

n. 330
7 settembre 2015

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



Monza non si tocca

**Ecclestone a muso duro,
ora tocca a politica e imprenditori
salvare il GP**

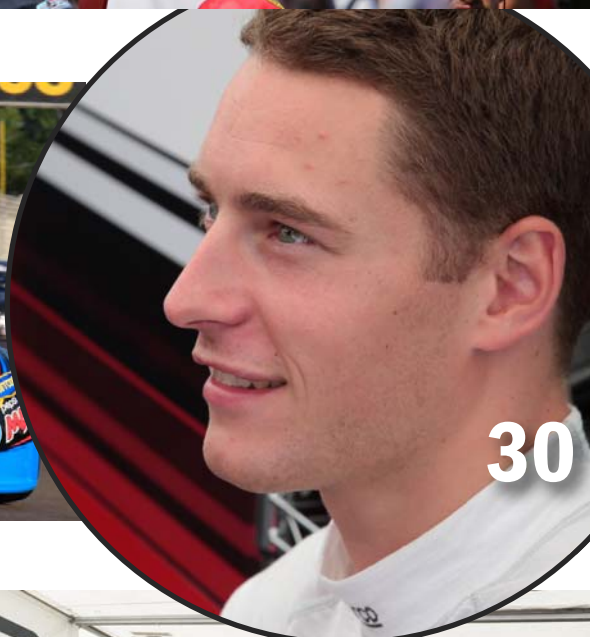
Magazine



6



58



30



44

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

**FUTURO DI MONZA:
INCONTRI AL VERTICE.**

TRANQUILLO BERNIE,
PER COPRIRE IL BUDGET,
CONTATTEREMO ANCHE
PAPERON DE' PAPERONI.

BAFFI

L'editoriale

di Stefano Semeraro

MONZA È L'EXPO DEL MOTORSPORT

Ha vinto Hamilton? No, ha vinto Monza. Con quell'immagine finale del tappeto umano sparso sotto il podio della premiazione, arrivata al termine di un weekend di passione pura. Mister Ecclestone sta tirando sul prezzo, perché tanto è la grana che gli interessa: 25 milioni o addio GP. O la borsa o una vita di passione da soffocare in un attimo. Come ha fatto in Germania, in Francia, come sta tentando di fare nella sua Inghilterra. Nell'era dello sport business non ci si può scandalizzare più di tanto, se a chi decide fosse stato veramente a cuore lo sport – tutto lo sport – avrebbe dovuto/potuto pensarci prima. Adesso si tratta di limitare i danni, e il prezzo lo sanno tutti. Servono suppergiù una decina di milioni all'anno, la differenza fra richiesta e offerta, e a tirarli fuori dovranno essere il pubblico e/o i privati, i grandi imprenditori italiani. Altrimenti Bernie trasferirà senza esitare la data in qualche nuova destinazione esotica, priva di pubblico e di interesse reale ma dove il riccone/dittatore di turno è pronto a sborsare cifre enormi per farsi un po' di propaganda e poi lasciar marcire tutto una volta raggiunto l'obiettivo. In un bell'articolo apparso sul Corriere della Sera Dario di Vico ha spiegato che il GP di Monza non è una questione che riguarda solo gli appassionati di motori, o l'economia locale della Brianza, ma un'occasione e una risorsa anche per Milano, per la Lombardia, per l'Italia. La vetrina aperta su una delle nostre competenze più tradizionali, una sorta di Expo della meccanica applicata allo sport che apre i battenti ogni anno, e che non va abbandonata a se stessa. E' una questione di economia, di prestigio e di indotto economico, prima ancora che di passione. Forse lo hanno capito anche il governatore della Lombardia Maroni e il Premier Renzi, che in questi giorni sono andati a discutere con Ecclestone, assicurando poi, bevuto un caffè e scambiato un abbraccio con il Supremo, che si farà tutto il possibile per evitare il disastro; anzi, che il GP d'Italia è salvo "al 99 per cento" (Maroni dixit). Ce lo auguriamo, con la speranza che non siano le solite promesse di una politica che in questo Paese apprezza le corse soprattutto quando il traguardo è rappresentato da un'urna elettorale.





Nonostante la processione di politici e uomini dello sport, il boss della F.1 non si è lasciato ammorbidire e per salvare il futuro di Monza nel calendario del mondiale servono 25 milioni di euro. Nessuno sconto

Jacopo Rubino

Adesso bisogna essere realisti. Al momento, è prevista una sola altra edizione del Gran Premio d'Italia di Formula 1, quella del 2016. Solo a pensarci vengono i brividi. La futura permanenza di Monza in calendario resta ancora lontana dall'essere certa. Il weekend appena concluso, da questo punto di vista, sembra aver prodotto pochi sviluppi significativi. Bernie Ecclestone ha accolto nel proprio motorhome i vertici della SIAS (la società che gestisce l'autodromo), Ivan Capelli (presidente dell'Automobile Club Milano), ma soprattutto Roberto Maroni, governatore della Lombardia. Che dopo aver minacciato alla vigilia di vietare l'accesso in circuito a Mister E, dimenticandosi che il paddock è casa sua, ha capito con chi ha davvero a che fare. Rischiano a sua volta di vedersi negare il pass, ad esempio. Un po' miracolosamente, viene da dire, il presidente della Regione è riuscito a prendere tempo fino al termine dell'anno per radunare il budget necessario, circa 25 milioni di euro a stagione. Nessuno sconto, anche perché poi gli altri circuiti che direbbero? Il divario tra domanda e offerta è di una decina milioni, nonostante ne siano stati stanziati da investire sulle infrastrutture, Parco compreso, almeno una settantina. Tuttavia, non è questa la garanzia per conservare l'evento.

Ecclestone fa il duro



**Bernie Ecclestone
ha accolto anche
il primo ministro italiano
Matteo Renzi**

Renzi e Malagò dal boss Bernie

Ecclestone è stato molto chiaro, non vuole concedere sconti. Almeno in apparenza, non è particolarmente interessato al patrimonio storico del tracciato, il terzo più antico al mondo, o al fatto che abbia ospitato il Circus in tutte le stagioni, escluso il 1980 quando si corse a Imola. E non lo preoccupa troppo neppure l'idea che la Ferrari possa ritrovarsi senza la tappa di casa. Non è questo un tema su cui fare leva. Francia e Germania lo hanno scoperto sulla propria pelle. «Qualcosa faremo», ha però tranquillizzato Bernie. Quasi un modo per impegnare pubblicamente i suoi interlocutori. Domenica in pista è persino arrivato il Presidente del Consiglio, Matteo Renzi, accompagnato da Angelo Sticchi Damiani e Giovanni Malagò, numeri uno di ACI e CONI. Viene giocata ogni carta, insomma. Il premier ha chiacchierato con Ecclestone per una decina di minuti, senza sbilanciarsi ai microfoni dei giornalisti. Fiducioso Malagò: «I fondi si troveranno, ma serve una strategia unica», indicando proprio in Sticchi Damiani l'uomo giusto per condurre la missione. «L'impegno è rivederci entro fine anno con Ecclestone per firmare», ha poi confer-

mato Maroni. «Mancano un po' di soldi, ma sono sicuro che li troveremo. Non è un problema insormontabile, abbiamo tre mesi». Mai come in questo caso il tempo è denaro, insomma.

Il cuore dei piloti e parte #SaveMonza

Le più belle argomentazioni, comunque, sono state quelle dei piloti sul podio, estasiati dallo spettacolo fornito sotto ai loro piedi dai tifosi. «Guarda, è incredibile», ha commentato Hamilton rivolgendosi a George Lucas, regista di Star Wars, conduttore per l'occasione delle interviste a caldo. Uno che di show se ne dovrebbe intendere. «È il miglior secondo posto della mia vita», ha sottolineato Sebastian Vettel. Uno che ha conquistato quattro titoli mondiali. «Se questa sparisse dal calendario per denaro, spezzerebbe i nostri cuori. Ovunque vedi gente felice di essere qui. Rende tutto unico». E Felipe Massa, terzo come dodici mesi fa: «Questo è il podio più speciale». Ma è l'intero ambiente a volere Monza. Online circola pure un hashtag dedicato, #SaveMonza. Chissà che Ecclestone non si sia ammorbidito un pochino. Troppo romantico, forse.



**Si saranno diradati
i nuvoloni neri
che minacciavano
il futuro del GP italiano?**



Hamilton lotta con la storia

I 53 punti di vantaggio su Rosberg quando restano 7 gare sembrano un tesoretto ormai determinate per il driver inglese che a Monza ha dominato dal primo giorno all'ultimo giro, alzando il settimo trofeo in 12 gare. A Singapore potrebbe raggiungere Senna per numero di pole consecutive, e soprattutto mettere quasi in cassaforte in suo terzo mondiale. Proprio come Ayrton



 **44** L. HAMILTON



Stefano Semeraro

Hamilton, what else? Lo slogan della pubblicità di George Clooney ormai funziona che è una meraviglia per il genietto della Mercedes. Clooney è il divo più amato del cinema, Lewis il pilota più forte del Mondiale. Stop. Certo, il mondiale è ancora lungo – non si dice sempre così? – ma con i 53 punti di vantaggio accumulati su un compagno di squadra jellato e rassegnato e la superiorità disarmante messa in campo contro le Ferrari a Monza l'impressione è che la partita vera, a meno di cataclismi, si sia chiusa qui. Miglior tempo in tutte le tre sessioni di prove libere, pole, vittoria conducendo dal primo all'ultimo giro, giro veloce in gara, davvero impossibile chiedere di più a Hamilton. L'unico brivido di un weekend di puro dominio è arrivato con il caso-gomme, la squalifica prima temuta poi smentita, ma sono incidenti di percorso, piccole polemiche. Il driver ossigenato con l'orecchino ormai spadroneggia, con buona pace di chi lo accusa di essersela spassata troppo con Rihanna in estate, Ecclestone compreso, ma è solo il gioco delle parti.

Vivo, torno, vinco ecco il suo motto

Vivo, torno, comunque vinco, questo il suo motto. Alla vigilia le qualifiche avevano fatto sperare il popolo Rosso in una Mercedes di colpo più debole e attaccabile, ma se il discorso vale (parzialmente) per Rosberg, Hamilton vive al di sopra dei suoi problemi e dei mezzi degli altri. Domenica ha corso l'ennesima gara perfetta, anche secondo il parere della Pirelli. In testa dall'inizio, pronto a martellare distacchi avvilenti per Sebastian Vettel e persino a scappare via come be-beep quando il murretto gli ha chiesto di spingere un po' di più per mettersi al sicuro in caso di penalità. «Sevo vincere con almeno 35 secondi di vantaggio? Ecco, basta chiedere». Anche se all'inizio Hamil-

ton aveva frainteso la ragione dei consigli arrivati dal box. «Pensavo a qualcosa che potevo aver combinato in pista, per fortuna poi è finito tutto bene. Per me è stato un fine settimana fantastico, non so se in passato ne avevo vissuti di simili. E stare sul podio con tutta quella gente è una sensazione davvero unica». Qualche fischio, ma anche applausi per un pilota che riesce comunque a stuzzicare l'emozione, e che in tanti, crediamo, vedrebbero benissimo a Maranello, anche se si tratta di un sogno lontanissimo dal realizzarsi. Prima della gara si era fatto spiegare il problema accusato da Rosberg alla power unit il venerdì, poi ha pensato solo a infilare un giro dopo l'altro a bordo della sua vettura argentata che si è premurato di baciare e accarezzare, Valentino Rossi style, appena dopo l'arrivo. «La partenza è stata buona, Vettel si è mosso molto correttamente e a quel punto restava solo da tenere a distanza le due Ferrari, controllando che tutto fosse a posto con le gomme».

Come Prost e Schumi nel mirino Senna

A Singapore, fra due settimane, più che con gli avversari diretti si confronterà con la storia e con il suo mito d'infanzia Ayrton Senna. A Monza ha staccato la settima pole consecutiva, eguagliando Alain Prost e Michael Schumacher, l'ottava lo porterebbe in parità con il brasiliano – che ci riuscì a cavallo fra 1988 e '89 – una vittoria in Oriente pareggerebbe anche il conto dei GP artigliati (sarebbero 41 in 161 partenze) e probabilmente sigillerebbe definitivamente il suo terzo titolo, lo stesso numero di Ayrton. Come numero di podi, 81, lo ha già superato a Monza, altre quattro partenze consecutive dalla prima fila e potrà contendergli anche questo record. E qualcuno a Maranello si rammaricherà, proprio come con Senna, il destino abbia deciso di dire no ad una love story fra Hamilton e la Rossa.



Il giallo Il caso gomme si è... sgonfiato

Toto Wolff chiede chiarezza sui limiti imposti dalla Pirelli per la pressione degli pneumatici. All'inizio del GP D'Italia, sulla vettura di Lewis Hamilton era stata riscontrata una pressione (leggermente) troppo bassa, che aveva portato ad ulteriori indagini. A scagionare l'inglese, il fatto che non si fosse definito con precisione il momento in cui la verifica sarebbe stata effettuata: con o senza le termocoperte? Il caso di Hamilton è stato il secondo: dato che l'aria aumenta di pressione all'aumentare della temperatura, si è dato per assodato che il calo fosse proprio dovuto allo "staccare la spina" alle termocoperte. Lewis assolto, anche se c'è da dire che, universalmente, sia per i tecnici che per l'uomo della strada, la pressione è qualcosa che va misurata sempre a gomma fredda. "Bisogna capire quando effettuare il controllo: cinque, otto minuti prima? - ha detto Wolff - Si tratta di definire una procedura identica per tutti i controlli in futuro e uguale per tutti". In altre parole, non serve a nulla definire dei parametri se poi mancano regole precise per verificarli...

Rosberg la seconda guida

Il cedimento del motore ha stroncato la gara di Nico a due giri dalla fine, quando era in lotta con Vettel per la seconda posizione. Una brutta botta, e probabilmente un addio alle speranze di combattere da pari a pari con Hamilton per il Mondiale. Anche se lui giura che terrà duro.

Stefano Semeraro

Le parole sono da guerriero, lo sguardo e il tono un po' meno. Nico Rosberg è il pilota uscito con più ossa rotte (per fortuna solo virtualmente) dal weekend di Monza. Un terzo posto che poteva diventare secondo sfumato – è proprio il caso di dirlo – con l'odore di bruciaticcio della sua power unit Mercedes, i punti di distacco da Hamilton nella classifica generale che salgono a 53. E la coscienza che nei pensieri di tutti ormai la sua posizione nel team è quella di una vera e propria seconda guida. «In effetti è stato un bel passo fatto nella direzione sbagliata», ammette. «È stata la sconfitta più grossa di tutta la stagione, almeno se parliamo del singolo giorno di gara, una brutta botta, e ora ho bisogno di raccogliere parecchi punti. Ma continuerò a battermi. Mollare non fa parte del mio stile, quindi continuerò a spingere per cercare di vincere le prossime due gare». Ammirevole, anche se durante le interviste i suoi occhi vagavano un po' nel nulla, in cerca di un appiglio saldo a cui appendere un brandello di speranza. I suoi guai monzesi sono iniziati in realtà il sabato, quando una perdita all'impianto di raffreddamento ha costretto il team a cambiare la power unit sulla sua vettura, montando un vecchio propulsore che era stato utilizzato per l'ultima volta in Belgio.

«In realtà non era un problema di motore, ma di telaio, però ha avuto ripercussioni gravi. La vecchia power unit aveva corso già sei gare, quindi con parecchi chilometri all'attivo, ma non ci aveva dato segnali. Vederla esplodere a due giri dalla fine è stata una sorpresa – ha aggiunto Toto Wolf - Avevamo deciso di spingere un po' di più, per cercare di prendere Vettel, visto che finalmente i freni di Nico si erano raffreddati a sufficienza per tentare un attacco, ma il propulsore ha deciso di lasciarci proprio in quel momento».

E in quel momento, forse, se ne sono andate in fumo anche le residue speranze di Rosberg di sentirsi ancora una prima guida.





La Ferrari vuole il terzo

Il bagno di folla e il secondo posto di Vettel hanno in parte compensato l'amarezza per lo strapotere di Hamilton e il pasticcio di Raikkonen. Ora l'obiettivo della Rossa è mettere sotto pressione la Mercedes per raccogliere qualche soddisfazione prima della fine di un campionato che ha già il suo padrone



o centro

Stefano Semeraro

«Il miglior secondo posto della mia carriera». Le parole sono di Sebastian Vettel e vanno giudicate a seconda dei punti di vista. Dall'alto del podio astronave di Monza, con l'impressionante marea rossa degli appassionati che cancellava quasi l'asfalto, è difficile dare torto a Seb. Che nel suo primo GP d'Italia da pilota Ferrari ha corso come al solito alla grande, mettendosi dietro Rosberg anche prima dell'orrosto di motore Mercedes, e che probabilmente se lo sarebbe tenuto comunque alle spalle. Visto più rasoterra, poco più in alto dell'asfalto e sul piano dei tempi sul giro l'ottimismo, bisogna ammetterlo, cala un po', anche se non scompare.

Vettel ammette “Lewis volava via”

La Mercedes in gara ha esposto il suo lato debole, per tentare la rincorsa a Vettel ha dovuto spingere al massimo il motore vecchio di Nico con risultati disastrosi, che però guarda caso riguarda (quasi) sempre Rosberg, e Kimi Raikkonen prima del pasticcio allo start aveva staccato un bel secondo posto nelle qualifiche di sabato. Però, contro Hamilton, per stessa ammissione di Vettel, c'è stato poco o nulla da fare. «Per un po' ho provato a stargli dietro – ha detto a fine corsa – ma mi sono reso conto in fretta che batterlo era impossibile. Ogni tanto lo vedevo volare via... Mi consolo con un podio (il 65° della storia Ferrari a Monza, ndr) che è stata una emozione incredibile, e pensando che anche senza il problema di Rosberg sarei arrivato secondo».

Il pasticcio di Kimi Arrivabene ottimista

L'appuntamento è per Singapore, dove secondo Maurizio Arrivabene, la Rossa potrebbe avvicinarsi un po' alle imprevedibili frecce tedesche, «perché il circuito si addice di più alla nostra macchina». Si punta al terzo urrah di tappa, non certo a mettersi in maglia rosa o meglio rossa (come alla Vuelta), e sarebbe comunque un traguardo importante in attesa di sfide più consistenti l'anno prossimo. Anche nel 2016 i due ferraristi saranno gli stessi, Seb e Kimi Raikkonen, che dopo il rinnovo del contratto ha offerto spunti contrastanti. Gran bella prestazione il sabato, seguita la domenica da un errore costernante e quindi da una rimonta a tratti esaltante (15 posizioni recuperate), ma anche amara. A caldo Kimi, che a quanto pare si è dimenticato di inserire la marcia in partenza ritrovandosi in folle e facendosi sorpassare da tutti, è stato bacchettato duramente sia da Arrivabene («ha pasticciato con il volante, si vede abbastanza chiaramente dalle immagini») sia dal Presidente della Ferrari Marchionne («abbiamo ottenuto il podio che volevamo, ma l'altro pilota non c'era»), che poi ha corretto il tiro in serata: «Raikkonen è un grande pilota, ha pagato caro lo sbaglio iniziale, ma poi ha rimontato in maniera incredibile dimostrando cosa è in grado di fare». Verissimo, quando si tratta di guidare old style Kimi è ancora un drago; il problema è che oggi le vetture sono dei computer viaggianti e il finlandese, che non è certo un nativo digitale, rischia spesso di combinare “pasticci” che si traducono in gravi passi falsi. Consigliamo per lui un corso intensivo a fianco di qualche maghetto del joystick per evitare che una distrazione rovini la festa in un pomeriggio come quello di ieri, dove veramente a Monza la Ferrari ha potuto sentire tutto l'enorme affetto dei suoi tifosi, oltre che l'appoggio dei vip come il premier Renzi.

Marchionne e i millimetri

«Siamo a millimetri di differenza con la Mercedes», ha insistito Marchionne (facciamo pochi chilometri, presidente). «Lasciateci lavorare per il fine stagione, abbiamo ancora un paio di cose da fare, non è tutto finito. Le Mercedes sono fragili, i loro problemi spiegano a che punto siamo arrivati per spingere le vetture. Loro devono fare attenzioni, noi dobbiamo essere bravi a mettergli pressione». Con un piccolo aiuto di Kimi, e sperando che a Hamilton non vada sempre tutto bene, pare di capire, potrebbe arrivare un'altra stoccata rossa. Il massimo delle speranze, per quest'anno.



Formula 1

LI

PIRELLI



GP ITALIA

Williams



Felipe, il ragazzino

34 anni, 222 Gran Premi disputati, ma sentirsi ancora un ragazzino. Massa è completamente rinato alla Williams e dopo un 2014 decisamente sfortunato ora è quarto nel mondiale, batte costantemente Bottas e per la seconda volta ha fatto suo il terzo posto



Massimo Costa

"Siete splendidi", ha gridato Felipe Massa ai suoi ex tifosi, che non l'hanno dimenticato. Tra il brasiliano e Monza, inteso come tracciato, sembra essere scoppiato l'amore. Nel 2014 e nel 2015, ovvero da quando è passato alla Williams-Mercedes indossando la tuta bianca anziché quella rossa, vi è salito per due volte consecutive festeggiando il terzo posto. Nella sua lunga permanenza in Ferrari, otto anni, vi era riuscito soltanto nel 2010, sempre terzo. Com'è buffo il destino. Il 2015 di Massa è comunque spettacolare: due terzi posti come migliore risultato, Spielberg e Monza, dieci piazzamenti in zona punti su dodici gare, quarto posto in classifica generale con 97 punti, 6 in più del certo più blasonato Valtteri Bottas, ancora una volta messo in scacco da Felipe. E' la

quinta volta consecutiva che gli finisce davanti, vorrà pur dire qualcosa. E magari sono anche questi risultati che hanno giocato contro Bottas nel passaggio alla Ferrari. Chissà. Rimane il fatto che Massa con la Williams si è completamente rigenerato dopo anche le tante gare sfortunate del 2014. Va forte, porta la macchina al traguardo e il team inglese si sfrega le mani, terza forza del mondiale benché la FW37 sia risultata più scorbatica di quel che si pensava a inizio campionato, quando la Williams era considerata l'anti Mercedes. Non è stato affatto così, ma ciò non toglie che il lavoro fatto sia stato comunque enorme negli ultimi anni. Massa ci ha visto giusto ed eccolo lassù: sul podio magico di Monza e dietro Lewis Hamilton, Nico Rosberg e Sebastian Vettel nella classifica di campionato. Cosa chiedere di più.



L'inesistente Alonso

Tornato sul circuito dove veniva osannato come un re, lo spagnolo ha occupato costantemente le ultimissime posizioni risultando quasi invisibile. Una scelta, la sua, che continua a far sorridere soprattutto per le sferzanti dichiarazioni che costantemente rilascia sulla Ferrari e che ricorda quella di Fittipaldi, dalla McLaren vincente alla Copersucar, o di Villeneuve, dalla Williams alla BAR...



Alonso alle spalle
del compagno di squadra Button

Massimo Costa

Diciamo la verità: faceva tanta tristezza vederlo con quella maglietta bianca e nera e su quella monoposto che andava poco più forte di una Manor. Monza, quella che era la sua casa, ha evidenziato in maniera tragica quella che è la povera stagione 2015 di Fernando Alonso. Semplicemente inesistente in pista. Il pubblico lo ha accolto con grande calore, non essendo divenuto un rivale della Ferrari (sennò, statene certi, le parole sarebbero state diverse), e lui ha ricambiato con grande cuore. Ma tutto ciò ha un forte sapore amaro. Un campione nel pieno della sua carriera che si è buttato via così non lo si vedeva da secoli, probabilmente da quando Emerson Fittipaldi a fine 1975 lasciò una McLaren (guarda la coinci-

denza) che lottava costantemente per il mondiale (lui lo aveva vinto nel 1974), per la Copersucar. Nel 1976 James Hunt prese il suo posto e fu subito iridato... A Monza, Alonso non lo si è praticamente visto se non mentre era intento a venire superato da tutti. Lui tentava una reazione di orgoglio, ma finiva dopo pochi metri. Certo, i soldi che prende sono tanti, come ha voluto sottolineare negli ultimi giorni Flavio Briatore, grande manovratore della carriera di Alonso, con sberleffo abbastanza cialtronesco a chi lo critica. Ma tant'è, la sostanza non cambia. Avrà anche le tasche piene di bigliettoni Alonso, ma dire che si era stufato di lottare per un secondo posto con la Ferrari rimarrà certamente nella storia delle frasi più infelici mai dette da un pilota. Considerando poi dove si trova ora...





Ferrari Red Bull si può fare

Marchionne si è intrattenuto con i responsabili del team di Mateschitz ed ha discusso della fornitura dei motori per le prossime stagioni. Nel pacchetto rientra anche la Toro Rosso. La Mercedes sembra spaventata dal divenire partner di una squadra rivale



3

exness

D. RICCIARDO

6XUG22

INFINITI

Massimo Costa

Sergio Marchionne non si è mai fatto troppi problemi e già qualche mese fa aveva dichiarato, sulla possibilità che la Red Bull fosse equipaggiata dai motori Ferrari: "Perché no, non vedo il problema". Già, perché no. E' quello che pensava anche la Mercedes fino a qualche giorno fa. Toto Wolff pareva decisamente possibilista, ma ci deve aver rimuginato sopra perché quello che pareva essere un accordo certo, tra Red Bull e la Casa di Stoccarda, ora non lo è più. Dietro front. In Mercedes non fanno mistero di avere paura di offrire i propri motori a una squadra capace di costruire super telai vincenti. Meglio accontentarsi di Williams e Force India, bravini ma non in grado di raggiungere i livelli assoluti. Ecco quindi che alla Red Bull, molto preoccupati per il futuro lontano

da una Renault che hanno imparato ad odiare dopo due stagioni disastrose seguite a quattro anni di trionfo, stanno verificando ogni pista. Se proprio con Mercedes non si andrà avanti, spazio alla Ferrari. Davanti alle titubanze Mercedes, Marchionne da capitano di industria quale è si è buttato a capofitto nel motorhome della Red Bull intravedendo anche un buon affare economico. Non temono nessuno in Ferrari, in primis Marchionne che nel possibile accordo con il team anglo-austriaco vede anzi un incentivo a fare ancora meglio. Perché mica si potrà stare dietro a una squadra clienti. Maurizio Arrivabene è già sensibile sull'argomento e seguendo la linea Marchionne ha dichiarato: "Perché dovremmo avere problemi a dare i motori alla Red Bull? La competizione è bella quando gli avversari sono forti". Una lezione di sport alla Mercedes...

“ Perché dovremmo avere problemi a dare i motori alla Red Bull? La competizione è bella quando gli avversari sono forti ”
MAURIZIO ARRIVABENE



INFINITI

WINNER
TOTAL

Pepsi Jeans

Pepsi Jeans

Red Bull

3

TOTAL
RENAULT
PIRELLI
CASIO
Hisense
Pepsi Jeans

TOTAL

L'ORDINE DI ARRIVO DOMENICA 6 SETTEMBRE 2015

- 1 - Lewis Hamilton (Mercedes W06) - 53 giri in 1.18'00"688
- 2 - Sebastian Vettel (Ferrari SF15-T) - 25"042
- 3 - Felipe Massa (Williams FW37-Mercedes) - 47"635
- 4 - Valtteri Bottas (Williams FW37-Mercedes) - 47"996
- 5 - Kimi Raikkonen (Ferrari SF15-T) - 1'08"860
- 6 - Sergio Perez (Force India VJM08-Mercedes) - 1'12"783
- 7 - Nico Hulkenberg (Force India VJM08-Mercedes) - 1 giro
- 8 - Daniel Ricciardo (Red Bull RB11-Renault) - 1 giro
- 9 - Marcus Ericsson (Sauber C34-Ferrari) - 1 giro
- 10 - Daniil Kvyat (Red Bull RB11-Renault) - 1 giro
- 11 - Carlos Sainz (Toro Rosso STR10-Renault) - 1 giro
- 12 - Max Verstappen (Toro Rosso STR10-Renault) - 1 giro
- 13 - Felipe Nasr (Sauber C34-Ferrari) - 1 giro
- 14 - Jenson Button (McLaren MP4/30-Honda) - 1 giro
- 15 - Will Stevens (Manor 04-Ferrari) - 2 giri
- 16 - Roberto Merhi (Manor 04-Ferrari) - 2 giri

Ritirati

Nico Rosberg
Fernando Alonso
Pastor Maldonado
Romain Grosjean

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
Italia	6/09/2015	Lewis Hamilton (Mercedes W06)	53 giri in 1.18'00"688





CLASSIFICA PILOTI

1	Lewis Hamilton	Mercedes	252
2	Nico Rosberg	Mercedes	199
3	Sebastian Vettel	Ferrari	178
4	Felipe Massa	Williams-Mercedes	97
5	Kimi Raikkonen	Ferrari	92
6	Valtteri Bottas	Williams-Mercedes	91
7	Daniil Kvyat	Red Bull-Renault	58
8	Daniel Ricciardo	Red Bull-Renault	55
9	Romain Grosjean	Lotus-Mercedes	38
10	Sergio Perez	Force India-Mercedes	33
11	Nico Hulkenberg	Force India-Mercedes	30
12	Max Verstappen	Toro Rosso-Renault	26
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	90
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	451
2	Ferrari	270
3	Williams-Mercedes	188
4	Red Bull Racing-Renault	113
5	Force India-Mercedes	63
6	Lotus-Mercedes	50
7	Scuderia Toro Rosso-Renault	35
8	Sauber-Ferrari	25
9	McLaren-Honda	17
10	Manor-Ferrari	0



Vandoorne osserva

Il belga a cui manca pochissimo per vincere il titolo si è piazzato secondo e terzo lasciando le vittorie di tappa a Rossi, secondo in campionato, e ad Evans, strepitoso. Ancora sotto tono Marciello

Jacopo Rubino
Photo 4

Stoffel Vandoorne 261, Alexander Rossi 153. 108 punti di differenza. Questo dice la classifica della GP2 Series al termine dell'appuntamento di Monza. Adesso ne restano tre, e con un massimo di 144 lunghezze in palio (48 in un singolo weekend) il calcolo è semplice: il belga è davvero vicinissimo al titolo, e facilmente potrà festeggiare già tra un mese a Sochi. Curioso, in fondo, che proprio dopo la pausa estiva Rossi abbia trovato la via della vittoria, assumendo definitivamente il ruolo di antagonista. L'americano di origini italiane, ottenuto il successo nella Sprint Race di Spa, si è infatti ripetuto in gara 1 sull'autodromo brianzolo. E ci è riuscito battendo, nel corpo a corpo, il leader del campionato.



Rossi re di gara 1 ma le qualifiche...

Al 24esimo giro, sfruttando anche il DRS, l'alfiere della Racing Engineering in fondo al rettilineo principale ha infilato il rivale della ART, in assetto da difesa già da un paio di tornate. Completato il valzer dei pit-stop obbligatori, Rossi è quindi balzato in testa, confermando la sua forza sulla distanza, sapendo raddrizzare qualifiche spesso deludenti. Quello che gli è mancato in questo 2015, infatti, è proprio la prestazione secca: escluso l'exploit nella pioggia di Monaco, Rossi non ha quasi mai inciso al venerdì, trovandosi costretto agli straordinari per recuperare. Missione difficile, considerando che Vandoorne ha conquistato quattro pole su otto disponibili. Altrimenti, forse, il pupillo McLaren avrebbe avuto vita più dura nella caccia al trono.

Evans torna al top con gare strepitose

Ormai, comunque, l'annata ha preso una piega ben precisa. Meglio concentrarsi sui singoli eventi, apprezzando l'alternanza di nomi al vertice in favore dello spettacolo. Mitch Evans, ad esempio, ha vissuto il suo più bel weekend dell'anno: Il trionfo di gara 2, colto superando all'ultimo giro un Arthur Pic in crisi di gomme, è in realtà solo l'apice: la vera impresa il neozelandese l'ha compiuta nella Feature Race, chiudendo terzo dopo essere scattato 23esimo. Secondo in qualifica, il portacolori del Russian Time era stato infatti escluso per la pressione dei pneumatici Pirelli inferiore al consentito. Ma il podio se lo è preso lo stesso, con prepotenza. E domenica è tornato pure sul gradino più alto, dove mancava da 14 mesi (luglio 2014, gara 1 a Hockenheim).

Gasly sfortunato Sirotkin una furia

La tappa tricolore poteva essere quella buona anche per Pierre Gasly, ma le cose sono andate diversamente. Mattatore il primo giorno (più veloce nelle prove libere, poleman in qualifica), il rookie francese era al comando di gara 1 fino alla sosta ai box. Un problema al cambio lo ha poi costretto al ritiro, facendolo sparire dai radar per il resto del fine settimana. Non meno sfortunato Sergey Sirotkin. Il russo era potenzialmente in lotta per la vittoria di sabato, quando Alex Lynn, che cercava di superare Vandoorne, ha sbagliato la frenata alla Prima Variante colpendo l'innocente driver della Rapax, che era parecchi metri avanti. Anche Sirotkin ha dovuto così affrontare una gara 2 di rimonta, e che rimonta: quinto, grazie a una partenza fulminante e a sorpassi di forza per entrare in zona punti. Adesso la terza piazza nella generale è tutta sua. Salendo a quota 115, ha staccato Rio Haryanto, invischiato nell'anonimato di metà gruppo. L'indonesiano ha rimediato un pesante doppio zero, come accaduto in Belgio, restando fermo a 109.





La sequenza della
sconsiderata manovra di Lynn
ai danni di Sirotkin in gara 1



Marciello solo settimo Lazarus trova i punti

Delusione per Raffaele Marciello, pure sul circuito di casa incappato in un weekend difficile. Alla fine il pilota della Ferrari Driver Academy ha raccolto solo due puntolini (settimo in gara 2), non lesinando di sicuro in grinta e determinazione. Ci voleva però un pizzico di fortuna in più. In gara 1 era precipitato indietro per un contatto fortuito, soffrendo poi lo spiattellamento di una gomma. La speranza è che Lello, insieme alla Trident, possa individuare la strada verso riscatto per la fase conclusiva della stagione. Anche la terza scuderia tricolore, la Lazarus, ha preso punti grazie al sesto posto di un tenace Sergio Canamasas in gara 2.

In tre al debutto Van Buuren sbatte

La vigilia del round monzese si è contraddistinta per una girandola di sedili ancora più vorticoso del solito. Rene Binder è approdato alla corte della MP Motorsport, sostituito alla Trident dal veterano Johnny Cecotto, che ha ritoccato ancora il record assoluto di presenze in GP2 (ora sono 114). Tre gli esordienti: Patric Niederhauser, Jann Mardenborough e Meindert van Buuren. Lo svizzero e il britannico, senza commettere grossi errori, hanno avuto il merito di vedere due volte il traguardo con Lazarus e Carlin. Non gli si chiedeva di più. Non è andata allo stesso modo per l'olandese, violentemente a muro alla Variante Ascari in apertura di gara 1. Intervento della safety-car, monoposto della MP pesantemente danneggiata. Il suo weekend è terminato lì.



Canamasas
a punti in gara 2



Solo un settimo posto e in gara 2 per Marciello



L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 1 SABATO 5 SETTEMBRE 2015

- 1 - Alexander Rossi - Racing Engineering - 30 giri 49"32"084
- 2 - Stoffel Vandoorne - ART - 1"275
- 3 - Mitch Evans - Russian Time - 15"094
- 4 - Richie Stanaway - Status - 17"784
- 5 - Artem Markelov - Russian Time - 18"198
- 6 - Norman Nato - Arden - 18"382
- 7 - Arthur Pic - Campos - 18"842
- 8 - Jordan King - Racing Engineering - 19"682
- 9 - Robert Visoiu - Rapax - 22"083
- 10 - Rene Binder - MP - 22"556
- 11 - Sergio Canamasas - Lazarus - 30"868
- 12 - Julian Leal - Carlin - 32"871
- 13 - Rio Haryanto - Campos - 36"041
- 14 - Andre Negrao - Arden - 36"166
- 15 - Raffaele Marciello - Trident - 37"170
- 16 - Simon Trummer - Hilmer - 37"641
- 17 - Patric Niederhauser - Lazarus - 45"741
- 18 - Johnny Cecotto - Trident - 46"250
- 19 - Jann Mardenborough - Carlin - 48"908

Giro più veloce: Johnny Cecotto 1'33"723

Ritirati

- 16° giro - Sergey Sirotkin
- 13° giro - Alex Lynn
- 10° giro - Pierre Gasly
- 9° giro - Nobuharu Matsushita
- 9° giro - Marlon Stockinger
- 2° giro - Meindert van Buuren

L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 2 DOMENICA 6 SETTEMBRE 2015

- 1 - Mitch Evans - Russian Time - 21 giri 34.17.890
- 2 - Arthur Pic - Campos - 0"707
- 3 - Stoffel Vandoorne - ART - 1"066
- 4 - Richie Stanaway - Status - 7"623
- 5 - Sergey Sirotkin - Rapax - 8"871
- 6 - Sergio Canamasas - Lazarus - 11"895
- 7 - Raffaele Marciello - Trident - 12"150
- 8 - Rene Binder - MP - 13"241
- 9 - Artem Markelov - Russian Time - 13"625
- 10 - Julian Leal - Carlin - 14"352
- 11 - Alex Lynn - DAMS - 14"502
- 12 - Rio Haryanto - Campos - 15"250
- 13 - Pierre Gasly - DAMS - 15"672
- 14 - Johnny Cecotto - Trident - 17"686
- 15 - Nobuharu Matsushita - ART - 22"464
- 16 - Simon Trummer - Hilmer - 23"094
- 17 - Patric Niederhauser - Lazarus - 25"186
- 18 - Andre Negrao - Arden - 25"570
- 19 - Marlon Stockinger - Status - 26"228
- 20 - Jann Mardenborough - Carlin - 35"277

Giro più veloce: Alex Lynn 1'32"818

Ritirati

- 7° giro - Robert Visoiu
- 7° giro - Alexander Rossi
- 2° giro - Jordan King
- 1° giro - Norman Nato

Il campionato

1. Vandoorne 261; 2. Rossi 153; 3. Sirotkin 115; 4. Haryanto 109; 5. Evans 89; 6. Lynn 86; 7. Gasly 65; 8. Marciello 60; 9. Pic 57; 10. Matsushita 48

Piazza pulita

Sono rimasti soltanto loro due, Rowland e Vaxiviere, a giocarsi il titolo. Lo dice la matematica. L'inglese e il francese hanno sbaragliato il campo. Per Stoneman e Jaafar niente da fare, troppo inconsistenti come Ellinas che in Gran Bretagna ha vinto la sua prima corsa, De Vries e Dillmann dai quali ci si attendeva molto di più

Massimo Costa
Foto Le Meur/DPPI

Alla fine sono sempre loro, Oliver Rowland e Matthieu Vaxiviere, a dettare le regole della Renault 3.5. A movimentare un po' le carte a Silverstone ci ha pensato Tio Ellinas, poleman in qualifica 1 e vincitore della prima gara, però a darsi gran battaglia sono stati i due piloti che si stanno giocando il campionato. Ellinas non potuto replicare nella seconda corsa, spazzato via da Nyck De Vries alla prima curva e così, palcoscenico solo per quei due. Tutti gli altri sono matematicamente tagliati fuori da ogni possibile chance di aggiudicarsi il titolo benché manchino sei gare al termine del campionato. Hanno fatto piazza pulita Rowland, 209 punti, e Vaxiviere, 173. Jazeman Jaafar ha perso definitivamente il passo mentre Dean Stoneman, salito al terzo posto nella classifica generale, è stato troppo incerto, altalenante, nel corso dell'annata per poter pensare di andare a dare fastidio ai due leader. Così come Nyck De Vries e Tom Dillmann, nettamente al di sotto delle aspettative.





Vaxiviere in pole nella qualifica 2

RENAULT 3.5

Gare a Silverstone



Primo podio 2015 per Fantin e la Draco



Dalla Red Bull alla vittoria che weekend per Rowland

Felice per aver guidato per la prima volta nella sua carriera una monoposto di F.1 nella giornata di venerdì, sabato e domenica, la Red Bull RB8 (in totale 150 km) come premio per aver concluso la prima parte della stagione al comando, Rowland in gara 1 ha offerto spettacolo terminando secondo. Il duello con Jaafar prima e Vaxiviere poi è stato da antologia. Rowland nella corsa della domenica ha trovato il pieno appoggio del team Fortec, perfetto nel pit-stop al contrario del Lotus Charouz di Vaxiviere. Il francese, che aveva siglato la pole nella qualifica 2, comandava le operazioni, ma al cambio gomme ha perso attimi preziosi tornando in pista alle spalle del pilota sostenuto dal Racing Steps Foundation. Una safety-car intervenuta per permettere la rimozione della Dallara di Dillmann finito fuori pista, ha avvicinato i due contendenti. Al restart, Rowland è stato perfetto così come nel resistere negli ultimi 15' di gara agli attacchi di Vaxiviere.

Orgoglio Draco sul podio con Fantin

A Silverstone Pietro Fantin e la Draco hanno trovato il podio in gara 2, miglior risultato stagionale per entrambi. Più volte vi erano andati vicini, ma c'era sempre stato qualcosa a impedirlo. Merito al pilota brasiliano e ai ragazzi italiani della squadra che hanno dimostrato il loro valore una volta di più... se il pilota esegue il proprio compito. Nyck De Vries si è piazzato buon quarto in gara 1, ma sempre troppo lontano dai leader. L'olandese del programma Junior McLaren, in gara 2 si è poi urtato con Ellinas alla prima curva e successivamente ha eliminato Bonifacio, secondo pilota Draco. De Vries sarà penalizzato di due posizioni sullo schieramento della prossima gara, al Nurburgring.



Ellinas al comando dopo il via di gara 1, che andrà a vincere



Lo splendido box allestito dalla Fortec per Rowland

L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 1 SABATO 5 SETTEMBRE 2015

- 1 - Tio Ellinas - Strakka - 23 giri
- 2 - Oliver Rowland - Fortec - 8"025
- 3 - Matthieu Vaxiviere - Lotus Charouz - 9"017
- 4 - Nyck De Vries - Dams - 19"947
- 5 - Tom Dillmann - Carlin - 21"459
- 6 - Gustav Malja - Strakka - 24"387
- 7 - Egor Orudzhev - Arden - 35"177
- 8 - Nicholas Latifi - Arden - 35"563
- 9 - Roy Nissany - Tech 1 - 39"122
- 10 - Jazeman Jaafar - Fortec - 43"841
- 11 - Pietro Fantin - Draco - 56"275
- 13 - Will Bratt - Pons - 1'02"106
- 11 - Alfonso Celis - AVF - 1 giro
- 14 - Nick Yelloly - Lotus Charouz - 1 giro

Giro veloce: Pietro Fantin 1'43"645

Ritirati

- 20° giro - Beitske Visser
- 14° giro - Bruno Bonifacio
- 14° giro - Philo Paz Patrick Armand
- 1° giro - Dean Stoneman
- 0 giri - Aurelien Panis
- 0 giri - Sean Gelael



Debutto in WSR per Bratt



L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 2 DOMENICA 6 SETTEMBRE 2015

- 1 - Oliver Rowland - Fortec - 24 giri
- 2 - Matthieu Vaxiviere - Lotus Charouz - 1"2014
- 3 - Pietro Fantin - Draco - 3"384
- 4 - Dean Stoneman - Dams - 4"056
- 5 - Nicholas Latifi - Arden - 10"255
- 6 - Egor Orudzhev - Arden - 14"168
- 7 - Nick Yelloly - Lotus Charouz - 15"776
- 8 - Gustav Malja - Strakka - 22"536
- 9 - Aurelien Panis - Tech 1 - 31"772
- 10 - Sean Gelael - Carlin - 31"938
- 11 - Tio Ellinas - Strakka - 34"014
- 12 - Alfonso Celis - AVF - 34"619
- 13 - Beitske Visser - AVF - 39"690
- 14 - Roy Nissany - Tech 1 - 40"105
- 15 - Will Bratt - Pons - 40"404
- 16 - Philo Paz Patrick Armand - Pons - 50"301

Giro veloce: Matthieu Vaxiviere 1'43"000

Ritirati

- 8° giro - Nyck De Vries
- 8° giro - Tom Dillmann
- 5° giro - Bruno Bonifacio
- 3° giro - Jazeman Jaafar

Il campionato

1. Rowland 209 punti; Vaxiviere 173; 3. Stoneman 98; 4. Jaafar 91; 5. De Vries 83; 6. Dillmann 79; 7. Ellinas 63; 8. Orudzhev 54; 9. Fantin 53; 10. Malja 45

Ghiotto non molla

Nonostante il ritiro nella prima corsa, il veneto della Trident praticamente da ultimo nella seconda frazione è risalito fino al terzo posto e mantiene la testa del campionato davanti ad Ocon, due volte secondo. Vittorie per Bernstorff e Kirchhofer, sul podio anche Ceccon



Jacopo Rubino
Photo 4

Una cosa è certa. A livello di spettacolo, la GP3 Series a Monza ha offerto come da tradizione un grandissimo weekend, tra battaglie e sorprese. La ciliegina sulla torta sarebbe stata la vittoria di un pilota italiano, per celebrare al meglio la tappa di casa e, perché no, mettersi in evidenza di fronte agli alti piani dell'automobilismo tricolore. Le premesse c'erano: Luca Ghiotto ha varcato i cancelli dell'autodromo in testa alla classifica generale, dopo essersi diviso con Kevin Ceccon i successi di quattro delle ultime cinque manches disputate. Senza dimenticare Antonio Fuoco, a caccia di un risultato che potesse premiare il suo cammino di apprendistato. È mancata la fortuna.



Ghiotto terzo in gara 2 è sempre leader del campionato

Emozioni per Ghiotto pole e gara 2 da fenomeno

Dopo il divertente testa a testa nelle prove libere con Esteban Ocon, Ghiotto ha fornito una straordinaria dimostrazione di talento nelle qualifiche del sabato mattina, in scena con l'asfalto bagnato. Una condizione perfetta per pesare il manico di ogni concorrente. Nel finale il portacolori della Trident ha messo assieme un crono da favola, 1'50"007, rifilando addirittura un secondo esatto all'antagonista francese. Probabilmente è stato il miglior giro mai visto nei cinque anni di esistenza della GP3. In gara 1, però, il vicentino è rimasto praticamente fermo allo spegnimento dei semafori. Per fortuna tutti i rivali hanno schivato la sua Dallara, ma la delusione era enorme. In gara 2, comunque, ha saputo riscattarsi e ribadire la propria classe compiendo una rimonta da antologia: da 19esimo a terzo, con la chicca del best lap. Giunto in parco chiuso, Luca ha dovuto aspettare qualche istante per uscire dall'abitacolo, mentre un addetto FIA scaricava con tempestività inusuale i dati della telemetria. A quanto pare, non va giù a tutti l'impresa che il binomio Ghiotto-Trident stanno realizzando in questa stagione.

Ocon sempre secondo bravo Bernstorff

Nonostante tutto, il 20enne veneto è riuscito a mantenere il comando della classifica generale. 170 punti, per lui, 156 per Ocon. Anche in terra brianzola l'alfiere della ART ha rinnovato l'abbonamento alla piazza d'onore, mettendone assieme ormai sette consecutive. Un record davvero curioso. In gara 1, pur senza Ghiotto, il transalpino si è infatti dovuto arrendere alla strepitosa cavalcata di Emil Bernstorff, arrivato come una furia dal quinto posto che occupava fino a metà cammino. In gara 2 poi, è stato il compagno Marvin Kirchhofer a imporsi, approfittando dei problemi tecnici che hanno rallentato alla penultima tornata il battistrada Jimmy Eriksson (Koiranen). Kirchhofer, quarto in gara 1, mantiene quindi il ruolo di terzo incomodo con le sue 140 lunghezze. Bernstorff domenica ha invece rimediato uno stop, a causa di un contatto con Alex Fontana, restando fermo a quota 127.

Ceccon sul podio peccato per Fuoco

Tra i protagonisti assoluti non è mancato nemmeno Ceccon. Il bergamasco della Arden è salito sul podio di gara 1 grazie a una manovra da applausi su Matt Parry, compiuta all'ultimo giro all'esterno del curvone Biassono. Un mix di bravura e coraggio, abbinata a un po' di mestiere nel resistere alla risposta del britannico alla Parabolica. Sempre competitivo, Kevin in gara 2 ha colto una positiva quarta piazza, utile a muovere la classifica. A mani vuote, purtroppo, il calabrese Fuoco. L'incidente in apertura di gara 1, quando incolpevolmente è stato spinto fuori pista da Artur Janosz in un parapiglia dopo la Roggia, ha compromesso l'intero fine settimana. Un peccato, anche per i suoi calorosi sostenitori.

Vincitore in gara 1,
Bernstorff nella seconda corsa
è volato su Fontana



Parry in evidenza solo 21 iscritti a Monza

Il tempio della velocità ha messo in evidenza inoltre il già citato Parry. Il rookie del team Koiranen si è distinto nella qualifica bagnata, chiudendo terzo, e come detto ha sfiorato la top 3 nella prima corsa. Purtroppo la sua macchina (come quella di Seb Morris) è stata trovata sottopeso alla verifiche: inevitabile l'esclusione. Relegato nel fondo di gara 2, il gallese ha abbandonato quasi subito per una toccata. Erano due i volti nuovi del weekend, Amaury Bonduel e Brandon Maisano, schierati da Trident e Campos. Bonduel, francesino 16enne proveniente dalla Formula Renault 2.0, si è ben destreggiato a centro gruppo; l'ex Ferrari Driver Academy, ottimo conoscitore di Monza (dove nel 2010 vinse il titolo di F.Abarth), ha pagato il primo approccio con una macchina mai guidata in precedenza. Da notare come la GP3 abbia registrato il suo minimo storico di iscritti, 21, a causa di una serie di circostanze: la promozione una-tantum di Jann Mardenborough (Carlin) in GP2, e le assenze di Alfonso Celis e Adderly Fong, impegnati nei concomitanti round di Formula Renault 3.5 e GT Asia. A Sochi, tra un mese, dovrebbe rientrare tutto nella normalità.



L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 1 SABATO 5 SETTEMBRE 2015

- 1 - Emil Bernstorff - Arden - 22 giri 37'06"696
- 2 - Esteban Ocon - ART - 0"987
- 3 - Kevin Ceccon - Arden - 2"374
- 4 - Marvin Kirchhofer - ART - 6"555
- 5 - Jimmy Eriksson - Koiranen - 9"206
- 6 - Matheo Tuscher - Jenzer - 15"249
- 7 - Alex Palou - Campos - 16"408
- 8 - Alex Fontana - Status - 22"645
- 9 - Ralph Boschung - Jenzer - 23"891
- 10 - Mitchell Gilbert - Carlin - 25"038
- 11 - Sandy Stuvik - Status - 25"365
- 12 - Brandon Maisano - Campos - 28"401
- 13 - Zaid Ashkanani - Campos - 31"703
- 14 - Amaury Bonduel - Trident - 38"943
- 15 - Alex Bosak - Arden - 1'09"130
- 16 - Artur Janosz - Trident - 2 giri

Giro più veloce: Emil Bernstorff 1'39"935

Ritirati

- 2° giro - Pal Varhaug
- 2° giro - Antonio Fuoco
- 1° giro - Luca Ghiotto



Primo in gara 2 Kirchhofer



Settimo secondo posto consecutivo per Ocon

L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 2 DOMENICA 6 SETTEMBRE 2015

- 1 - Marvin Kirchhofer - ART - 16 giri 26'50"269
- 2 - Esteban Ocon - ART - 1"211
- 3 - Luca Ghiotto - Trident - 1"459
- 4 - Kevin Ceccon - Arden - 2"041
- 5 - Jimmy Eriksson - Koiranen - 6"759
- 6 - Matheo Tuscher - Jenzer - 11"718
- 7 - Ralph Boschung - Jenzer - 13"418
- 8 - Sandy Stuvik - Status - 15"754
- 9 - Mitchell Gilbert - Carlin - 17"303
- 10 - Alex Palou - Campos - 17"794
- 11 - Antonio Fuoco - Carlin - 18"069
- 12 - Amaury Bonduel - Trident - 19"512
- 13 - Brandon Maisano - Campos - 20"484
- 14 - Pal Varhaug - Jenzer - 20"571
- 15 - Zaid Ashkanani - Campos - 21"748
- 16 - Alex Fontana - Status - 25"399

Ritirati

- 10° giro - Emil Bernstorff
- 3° giro - Artur Janosz
- 2° giro - Seb Morris
- 1° giro - Matt Parry
- 1° giro - Alex Bosak

Il campionato

1. Ghiotto 170; 2. Ocon 156; 3. Kirchhofer 140; 4. Bernstorff 127; 5. Ceccon 77; 6. Eriksson 66; 7. Fuoco 46; 8. Parry 43; 9. Mardenborough 32; 10. Boschung 27



Finalmente un gran bel risultato in gara 1 per Ceccon, terzo

Finestra sul futuro

Telaio Dallara ridisegnato, sicurezza in linea con la F.1, abitacolo più spazioso, potenza di 400 cavalli, costi in ribasso. La nuova monoposto della serie cadetta alla GP2 si rifà il trucco e pensa in grande

Jacopo Rubino

La GP3 Series si prepara al suo terzo ciclo tecnico. Nel giovedì di Monza, Daniil Kvyat e Alex Lynn, vincitori delle ultime due edizioni, hanno avuto l'onore di togliere il velo alla vettura che animerà il campionato a partire dalla stagione 2016. Rispetto al modello oggi in pista (di fatto solo un corposo restyling della prima versione, nata nel 2010), il progetto è tutto nuovo: il telaio è stato ridisegnato per rispettare i più aggiornati parametri di sicurezza della Formula 1 e per accogliere con maggiore comfort piloti di elevata statura, ormai sempre più numerosi. A livello aerodinamico, seguendo gli ultimi canoni della categoria regina, spicca il muso basso e allungato. Più complessivamente, l'aerodinamica è stata pensata per cercare di facilitare i sorpassi, a vantaggio quindi dello spettacolo. Sotto al cofano arriva un inedito propulsore Mecachrome, un V6 aspirato da 3.4 litri e 400 cavalli che rimpiazzerà l'attuale unità, di pari cubatura e potenza, marchiata AER.

Fra gli obiettivi degli organizzatori, più che un abbassamento significativo delle prestazioni, c'è infatti un minore sforzo economico delle squadre per la gestione operativa. «Siamo convinti che il posizionamento della GP3 sia quello giusto per i prossimi tre anni», ha sottolineato il patron Bruno Michel, «e di poter continuare ad attirare team e piloti desiderosi di arrivare ai vertici del motorsport». La GP3/16 ha già sostenuto cinque giornate di test privati a Magny-Cours e Barcellona, mentre la consegna alle scuderie è prevista per l'inizio del prossimo anno. Le prove collettive fissate ad Abu Dhabi per il 2, 3 e 4 dicembre rappresenteranno quindi il congedo dell'attuale monoposto, in uso dal 2013.





Svezia Felix

Rosenqvist ha disputato un weekend quasi perfetto e sfruttando la mancanza di competitività della vettura di Giovanazzi è balzato in testa al campionato. E adesso per Antonio si fa dura. Tre successi per la Prema il cui dominio è stato imbarazzante per gli avversari

Massimo Costa

E' finita 65 a 10. Neanche fosse stata una partita di rugby tra gli invincibili All Black della Nuova Zelanda e l'Italia. E invece, sono i punti che hanno rispettivamente conquistato Felix Rosenqvist e Antonio Giovanazzi a Portimao nella nona prova del FIA F.3. Un affondo terribile quello compiuto dal pilota svedese che si è trovato tra le mani una Dallara-Mercedes pressoché perfetta, che gli ha permesso di siglare due pole e due vittorie oltre al terzo posto della prima gara. Per il team Prema è stato un weekend indimenticabile con tre successi, il primo firmato da Jake Dennis, e due triplete nella seconda e terza corsa. Per la squadra italiana, quindici primi posti su ventisette gare disputate! Rosenqvist non solo ha raggiunto e superato Giovanazzi, ma ha anche allungato in classifica forte ora di 378 punti contro i 343,5 del pugliese: 34,5 di differenza.





Rosenqvist con i due successi portoghesi
si è portato in vetta al campionato

Giovinazzi spiega "Ci siamo persi..."

Tutto comunque è ancora aperto con sei corse da disputare tra Nurburgring e Hockenheim dove la tensione sarà elevatissima. Ma che è successo a Giovinazzi, che a Portimao con la Dallara-VW del team Carlin ha ottenuto due ottavi e un nono posto vivendo in assoluto il peggiore weekend del 2015? Spiega Antonio a Italiaracing: "I test collettivi pre-gara non erano andati male, ma in qualifica abbiamo fatto dei passi indietro e dal punto di vista degli assetti ci siamo persi. Sono cambiate le temperature, c'era vento, e non l'abbiamo azzeccata al contrario di Felix cui è andato tutto bene. Non avevo velocità ed era impossibile recuperare terreno dopo le qualifiche non brillanti. Nulla è perduto. Fra due settimane correrò al Masters di Zandvoort e vediamo in quella occasione di tornare al vertice". Giovinazzi è sempre positivo, promette battaglia e non può essere diversamente.

Per Rosenqvist 9 podi consecutivi

Dicevamo di Rosenqvist che dopo una qualifica 1 non propriamente felice (settimo), ma risolta con il terzo posto in gara 1, si è trasformato in rullo compressore ottenendo due pole e due vittorie che non sono mai state messe in pericolo. Dennis, dopo la bella affermazione in gara 1, ci ha provato a rendere la vita difficile a Rosenqvist, ma lo svedese non gli ha concesso nulla. Per Felix, nove vittorie nel 2015 e tredici pole, ma qualche battuta a vuoto come a Silverstone quando era stato retrocesso ultimo in gara 2 e 3 per squalifica dopo le prove ufficiali per un errore del team, poi un weekend sotto le aspettative a Pau e al Norisring. Ma tra Zandvoort, Spielberg e Portimao, Rosenqvist ha infilato nove podi su nove gare con quattro primi posti.

Stroll striscia positiva Cassidy veloce, ma...

Nel trionfo Prema ha fatto la sua parte il rookie Lance Stroll, quarto e due volte terzo, in striscia positiva da sette gare consecutive. Il canadese non aveva iniziato la stagione, ma dagli errori ha saputo imparare con intelligenza ed ora il suo rendimento è decisamente di qualità. La new entry, in Prema, Nick Cassidy ha dimostrato di avere il piede pesante, ma in gara 1 ha stallato, in gara 2 è finito fuori per un problema tecnico e nella terza, partendo quindicesimo, ha recuperato fino al nono posto. Peccato, ma si rifarà al Nurburgring.



Giovinazzi ha perso la leadership



Beretta ha avvicinato la zona punti



Weekend da dimenticare per Lorandi



Vittoria in gara 1 per Dennis



Due bei terzi posti per Stroll

L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 1 SABATO 5 SETTEMBRE 2015

- 1 - Jake Dennis (Dallara-Mercedes) - Prema - 20 giri
- 2 - Alexander Albon (Dallara-VW) - Signature - 3"688
- 3 - Felix Rosenqvist (Dallara-Mercedes) - Prema - 4"260
- 4 - Lance Stroll (Dallara-Mercedes) - Prema - 9"791
- 5 - Markus Pommer (Dallara-VW) - Motopark - 12"196
- 6 - Charles Leclerc (Dallara-VW) - Van Amersfoort - 12"753
- 7 - Santino Ferrucci (Dallara-Mercedes) - Mucke - 18"381
- 8 - Mikkel Jensen (Dallara-Mercedes) - Mucke - 18"971
- 9 - Antonio Giovinazzi (Dallara-VW) - Carlin - 20"584
- 10 - George Russell (Dallara-VW) - Carlin - 25"480
- 11 - Sergio Camara (Dallara-VW) - Motopark - 26"825
- 12 - Pietro Fittipaldi (Dallara-Mercedes) - Fortec - 27"532
- 13 - Sam MacLeod (Dallara-VW) - Motopark - 28"166
- 14 - Maximilian Gunther (Dallara-Mercedes) - Mucke - 32"856
- 15 - Gustavo Menezes (Dallara-VW) - Carlin - 37"675
- 16 - Callum Iott (Dallara-VW) - Carlin - 37"742
- 17 - Alessio Lorandi (Dallara-VW) - Van Amersfoort - 38"810
- 18 - Nabil Jeffri (Dallara-VW) - Motopark - 42"001
- 19 - Raoul Hyman (Dallara-Mercedes) - West Tec - 45"671
- 20 - Alexander Sims (Dallara-Mercedes) - Hitech - 45"721
- 21 - Matthew Solomon (Dallara-Mercedes) - Double R - 46"839
- 22 - Dorian Bocolacci (Dallara-VW) - Signature - 47"773
- 23 - Ryan Tveter (Dallara-VW) - Carlin - 53"641
- 24 - Wing Chung Chang (Dallara-Mercedes) - Fortec - 57"270
- 25 - Matthew Rao (Dallara-Mercedes) - Fortec - 1'02"558
- 26 - Zhi Cong Li (Dallara-Mercedes) - Fortec - 1'04"212
- 27 - Michele Beretta (Dallara-Mercedes) - Mucke - 1'19"814
- 28 - Arjun Maini (Dallara-VW) - Van Amersfoort - 1'20"374
- 29 - Tatiana Calderon (Dallara-VW) - Carlin - 1'23"366
- 30 - Mahaveer Raghunathan (Dallara-VW) - Motopark - 1'24"432
- 31 - Julio Moreno (Dallara-NBE) - T Sport - 1 giro
- 32 - Nick Cassidy (Dallara-Mercedes) - Prema - 1 giro

Giro più veloce: Jake Dennis 1'42"390

L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 2 SABATO 5 SETTEMBRE 2015

- 1 - Felix Rosenqvist (Dallara-Mercedes) - Prema - 19 giri
- 2 - Jake Dennis (Dallara-Mercedes) - Prema - 1"005
- 3 - Lance Stroll (Dallara-Mercedes) - Prema - 4"357
- 4 - Gustavo Menezes (Dallara-VW) - Carlin - 10"783
- 5 - George Russell (Dallara-VW) - Carlin - 12"204
- 6 - Pietro Fittipaldi (Dallara-Mercedes) - Fortec - 12"720
- 7 - Charles Leclerc (Dallara-VW) - Van Amersfoort - 13"207
- 8 - Antonio Giovinazzi (Dallara-VW) - Carlin - 13"867
- 9 - Mikkel Jensen (Dallara-Mercedes) - Mucke - 14"646
- 10 - Santino Ferrucci (Dallara-Mercedes) - Mucke - 15"840
- 11 - Markus Pommer (Dallara-VW) - Motopark - 17"406
- 12 - Alexander Albon (Dallara-VW) - Signature - 17"816
- 13 - Sergio Camara (Dallara-VW) - Motopark - 19"129
- 14 - Maximilian Gunther (Dallara-Mercedes) - Mucke - 21"096
- 15 - Alexander Sims (Dallara-Mercedes) - Hitech - 21"456
- 16 - Dorian Bocolacci (Dallara-VW) - Signature - 25"169
- 17 - Sam MacLeod (Dallara-VW) - Motopark - 26"230
- 18 - Wing Chung Chang (Dallara-Mercedes) - Fortec - 27"437
- 19 - Julio Moreno (Dallara-NBE) - T Sport - 27"809
- 20 - Michele Beretta (Dallara-Mercedes) - Mucke - 28"327
- 21 - Ryan Tveter (Dallara-VW) - Carlin - 28"729
- 22 - Zhi Cong Li (Dallara-Mercedes) - Fortec - 29"165
- 23 - Mahaveer Raghunathan (Dallara-VW) - Motopark - 30"418
- 24 - Matthew Solomon (Dallara-Mercedes) - Double R - 30"507
- 25 - Arjun Maini (Dallara-VW) - Van Amersfoort - 30"826
- 26 - Callum Iott (Dallara-VW) - Carlin - 1 giro
- 27 - Alessio Lorandi (Dallara-VW) - Van Amersfoort - 1 giro

Giro più veloce: Felix Rosenqvist 1'42"077

Ritirati

- 11° giro - Nick Cassidy
- 1° giro - Matthew Rao
- 1° giro - Raoul Hyman
- 1° giro - Nabil Jeffri
- 1° giro - Tatiana Calderon

L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 3 DOMENICA 6 SETTEMBRE 2015

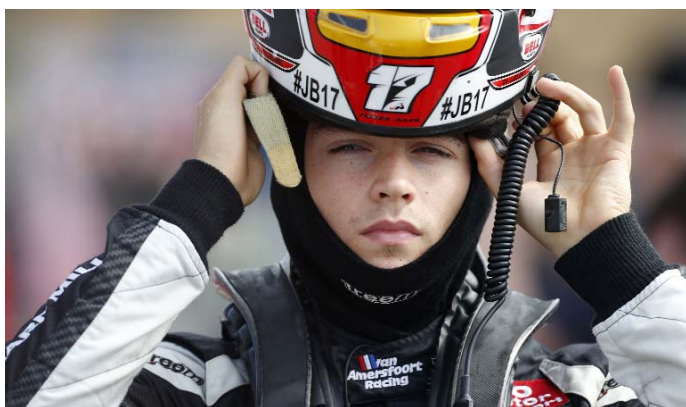
- 1 - Felix Rosenqvist (Dallara-Mercedes) - Prema - 20 giri
- 2 - Jake Dennis (Dallara-Mercedes) - Prema - 1"168
- 3 - Lance Stroll (Dallara-Mercedes) - Prema - 6"049
- 4 - George Russell (Dallara-VW) - Carlin - 12"782
- 5 - Sergio Camara (Dallara-VW) - Motopark - 13"316
- 6 - Pietro Fittipaldi (Dallara-Mercedes) - Fortec - 14"598
- 7 - Charles Leclerc (Dallara-VW) - Van Amersfoort - 16"436
- 8 - Antonio Giovinazzi (Dallara-VW) - Carlin - 17"428
- 9 - Nick Cassidy (Dallara-Mercedes) - Prema - 19"148
- 10 - Dorian Bocolacci (Dallara-VW) - Signature - 24"243
- 11 - Callum Iott (Dallara-VW) - Carlin - 26"031
- 12 - Ryan Tveter (Dallara-VW) - Carlin - 27"817
- 13 - Alexander Sims (Dallara-Mercedes) - Hitech - 29"551
- 14 - Michele Beretta (Dallara-Mercedes) - Mucke - 36"573
- 15 - Tatiana Calderon (Dallara-VW) - Carlin - 37"589
- 16 - Arjun Maini (Dallara-VW) - Van Amersfoort - 38"154
- 17 - Julio Moreno (Dallara-NBE) - T Sport - 42"139
- 18 - Raoul Hyman (Dallara-Mercedes) - West Tec - 43"118
- 19 - Zhi Cong Li (Dallara-Mercedes) - Fortec - 49"663
- 20 - Nabil Jeffri (Dallara-VW) - Motopark - 57"901
- 21 - Matthew Rao (Dallara-Mercedes) - Fortec - 1'07"562
- 22 - Matthew Solomon (Dallara-Mercedes) - Double R - 1'09"569
- 23 - Sam MacLeod (Dallara-VW) - Motopark - 1 giro

Ritirati

- 17° giro - Alexander Albon
- 16° giro - Santino Ferrucci
- 15° giro - Alessio Lorandi
- 7° giro - Wing Chung Chang
- 1° giro - Gustavo Menezes
- 0 giri - Markus Pommer
- 0 giri - Maximilian Gunther
- 0 giri - Mikkel Jensen

Il campionato

- 1. Rosenqvist 378; 2. Giovinazzi 343,5; 3. Leclerc 324,5; 4. Dennis 309; 5. Russell 186; 6. Albon 168; 7. Stroll 163; 8. Gunther 118; 9. Pommer 94,5; 10. Jensen 90,5.




Leclerc naufrago bravi Russell e "Fitti"

Gli altri non sono quasi esistiti a Portimao. Soltanto Alexander Albon con la Dallara-VW del team Signature ha saputo fare la voce grossa conquistando il secondo posto in gara 1, ma la pole ottenuta in qualifica 2 è stata vanificata da un errore del team (benzina sotto il limite nel serbatoio) e così è stato retrocesso ultimo. Charles Leclerc, che è stato per gran parte della stagione il terzo incomodo tra Rosenqvist e Giovinazzi, prosegue il momento negativo avviato a Zandvoort in compagnia del team Van Amersfoort. La sua Dallara-VW sembra avere perso il "tocco" e il monegasco è costretto a remare in mezzo al mare dei piazzamenti poco utili (sesto, settimo...) per poter lottare per il titolo. Ha fatto bene George Russell, con un quinto e un quarto posto, così come Pietro Fittipaldi, finalmente competitivo. Motopark che aveva fatto bene nei test collettivi, nel weekend non ha retto il passo con Markus Pommer e Sergio Camara, che si sono comunque piazzati in top 10. Spariti invece i piloti del team Mucke.

Baptista suona tutti

Con due pole e due vittorie, il brasiliano prende la vetta della classifica lasciando a Tereschenko solo le briciole. Podio per Pulcini, che con Walilko si spartisce i trofei rookie



Travolgente Baptista al comando del campionato

Marco Cortesi
Foto Speedy

Spadroneggia Vitor Baptista a Spa-Francorchamps. Il diciassettenne brasiliano, ha conquistato in Belgio una strepitosa doppietta condita anche da una doppia pole, che lo ha portato al vertice della classifica con tre lunghezze di vantaggio sul principale rivale, il russo Konstantin Tereschenko. Baptista ha saputo reagire anche ad un errore al via della prima corsa, andando a passare d'autorità l'avversario involandosi verso il successo, e alla pioggia del secondo appuntamento, in cui non ha lasciato la minima speranza. E' stato un colpaccio, quello messo a segno dalla RP Motorsport nell'assicurarsi il giovanissimo pilota carioca. E nonostante il margine in classifica sia risicato, ci sono tutti i segnali che lasciano presagire un più deciso allungo, anche se per ammissione dello stesso Baptista, Monza non sarà facile in quanto per lui sconosciuta. Con ogni probabilità la lotta verrà decisa a Barcellona, su un'altra pista dai grandi curvoni che così tanto sembrano adattarsi al suo stile.



Tereschenko ci crede Kanamaru perde punti

I due secondi posti di Tereschenko hanno portato punti preziosi all'alfiere del team Campos, che però nulla ha potuto fare, nonostante la guida funambolica, per ribaltare il verdetto della pista. Per il terzo possibile contendente al titolo, il weekend delle Ardenne ha invece rappresentato una battuta a vuoto. Protagonista di una difficile prima qualifica, Yu Kanamaru ha recuperato a fatica fino al quarto posto in gara 1 salvo vedersi poi fermare nelle prove ufficiali di domenica mattina da un problema al motore. Partito dal fondo, ha terminato decimo in gara 2, vedendosi di fatto tagliare fuori dalla lotta al vertice della classifica.

Pulcini da podio Fioravanti sfortunato

Per quanto riguarda gli italiani, si registra un ottimo terzo posto per Leonardo Pulcini in gara 1. Il pilota del team DAV Racing ha anche comandato la graduatoria riservata ai debuttanti davanti al rientrante - e compagno di colori - Alessio Rovera. Sfortunatamente, entrambi si sono poi dovuti ritirare la domenica. Damiano Fioravanti si era ben qualificato nella prima sessione ed ha lottato in gara 1 per le prime posizioni finché ha dovuto alzare il piede per l'ala anteriore storta. Problemi tecnici lo hanno fermato in qualifica 2 e in gara si è ritirato. Ci ha pensato ancora la RP Motorsport ad occupare il podio con i polacchi Igor Walilko (terzo assoluto) e Antoni Ptak, oltre al debuttante Kantadhee Kusiri. Proprio il rookie di Pattaya ha impressionato positivamente, facendo segnare il giro più veloce della seconda corsa, ma anche tenendosi lontano dai guai. Si è rivista la italiana BVM con William Barbosa, buon settimo in gara 2. Più lontani dopo l'avvicinamento del round precedente al Red Bull Ring i portacolori del team West-Tec. L'unico ad avere la chance di puntare al podio è stato Tanart Sathienthirakul, autore all'ultimo passaggio di gara 2 di un rischioso tentativo di sorpasso ai danni di Walilko, non andato in porto.



Tereschenko
due volte secondo



Terzo posto in gara 1
per Pulcini

L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 1 SABATO 5 SETTEMBRE 2015

- 1 - Vitor Baptista - RP Motorsport - 13 giri
- 2 - Konstantin Tereschenko - Campos Racing - 0"535
- 3 - Leonardo Pulcini - DAV Racing - 11"316
- 4 - Yu Kanamaru - De Villota - 11"869
- 5 - Tanart Sathienthirakul - West-Tec - 15"793
- 6 - Alessio Rovera - DAV Racing - 25"621
- 7 - Antoni Ptak - RP Motorsport - 29"501
- 8 - Yarin Stern - West-Tec - 30"146
- 9 - Andres Saravia - RP Motorsport - 33"269
- 10 - William Barbosa - BVM Racing - 34"251
- 11 - Ahmad Al Ghanem - Campos Racing - 38"241
- 12 - Parth Ghorpade - DAV Racing - 39"422
- 13 - Kantadhee Kusiri - De Villota - 46"669
- 14 - Diego Menchaca - Campos Racing - 1'00"461
- 15 - Henrique Baptista - Campos Racing - 1'19"479
- 16 - Damiano Fioravanti - RP Motorsport - 1'35"120
- 17 - Igor Walilko - RP Motorsport - 1 giro
- 18 - Henrique Baptista - Campos Racing - 1 giro

Giro più veloce: Vitor Baptista - 2'14"934

L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 2 DOMENICA 6 SETTEMBRE 2015

- 1 - Vitor Baptista - RP Motorsport - 13 giri
- 2 - Konstantin Tereschenko - Campos Racing - 11"152
- 3 - Igor Walilko - RP Motorsport - 12"125
- 4 - Tanart Sathienthirakul - West-Tec - 12"707
- 5 - Antoni Ptak - RP Motorsport - 24"547
- 6 - Yarin Stern - West-Tec - 27"690
- 7 - William Barbosa - BVM Racing - 35"321
- 8 - Kantadhee Kusiri - De Villota - 35"989
- 9 - Diego Menchaca - Campos Racing - 40"183
- 10 - Parth Ghorpade - DAV Racing - 41"618
- 11 - Yu Kanamaru - De v - 42"414
- 12 - Manuel Vilalta - De Villota - 44"929
- 13 - Andres Saravia - RP Motorsport - 52"328
- 14 - Ahmad Al Ghanem - Campos Racing - 1'05"503
- 15 - Henrique Baptista - Campos Racing - 1'06"318

Giro più veloce: Kantadhee Kusiri - 2'33"812

Ritirati

- 6° giro - Damiano Fioravanti
- 3° giro - Leonardo Pulcini
- 2° giro - Alessio Rovera

Il campionato

- 1. Baptista 227; 2. Tereschenko 223; 3. Kanamaru 146; 4. Sathienthirakul 115; 5. Rovera 100; 6. Stern 99; 7. Pulcini 74; 8. Fioravanti 56; 9. Menchaca 44; 10. Walilko 39.



Fioravanti,
weekend sfortunato





Joerg primo in gara 2 e secondo in campionato

Trattato svizzero

Deletraz e Joerg sono entrambi elvetici e si stanno contendendo il titolo finale, separati da un solo punto. Sul circuito inglese successi di Aitken e Hubert

**Antonio Caruccio
Le Meur/DPPI**

Kevin Joeg riapre il campionato. Con la vittoria in gara 2 ed il secondo posto in gara 3, lo svizzero del team Kaufmann ha di fatto riaperto il campionato quando alla conclusione mancano ancora tre round. Sembrava infatti che Louis Deletraz prima della pausa estiva avesse ormai archiviato il discorso per decidere chi sarebbe stato l'erede di Nyck De Vries, ma due sessioni di qualifiche non brillanti hanno condizionato l'esito del suo fine settimana. Partito rispettivamente dodicesimo, sesto e settimo nelle tre gare che hanno animato il fine settimana inglese, Deletraz ha preso punti in tutte le corse, ma non è stato sufficiente ad arginare il recupero del compagno svizzero, che a sorpresa si è aggiudicato il successo nella seconda corsa. Ora c'è solo un punto, 124 contro 123, a favore di Deletraz, che già dalla prossima gara del Nurburgring, tra meno di sette giorni cercherà riscatto.

ero

Deletraz leader,
ma penseroso
per il solo punto su Joerg



itken si è imposto in gara 1



Bel weekend per Scott e AVF

Terribile volo di Habsburg

A Silverstone c'è stato modo di vedere tanti volti nuovi al vertice, perché oltre a Joerg le gare sono state vinte da Jack Aitken, autore anche della prima pole al sabato, ma soprattutto dal francese Anthoine Hubert, che con la Tatuus preparata dal team Tech 1 ha conquistato anche la prima pole position, completando una domenica davvero bestiale. Approfittando delle condizioni mutevoli della pista nella prima sessione di qualifica, Harrison Scott del team AVF ha segnato il miglior tempo nel Gruppo A, perdendo d'un soffio la pole su Aitken. Il giovane inglese, che ha sorpreso sin dal suo approdo nel team spagnolo, ha portato a termine una gara esemplare, senza commettere errori o farsi tradire dalla tensione, conquistando il secondo posto assoluto e la vittoria di classe. La corsa tuttavia è stata segnata da un brutto incidente nel corso del primo giro, quando Ferdinand Habsburg ha tamponato Ben Barnicoat, decollando prima ad una decina di metri da terra, poi riatterrando violentemente e capottandosi. Un incidente con qualche dolore di troppo per l'austriaco che non ha poi continuato il fine settimana, mentre l'inglese è poi stato tamponato da Scott in gara 2 per una dubbia chiusura in fase di difesa, e si è girato mentre andava all'attacco di Ukyo Sasahara in gara 3. Forse un po' troppa pressione esercitata dagli emissari del Racing Step Foundation che sono venuti a seguirlo.

Niente punti per D'Agosto

Protagonista mancato Ignazio D'Agosto. Il barese, che aveva ormai dato l'addio alla Eurocup Renault dopo Budapest lo scorso giugno, è stato richiamato all'ultimo dal team Manor MP per la gara di Silverstone e Nurburgring. Nella prima gara, approfittando anche del traffico creatosi con l'incidente sopra descritto, aveva recuperato sino al nono posto prima della bandiera rossa, ma la direzione gara ha deciso di resettare e mantenere le posizioni del primo settore, togliendo di fatto all'italiano la possibilità di entrare in zona punti. Due ritiri nelle altre gare, uno per foratura, l'altro per un problema elettronico. Presente in Gran Bretagna anche il team Cram, con Matteo Ferrer, che aveva impressionato sfruttando la gomma nuova nel primo turno cogliendo il quarto tempo, salvo poi retrocedere nel corso fine settimana.



Weekend non facile per la JD



La Cram era presente con Ferrer



Hubert festeggia il successo in gara 3

L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 1 SABATO 5 SETTEMBRE 2015

- 1 - Jack Aitken - Koiranen - 14 giri 57'34"353
- 2 - Harriscon Scott - AVF - 4"627
- 3 - Jake Hughes - Koiranen - 6"997
- 4 - Kevin Joerg - Kaufmann - 7"234
- 5 - Darius Oskoui - ART Junior - 8"242
- 6 - Dennis Olsen - Manor MP - 8"681
- 7 - Martin Kodric - Fortec - 10"357
- 8 - Callan O'Keefe - Fortec - 11"160
- 9 - Louis Deletraz - Kaufmann - 12"062
- 10 - Will Palmer - ART Junior - 14"492
- 11 - Thiago Vivacqua - JD Motorsport - 15"742
- 12 - Ukyo Sasahara - ART Junior - 15"832
- 13 - Ignazio D'Agosto - Manor MP - 19"736
- 14 - Anthoine Hubert - Tech 1 - 20"209
- 15 - Charlie Eastwood - AVF - 22"049
- 16 - Matevos Isaakyan - JD Motorsport - 22"216
- 17 - Anton De Pasquale - Koiranen - 22"749
- 18 - Simon Gachet - Tech 1 - 24"486
- 19 - Amaury Richard - ARTA - 28"002
- 20 - Nikita Mazepin - Kaufmann - 30"089
- 21 - Matteo Ferrer - Cram - 31"859
- 22 - James Allen - ARTA - 33"469
- 22 - Valentin Hasse Clot - Fortec - 35"742
- 23 - Hugo De Sadeleer - Tech 1 - 35"824

Giro veloce: Louis Deletraz 1'58"652

Ritirati

- 0 giri - Jehan Daruvala
- 0 giri - Ben Barnicoat
- 0 giri - Ferdinand Habsburg

L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 2 SABATO 5 SETTEMBRE 2015

- 1 - Kevin Joerg - Kaufmann - 14 giri 27'50"612
- 2 - Jack Aitken - Koiranen - 1"840
- 3 - Jake Hughes - Koiranen - 3"946
- 4 - Ukyo Sasahara - ART Junior - 10"666
- 5 - Thiago Vivacqua - JD Motorsport - 13"682
- 6 - Dennis Olsen - Manor MP - 15"134
- 7 - Darius Oskoui - ART Junior - 15"773
- 8 - Louis Deletraz - Kaufmann - 16"716
- 9 - Anthoine Hubert - Tech 1 - 16"918
- 10 - Callan O'Keefe - Fortec - 17"966
- 11 - Martin Kodric - Fortec - 18"334
- 12 - Nikita Mazepin - Kaufmann - 19"336
- 13 - Will Palmer - ART Junior - 20"080
- 14 - Charlie Eastwood - AVF - 21"002
- 15 - Matevos Isaakyan - JD Motorsport - 21"973
- 16 - Matteo Ferrer - Cram - 27"415
- 17 - Simon Gachet - Tech 1 - 31"440
- 18 - Valentin Hasse Clot - Fortec - 32"925
- 19 - Amaury Richard - ARTA - 33"518
- 20 - Hugo De Sadeleer - Tech 1 - 35"175
- 21 - Anton De Pasquale - Koiranen - 37"145
- 22 - James Allen - ARTA - 37"876
- 23 - Ben Barnicoat - Fortec - 52"028
- 24 - Harriscon Scott - AVF - 2 giri

Giro veloce: Louis Deletraz 1'58"652

Ritirati

- 1° giro - Ignazio D'Agosto

Non partiti

- Jehan Daruvala
- Ferdinand Habsburg

L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 3 DOMENICA 6 SETTEMBRE 2015

- 1 - Anthoine Hubert - Tech 1 - 14 giri 27'46"594
- 2 - Kevin Joerg - Kaufmann - 1"235
- 3 - Ukyo Sasahara - ART Junior - 3"137
- 4 - Jack Aitken - Koiranen - 4"353
- 5 - Jake Hughes - Koiranen - 4"834
- 6 - Louis Deletraz - Kaufmann - 6"253
- 7 - Callan O'Keefe - Fortec - 10"180
- 8 - Dennis Olsen - Manor MP - 10"868
- 9 - Will Palmer - ART Junior - 11"899
- 10 - Thiago Vivacqua - JD Motorsport - 12"659
- 11 - Simon Gachet - Tech 1 - 17"980
- 12 - Martin Kodric - Fortec - 18"773
- 13 - Ben Barnicoat - Fortec - 19"612
- 14 - Matevos Isaakyan - JD Motorsport - 22"699
- 15 - Charlie Eastwood - AVF - 28"821
- 16 - Jehan Daruvala - Fortec - 29"176
- 17 - Darius Oskoui - ART Junior - 29"258
- 18 - Nikita Mazepin - Kaufmann - 30"199
- 19 - Anton De Pasquale - Koiranen - 30"473
- 20 - Amaury Richard - ARTA - 31"667
- 21 - Matteo Ferrer - Cram - 35"549
- 22 - James Allen - ARTA - 40"080
- 23 - Valentin Hasse Clot - Fortec - 40"882

Giro veloce: Simon Gachet 1'58"265

Ritirati

- 11° giro - Harriscon Scott
- 7° giro - Ignazio D'Agosto
- 7° giro - Hugo De Sadeleer

Il campionato

- 1. Deletraz 124 punti; 2. Jorg 123; 3. Hughes 116; 4. Aitken 103; 5. Hubert 99; 6. Sasahara & Olsen 70; 8. Barnicoat 62; 9. Isaakyan 50; 10. Scott 38



Due terzi posti per Hughes

Sempre più F

Alla vigilia delle gare endurance si accende la lotta al vertice tra l'esperto Winterbottom e il giovane Mostert, sempre più dominatori della serie. In casa Holden urge trovare un leader per arrestare il dominio delle Falcon



Silvano Taormina

Ad inizio stagione era solo una vaga impressione, adesso è un puro dato di fatto. Dopo quattro anni di dominio incontrastato degli storici rivali della Holden, la Ford è tornata ad essere il punto di riferimento nel V8 Supercars. Lo confermano gli ultimi quattro appuntamenti andati in scena nel tiepido inverno australe in cui le Falcon, talvolta anche quelle semi-ufficiali e private, hanno riscaldato l'ambiente dominando la scena e lasciando agli avversari le briciole o poco più. La prima nota di merito va sicuramente al team principal Tim Edwards e alla Prodrive che, dopo l'esperienza accumulata in Europa nel GT e nei Rally, è riuscito a tirar su un gruppo di lavoro in grado di raggiungere quei risultati che negli ultimi anni la FPR aveva mancato clamorosamente. E pensare che la Ford, nella fattispecie la sua filiale australiana, si sta progressivamente distaccando dalla categoria lasciando alla Prodrive la libertà di sviluppare e gestire autonomamente le Falcon negli anni a venire.

Il calendario della Pirtek Enduro Cup

**13/9 - Sandown 500, Melbourne
(Victoria)**

**11/20 - Bathurst 1000, Mount Panorama
(New South Wales)**

**25/10 - Gold Coast 600, Surfers Paradise
(Queensland)**

ord



Mark Winterbottom

L'esperienza di Winterbottom la freschezza di Mostert

Con sei appuntamenti ancora in programma, incluse le tre gare di durata, la matematica lascia le porte aperte a molti contendenti. L'impressione, però, è che la contesa per il titolo finale sarà una questione privata tra i due piloti ufficiali della Ford. Da una parte l'esperienza di Mark Winterbottom, l'attuale leader del campionato, che dopo anni da comprimario si sta togliendo le giuste soddisfazioni. Impressionante il suo ruolino di marcia negli ultimi quattro round, con quattro vittorie e sette piazzamenti a podio. Anche nei week-end meno esaltanti, come ad esempio a Darwin, è riuscito a portare a casa punti importanti. Dall'altra la freschezza e il talento di Chaz Mostert, che nel frattempo ha rinnovato con Prodrive fino al 2019, divenuto un top-

driver a ventitré anni e nemmeno due stagioni complete nel V8 Supercars. Encomiabile il suo passo, con quattro vittorie all'attivo in questa fase invernale al pari del battistrada Winterbottom. A differenza del ben più esperto team-mate ha peccato di qualche errore di troppo, primo tra tutti quello che gli è costato il successo in gara 3 a Darwin, e in qualche occasione ha riscontrato problematiche varie, come l'eccessiva usura delle gomme che lo ha estromesso per due volte dal podio a Townsville. Se Mostert si confermerà sui livelli di Ipswich e Eastern Creek, Winterbottom farebbe bene ad impostare una strategia difensiva per preservare i circa duecento punti di vantaggio che può vantare al giorno d'oggi.

Ford brilla con i privati

La ritrovata competitività della Ford sta regalando qualche soddisfazione anche ai suoi team clienti. David Reynolds, alla guida della Falcon semi-ufficiale gestita dalla compagine di Rod Nash, ha toccato l'apice con il successo nella gara lunga a Darwin. Oramai presenza fissa in top-ten, Reynolds ha calcato il podio in altre due occasioni e al momento occupa il quarto posto in graduatoria. Le gare di durata potrebbero rappresentare l'occasione ideale per lasciare il segno in un finale di stagione in cui difficilmente gli sarà consentito impensierire i due ufficiali in lotta per il titolo. Non male il rendimento del neozelandese Andre Heimgartner, tuttora il miglior rookie della serie tra le fila del debuttante Super Black Racing, veloce sul giro singolo e sempre più spesso a ridosso delle posizioni di vertice. In crescita costante anche Scott Pye, subentrato a stagione inoltrata a Marcos Ambrose in casa DJR Penske e finora impegnato a colmare il gap prestazionale dovuto alla mancanza di test ad inizio stagione. Se riuscirà a migliorarsi in qualifica e restare lontano dai guai, il podio potrebbe essere tranquillamente alla sua portata.

Lowndes e Coulthard speranze per la Holden

E i rivali di casa Holden? Per la prima volta, da qualche anno a questa parte, si ritrovano ad indossare le vesti degli inseguitori. A partire dal Triple Eight Racing, chiamato ad una immediata inversione di rotta. Craig Lowndes occupa il terzo posto in campionato e al momento è accreditato quale unico vero contendente delle Ford. Il suo successo numero cento, colto in gara 2 a Darwin, così come i tre piazzamenti a podio racimolati a Ipswich, rappresentano solo un magro bottino. Decisamente poco per impensierire seriamente le Ford. Jamie Whincup, dopo la scorpacciata di titoli nell'ultimo lustro, sta vivendo una stagione alquanto problematica costellata di noie meccaniche e talvolta qualche errore. Un timido risveglio lo si è intravisto solo a Eastern Creek, con una vittoria e un secondo posto, e un eventuale rientro nella contesa per il titolo rappresenta una chimera. Decisamente perso per strada l'Holden Racing Team che, dopo l'ottimo avvio di stagione, ha smarrito il bandolo della matassa e disperso molte energie per contenere la rivalità tra Garth Tander e James Courtney, la quale ha toccato l'apice dopo i misfatti di Townsville. Con anche Shane Van Gisbergen disperso nei meandri di centro gruppo, forse distratto dal suo nuovo concomitante impegno nella Blancpain Series in Europa, l'unico a sorridere in casa Holden è Fabian Coulthard. Nonostante una Commodore clienti come quella del team BJR, il neozelandese è presenza fissa nelle posizioni di vertice e, oltre a vari piazzamenti a podio, si ritrova ad occupare il quinto posto in campionato.

Volvo in risalita Mercedes e Nissan disperse

Capitolo outsider. Qualche segnale di ripresa lo ha messo in mostra la Volvo con Scott McLaughlin. Dopo la scintillante stagione da esordiente nel 2014, le S60 preparate dal Polestar GRM stanno riscuotendo qualche difficoltà di troppo. L'inizio non è stato dei più brillanti, soprattutto a causa dei problemi di eccessivo surriscaldamento del motore riscontrati dalle vetture svedesi nelle prime tappe. Ad ogni modo McLaughlin si conferma competitivo sul giro singolo, le due pole position di Townsville e Eastern Creek lo confermano, e a Ips-

swich ha addirittura ritrovato la strada del podio con la piazza d'onore in gara 1. Nonostante qualche exploit di Will Davison, si sta progressivamente perdendo per strada la Mercedes, incapace di bissare il successo di Perth colto ad inizio anno. Discorso simile per la Nissan, a podio con Rick Kelly a Darwin e di tanto in tanto intravista in top-five, ben lontana dal salto di qualità declamato dopo i test prestazionali.

E adesso le gare di durata

Con l'arrivo della primavera australe è giunto il momento delle classiche gare di durata di Sandown, Bathurst e Surfers Paradise, al termine delle quali verrà assegnato il trofeo della Pirtek Enduro Cup. Come da consuetudine, gli abituali protagonisti del V8 Supercars verranno affiancati dai guest-driver. La Prodrive punterà nuovamente su Steve Owen al fianco di Winterbottom mentre Chaz Mostert sarà affiancato da Cameron Waters, attuale leader della Dunlop Series. A Bathurst ci sarà spazio anche per una terza Falcon affidata alle ladies Simona De Silvestro e Renee Gracie. Triple Eight va al contrattacco schierando per il secondo anno consecutivo gli esperti Paul Dumbrell e Steve Richards rispettivamente al fianco di Whincup e Lowndes. Coppia d'esperienza anche in casa HRT con Warren Luff al fianco di Tander mentre, in attesa del rientro del convalescente James Courtney, sull'altra Commodore ufficiale siederanno Jack Perkins e il rientrante Russel Ingall. Dopo il successo sfiorato lo scorso anno a Bathurst, McLaughlin proverà a raddrizzare una stagione storta dividendo l'abitacolo della sua Volvo S60 ancora una volta con il competitivo Alex Premat. Un altro francese che proverà a lasciare il segno sarà Sebastien Bourdais, al rientro nella serie al fianco di Lee Holdsworth con l'obiettivo di bissare il successo colto a Surfers Paradise nel 2012. Da tenere d'occhio Dean Canto, storico co-equipper di David Reynolds, così come Oliver Gavin, di nuovo al fianco di Nick Percat dopo il podio del 2014 a Bathurst. Mercedes punterà nuovamente su Alex Davison accanto al fratello Will mentre sulla seconda E63 AMG troverà spazio il giovanissimo Jack Le Brocq insieme a Ash Walsh. In casa Nissan ci sarà spazio per l'ufficiale Alex Buncombe, chiamato a coadiuvare Todd Kelly, mentre sulle altre Altima ci saranno i confermati David Russel, Dean Fiore e Taz Douglas. Line-up invariata anche per il Tekno Autosport, con il team principal Jonathon Webb che per l'occasione vestirà nuovamente tuta e casco in supporto di Shane Van Gisbergen, mentre tra le fila del DJR Penske ci sarà il rientro di Marcos Ambrose al fianco di Pye.



David Reynolds



Chaz Mostert,



Craig Lowndes

La classifica piloti

1. Winterbottom 1915; 2. Moster 1741; 3. Lowndes 1660; 4. Reynolds 1633; 5. Coulthard 1580; 6. Whincup 1466; 7. Tander 1394; 8. Courtney 1373; 9. Van Gisbergen 1362; 10. R. Kelly 1145; 11. McLaughlin 1086; 12. Bright 1047.



L'entry-list della Pirtek Enduro Cup

- 1 - Whincup/Dumbrell - Triple Eight Engineering (Holden Commodore)
- 2 - Tander/Luff - Holden Racing Team (Holden Commodore)
- 3 - Blanchard/Reindler - Dumbrell Motorsport (Holden Commodore)
- 4 - Walsh/Le Brocq - Erebus Motorsport (Mercedes E63 AMG)
- 5 - Winterbottom/Owen - Prodrive (Ford Falcon)
- 6 - Mostert/Waters - Prodrive (Ford Falcon)
- 7 - T. Kelly/Buncombe - Kelly Racing (Nissan Altima)
- 8 - Bright/A. Jones - Brad Jones Racing (Holden Commodore)
- 9 - W. Davison/A. Davison - Erebus Motorsport (Mercedes E63 AMG)
- 14 - Coulthard/Youlden - Brad Jones Racing (Holden Commodore)
- 15 - R. Kelly/Da. Russel - Kelly Racing (Nissan Altima)
- 17 - Pye/Ambrose - DJR Penske (Ford Falcon)
- 18 - Holdsworth/Bourdais - Walkinshaw (Holden Commodore)
- 21 - Wood/M. Jones - Brad Jones Racing (Holden Commodore)
- 22 - Ingall'/Perkins - Holden Racing Team (Holden Commodore)
- 23 - Caruso/Fiore - Kelly Racing (Nissan Altima)
- 33 - McLaughlin/Premat - Polestar GRM (Volvo S60)
- 34 - Wall/Pither - Polestar GRM (Volvo S60)
- 47 - Slade/D'Alberto - Walkinshaw (Holden Commodore)
- 55 - Reynolds/Canto - Nash PRA (Ford Falcon)
- 56 - De Silvestro/Gracie** - Prodrive (Ford Falcon)
- 62 - A. Russell/Dr. Russell** - Novocastrian Motorsport (Holden Commodore)
- 97 - Van Gisbergen/Webb - Tekno Autosport (Holden Commodore)
- 99 - Moffat/Douglas - Kelly Racing (Nissan Altima)
- 111 - Heimgartner/Pedersen - Super Black PRA (Ford Falcon)
- 222 - Percat/Gavin - Dumbrell Motorsport (Holden Commodore)
- 888 - Lowndes/Richards - Triple Eight Engineering (Holden Commodore)

* confermato solo a Sandown in attesa del rientro del titolare Courtney

** iscritti solo alla Bathurst 1000



LOCTITE

SKY SKY
CACA
0
Red Bull
CHEVROLET

LAVITAN
80
MARCOS GOMEZ
CIMED

V-Power
SKY SKY
29
D. SERRA
Red Bull
CHEVROLET

La parte la caccia a Gomes

La parte centrale della stagione 2015 complice il calo di rendimento del leader iniziale Campos, ha premiato la costanza e la velocità di Gomes che, a due terzi di stagione, si ritrova a dettare il passo nella competitiva serie brasiliana





Rubens Barrichello



Daniel Serra

Silvano Taormina

Gli oltre trenta punti che Marcos Gomes, attuale leader della Stock Car Brasil, può vantare su Caca Bueno, il primo dei suoi agguerriti inseguitori, è un vantaggio non indifferente nella combattuta serie verdeoro. Un categoria che, negli ultimi anni, ci ha sempre abituati ad assistere ad una lotta serrata nelle posizioni di vertice, con solo una manciata di punti a separare i primissimi in classifica fino alle ultimissime battute. Il motivo di tale gap tra Gomes, vincitore nelle gare principali a Santa Cruz e Curitiba, e il resto del plotone? Innanzitutto la costanza da parte del pilota del Voxx Racing, bravo a tenersi lontano dai guai e non sperperare punti. Poi, sicuramente una competitività mostrata su qualsiasi tipologia di tracciato, qualità che anche nei weekend meno brillanti lo ha portato a concludere nelle parti alte della classifica raccogliendo punti importanti in ottica campionato. Impresa che, in questa parte centrale della stagione, non è riuscita a Julio Campos, apparso come l'ombra di colui che ha dettato il passo nei primi appuntamenti di questo 2015. Con quattro gare su dodici ancora da disputare, azzardare pronostici appare naturalmente insensato. L'impressione, in ogni caso, è che chiunque ambisce a mettere le mani sul titolo, debba iniziare a trovare un modo per mettersi costantemente alle spalle Gomes.

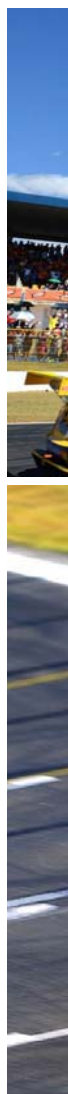
Bueno e Serra gli inseguitori

Ci proverà sicuramente Caca Bueno, a due terzi di stagione secondo in campionato, a cui sicuramente non mancano velocità ed esperienza, ma forse solo un po' di serenità mentale. La stagione 2015, infatti, per il tetracampione di casa Red Bull Bra-

sil, si sta rivelando alquanto intricata. Da un lato il doppio impegno nella Blancpain Sprint Series che lo porta a dissipare energie per la continua sponda con l'Europa. Dall'altro la discussa, nonché lunga, vicenda giudiziaria che lo ha travolto dopo le accuse verbali rivolte ai commissari sportivi a Ribeirão Preto. Sequela che gli è costata una multa di cinquantamila dollari e l'esclusione dal weekend di Curitiba. Ci proverà anche il suo compagno di squadra Daniel Serra, presenza quasi costante in top-five. A parte la sfortuna riscontrata nell'ultimo appuntamento di Cascavel, il figlio dell'ex-Formula 1 Chico Serra ha dimostrato di poter lottare costantemente per la vittoria anche se di recente gli è mancato l'acuto decisivo.

Camilo e Rubinho sotto i riflettori

Chi, in questa fase intermedia del campionato, ha fatto parlare maggiormente di sé, è sicuramente Thiago Camilo. A Curitiba è finito sotto le luci dei riflettori per lo spettacolare, quanto cruento, incidente di cui si è reso protagonista. Dopo la terribile botta ad alta velocità ricevuta in pieno rettilineo da Matos, è giunto al successivo appuntamento di Goiania ancora acciaccato. Circostanza che, invece di demotivarlo, gli ha dato quella spinta in più per centrare un meritato successo nella tradizionale Corrida do Milhao. Per nulla appagato, ha concesso il bis anche in gara 2 a Cascavel. Risultati sufficienti a farlo risalire in quarta piazza in graduatoria e soprattutto a riportarlo in piena lotta per lo scettro finale. Lotta che tuttora non esclude nemmeno il campione in carica Rubens Barrichello, quest'anno protagonista anche nel Turismo Brasileiro de Marcas, ancora alla ricerca del primo successo stagionale.





Marcos Gomes,
attuale leader della
Stock Car Brasil



Thiago Camilo



Caca Bueno

Brito e Zonta tra alti e bassi

Bueno e Camilo non sono stati gli unici ad aver fatto parlare di se. Un certo livello di attenzione lo ha attratto anche Valdeno Brito, anch'egli impegnato contemporaneamente nelle Blancpain Series in Europa. A Santa Cruz ha toccato l'apice assicurandosi la pole in gara 1 e il successo in quella successiva dopo una lotta serrata con Serra. A Curitiba, diversamente, è finito nel baratro dopo il controverso contatto con Vanthoor che gli è costato una doppia squalifica. Giusto il tempo di scrollarsi la polvere di dosso e a Cascavel si è ripetuto con pole, vittoria netta nella Main Race e piazza d'onore in rimonta nella prova sprint. La competitività di Brito ha fatto da traino anche al suo team-mate Ricardo Zonta, al di sotto delle aspettative ad inizio stagione, ma ultimamente riapparso nelle zone che gli competono. Tra Goiania e Cascavel ha collezionato due piazzamenti a podio e in questo finale di stagione è lecito aspettarsi il suo ritorno al successo. Successo che ha ritrovato Sergio Jimenez a Santa Cruz, il primo da quando gareggia per il C2 Team.

Tra i giovani brilla Casagrande

Proprio tra le fila della compagine diretta dalla famiglia Casagrande, si sta mettendo in mostra il rampollo Gabriel. Alla sua seconda stagione completa nella serie di casa, dopo l'esperienza maturata in Europa nella Formula Renault ALPS, Casagrande si sta rivelando il più competitivo tra le giovani leve che prendono parte alla Stock Car Brasil. Gara dopo gara sta diventando sempre più una presenza fissa in top-ten migliorandosi costantemente anche in qualifica. Il settimo posto colto a Curitiba, al momento, rappresenta il suo miglior risultato stagionale. Un rendimento certamente più proficuo rispetto a quello di alcuni colleghi come Lucas Foresti, Felipe Fraga e Raphael Suzuki, accreditati ad inizio stagione di un potenziale decisamente maggiore. Per non parlare di Cesar Ramos e Raphael Abbate che, nella loro stagione d'esordio, stanno riscontrando qualche difficoltà di troppo nonostante il loro background a ruote coperte.

La classifica piloti

1. Gomes 182
2. C. Bueno 151
3. Serra 133
4. Campos 121
5. Camilo 120
6. Barrichello 115
7. Wilson 113
8. Khodair 112
9. Brito 105
10. Mauricio 99

Fontana cala il poker



Corrado Fontana non si è accontentato del titolo IRCup ma ha lottato fino alla fine per il quarto successo 2015

Un secondo, forse due: il tempo di scendere con molta calma dalla pedana e, intascato il premio-partenza, Corrado Fontana ha avuto la certezza di aver vinto l'edizione 2015 dell'International Rally Cup. A quel punto il comasco avrebbe anche potuto fermarsi per iniziare a festeggiare la sua ennesima campagna vittoriosa nella (bella) serie promossa da Lorian Norcini e Michele Tedaldi, la quinta di una serie iniziata tredici anni fa con la Toyota Corolla, proseguita nel 2005 e nel 2006 con la Peugeot 206 e nel 2013 con la Ford Focus. Non l'ha fatto. Ha scelto di onorare il titolo appena conquistato affrontando le otto prove speciali presenti sul menù preparato da Piero Capello. Deciso a battersi per aggiungere un altro successo ai tanti rastrellati in una carriera ormai già lunga. Ma anche – e forse soprattutto – a divertirsi perché ogni volta che si ritrova ai comandi di una vuerreci di diverte come fosse la prima.

Ha fatto questo e quello. Divertendosi, per un po' ha duellato con Luca Betti che era stato un decimo più veloce di lui nel primo tratto cronometrato. Poi ha progressivamente allungato e solo sul finire della sfida, sotto un cielo che nascondeva assai bene le proprie intenzioni e su un asfalto a tratti asciutto, a tratti umido e a tratti bagnato, ha alzato il piede. Per non rovinare tutto, forse. Di certo per concedersi la possibilità di capire come maneggiare la Hyundai i20 in situazioni di aderenza assai precaria. Nei due passaggi sulla Valmala ha lasciato una quarantina di secondi ad Alessandro Gino, impegnato a portare a casa un ottimo secondo posto con la Mini, e quasi un minuto a Betti in furiosa rimonta per garantirsi almeno un posto sul podio. Dettagli, ininfluenti nel bilancio di una stagione assai vicina alla perfezione. Iniziata vincendo bene all'Elba, proseguita vincendo in rimonta al Taro e al Casentino e conclusa con l'oro pure al Valli Cuneesi.



Trasferita amara per Michelinì

Nella coda, il veleno. Rudy Michelinì affronta l'ultimo atto della stagione con la certezza che, fermo subito dopo il via per questioni di budget Gabriele Cogni, nessuno può impedirgli di incassare l'assegno destinato al meglio piazzato del raggruppamento riservato alle R5, le Regional e le Super2000, ma anche con più di una mezza idea di chiudere in bellezza conservando il secondo posto nell'assoluta. O comunque di provare a farlo. Il suo sogno sfuma alle primissime battute: perfetta dall'inizio dell'annata, la DS3 R5 balbetta per via di un manicotto del turbo e il primo verdetto è negativo. Il problema è serio e la sua gara finisce nella ripetizione della Montoso. E per il talentuoso toscano è il primo kappad dopo sei arrivi da incorniciare. Decisivo: alle spalle di Corrado Fontana, nella più bella serie del Bel Paese, si piazza Tonino Di Cosimo che ha anche il merito di averci creduto fino alla fine. Lui.

Trasferita amara pure per Marco Strata e Stefano Mella. L'avventura del velocissimo genovese finisce dopo la quarta pieve per un problema serio alla trasmissione e con il ritiro sfuma il premio per il meglio piazzato con le berlinone a trazione integrale e turbo, quella dell'elvetico si conclude con una uscita di strada nell'ultimo round. Mentre coraggiosamente provava a insidiare il quinto posto di Elvis Chentre.

Gasparetti si esalta con la Clio R3

Puntare su di lui è un affare: non tradisce quasi mai, Federico Gasparetti. Ottimo interprete della Clio R3, il veterano toscano chiude con un sesto posto assoluto da urlo e un non piccolo vantaggio su un Marco Asnaghi al solito non troppo fortunato. Dopo la parentesi americana in Nascar, Kevin Gilardoni torna nell'IRCup e rastrella un discreto tredicesimo posto con la Clio R3T, non esattamente la miglior auto da corsa uscita dall'atelier della Losanga...

Pazielli, quando i rally cominciano a 65 anni

Copilota prima, direttore sportivo poi e infine produttore televisivo. Una vita passata nel mondo dei rally, Luca Pazielli ha deciso di festeggiare i suoi primi sessantacinque anni offrendosi una gara da pilota, con un Impreza R4 e con Maurizio Barone a dettargli il ritmo. Costretto ad alzare bandiera bianca il venerdì, il bordigotto è rientrato il sabato. In tempo per fare il pieno di emozioni e di risalire al trettanovesimo posto dell'assoluta.

Un doppio successo, quello di Gasparetti (a destra) vittoria nel Trofeo IRCup Renault e nella classe R3 del campionato



Rudy Michelinì





L'ORDINE DI ARRIVO SABATO 5 SETTEMBRE 2015

1. Fontana-Arena (Hyundai i20 Wrc) in 1.37'05"4
2. Gino-Ravera (Mini Countryman Wrc) a 36"7
3. Betti-Pezzoli (Ford Fiesta Wrc) a 1'59"7
4. Di Cosimo-Francescucci (Ford Focus Wrc) a 1'59"9
5. Chentre-Florean (Mitsubishi Lancer Evo X) a 3'31"0
6. Gasperetti-Innocenti (Renault Clio R3) a 5'40"5
7. Fontana-Mometti (Hyundai i20 Wrc) a 5'42"8
8. Asnaghi-Castelli (Renault Clio R3) a 6'14"0
9. Tosi-Del Barba (Renault Clio R3) a 6'14"8
10. Nobersco-Ferrara (Ford Fiesta R5) a 7'16"3

Il campionato

1. Corrado 288 punti; 2. Di Cosimo 211,5; 3. Michelini 204; 4. Betti 188,5;
5. Gasperetti 184; 6. Coggi 175; 7. Mella 164; 8. Asnaghi 162,5; 9. Tosi 157,5; 10. Lombardi 154,5.



Luca Betti



Faggioli resta il numero 1

Dopo l'Europeo, a Lamezia Terme il pilota fiorentino si conferma campione italiano con l'ennesima prestazione da record. È il suo undicesimo titolo nazionale. Sul podio Merli e Scola. Corona alla prima gioia tricolore in CN. Festa anche per Gramenzi, Migliuolo e Montanaro

ar market  Car



Gianluca Marchese
Foto E.Caliò

Undicesimo scudetto all'undicesimo round. Simone Faggioli scherza con i numeri, ma mica tanto. Con una gara-1 da urlo, al Reventino piazza lì l'ennesimo record stagionale (che in numeri si traduce in 2'32"30) e, come se niente fosse, anche l'ennesimo titolo tricolore, tra l'altro a una sola settimana da un'altra cifra pazzesca: l'ottavo titolo europeo. Roba da far rabbrivire perfino uno come Mourinho, un po' fissato con i "titoli". Dopo un sabato sorprendente appannaggio di Christian Merli, a Lamezia Terme il campione fiorentino della Sport Made in Italy ha puntato molto sulle gomme Pirelli che equipaggiano la sua Norma M20 FC Zytek e anche dopo una gara-2 un po' più accorta la roulette calabrese gli ha dato ragione. Il numero uscito? L'1 ovviamente. Uno come unica cifra possibile per tratteggiare un campionesimo abituato agli assoli dominanti. Anche perché al 2 è mancato ancora una volta quel colpo di reni decisivo per stargli davanti. Probabilmente una zampata impossibile nonostante Merli sia stato protagonista di un weekend apparso ai più come strepitoso. In cui, dopo anche un breve test in pista, ha sfruttato bene il potenziale dell'Osella FA30 Evo RPE gommata Avon, svettando in prova e viaggiando ben al di sotto degli standard 2014. Insomma, il trentino della Vimotorsport sembra aver trovato la giusta via per lo sviluppo del nuovo prototipo monoposto ufficiale. Manca ancora qualcosa, forse, ma il pacchetto di casa Osella non è mai stato così convincente quest'anno, neppure nei rari casi in cui era riuscito a battagliaire a decimi con Faggioli.



Domenico Scola, Under al top

E arriviamo al 3. Che spetta di diritto a Domenico Scola, altro grande protagonista del CIVM 2015, salito ancora una volta sul podio assoluto. Il rampollo calabrese mette al sicuro il Trofeo Under 25 sull'Osella PA2000 Honda dopo uno splendido duello con Domenico Cubeda, che su biposto gemella lo aveva preceduto in gara-1 confermando l'ottimo stato di forma già messo in mostra a Gubbio. Se Vincenzo Conticelli chiude la top-5 sulla PA30 Zytec, nella top-10 assoluta conclude Giuseppe Corona con la prima sport CN all'arrivo, in versione PA21/S. Per il giovane catanese e la Cubeda Corse è festa grande per il primo successo personale tra i prototipi in una salita tricolore, artigliato con tenacia e bravura, oltre che massimizzando l'uscita di strada di Achille Lombardi in gara-2 e l'assenza del campione in carica Omar Magliana.

Calabria decisiva in tutti gruppi

Un po' a sorpresa, il Reventino ha deciso tutte le sfide del Tricolore Montagna, che ha dunque emesso tutti i verdetti prima del gran finale di Pevadena il 20 settembre. Oltre ai titoli già decisi a Spino e Gubbio e all'assoluto di Faggioli, in Calabria sono arrivati gli scudetti di Oronzo Montanaro in Racing Start turbo sulla Mini Cooper by DP Racing, di Antonino "O Play" Migliuolo in gruppo N sulla Mitsubishi Lancer Evo (titolo matematico nonostante l'assenza dell'alfiere della Scuderia Mendola nella gara lametina), e di Marco Gramenzi in gruppo E1-E2S. Il teramano dell'AB Motorsport aveva fatto il pieno di punti a Gubbio e al Reventino gli è bastato il secondo posto dietro al rientrante Piero Nappi, tornato sulla Ferrari 550, quando il rivale Fulvio Giuliani non ha potuto lottare ai vertici per alcune panne elettriche patite già in gara-1: "È stato un campionato e impegnativo, giocato fino in fondo - ha detto Gramenzi -. Onore a tutti i bravi avversari. La mia Alfa 155 si è sempre comportata alla grande, spero adesso di darle il giusto riposo...". Dunque già al vaglio nuovi programmi per il teramano, che in gruppo sulla ex Dtm era stato campione italiano anche nel 2012. Sempre in E1, successo in classe 2000 per Gigi Sambuco sulla Renault New Clio che ha così conquistato la coppa di classe sopravanzando Ferdinando Cimarelli su Alfa 156. Decisa anche la 1600: Domenico Chirico ha conquistato la coppa al volante della Peugeot 106 mentre Giuseppe Aragona si è fermato dopo che in gara-1 aveva danneggiato la ruota anteriore sinistra sulla sua 106.



Corona coglie il primo
successo tricolore in CN

Gramenzi si laurea campione italiano in E1-E2S





Dopo Gubbio Cubeda è di nuovo super su Osella PA2000

L'ORDINE DI ARRIVO DOMENICA 6 SETTEMBRE 2015

Classifica assoluta: 1. Faggioli (Norma M20 Fc Zytek) in 5'07"12; 2. Merli (Osella Fa30 Evo Rpe) a 4"43; 3. Scola (Osella Pa2000 Honda) a 15"62; 4. Cubeda (Osella Pa2000 Honda) a 16"12; 5. Conticelli V. (Osella Pa30 Zytek) a 28"01; 6. Scaramozzino (Lola-Dome Honda) a 30"63; 7. Cassibba S. (Tatuus F.Master) a 30"71; 8. Corona (Osella Pa21/S Honda) a 38"34; 9. Marino (Ligier Js49) a 40"70; 10. Iaria (Osella Pa20/S) a 50"54.

Gara-1: 1. Faggioli in 2'32"30; 2. Merli a 2"70; 3. Cubeda a 9"29; 4. Scola a 9"57; 5. Conticelli F. (Osella Pa2000 Honda) a 11"18; 6. Conticelli V. a 14"70; 7. Scaramozzino a 16"96; 8. Cassibba S. a 17"39; 9. Marino a 19"56; 10. Corona a 19"86.

Gara-2: 1. Faggioli in 2'34"82; 2. Merli a 1"73; 3. Scola a 6"05; 4. Cubeda a 6"83; 5. Conticelli V. a 13"31; 6. Cassibba S. a 13"32; 7. Scaramozzino a 13"67; 8. Corona a 18"48; 9. Marino a 21"14; 10. Iaria a 23"47.

Classifica dei gruppi. RS: 1. Montanaro (Mini Cooper S) in 6'59"51; 2. Novaglio (Mini Cooper S) a 4"57; 3. Angelini (Renault Clio) a 14"26; 4. Arnone (Opel Corsa Opc) a 19"28; 5. Longo (Peugeot 106) a 20"76. Gr.N: 1. Alessi (Peugeot 106) in 7'10"46; 2. Perrotta (Renault Clio) a 4"93; 3. Fichera (Citroen Saxo) a 10"10; 4. Miccolis (Renault Megane) a 10"64; 5. Presta (Peugeot 106) a 19"13. Gr.A: 1. D'Amico (Renault Clio) in 6'45"70; 2. Miceli (Fiat Seicento Sp) a 1'02"33; 3. Marchio (Fiat Seicento Sp) a 1'13"81; 4. Casanica (Peugeot 106) a 1'48"14. E1-E2S: 1. Nappi (Ferrari 550) in 6'10"14; 2. Gramenzi (Alfa Romeo 155 Dtm) a 4"76; 3. Sambuco (Renault Clio) a 14"69; 4. Cimarelli (Alfa Romeo 156) a 21"05; 5. Chirico (Peugeot 106) a 25"99. GT: 1. Pace (Porsche 996 Gt3 Cup) in 7'26"58. CN: 1. Corona (Osella Pa21/S) in 5'45"46; 2. Greco (Osella Pa21 Evo) a 45"40; 3. Reda (Osella Pa20/S) a 1'01"44; 4. Malvasio (Osella Pa21/S) a 1'06"37; 5. Villella (Osella Pa21/J) a 1'34"16. E2B: 1. Faggioli (Norma M20 Fc) in 5'07"12; 2. Scola (Osella Pa2000) a 15"62; 3. Cubeda (Osella Pa2000) a 16"12; 4. Conticelli V. (Osella Pa30 Zytek) a 28"01; 5. Marino (Ligier Js49) a 40"70. E2M: 1. Merli (Osella Fa30 Evo) in 5'11"55; 2. Scaramozzino (Lola Dome) a 26"20; 3. Cassibba (F.Master) a 26"28; 4. Maccarrone (Gloria Cp7) a 47"97; 5. Paletta (F.Gloria Kit) a 1'12"17.



A Merli non basta la leadership nelle prove

KARTING

Anteprima Le Mans



Tricolore... iridato?

Questo fine settimana sul kartdromo francese si svolge il Mondiale KZ e gli italiani sono i grandi favoriti con Ardigò e Camponeschi su tutti



Marco
Ardigò

Il momento più atteso della stagione kartistica è, indubbiamente, il Campionato del Mondo di KZ. Nella folta sequenza di gare, trofei e campionati in cui si frastaglia l'annata kartistica, tra gennaio e dicembre, il Campionato del Mondo di KZ è l'evento di rilievo assoluto. La gara avrà quest'anno una sede blasonata: Le Mans. Il kartodromo adiacente al circuito della 24 Ore è stato rifatto nei mesi scorsi ed ora attende la scena iridata. La location è indubbiamente prestigiosa e contribuisce a lanciare il mondiale di KZ e poco importa se il tracciato ha pochi punti buoni per sorpassare. Un'altra caratteristica del Le Mans Karting International è che i 1.380 metri del suo sviluppo si percorrono, nell'inconsueto senso antiorario.

Attenzione ad Hanley

Per diritto acquisito citiamo tra i favoriti il Campione del Mondo in carica Marco Ardigò (Tony Kart-Vortex). Oltre al numero uno in carica, in grande spolvero si presentano Flavio Camponeschi (Tony Kart-Vortex) e Ben Hanley (Croc Promotions-Tm), freschi campioni europei. L'italiano ha battuto proprio Ardigò e Hanley nella corsa al titolo continentale della KZ. Da parte sua Hanley ha centrato, con apparente facilità, il titolo della KF, categoria priva di cambio, consegnando al neo costruttore Croc Promotions il primo titolo internazionale. Tra gli osservati speciali ci saranno i tre top driver di casa, Anthony Abbasse, Jérémy Iglesias e Arnaud Kozlinki, tutti al volante del francesissimo Sodi Kart (motorizzati TM). Abbasse, Kozlinki e Iglesias oltre ad essere molto veloci, godranno del favore del pubblico, aspetto che in Francia, in particolare, si fa sentire. I belgi Jonathan Thonon (Praga-Parilla) e Rick Dreezen (Ricciardo Kart-Parilla) sono in cerca di una rivincita. Entrambi, dopo alcune stagioni al top, hanno attraversato un periodo difficile, per motivi diversi. Thonon, dominatore della categoria con il cambio sino al 2012, sembra aver perso la ricetta del successo da quando ha lasciato la CRG. Dreezen dopo il titolo europeo del 2014 è sempre stato tra i protagonisti ma ha mancato di concretezza nei momenti topico.

Lennox e Lammers cercano il riscatto

"Tra color che son sospesi", cercano un riscatto urgente il britannico Jordon Lennox-Lamb (BirelART-Parilla) e l'olandese Bas Lammers. Lennox-Lamb vuole assolutamente riportare un altro alla Birel, oggi partner di ART GP, ed ha in squadra il pungolo Dreezen, anche se i due correranno con motori diversi. Lammers è saltato a stagione in corso, in modo un po' sorprendente, da Formula Kart a Sodi Kart-TM. Tra i "voltagabbana" ci sono i fratelli Pex, tornati ai CRG, dopo essere passati ad inizio stagione ai telai Intrepid. La squadra italiana Formula Kart, perso il suo uomo di punta Lammers, non è stata con le mani in mano ed ha ingaggiato due piloti esperti quali Gary Carlton e Patrik Hajek. L'italiano Paolo DeConto (CRG-Maxter) è nel novero dei favoriti della vigilia. Anche al grintoso pilota di Treviso non mancano gli stimoli per puntare in alto e la grinta è sempre stata uno dei suoi punti di maggior forza. De Conto vuole essere colui che riporta un'iride in casa CRG, dopo quello di Verstappen del 2013, e desidera soffocare gli scomodi compagni, Simo Puukka e Davide Forè.



Ben Hanley



Anthony Abbasse



Flavio
Camponeschi



Joel
Johansson

KZ2. COPPA PER ASPIRANTI TOP DRIVER

Come consuetudine all'iride di KZ fa da cornice la gara della KZ2, riservata ai piloti in ascesa. La corsa che assegna la Coppa del Mondo di categoria è di alto livello e vedrà allo start i migliori giovani, tra cui un buon numero di italiani. Proprio Luca Corberi e Felice Tiene sono gli italiani più accreditati alla vigilia, in virtù del materiale a loro disposizione e delle ottime cose fatte vedere nel recente Campionato Europeo. Il campione continentale in carica Joel Johansson punterà al bersaglio grosso, ma sulla sua strada troverà ancora, lo spagnolo Hiltbrand, al quale non ha digerito la sconfitta subita in volata nell'ultimo europeo. Fasberg, Besancez e Smith, provenienti, rispettivamente, da Svezia, Francia e Germania, non staranno a guardare e daranno il tutto per tutto pur di scrivere il loro nome nell'albo d'oro.

Laurent
Thomas



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 Braseton - 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 Vallenga

22 novembre

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

29 novembre

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

6 dicembre

V8 Supercars a Sydney

13 dicembre

Stock Car Brasil a San Paolo

NUOVA PEUGEOT 308 GT

≡ VIVI LO SPIRITO GT ≡



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

PEUGEOT RACCOMANDA TOTAL Valori massimi ciclo combinato, consumi: 5,6 l/100 km; emissioni CO₂: 130 g/km. *Dato riferito al motore 1.6 THP.

NUOVA PEUGEOT 308 GT

MOTION & EMOTION



PEUGEOT