unità motrice.

Faggioli l'uomo dei record

Il leader allunga nel Tricolore Montagna tornando alla vittoria a Gubbio dopo una supersfida con Merli che ha coronato al meglio la speciale edizione numero 50 della gara umbra. Il trentino si prende comunque lo scudetto delle monoposto, Magliona è campione italiano prototipi e Gramenzi "vede" il titolo delle Turismo libere



Faggioli
insuperabile al
Trofeo Faggioli



Gianluca Marchese
Foto Maurizio Beretta

In un contesto speciale come quello del 50° Trofeo Luigi Fagioli non potevano mancare sfide super a coronare la prova umbra del CIVM, giunto al decimo round, decisivo sotto molti aspetti. Simone Faggioli si è ripreso con gli interessi quello che un guaio elettrico gli aveva tolto allo Spino e sulla Norma M20 Fc Zytek torna al successo in una cornice di pubblico entusiasta e forse mai così numerosa a Gubbio, che ha riscosso consensi eccezionali per i tanti eventi organizzati per l'edizione storica, gli ospiti (tra i quali Mauro Forghieri) e le novità apportate all'evento, che ha segnato 223 iscritti da record. E, a proposito di primati, in una delle sue "roccaforti" (11° centro per lui al Fagioli) il campione in carica non si è smentito e già in gara-1 ha abbattuto il suo vecchio primato (segnato nel 2013, con l'Osella però) battendo di 4 decimi Christian Merli in 1'33"53, tempo quasi fotocopiato poi in gara-2 (1'33"93). A sua volta il rivale trentino della Vimotorsport ha dato spettacolo con l'Osella FA30 RPE, mai così vicina sulle tracce della Norma e anche nella seconda salita ad appena 4 decimi dal vincitore. Un duello da Ok Corral che ha racchiuso i protagonisti in meno di un secondo dopo 8,3 chilometri totali e che in ogni caso garantisce a Faggioli una relativa tranquillità in vista del sempre più probabile 11° scudetto personale. Mentre Merli si gode almeno la conquista matematica di quello di gruppo E2M. Ma non solo per la vittoria le sfide si sono giocate sul filo dei centesimi. Il podio è stato completato da Domenico Scola nel duello ravvicinato tra Osella PA2000 con Matteo Moratelli e soprattutto Domenico Cubeda (scatenato e terzo in gara-2 con crono da brivido per un debuttante assoluto sui tornanti eugubini) e con la FA30 Zytek di Piero Nappi. Alla lotta per il terzo posto assoluto ha dovuto invece rinunciare Michele Fattorini. L'orvietano della Speed Motor era stato super in prova ma domenica mattina è partito per correre da papà Fabrizio, noto scalatore di qualche anno fa, operato e tuttora, pur sveglio, sotto osservazione in ospedale a Foligno per problemi cardiaci, per i quali si auspica una pronta risoluzione.

Magliona 6 volte campione un vero record

Subito dietro alle E2 è stata invece gran festa per Omar Magliona. Settimo assoluto, il sardo della Cst Sport si è confermato campione italiano prototipi CN dominando su un pur veloce Lombardi. Magliona ha segnato l'ottavo record su otto in stagione sulla Pa21 Evo Honda in 1'43"27 (gara-1). La sua bacheca è ora completa di sei scudetti consecutivi: un altro record tra i prototipi nazionali. A Gubbio lo ha accompagnato papà Uccio, altro grande "manico", attivo fino agli anni Novanta, e allora la gioia è stata doppia. Ma già pensando al futuro, visto che Magliona sta lavorando per preparare una novità per il finale di stagione e valutarne poi possibili sviluppi in vista del taglio dei programmi 2016.



Gramenzi coglie l'attimo D'Amico scudettato

Oltre a Merli e Magliona, a Gubbio c'era il già tricolore Roberto Ragazzi, che ha onorato il 50esimo del Trofeo e il titolo stesso con la Ferrari 458. Inoltre conquista lo scudetto anche Salvo D'Amico su Renault Clio in gruppo A, mentre Marco Gramenzi compie un passo importante per il Tricolore delle Turismo estreme di gruppo E1-E2S. Contro un avversario temibile come Marco Iacoangeli, il "dottore" teramano dell'Ab Motorsport scatena la sua Alfa 155 e, motivatissimo al rientro dopo la pausa estiva, piazza una doppietta che in classifica lo fa volare, mentre Fulvio Giuliani decide di "scartare" la prova umbra per cercare la rimonta tra Reventino e Pedavena. Gli ultimi due round (6 e 20 settembre) saranno decisivi anche per la scoppiettante classe 1600, dove Giuseppe Aragona torna alla vittoria nel derby Peugeot con Domenico Chirico. L'alfiere della Cubeda Corse ha approfittato della pausa estiva per mettere a punto il nuovo cambio al volante installato a Rieti sulla sua 106 e torna da Gubbio con punti pesanti che gli permettono di riavvicinare Chirico in uno dei duelli più caldi che attende il rush finale del CIVM.



Gramenzi ok a Gubbio



Magliona campione italiano CN

L'ORDINE DI ARRIVO DOMENICA 23 AGOSTO 2015

Classifica assoluta: 1. Faggioli (Norma M20 Fc Zytek) in 3'07"28; 2. Merli (Osella Fa30 Zytek) a 0"92; 3. Scola (Osella Pa2000 Honda) a 11"39; 4. Nappi (Osella Fa30 Zytek) a 12"30; 5. Cubeda (Osella Pa2000 Honda) a 13"06; 6. Moratelli (Osella Pa2000 Honda) a 15"05; 7. Magliona (Osella Pa21 Evo Honda) a 19"52; 8. Conticelli (Osella Pa2000 Honda) a 19"87; 9. Picchi (Lola-Dome Honda) a 21"13; 10. Lombardi (Osella Pa21 Evo Honda) a 23"39.

Gara-1: 1. Faggioli in 1'33"53; 2. Merli a 0"44; 3. Scola a 5"62; 4. Nappi a 6"69; 5. Moratelli a 7"50; 6. Cubeda a 7"68; 7. Magliona a 9"74; 8. Conticelli F. a 9"97; 9. Picchi a 11"09; 10. Lombardi a 11"84.

Gara-2: 1. Faggioli in 1'33"75; 2. Merli a 0"48; 3. Cubeda a 5"38; 4. Nappi a 5"61; 5. Scola a 5"77; 6. Moratelli a 7"55; 7. Magliona a 9"78; 8. Conticelli F. a 9"90; 9. Picchi a 10"04; 10. Bottura (Osella Fa30 Zytek) a 11"39.

Classifica dei gruppi. Racing Start: 1. Montanaro (Mini Cooper) in 4'23"51; 2. Novaglio (Mini Cooper) a 2"28; 3. Giraldi (Mini Cooper) a 3"49. Gr. N: 1. "O Play" (Mitsubishi Lancer Evo) in 4'07"66; 2. Vardanega (Mitsubishi Lancer Evo) a 1"52; 3. Rea (Citroen Saxo) a 19"21. Gr. A: 1. D'Amico (Renault Clio) a 4'16"30; 2. Parlato (Honda Civic Type-R) a 5"77; 3. Sandroni (Bmw M3) a 7"22. E1-E2S: 1. Gramenzi (Alfa Romeo 155 Dtm) in 3'48"02; 2. Iacoangeli (Bmw 320i) a 1"15; 3. Sambuco (Renault Clio) a 10"65. GT: 1. Ragazzi (Ferrari 458 Challenge) in 3'58"86; 2. Regni (Porsche Cayman Cup) a 45"94. CN: Magliona in 3'26"80; 2. Lombardi a 3"87; 3. Urbani (Osella Pa21/S) a 10"98. E2/B: 1. Faggioli in 3'07"28; 2. Scola a 11"39; 3. Cubeda a 13"06. E2/M: 1. Merli in 3'08"20; 2. Nappi a 11"38; 3. Picchi a 20"21.

Merli campione italiano E2M



Ragazzi onora il Tricolore GT con la Ferrari 458



Cubeda in forma smagliante sulla Pa2000

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
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

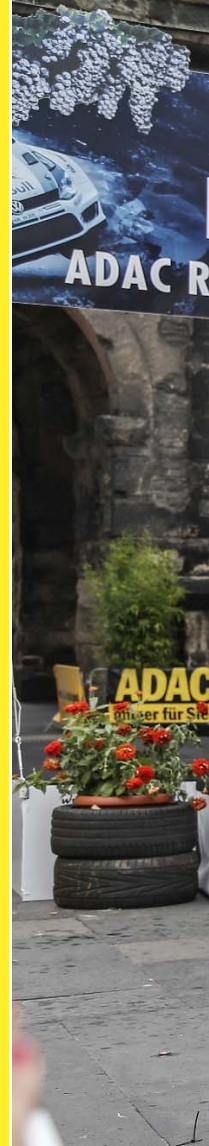
Mondiale Rally in Francia
Blancpain GT Sprint a Misano
GT Open a Monza
Euroformula Open a Monza
USCC a Braselton – Petit Le Mans
F.Renault NEC a Hockenheim
Adac GT Masters a Hockenheim
Adac Formel 4 a Hockenheim
Stock Car Brasil a Santa Cruz do Sol
Nascar a Dover
ETCC a Pergusa
F.4 Italia a Misano
F.2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

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