

n. **331**  
14 settembre 2015

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

# OGIER è triplete!

In Australia il campione francese chiude i giochi di campionato regalando anche il titolo Costruttori alla Volkswagen



# Magazine



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

Italia **R**acing.net

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

**Redazione:**  
Stefano Semeraro  
Marco Minghetti

**Collaborano:**  
Carlo Baffi  
Antonio Caruccio  
Marco Cortesi  
Alfredo Filippone  
Claudio Pilia  
Guido Rancati  
Jacopo Rubino  
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



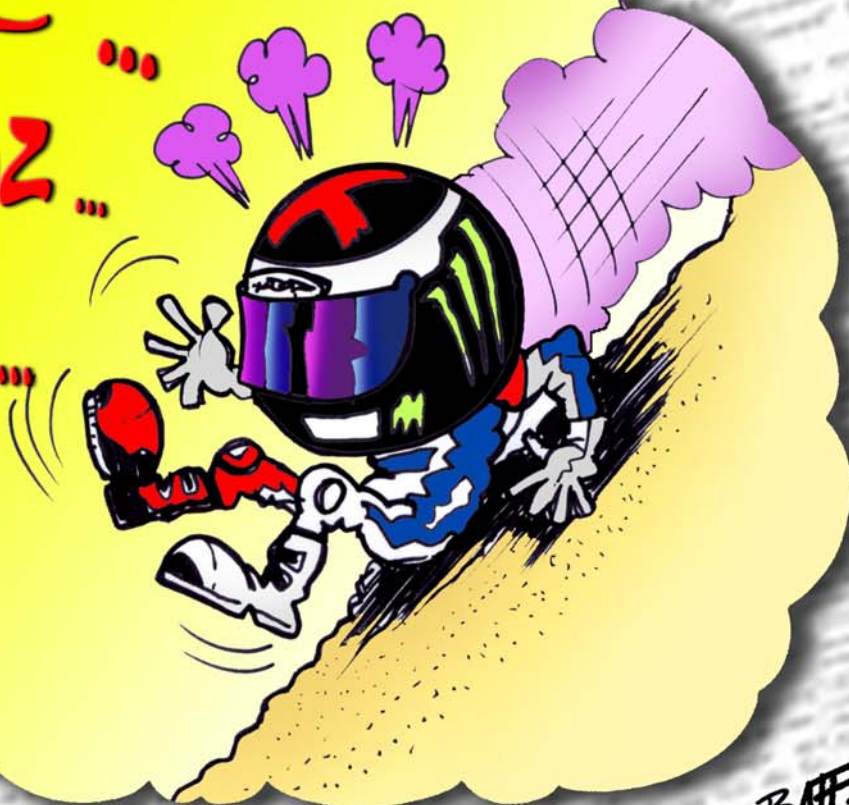
Il graffio

di Baffi

**CLASSIFICA MOTOGP :  
LORENZO SCIVOLA  
A 23 PUNTI DA ROSSI.**



**ACC  
MALEDIZ...  
DANNAZ...**



BAFFI

# L'editoriale

di Stefano Semeraro

## DAL ROSA AL ROSSO LA LEZIONE DELLE RAGAZZE

Una volta ho chiesto a Flavia Pennetta se avrebbe preferito una cena con George Clooney o un giro in moto con Valentino Rossi, e Flavia, come al solito, non ha esitato a rispondere: «la moto». Negli ultimi giorni Flavia e Roberta Vinci hanno lasciato il mondo dello sport, specie quello italiano, con il fiato sospeso, realizzando una impresa di cui nessuno le credeva capaci. Nemmeno loro, forse, anche se sotto sotto hanno sempre pensato di avere la stoffa giusta, quella delle campionesse. L'esempio della loro carriera, iniziata in un campetto in terra rossa fra Brindisi e Taranto e sbarcata sul grande palcoscenico di New York, dove hanno sbancato il torneo facendo le scarpe a tutte le favorite, Serena Williams compresa, è evidentemente un esempio di come va inteso lo sport. Mai arrendersi, lottare sempre, anche quando sembra che l'avversario sia troppo forte. Fra l'altro è come se in questi giorni, fra tennis, basket, motomondiale, ciclismo – la Vuelta vinta da Aru – e tante altre discipline lo sport italiano fosse rinato, dopo un lungo periodo di torpore. Ora è il turno della Ferrari, che si sta battendo contro l'equivalente di una Serena Williams: non nera ma argentata, tedesca invece che americana. Apparentemente imbattibile, ma in realtà sfidabile come tutto. Come chiunque. Come Flavia e Roberta ci hanno insegnato. Se poi qualche pilota italiano avesse voglia di dimostrare che in Italia i talenti ci sono, e che possono imporsi a forza di risultati e di talento, la strada da seguire è semplice. Non lamentarsi, non trovare scuse, ma insistere, anche quando la battaglia sembra dura, quasi persa. La Pennetta e la Vinci vengono dal sud, ma hanno saputo emigrare, sacrificarsi, tenere duro anche quando nessuno più credeva in loro. Acceleriamo, Italia.





OPEN  
2015  
USTA EVENT  
S SINGLES CHAMPIONSHIP  
FINALIST

UNITED STATES TENNIS ASSOCIATION  
UNITED STATES OPEN TENNIS CHAMPIONSHIP  
WOMEN'S SINGLES  
FIRST PRIZE: TRACY

Foto  
Tonelli



# TRE mendo OGIER

**Il terzo titolo iridato consecutivo non appaga il nuovo "cannibale" della specialità che già pensa a come allungare la serie di successi. E alla Volkswagen, intanto, si fregano le mani...**

### Guido Rancati

Per lui il secondo non è "chiù bello ancora". E il terzo non vale il secondo: "Vincere il primo titolo regala emozioni uniche, rappresenta il raggiungimento di un traguardo per il quale uno si è battuto tanto e la consacrazione. Anche vincere il secondo è ovviamente bello perché sta a dimostrare che il primo non lo si era ottenuto per caso...", osserva agli antipodi Sébastien Ogier. Subito dopo aver rastrellato i punti che gli hanno permesso di mettere le mani sul terzo mondiale consecutivo. Non il più appagante: "Per ora – conferma il francese – quello che consolida una serie che spero di poter allungare in futuro".

Era scontato che la corona restasse sulla sua testa. Perché sa essere molto veloce, il più veloce, sbagliando poco o niente come sanno fare solo i più grandi e perché dispone di un'auto che seguita a essere la migliore di tutte ed è supportato da un'organizzazione di primissimo ordine. Ma non era affatto scontato che il trentunenne di Gap mettesse il settimo sigillo a una stagione fin qui quasi perfetta alla fine di una gara disegnata per rendergli la vita più dura possibile, su una terra veloce ma non sufficientemente compatta da limitare almeno nel secondo passaggio i disagi di chi è costretto da un regolamento sciocco ad aprire le danze due giorni su tre. E invece lo ha fatto. "Pareva impossibile che qui potesse vincere il primo a scendere dalla pedana", ricorda l'asso di Gap a bocce ferme. Aggiunge: "Del resto, alla vigilia, pure Julien (Ingrassia, il suo complice, ndr) e io sapevamo che finire davanti a tutti sarebbe stato particolarmente difficile". E' il gusto della sfida estrema, il bisogno di alzare l'asticella prima di ogni nuova sfida che ha dato ai due la voglia di provarci. E la forza di riuscirci. Rischiando, ma non più di tanto. Non più di Jari-Matti Latvala e di Kris Meeke, i due finiti nella loro scia. Quasi certamente meno di Dani Sordo e Hayden Paddon, i due della Hyundai a tratti grandi protagonisti agli antipodi.



### Il buio alleato del vincitore

Non tutto il male, eccetera eccetera. Costretto a spazzare la strada per due lunghi giorni, nell'ultimo tratto del sabato Sébastien Ogier scopre che essere agli avamposti è un vantaggio: la notte scende presto agli antipodi e la polvere resta in emulsione nell'aria umida. Secondo alle spalle di Stéphane Lefebvre sulla strada, il pluridecorato con la "auto del popolo" capisce che il momento va sfruttato. Vince la prova, toglie il pallino a Kris Meeke e chiude la frazione con tre decimi sul nordirlandese. Restano ancora cinque tratti, ma la partita di fatto è finita....





## L'ORDINE DI ARRIVO DOMENICA 13 SETTEMBRE 2015

1. Ogiegier-Ingrassia (VW Polo Wrc) - 2.59'16"4
2. Latvala-Anttila (VW Polo Wrc) - 12"3
3. Meeke-Nagle (Citroen DS3 Wrc) - 32"6
4. Mikkelsen-Floene (VW Polo Wrc) - 38"5
5. Paddon-Kennard (Hyundai i20 Wrc) - 55"0
6. Tanak-Molder (Ford Fiesta RS Wrc) - 1'38"0
7. Neuville-Gilsoul (Hyundai i20 Wrc) - 2'08"3
8. Sordo-Marti (Hyundai i20 Wrc) - 2'15"2
9. Evans-Barritt (Ford Fiesta RS Wrc) - 4'33"7
10. Al Attiyah-Baumel (Ford Fiesta S2000) - 11'46"5

Le classifiche di campionato

Piloti: 1.Ogiegier 235 punti; 2.Latvala 134; 3.Mikkelsen 111; 4.Ostberg 90; 5.Neuville 86; 6.Meeke 71; 7.Evans 63; 8.Tanak 62; 9.Paddon 56; 10.Sordo 56.

Costruttori: 1.Volkswagen Motorsport 343 punti; 2. Hyundai Motorsport 177; 3.Citroen WRT 164; 4.M-Sport WRT 148; 5.Volkswagen Motorsport II 76; 6.Hyundai N 49; 7.Jipocar 43; 8.F.W.R.T. 9.





## Lefebvre si gode il “regalo”

Mads Ostberg stropiccia il muletto il primo giorno di ricognizioni e anche se il busso non pare aver lasciato grandi tracce nel suo fisico, la sua trasferta in Australia finisce lì. Un po' a sorpresa, i responsabili della formazione francese decidono che il norvegese ha bisogno di una pausa e la seconda DS3 va a Stéphane Lefebvre che agli antipodi avrebbe dovuto solo prendere e correggere le note. Per il ragazzo è un regalo insperato e non lo spreca: non esagera e tuttavia malgrado il mezzo passo falso con il quale chiude la prima tappa, mette insieme una bella esperienza. Che gli verrà buona da qui a qualche mese, quando sarà stabilmente nell'abitacolo di una DS.





**Il busso di Ostberg durante le ricognizioni non ha messo in crisi la Citroen che ha promosso sul campo il giovane Lefebvre**

## **A.A.A. idee malsane cercasi**

Modificare la norma che regola l'ordine di partenza della seconda tappa non è servito a niente: pur spazzando gran parte delle strade del mondiale, Sébastien Ogier ha fatto suo un altro titolo iridato, il terzo. E allora non sono pochi a temere che il promoter della serie iridata imponga ai federali di avallare un regolamento che penalizzi ulteriormente chi vince. Al peggio, è tristemente noto, non c'è fine e c'è chi ipotizza che l'asso piglia (quasi) tutto transalpino dovrà affrontare la prima pieve del prossimo Monte-Carlo con un braccio legato dietro la schiena. O fermarsi di quando in quando a tenere mini-conferenze sulla sicurezza. Anche se non sarebbe serio...



**Kris Meeke non ha sbagliato praticamente nulla ma alla fine si è dovuto arrendere allo strapotere della Volkswagen**



Di gara in gara  
Hayden Paddon  
sta riscrivendo  
le gerarchie  
in seno alla Hyundai



## Wrc-2

# Al-Attiyah non da scampo

Non c'è storia: Nasser Al-Attiyah (**sopra**) mette tutti in riga anche in Australia e ipoteka assai pesantemente il primo posto finale in Wrc-2. Bravissimo come al solito, il qatario tiene a bada Yuriy Protasov nella sfida fra Ford Fiesta Regional e si preparerà girare pagina: nei prossimi appuntamenti (che quelli della serie mediorientale) avrà fra le mani la Fabia R5 che ha assaggiato al Deutschland.

## Wrc-2

# Molly mostra i muscoli

Vince Eli Evans, ma Molly Taylor si conferma un valore sicuro. La ragazza proprio non può mettere il sale sulla coda al rivale con la DS3 R3T, ma con la Clio chiude al secondo posto fra le due ruote motrici alla fine di una gara che, visto il fondo, non può essere stata una passeggiata per chi l'ha affrontata con una tutto-avanti.



Ott Tänak  
ancora una volta  
miglior pilota  
fordista

Jacopo Rubino

Talento, istinto, strategia, e fortuna. Ci voleva un mix questi ingredienti per emergere nella pazzesca gara della MotoGP a Misano. Marc Marquez ha trovato la ricetta giusta, conquistando il suo quarto trionfo della stagione. Il campione del mondo in carica, al Gran Premio di San Marino, ha vinto soprattutto di strategia, aiutato forse dalla testa sgombra da ogni calcolo per il campionato dopo la debacle di Silverstone. Strano a dirsi, per uno che ha fatto dell'impetuosità la sua arma principale (quest'anno spesso a doppio taglio, bisogna sottolineare). Se Jorge Lorenzo e Valentino Rossi hanno pensato a marcarsi a vicenda, il rider Honda ha indovinato il momento giusto per effettuare il secondo cambio moto, quando la pista stava tornando ad asciugarsi dopo lo scroscio caduto in precedenza. Una mossa da scacchista. «Sono andato per la mia strada, e abbiamo vinto. Farlo qui è speciale», ha commentato entusiasta.



# La ricetta di Marquez



### Lorenzo ko Rossi si consola

Giro 18: Marquez sta perdendo un po' di terreno sulle due Yamaha. Rientra ai box, riparte con le slick. Lorenzo e Rossi hanno le gomme wet alla frutta, ma temporeggiano, lasciando per strada tantissimi secondi. Il maiorchino ai box va alla 20esima tornata, Rossi alla 21esima. Troppo tardi. E per Lorenzo l'epilogo si è consumato poco dopo. Una spettacolare scivolata alla curva 16 lo ha messo ko, per giunta con qualche dolore alla mano. «Mi dispiace per la squadra, ma sto bene», ha poi rassicurato il maiorchino, che sabato aveva spadroneggiato marcando la pole. Un errore clamoroso il suo, che ha consentito a Valentino di guardare positivamente il quinto posto ottenuto nella sua tappa di casa. Alla vigilia sarebbe stata una delusione, e ora significa aver raccolto altre 11 lunghezze nel Mondiale portandosi a quota 247, mentre il compagno-rivale è rimasto fermo a 224. «Mi dispiace aver mancato il podio, ma per il campionato va bene lo stesso», ha commentato filosofico il Dottore.

### Smith, Redding e Baz fanno l'impresa

Ad affiancare Marquez nella festa sul podio, di fronte a ben 92 mila spettatori, sono stati così due nomi a sorpresa: Bradley Smith e Scott Redding. L'alfiere Tech 3 ha giocato d'azzardo, rinunciando al cambio moto. E infatti, con l'arrivo dell'acqua, si era ritrovato a navigare persino in 21esima piazza. Ma ha tenuto duro, senza sbagliare, e quando il circuito ha ripreso ad asciugarsi, è salito fino ad una seconda posizione strepitosa. «Non mentirò. Avevo mancato il momento buono per la sosta, allora

ho deciso di andare avanti. La fortuna premia il coraggio», ha raccontato un incredulo Smith. Dietro di lui il connazionale Redding, che al sesto giro, tradito dalle prime gocce, era addirittura scivolato. Ma, con un pizzico di buona sorte, il portacolori del team Marc VDS ha potuto effettuare il "bike swap" quando era più necessario. «Non avevo più nulla da perdere», ha ammesso. E alla fine, forte di una RC213V nettamente superiore, ha strappato la terza posizione ad uno stoico Loris Baz. Il francese ha sfiorato un risultato leggendario in sella alla Yamaha Forward, schierata da una scuderia in crisi nera. Il quarto è comunque da applausi, perché nessuno si era mai spinto tanto in alto con una moto Open. Come non accadeva dal lontanissimo 1979 (GP del Venezuela, con Barry Sheene e Tom Herron) di vedere due bandiere britanniche innalzate sul podio della top class.

### Petrucchi il migliore sfortunati Pirro e De Angelis

Eroe di Silverstone, Danilo Petrucci ha proseguito il periodo magico giungendo, sesto, capofila della pattuglia Ducati davanti agli ufficiali Andrea Iannone e Andrea Dovizioso. Anonimato totale per Dani Pedrosa, soltanto nono, poco a suo agio con l'umido. Un vecchio difetto che sembrava superato. Nelle retrovie, Alvaro Bautista ha portato un altro punto all'Aprilia. Al traguardo anche il comasco Claudio Corti (Forward), 20esimo. Grande sfortuna invece per Michele Pirro e Alex De Angelis. Il pugliese, tester Ducati schierato come wild-card, di fatto è stato subito tagliato fuori da un problema tecnico sulla moto da asciutto. Peccato, perché in qualifica era stato autore di una fantastica quinta posizione. Il sammarinese dello Ioda Racing, purtroppo, è stato travolto dalla Desmosedici di Yonny Hernandez, volando malamente a terra.



La gioia di Smith e Redding sul podio con Marquez



Niente da fare per Lorenzo a lungo in testa





## L'ORDINE DI ARRIVO DOMENICA 13 SETTEMBRE 2015

- 1 - Marc Marquez - Repsol Honda (Honda) - 28 giri 48'23.819
- 2 - Bradley Smith - Tech 3 (Yamaha) - +7.288
- 3 - Scott Redding - Marc VDS (Honda) - +18.793
- 4 - Loris Baz - Forward (Yamaha Forward) - +26.427
- 5 - Valentino Rossi - Yamaha (Yamaha) - +33.196
- 6 - Danilo Petrucci - Pramac (Ducati) - +35.087
- 7 - Andrea Iannone - Ducati (Ducati) - +36.527
- 8 - Andrea Dovizioso - Ducati (Ducati) - +37.434
- 9 - Dani Pedrosa - Repsol Honda (Honda) - +39.516
- 10 - Aleix Espargaro - Suzuki (Suzuki) - +39.692
- 11 - Cal Crutchlow - LCR (Honda) - +41.995
- 12 - Jack Miller - LCR (Honda) - +46.075
- 13 - Mike Di Meglio - Avintia (Ducati) - +48.381
- 14 - Maverick Vinales - Suzuki (Suzuki) - +52.325
- 15 - Alvaro Bautista - Gresini (Aprilia) - +53.348
- 16 - Stefan Bradl - Gresini (Aprilia) - +58.828
- 17 - Nicky Hayden - Aspar (Honda) - +1'02.649
- 18 - Hector Barbera - Avintia (Ducati) - +1'04.768
- 19 - Eugene Laverty - Aspar (Honda) - +1'05.677
- 20 - Claudio Corti - Forward (Yamaha Forward) - 1 giro
- 21 - Karel Abraham - AB (Honda) - 1 giro

### Ritirati

- 26° giro - Pol Espargaro
- 20° giro - Jorge Lorenzo
- 19° giro - Yonny Hernandez
- 19° giro - Alex De Angelis
- 9° giro - Michele Pirro

### Il campionato

- 1. Rossi 247; 2. Lorenzo 224; 3. Marquez 184; 4. Iannone 159; 5. Smith 135;
- 6. Dovizioso 128; 7. Pedrosa 109; 8. Petrucci 93; 9. P. Espargaro 81; 10. Crutchlow 79



# FORMULA 1

Anteprima Singapore



# Aria pesante, per le Freccie d'argento?

**Il futuro è di Vettel, sostiene Ecclestone, ma il presente è di Hamilton e della Mercedes, che a Singapore però dovranno confrontarsi con le insidie di un tracciato particolarissimo e stressante, e con l'allarme per condizioni atmosferiche "malsane" che rischiano di compromettere la visibilità**


### Stefano Semeraro

Per Bernie Ecclestone è già fatta. Non quest'anno, ma prima o poi, inevitabilmente, succederà. «Quest'anno Vettel dovrà soffrire, ma il suo destino è diventare campione del mondo con la Ferrari. Quando ha lasciato la Red Bull era preoccupato, perché ha vinto quattro titoli, ma io gli ho suggerito che è meglio lottare per una squadra che punta in alto piuttosto che per una che lotta per rimanerci».

E se lo dice Bernie... Un altro mattoncino verso una Rossa da titolo intanto è arrivato con la conferma di James Allison, di cui Maranello ha annunciato il prolungamento del contratto fino al 2018. Conferma anche per il rapporto con la Shell, altri cinque anni di collaborazione, e queste sono tutte buone notizie, visto che, come sostiene giustamente Maurizio Arrivabene, «firmare questi contratti è un segno di stabilità».

Davanti alle Rosse ora però c'è l'immediato e il quotidiano, sotto forma del circuito di Singapore, il tracciato cittadino inaugurato nel 2008 dove si corre in notturna. Nella Monte-Carlo d'Oriente, come è stata ribattezzata, conta molto l'aerodinamica, ancora più che la potenza pura. Le Mercedes partono comunque favorite ma la Ferrari potrebbe non essere poi così distante, e le Red Bull sognano di inserirsi in qualche modo nella

lotta al vertice. La Pirelli porterà gomme soft e supersoft, quelle che assicurano più grip e un'entrata rapida in temperatura. «Visto che si corre in notturna a Singapore bisogna sempre fare i conti con una variazione non usuale delle temperature della pista», dice Paul Hembery, responsabile del gommista italiano. «Inoltre serve attenzione con i consumi di carburante, e l'alta probabilità che entri una safety-car aumenta ulteriormente le variabili in gioco». Attendiamoci quindi una gara dove le strategie conteranno molto. Singapore è il circuito con più curve di tutto il Mondiale (23) e questo è un elemento ulteriore di stress per le gomme. Aggiungeteci una umidità del 80 per cento, le due ore di gara e la lentezza del tempo sul giro (solo Monaco è più lento) che comporta ulteriori problemi di raffreddamento, e capirete come il tracciato orientale richieda un grande sforzo non solo alle vetture ma anche ai piloti. Fra l'altro quest'anno si aggiunge un allarme inquinamento particolarmente preoccupante, visto che di recente gli incendi nelle foreste in Indonesia hanno reso l'aria nel cielo sopra Singapore "molto malsana" secondo le autorità locali. Ciò potrebbe provocare anche problemi di visibilità e di salute per gli spettatori. «Siamo pronti a diversi scenari di emergenza», hanno ammesso gli organizzatori. Che il vero nemico di Hamilton sia il grigio dello smog, prima ancora che il rosso della Ferrari?



**“ Visto che si corre in notturna a Singapore bisogna sempre fare i conti con una variazione non usuale delle temperature della pista. Inoltre serve attenzione con i consumi di carburante, e l'alta probabilità che entri una safety-car aumenta ulteriormente le variabili in gioco ”**

**PAUL HEMBERY**

# « Voglio una vita spericolata. Anzi due o tre »

Lunga e interessante intervista che ci svela la ricca personalità del driver inglese.. Non solo pilota, ma anche musicista, amante della moda, genio della customizzazione, che si tratti di sedili di aerei o ammortizzatori di una moto. Dorme poco, vive molto, dopo la carriera in F.1 vivrà nei Caraibi o forse alle Hawaii, cercando di diventare come Magic Johnson o David Beckham. Ma prima c'è l'appuntamento con i tre titoli Mondiali. Per pareggiare il mito Senna



**Hamilton, lei è sempre vestito in maniera alla moda, fin nel più piccolo dettaglio. Ci spiega quanta vanità c'è in questo?**

«Vanità? Nessuno me l'ha mai chiesto. Ma no, non sono vanitoso, non so neppure sicuro di cosa significhi».

**Non si guarda mai nelle vetrine quando cammina per strada?**

«Be', no!».

**Quindi lo escluderebbe...**

«Quando entro nel paddock so che ho il mio cappellino con la visiera sulla destra, gli occhiali da sole, ma per il resto sono rilassato. Non è vanità, ma la coscienza che non devo compiacere nessuno. Mi piace la moda, e quando sono in quel contesto, lì sì che mi preoccupo di come appaio, specie considerato che mi fotografano in continuazione. Ma mi interessa più che la gente conosca il mio cuore, chi sono veramente».

**Ma molti dicono che l'unica cosa che possono vedere di lei è la sua immagine esteriore...**

«Ma vestirsi bene non significa avere meno cuore. Però è meglio se, quando passo, la gente mi guarda».

**Quanto tempo passa a curare il suo aspetto? E' tutto studiato?**

«Certo che è studiato. Scelgo io tutti gli abiti che indosso. Scelgo io il mio stile, ma ho persone che mi aiutano perché odio lo shopping. C'è gente che mi dice cosa c'è in giro. E' divertente decidere il tuo stile, trovare quello che ti fa stare comodo. Ci ho messo del tempo. Ma oggi mi sento più a posto che mai quando sono nel paddock».

**Chi è lo stilista che ammira di più?**

«Roberto Tisci e Olivier Rousteing, che ha la mia età e più o meno il mio stesso background».

**Le capita mai di spendere dei soldi e poi pentirsi?**

«Molto raramente. So bene come spendere i miei soldi. Ci penso molto prima di farlo, e lo faccio solo quando sono sicuro».

**Quale articolo l'attira di più?**

«Direi le scarpe. Non sono un tipo chic, ma ne ho molte, di tutti i tipi, ormai non ci stanno più in casa. Alcune non le ho neppure mai usate, ma non è la norma. Poi mi piace andare alle sfilate».

**Il suo look da gara è il più conosciuto. Il secondo che le piace di più?**

«Difficile da dire. Ne ho tanti. E vorrei cambiarli più spesso. Sono uno sportivo, è vero,

ma ho un look per quando corro davvero e uno per quando appaio in pubblico».

**C'è qualche accessorio che vorrebbe disegnarsi da solo?**

«No, non sono bravo. Però sono bravo a personalizzare le cose, proprio come con le macchine. Quando acquisto una macchina spingo la gente a renderla speciale inventandosi cose che non avevano mai fatto prima. Ho ordinato una moto alla MV Agusta. Non avevano mai cambiato il colore degli ammortizzatori, ma io glieli ho fatti ridipingere e ora usano la mia versione. Anche con il mio aereo: i sedili del Bombardier Global prima di me erano di 46 inches, adesso li usano da 50, e sono stato io a suggerire loro l'idea. Piccoli dettagli, ma io impiego molto tempo per i dettagli. Non dico che potrei fare lo stesso con dei jeans, ma la customizzazione è il mio forte».

**Mai pentito di qualche tatuaggio?**

«No, mi piacciono tutti. L'ultimo che ho fatto, un'aquila, è il mio preferito. Me lo sono fatto di nuovo al Bang Bang di New York».

**Molti sono di tono religioso: lei lo è?**

«Sì, molto».

**Beyoncé ha detto di essere convinta che la sua fortuna derivi dalle preghiere di sua madre e sua nonna. Chi prega per lei?**

«Non so. Sono andato ad una scuola cattolica, e andavo spesso in chiesa da giovane; ora ci vado ogni domenica, quando posso, a volte anche di mercoledì. Prego tutti i giorni. Non credo che altri lo facciano. Dio mi ha fatto partire bene nella vita».

**Lei sembra passare molto tempo insieme con musicista e celebrità di Hollywood...**

«Ho molti amici in quell'ambiente, ma quelli veri sono quelli che risalgono a 20 anni fa, ai tempi della scuola. Cerco di passare più tempo possibile con loro».

**Cisa le ha insegnato lo show business americano?**

«Se c'è qualcosa che possiamo assorbire, più che imparare, dall'America, è quanto investono sullo sport. Lo rendono più simile ad un Festival. Per il resto, quello che sono lo devo a mio padre. E' sempre stato molto professionale, e se lo sono anch'io lo devo a lui».

**C'è una città che le piace in particolare?**

«Tutti amano Parigi, anch'io. Poi Tokyo è fra le mie favorite. Nella top-3 ci sta anche New York».

**Dopo la fine della sua carriera dove vorrebbe stabilirsi?**

«Ho sempre pensato nei Caraibi. Li amo. Lì la vita è più rilassata. Ma vorrei un posto dove ti puoi infilare nel casino di una città e poi spostarti rapidamente in spiaggia, quindi mi viene in mente Los Angeles. Ma non è lì che davvero voglio vivere. Forse la Hawaii? Sono' un po' lontane, certo. La mia famiglia non mi verrebbe a visitare spesso...».

**Come fa a mettere insieme le corse e la vita nel jet set?**

«Non è facile. Ci vogliono molte energie, e io le ho».

**Dorme molto?**

«Cinque ore sono okay, se posso anche un po' di più. La verità è che penso sempre che mi sto perdendo qualcosa, per questo mi sveglio presto. La gente attorno a me mi trasmette energia. Ma più fai questo lavoro più ti abitui a gestire l'energia. Perché dovrei fare solo una cosa nella vita? Non è che devi starcene chiuso in una scatola. La gente tende a vederti così, sei un pilota di F.1. Come Kayne West: sei un rapper e basta. Io invece amo avere tante opportunità Datemi almeno due scatole!».

**Chi è la persona pi importante della sua vita?**

«Me stesso. Poi la mia famiglia, mamma e papà, anche se la mamma viene sempre prima: è lei la tua confort zone».

**Cosa farebbe, se non fosse un pilota?**

«Fin da piccolo ci sono state solo le corse. Magari sarei potuto finire nei guai, se non avessi fatto il pilota, chi lo sa, fare parte di una banda. Poi c'è la musica, ovviamente, altra cosa che ho sempre voluto fare».

**Quanto conta vincere il titolo di quest'anno nel suo futuro?**

«Sono arrivato ad un punto in cui so che mi restano alcuni anni in F.1, e so cosa succederà dopo. Guardo a gente come Magic Johnson, Michael Jordan, David Beckham, sportivi che hanno continuato a crescere anche dopo la fine della loro carriera, creando altre attività. Ora sono nella fase in cui sto ponendo le fondamenta per fare come loro. Quanto al campionato, non so quanto influenzerà la mia vita. So solo che fin da piccolo volevo imitare Ayrton Senna, vincere tre campionati. E' sempre stato il mio obiettivo. Se ci riesco, sarà fantastico. Ma non ho detto che sarò soddisfatto, dico solo che devono essere almeno tre...».

**Chi c'è fra lei e questo terzo titolo?**

«Non permetterò a nessuno di mettersi in mezzo. L'unico che può guastarmi la festa sono io stesso, ma non permetterò che accada».





# McLaren e Red Bull alla riscossa

Sulle mille curve lente di Singapore si gioca anche il futuro di McLaren e Red Bull, alla disperata ricerca di una bella gara per rilanciare una stagione per ora disastrosa. Button punta al quinto posto, Ricciardo al podio, in attesa che in Austria arrivino i motori Ferrari. Raggranellare qualche punto sarebbe essenziale anche per convincere gli sponsor riluttanti





Poche soddisfazioni  
quest'anno  
per Alonso  
e Ricciardo



**Stefano Semeraro**

E' l'ancora a cui sono appesi, la speranza di dare una svolta – magari piccola, ma importante per il morale – alla stagione. Il torrido circuito di Singapore, con le sue mille curve, soprattutto quelle lente, è qualcosa che assomiglia parecchio all'ultima spiaggia per la McLaren, e a un trampolino per il rilancio per la Red Bull. «Singapore sarà la gara della riscossa di cui abbiamo bisogno», giura Jenson Button. «Oggi siamo forti nelle curve lente, che invece storicamente sono sempre state un problema per la McLaren. Mi aspetto di lottare per un quinto e un sesto posto». Anche Alonso è d'accordo: «questa seconda parte della stagione ci darà qualche risultato migliore». Raggranellare qualche punto servirebbe anche a incoraggiare gli sponsor a investire su un progetto ambizioso che però non ha ancora ingranato, tanto che manca ancora oggi un title sponsor, e ad allontanare il rischio che fra il team di Woking e la Honda finisca a piatti in faccia come sta accadendo fra Red Bull e Renault.

Proprio il team austro-inglese è l'altro grande atteso del prossimo weekend. Molti all'interno della squadra, Daniel Ricciardo per primo, non nascondono di attendere con impazienza la firma del contratto che dovrebbe assicurare alla Red Bull la fornitura di power unit italiane a partire dal 2016. Come si sa le trattative con la Mercedes si è arenata («per noi sarebbe come dare i motori alla Ferrari...») ha commentato sarcastico Hamilton, e ora, grazie all'insistenza di Sergio Marchionne, che vede nell'alleanza con la Red Bull la chiave per mettere fine al dominio di Stoccarda, l'accordo pare in dirittura d'arrivo. «Renault e Red Bull sono già separate – sostiene Mark Webber – e a questo punto per la Red Bull la migliore opzione è la Ferrari. Con i motori di Maranello potrebbero tornare a vincere già da ora». Singapore sarà allora un crocevia più importante di quello che può sembrare, non tanto per questo Mondiale, ma per il prossimo? Ne è convinto anche Daniel Ricciardo, che nel 2014 fu l'unico a dare qualche brivido ad Hamilton e Rosberg conquistando tre GP. «A Monza è stato un po' come l'anno scorso. Avevamo un buon ritmo alla fine, e abbiamo potuto allungare gli stint. Sappiamo che i rettilinei sono il nostro punto debole e che arrivare fra i primi 10 con il pacchetto di quest'anno non è facile, ma il telaio in se stesso non è male. A Monza finire nei primi 8 è stato come arrivare sul podio, mentre a Singapore mi aspetto molto di più. La macchina va meglio di volta in volta, e credo che potremo lottare con la Ferrari per il podio: quello vero». E per riuscirci l'australiano punta sul fattore fisico: «Singapore è il GP più duro dell'anno, l'unico in cui fai dei fori nella visiera per fare entrare un po' d'aria. Con tutti quei grattacieli attorno il calore non si disperde, e solo nel warm up l'acqua da bere da fresca diventa simile a quella di una tazza di tè. Ma a me piace. Adoro la città, mi piace la sfida del tracciato: saltare sui cordoli, sfiorare i muretti... è cool». L'unica cosa fresca (cool) di Singapore.





Red Bull RACING

INFINITI-REDBULLRACING.COM

@REDBULLRACING

Red Bull

26

RAUCH

express

D. KVYAT

INFINITI

IL GIALLO

# INTRIGO A SINGAPORE



## **Durante la prima edizione del GP Singapore l'incidente della Renault di Nelsinho Piquet spianò la strada ad Alonso che vinse la gara. Otto mesi dopo uno scoop della tv brasiliana innescò una querelle che porto alla radiazione di Briatore. Decisione poi riveduta e "corretta"**

**Carlo Baffi**

Singapore, 28 settembre 2008. E' in corso il 14° giro della prima edizione del Gran Premio nella città stato, quando Nelsinho Piquet, figlio del tre volte iridato, impatta contro il muro nella zona della Raffles Avenue di fronte alla Tribuna Bay. La sua Renault rimbalza in pista e conclude la sua corsa, dopo un testa coda, contro le barriere di cemento sul lato opposto. Gara finita per il brasiliano, che esce indenne dall'abitacolo e conseguente safety car in pista. Una situazione che stravolge la gara e che viene sfruttata da Fernando Alonso, compagno di Piquet, che partito 15° risale fino a vincere la corsa. Passano circa dieci mesi e la tv brasiliana Rede Globo diffonde la notizia che l'incidente di Marina Bay è stato provocato ad arte, al fine di favorire la rimonta del pilota spagnolo. Una voce che già circolava nel dopo corsa, passata dapprima inosservata, ma che ora induce la Federazione Internazionale ad aprire un'inchiesta. Ma perché il caso emerge solo ora?

### **Le accuse di Nelsinho Piquet**

Sono in molti a sostenere che si tratti della ritorsione di Piquet all'indomani del suo licenziamento ("Flavio è il mio killer" dice il pilota), avvenuto dopo il GP d'Ungheria del 26 luglio. "La proposta di provocare un incidente deliberatamente mi fu fatta poco prima della gara da Briatore e Pat Symonds" – confessa Nelsinho alla FIA nei primi giorni di agosto – "Symonds mi chiese se ero disposto a sacrificare la mia corsa per la scuderia, costringendo la Safety Car ad entrare in pista. Symonds – prosegue il pilota – mi mostrò la mappa del circuito ed il punto esatto dove sarei dovuto uscire. Concordammo inoltre che l'incidente sarebbe avvenuto tra il 13° ed il 14° passaggio, affinché Alonso potesse rifornire dopo l'entrata della Safety Car." Piquet rivela anche che trovandosi in una situazione psicologica fragile, dovuta all'incertezza sul suo rinnovo contrattuale, pensò di accettare la proposta sperando che la sua posizione sarebbe migliorata. "Durante la gara – dice Piquet – chiamai varie volte via radio il box per avere un'ulteriore conferma e a fine G.P., Briatore mi ringraziò." Il brasiliano informa subito Felipe Vargas, un amico di famiglia, che a sua volta avvisa papà Nelson, che innesca la miccia. Sempre all'Hungaroring, il tre volte iridato chiede a Briatore il motivo del siluramento del figlio. Secca la risposta del team principal della Renault: "Se hai qualcosa da recriminare fallo in tribunale. Io sono un uomo d'affari e mi comporto come tale." Allora Piquet svuota il sacco: prima con Charlie Whiting, poi con Max Mosley e Bernie Ecclestone. Il presidente FIA dice di essere al corrente dei fatti, ma in mancanza di denuncia non si può provare nulla e alla domanda circa rischi che potrebbe correre Nelsinho in caso di deposizione, Mosley rassicura: "Se parla spontaneamente ed emerge la verità, avrà l'immunità dal Consiglio Mondiale."

### **La querela di Briatore**

Ecclestone si dimostra invece meno... politico, suggerendo al suo ex pilota di non minacciare Briatore: "Se vuoi fare un'azione falla, fottilo!" Affermazione che però sarà smentita dallo stesso "Mister E", che addosserà a Piquet la volontà di distruggere il boss della Renault. La reazione di quest'ultimo non si fa attendere. L'11 settembre, congiuntamente alla casa francese, Briatore querela i Piquet per tentata estorsione. Ed il giorno dopo, intervistato da "La Gazzetta dello Sport" respinge ogni accusa, spiegando: "Nelsinho aveva un'opzione che scadeva il 30 luglio 2008, non potevo tenerlo visto lo scarso rendimento, ma gli avrei prorogato la scadenza al 30 settembre. Il 28 ci fu il GP di Singapore. Dunque se si fosse deciso l'incidente, il giorno dopo gli avrei rinnovato il contratto; invece lo feci all'ultima gara, in Brasile, quando ero certo che Alonso sarebbe rimasto." A detta del manager piemontese, il contratto 2009 con Nelsinho prevedeva il suo licenziamento qualora non avesse realizzato il 40% dei punti di Alonso entro il G.P. di Germania. "Nelsinho dichiara di aver chiesto ripetutamente via radio il giro per non sbagliarsi su quando andare a sbattere. Falso – ribadisce Briatore – Ha parlato alla radio una sola volta e ci sono le registrazioni". "Ho fatto di tutto per proteggere Nelsinho – aggiunge il boss - gli ho messo a disposizione un appartamento nella mia casa londinese e anche un medico che fosse a sostegno della sua fragilità psicologica." E conclude dicendosi molto tranquillo e pronto andare sino in fondo al fine di evitare che un bimbo viziato e bugiardo metta a repentaglio il lavoro dei tecnici di un Team.

### **L'ambiguità della Renault**

Ma a sollevare non poche perplessità è la testimonianza di Pat Symonds: "Nelson ha parlato con me il giorno prima e mi ha fatto la proposta". Poi, sempre di fronte ai commissari, mostra una certa reticenza trincerandosi dietro a frasi del tipo: "Preferirei non rispondere". Un mistero destinato ad infittirsi ulteriormente quando il 16 settembre, a meno di una settimana dal Consiglio Mondiale di Parigi, la Règè annuncia che non conterà le recenti accuse fatte dalla FIA riguardanti il GP di Singapore 2008 e al tempo stesso rende noto che Briatore e Symonds hanno lasciato la Renault. Un comunicato ambiguo che non chiarisce se si tratta di dimissioni, o licenziamento. Pare piuttosto un atto di resa con cui il costruttore d'oltralpe prendendo le distanze dai due managers, spera di cavarsela con una mega multa, evitando la scure della FIA. Sono in tanti a sostenere che Briatore sia da tempo nel mirino di Mosley. Una rivalità nata ai tempi delle Benetton, per arrivare alle recenti battaglie portate avanti dalla FOTA (l'asso-costruttori guidata da Briatore), contro il budget cap proposto dal Presidente FIA.



## La scure della FIA sul manager cuneese

E la conferma di tutto ciò arriva il 21 settembre, giorno della sentenza di primo grado pronunciata dal Consiglio (presenti anche Mosley ed Ecclestone). Briatore viene radiato dalla F.1, da tutte le competizioni sportive sotto l'egida della Federazione (ha grossi interessi nella GP2 insieme ad Ecclestone) e inibito dal ruolo di manager dei piloti (gestisce Alonso e Webber). Sorte simile, ma ridotta a 5 anni per Symonds, che ha ammesso tutto. Alonso viene scagionato, così come Piquet che godeva dell'immunità. La Renault viene condannata a 2 anni di squalifica, ma può beneficiare della condizionale (fino alla fine del 2011 se non ripeterà atti così gravi) dal momento che ha condotto un'indagine interna allontanando i colpevoli e rinunciando alla difesa. Dunque un verdetto annunciato? Pare proprio di sì, forse stilato nella cena tenutasi a Parigi, la sera precedente il Consiglio, tra i vertici della Renault, quelli Federali ed ovviamente Ecclestone. Ma per una condanna così severa, ci sono ancora troppi dubbi senza risposta. Perché non vengono forniti i dettagli della manipolazione del GP? Dopo l'incidente mancavano ben 47 giri alla fine e su un circuito cittadino come Singapore, sarebbe potuto accadere di tutto e di più.

## La caccia a mister X

Inoltre, chi è la fantomatica figura di "Mister X" che emerge improvvisamente dalle indagini, in qualità di testimone chiave, di fronte agli investigatori della Withers, la società ingaggiata dalla stessa Renault per far luce sull'intrigo? Si tratterebbe di una terza persona, la cui identità va preservata, che sarebbe stata al corrente dei fatti, secondo la quale: "Dopo le qualifiche, Nelsinho avrebbe suggerito a Symonds l'idea del botto volontario. E Symonds l'avrebbe poi detto a Briatore." Insomma, Briatore non poteva non sapere. Elementi sfruttati ad arte da Mosley per eliminare un avversario divenuto troppo in-

gombrante... e non solo per lui. Si dice che pure Ecclestone, malgrado gli affari in comune, non abbia digerito certe iniziative della FOTA, atte a minare la sua leadership nel Circus. Briatore comunque non si arrende e fa ricorso al Tribunale di Grande Instance di Parigi il 24 novembre, chiedendo l'annullamento della sentenza FIA ed un risarcimento di 1 milione di Euro, per i danni d'immagine. E' l'inizio della riscossa. Non a caso, in quegli stessi giorni Ecclestone parla di una punizione troppo dura: "Non la meritava, ma ero nella commissione che ha deciso la sanzione e sono colpevole quanto gli altri." Mosley invece resta sulle proprie posizioni, ma sa che ormai il suo mandato è in scadenza e non potrà ricandidarsi. Briatore lo provoca dichiarando alla stampa: "Mi piacerebbe che Mosley spiegasse quello che mi ha detto al telefono il 19 settembre, cioè che la mia presenza all'udienza del Consiglio Mondiale non sarebbe stata necessaria, perché non ne sarebbe uscita una decisione contro di me".

## La clemenza di Jean Todt

Il 5 gennaio 2010 arriva la nuova sentenza, che cancella la radiazione e dispone un risarcimento di "soli" 15 mila Euro. Il provvedimento però non sarà esecutivo per altri dieci mesi, ossia fino a quando non scadranno i termini FIA per la presentazione dell'istanza di appello. Nel frattempo la Federazione ha un nuovo presidente, Jean Todt, che se inizialmente non mostra alcuna clemenza verso l'ex boss della Renault, scioglie le riserve a fronte della rinuncia alle azioni legali da parte del condannato. Insomma tutto è bene quel che finisce bene ed il castello di gravissime accuse si scioglie come neve al sole. Briatore, infatti, tornerà a varcare i tornelli del paddock, anche se non ricoprirà più alcun ruolo nel Circus. Symonds sarà nuovamente al muretto box: prima con la Marussia e poi nel 2013 come responsabile tecnico della Williams. Max Mosley, dopo aver soddisfatto la sua sete di vendetta si ritirerà a vita privata, mentre Nelsinho Piquet, emigrerà dapprima nella Nascar, per poi partecipare al Campionato di Formula E, conquistando il titolo di Campione del Mondo.



# NUOVA PEUGEOT 308 GT

## ≡ VIVI LO SPIRITO GT ≡



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

PEUGEOT RACCOMANDA TOTAL Valori massimi ciclo combinato, consumi: 5,6 l/100 km; emissioni CO<sub>2</sub>: 130 g/km. \*Dato riferito al motore 1.6 THP.

**NUOVA PEUGEOT 308 GT**

MOTION & EMOTION



PEUGEOT

**Jacopo Rubino**

Campione dell'Eurocup Formula Renault 2.0 nel 2013, vicecampione 2014 in Formula Renault 3.5: Pierre Gasly è stato certamente un volto di spicco nel palcoscenico della World Series, dove al Nurburgring è tornato in veste di ospite d'eccezione. Membro del programma giovani Red Bull, il 18enne francese ha avuto modo di intrattenere il pubblico cimentandosi con la RB7 di Formula 1, la vettura (motorizzata Renault) con cui Sebastian Vettel ha conquistato il titolo 2011. A margine dei suoi impegni promozionali, Italaracing ha avuto modo di intervistare Gasly per fare il punto della situazione sulla sua stagione in GP2, con un piccolo sguardo al futuro.

**Pierre, dopo quasi un anno sei tornato nel paddock della World Series by Renault? Che effetto ti ha fatto?**

"È stata sicuramente una bella sensazione. Qui ho trascorso tre anni, prima nella serie 2 litri, poi nella 3.5: mi ha fatto piacere ritrovare tanti volti conosciuti e poter scambiare qualche parola con tutti. Mi sono divertito molto, anche perché ho potuto guidare la Red Bull RB7 di Formula 1".

# Ci vuole pazienza...

**Il francese del programma Junior Red Bull, autore della pole a Monza, spiega la sua stagione non proprio positiva che lo vede al settimo posto in campionato. E ci parla dei suoi obiettivi e programmi futuri, sicuro che il vero Gasly non è quello visto fino ad ora**







**Ora che sei in GP2, cosa hai notato rispetto alla vettura della Formula Renault 3.5?**

“Ci sono grandi differenze, di sicuro. La GP2 ha un motore più potente, ma un po' meno carico aerodinamico. E ovviamente hanno pneumatici diversi. Devo ammettere che metterle a confronto non è semplice”.

**Come giudichi fin qui la tua avventura in GP2 con la DAMS? I test invernali erano stati davvero promettenti, poi...**

“È stata una stagione complessa. Nelle prove collettive siamo stati tra i più veloci, purtroppo in campionato non abbiamo ottenuto i risultati che volevamo e che ci aspettavamo di raggiungere. Senza dubbio siamo stati molto sfortunati, potrei persino affermare che da questo punto di vista è stato forse l'anno peggiore della mia carriera. Mentalmente è difficile quando le cose vanno così, perché più volte abbiamo mostrato un ottimo ritmo. Non a caso abbiamo ottenuto alcuni podi, come a Barcellona, Silverstone e Budapest. Non posso quindi dire che sia tutto negativo, anzi, semplicemente non ci troviamo dove desideravamo essere. Ci lavoreremo, perché la squadra ha tutto il potenziale per ben figurare da qui alla fine”.

**Del resto nell'ultimo weekend di Monza hai siglato la pole, dopo il miglior tempo nelle prove libere.**

“Sì, e il vantaggio che avevo era abbastanza significativo: tre decimi in prova, due decimi in qualifica. Avevamo il passo per vincere gara 1, fino al pit-stop stava procedendo tutto al meglio. Poi, abbiamo accusato un problema tecnico. Ero molto deluso, chiaramente, ma gli imprevisti vanno messi in conto. Bisogna accettarli, e guardare subito avanti. Stiamo già pensando a Sochi, sperando di confermarci agli stessi livelli e che la sfortuna ci abbandoni”.

**Qual è perciò il tuo obiettivo per il finale di stagione?**

“Voglio continuare a lottare nelle posizioni di vertice, anche se non sarà semplice rimanere con costanza tra i primi. Vorrei riuscire a prendermi almeno una vittoria, o a ripetermi in pole. Farò il possibile”.

**Qualche mese fa hai debuttato alla guida di una Formula 1, provando a Barcellona sia la Red Bull che la Toro Rosso. Cosa cambia dalla RB7 di questo weekend?**

“Tanto, senza dubbio, a partire dal motore V8 che è molto diverso dai turbo di oggi. Ma al Nurburgring sono stato impegnato soltanto per un'esibizione, non serviva tirare al massimo come in un vero test. Si trattava di offrire un po' di show agli spettatori, anche se di sicuro mi sarebbe piaciuto spingere un pochino di più. Le occasioni di essere al volante di una F.1, del resto, non sono molte”.

**Ti senti già pronto per correre in F.1?**

“Quando ho provato a maggio i miei tempi erano buoni, è stato un esordio positivo. Ho capito di avere l'esperienza sufficiente per guidare una Formula 1, ma pensare di correre nel Mondiale, per adesso, è più complicato. I risultati di quest'anno non mi aiutano. L'opzione migliore per me, probabilmente, è quella di disputare un altro anno in GP2 per maturare”.

**E per puntare al titolo?**

“Ovviamente”.

# Sempre più Rowland

L'inglese è sempre più vicino alla conquista del titolo. In Germania ha ottenuto due pole e una vittoria nella prima corsa mentre nella seconda ha commesso qualche errore di troppo. Buon per lui che Vaxivière non ha saputo approfittarne





Oliver Rowland

# RENAULT 3.5

## Gare al Nurburgring

Massimo Costa

Gli va tutto bene. Oliver Rowland anche quando non vince e addirittura conclude una gara al decimo posto, il suo rivale in classifica fa peggio di lui. Meglio di così non si può e tutto sembra perfettamente "incastrato" per permettergli di raggiungere l'obiettivo finale. Rowland al Nurburgring è stato perfetto (quasi) con il miglior crono delle prove libere, due pole e una vittoria da dominatore in gara 1. Peccato (per lui, ma non per lo spettacolo) che al via della seconda corsa non è scattato come sa fare e alla prima curva si è urtato con Gustav Malja finendo in testacoda e ripartendo ultimissimo. Rowland ha così dato vita a una spettacolare rimonta che per il gioco dei pit-stop lo aveva portato fino al terzo posto. Ma la safety-car entrata quando i primi sei avevano superato l'entrata box, ha cambiato completamente le carte in tavola. L'inglese del team Fortec si è ritrovato fuori dai punti, ha avviato un nuovo recupero, poi ha 3 giri dal traguardo la pioggia arrivata forte ha portato Oliver fuori pista e alla fine ha concluso decimo. Diciamo che le condizioni esterne hanno avuto pietà per il campionato che poteva essere "ucciso" già domenica scorsa. Rowland però, ha ben 50 punti di vantaggio su Vaxiviere che non è riuscito a cogliere l'occasione presentatasi in gara 2.

## Per Vaxiviere polvere bagnata

Certo, anche il francese del Lotus Charouz, è stato fregato dalla safety-car. Occupava con sicurezza la seconda posizione e si è ritrovato nei bassifondi. Anche lui come Rowland, ha saputo darci dentro per riprendere la zona punti, ma ha imitato il britannico commettendo un errore quando ha iniziato a piovere ed è uscito dalla top 10. In gara 1, Vaxiviere aveva potuto ben poco cogliendo soltanto un quarto posto. Per lui sarà difficile recuperare 50 punti quando con quattro gare rimaste tra Le Mans e Jerez ne saranno assegnati 100 in totale. Sul circuito di casa tenterà il tutto per tutto, ma attenzione perché Rowland potrebbe laurearsi campione già in Francia imitando Kevin Magnussen nel 2013 quando si aggiudicò il campionato a Le Castellet con una tappa di anticipo.



Dillman  
quinto in gara 1





Rowland  
esulta all'arrivo



Matthieu Vaxivier

### Ellinas ancora una vittoria

Tio Ellinas è stato il grande protagonista di gara 2, anche se una tiratina di orecchi gli va data per avere eliminato Roy Nissany con una manovra poco sensata all'ultima curva del 1° giro (tentativo di sorpasso esterno...). Col musetto danneggiato, Ellinas ha proseguito finché non è stato chiamato per il pit-stop un giro prima dell'ingresso in pista della safety-car, chiamata per raccogliere la monoposto di Aurelien Panis cui dopo il pit-stop una ruota è stata malamente stretta. Ellinas ha dovuto cambiare il musetto e la sosta è anche stata più lunga del previsto, ma dopo la SC era lui il primo di chi aveva già sostituito le gomme. E inevitabilmente, quando poi tutti hanno completato il pit-stop, si è trovato al comando. Ma non è stato facile perché alle sue spalle Gustav Malja, compagno nel team Strakka, le ha provate tutte per passarlo riuscendoci anche sotto la pioggia nel giro finale. Ma Ellinas ha reagito riportandosi in testa e vincendo la sua seconda gara stagionale dopo quella di Silverstone la settimana precedente.



Lo scatto senza fortuna di Fantin in gara 2



Tio Ellinas

## Malja e De Vries super che sfortuna Fantin

Bravo Malja che ha saputo gestire bene la seconda gara e anche la prima conclusa all'ottavo posto. Bel weekend per Nyck De Vries, balzato al terzo posto in classifica grazie al non positivo weekend di Dean Stoneman e Jazeman Jaafar, quest'ultimo terzo in gara 1, ma fuori dai punti nella seconda corsa. De Vries ha ottenuto il secondo e il terzo posto a compendio di un fine settimana decisamente interessante per lui. Gli manca soltanto la vittoria, ancora sfuggitagli. Jaafar era tornato sul podio dopo un lungo periodo negativo, ma in gara 2 ha stallato e buonanotte. Chi meritava la vittoria nella corsa della domenica era senza dubbio Pietro Fantin. Il pilota della Draco, già settimo in gara 1, in qualifica aveva ottenuto il secondo tempo. Scattato come una fionda, si era portato in testa allungando sempre più e segnando giri veloci a raffica. Ma la safety-car lo ha privato della soddisfazione di cogliere il suo primo successo in WSR e per di più è anche stato penalizzato per aver fatto il pit-stop un giro dopo la chiusura della finestra permessa dal regolamento. Una doppia beffa, perché da quarto si è ritrovato nono. Peccato anche per il team Draco che ha dimostrato tutto il suo forte potenziale.



Buon quarto posto per Alfonso Celis in gara 2

## L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 1 SABATO 12 SETTEMBRE 2015

- 1 - Oliver Rowland - Fortec - 23 giri 42'39"609
- 2 - Nyck De Vries - Dams - 1"239
- 3 - Jazeman Jaafar - Fortec - 10"690
- 4 - Matthieu Vaxiviere - Lotus Charouz - 11"264
- 5 - Tom Dillmann - Carlin - 12"635
- 6 - Tio Ellinas - Strakka - 13"540
- 7 - Pietro Fantin - Draco - 14"986
- 8 - Gustav Malja - Strakka - 16"188
- 9 - Egor Orudzhev - Arden - 20"440
- 10 - Alfonso Celis - AVF - 26"499
- 11 - Marlon Stockinger - Lotus Charouz - 28"188
- 12 - Yu Kanamaru - Pons - 30"844
- 13 - Rene Binder - Pons - 31"401
- 14 - Aurelien Panis - Tech 1 - 37"860
- 15 - Sean Gelael - Carlin - 38"581
- 16 - Beitske Visser - AVF - 44"832

Giro più veloce: Oliver Rowland 1'43"611

### Ritirati

- 8° giro - Nicholas Latifi
- 8° giro - Bruno Bonifacio
- 6° giro - Roy Nissany
- 4° giro - Dean Stoneman

## L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 2 DOMENICA 13 SETTEMBRE 2015

- 1 - Tio Ellinas - Strakka - 22 giri 42'32"506
- 2 - Gustav Malja - Strakka - 2"240
- 3 - Nyck De Vries - Dams - 4"430
- 4 - Alfonso Celis - AVF - 11"016
- 5 - Egor Orudzhev - Arden - 14"109
- 6 - Dean Stoneman - Dams - 17"793
- 7 - Marlon Stockinger - Lotus Charouz - 21"187
- 8 - Rene Binder - Pons - 23"461
- 9 - Pietro Fantin - Draco - 29"803 \*
- 10 - Oliver Rowland - Fortec - 30"240
- 11 - Matthieu Vaxiviere - Lotus Charouz - 34"088
- 12 - Bruno Bonifacio - Draco - 35"926
- 13 - Yu Kanamaru - Pons - 37"609
- 14 - Tom Dillmann - Carlin - 40"166
- 15 - Beitske Visser - AVF - 51"188
- 16 - Sean Gelael - Carlin - 1'24"729
- 17 - Roy Nissany - Tech 1 - 1 giro
- 18 - Jazeman Jaafar - Fortec - 1 giro

Giro più veloce: Tom Dillmann 1'43"300

\* Penalizzato di 20"

### Ritirati

- 5° giro - Aurelien Panis
- 1° giro - Nicholas Latifi

### Il campionato

1. Rowland 235; 2. Vaxiviere 185; 3. De Vries 116; 4. Jaafar, Stoneman 106; 6. Ellinas 96; 7. Dillmann 89; 8. Malja 67; 9. Orudzhev 66; 10. Fantin 61.



Gustav Malja

**Aitken e Barnicoat hanno tenuto alta la bandiera inglese sul tracciato tedesco. Il campionato si fa sempre più aperto con ben quattro piloti racchiusi in una manciata di punti. Conduce sempre Deletraz**

**Jacopo Rubino**

Per i piloti della Eurocup Formula Renault 2.0, quello tra i saliscendi del Nurburgring è stato senza dubbio un weekend molto probante. Per chi lo ha seguito, un weekend avvincente, con tanti nomi a spartirsi la scena

in condizioni diverse. Su tutti Jack Aitken e Ben Barnicoat, trionfatori nelle due manches disputate, per un piccolo en-plein sotto il vessillo del Regno Unito. Senza dimenticare quanto accaduto per la lotta al titolo, che a due tappe dal termine è davvero tiratissima. Di sicuro la più avvincente degli ultimi anni.



# British Empire



Barnicoat festeggia la vittoria di gara 2

### Deletraz spreca Aitken fa il tris

Le prime due giornate dell'appuntamento tedesco sono andate in scena con asfalto asciutto. Meteo perfetto al venerdì, durante le prove libere, tanto che Ukyo Sasahara (ART Junior) ha messo a segno il nuovo record della pista: 1'54"584. Cielo velato e temperature in lieve calo sabato, quando sembrava mettersi tutto in discesa per il leader del campionato Louis Deletraz. Firmatario della pole con netta autorevolezza, lo svizzero ha però sciupato una grossa chance per scappare, compiendo una brutta partenza. Il portacolori del team Kaufmann si è trovato imbrigliato in sesta posizione, in una sfida di nervi, in cui i sorpassi sono stati merce rara. Davanti a lui nessuno ha sbagliato. E così Jack Aitken, che scattava al suo fianco, per il terzo round consecutivo dopo Budapest e Silverstone è stato capace di imporsi in gara 1 precedendo un minaccioso Sasahara. Gli altri pretendenti al trono, Jake Hughes e Kevin Joerg, si sono piazzati quinto e ottavo. «Non ci sono miracoli, abbiamo semplicemente fatto progressi. Proseguendo in questo modo, possiamo prenderci la vetta», aveva rimarcato soddisfatto Aitken ai nostri microfoni.

### La festa di Barnicoat i primi 4 in 14 punti

Il portacolori Koiranen, che sembrava lanciaatissimo, si è però arenato domenica. A salire in cattedra è stato il connazionale Ben Barnicoat: al mattino prima pole "ufficiale" (in Q1 a Spa gli era stata tolta per una sanzione), in gara 2 prima vittoria, sotto il diluvio. L'inglese, campione 2014 del NEC, è stato perfetto: «Sapevo di poter scappare all'inizio, poi ho pensato a non prendere rischi», ha raccontato. Per la Fortec è maturata una bella doppietta, con la sorpresa Martin Kodric in piazza d'onore. Il croato ha piegato Sasahara, scivolato fuori dal podio per un errore in curva 3 e alla fine ottavo, rimediando 1" di penalità per un taglio di chicane. La terza bottiglia di champagne l'ha perciò conquistata Anthoine Hubert della Tech 1, che in qualifica 1 aveva sbattuto duro a causa della rottura del semi-asse. Per la graduatoria, Deletraz è giunto quarto davanti a Joerg e Aitken, con Hughes settimo. La situazione, adesso, è questa: 144 punti Deletraz, 139 Joerg, 136 Aitken, 130 Hughes. Quattro piloti in 14 lunghezze, pochissimo. Nulla è deciso.

### Un podio per JD D'Agosto sfortunato

Tra le note liete della trasferta nell'Eifel, c'è il ritorno sul podio della JD Motorsport. Merito di Matevos Isaakyan, ottimo terzo in gara 1. Purtroppo il russo non si è poi confermato domenica, restando fuori dalla top 10. Il nostro Ignazio D'Agosto, competitivo nelle libere, sabato è stato invece costretto ad abbandonare per un problema alla sospensione. Altrimenti la zona punti sarebbe stata un obiettivo facilmente alla portata, come ribadito in gara 2 quando ha chiuso nono in recupero. La speranza è che il pugliese possa essere presente con la Manor MP anche a Le Mans, raccogliendo i risultati in linea alle sue ambizioni.



Deletraz quarto  
nella gara bagnata di domenica  
sempre leader di campionato



Ukyo Sasahara, settimo al traguardo in gara 2,  
è stato penalizzato di 1 secondo per aver tratto  
vantaggio da un taglio di chicane





La partenza di gara 1 con Aitken (#3) che andrà a vincere, (#14) Deletraz, e (#2) Hughes

## L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 1 SABATO 12 SETTEMBRE 2015

- 1 - Jack Aitken - Koiranen - 12 giri 25'14"532
- 2 - Ukyo Sasahara - ART Junior - 0'459
- 3 - Matevos Isaakyan - JD - 1'424
- 4 - Ben Barnicoat - Fortec - 1'820
- 5 - Jake Hughes - Koiranen - 2'464
- 6 - Louis Delétraz - Kaufmann - 2'743
- 7 - Jehan Daruvala - Fortec - 3'797
- 8 - Kevin Joerg - Kaufmann - 5'571
- 9 - Martin Kodric - Fortec - 6'334
- 10 - Dennis Olsen - Manor MP - 6'777
- 11 - Anthoine Hubert - Tech 1 Racing - 7'477
- 12 - Darius Oskoui - ART Junior - 8'552
- 13 - Thiago Vivacqua - JD - 11'496
- 14 - Simon Gachet - Tech 1 Racing - 12'192
- 15 - Callan O'Keeffe - Fortec - 12'875
- 16 - Daniel Ticktum - Koiranen - 14'120
- 17 - Anton De Pasquale - Koiranen - 14'467
- 18 - Ferdinand Habsburg - Fortec - 15'044
- 19 - Dries Vanthoor - Kaufmann - 17'315
- 20 - Vasily Romanov - Cram - 17'942
- 21 - Nikita Troitskiy - JD - 18'742
- 22 - Max Defourny - ART Junior - 18'918
- 23 - Stefan Riener - Koiranen - 19'765
- 24 - James Allen - Arta Engineering - 21'450
- 25 - Harrison Scott - AVF - 21'848
- 26 - Daniel Pronenko - BVM - 22'523
- 27 - Bruno Baptista - Manor MP - 23'090
- 28 - Amaury Richard - Arta Engineering - 25'047
- 29 - Pontus Fredricsson - Prizma - 28'305
- 30 - Christopher Anthony - Manor MP - 28'662
- 31 - Henrique Chaves - AVF - 2 Laps

Giro più veloce: Max Defourny 1'56"776

### Ritirati

- 9° giro - Ignazio D'Agosto
- 2° giro - Valentin Hasse-Clot
- 1° giro - Hugo De Sadeleer

### Non partito

Josef Zaruba

## L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 2 DOMENICA 13 SETTEMBRE 2015

- 1 - Ben Barnicoat - Fortec - 12 giri 29'19"173
- 2 - Martin Kodric - Fortec - 6'448
- 3 - Anthoine Hubert - Tech 1 - 11'085
- 4 - Louis Delétraz - Kaufmann - 11'728
- 5 - Kevin Joerg - Kaufmann - 14'268
- 6 - Jack Aitken - Koiranen - 14'904
- 7 - Jake Hughes - Koiranen - 18'100
- 8 - Ukyo Sasahara - Art Junior - 18'250 \*
- 9 - Ignazio D'Agosto - Manor MP - 21'680
- 10 - Harrison Scott - AVF - 23'190
- 11 - Daniel Ticktum - Koiranen - 25'172
- 12 - Matevos Isaakyan - JD - 25'964
- 13 - Callan O'Keeffe - Fortec - 28'175
- 14 - Anton De Pasquale - Koiranen - 29'097
- 15 - Max Defourny - Art Junior - 29'187
- 16 - Simon Gachet - Tech 1 - 30'277
- 17 - Bruno Baptista - Manor MP - 35'929
- 18 - Darius Oskoui - Art Junior - 36'647
- 19 - Stefan Riener - Koiranen - 37'669
- 20 - Thiago Vivacqua - JD - 38'607
- 21 - Amaury Richard - Arta Engineering - 39'224
- 22 - Dries Vanthoor - Kaufmann - 42'504
- 23 - Ferdinand Habsburg - Fortec - 44'906
- 24 - Hugo De Sadeleer - Tech 1 - 46'889
- 25 - Daniel Pronenko - Bvm Srl - 49'817
- 26 - James Allen - Arta Engineering - 53'434
- 27 - Josef Zaruba - AVF - 54'244
- 28 - Valentin Hasse-Clot - Fortec - 55'277
- 29 - Pontus Fredricsson - Prizma - 1'00'898
- 30 - Henrique Chaves - AVF - 1'03'887
- 31 - Nikita Troitskiy - JD - 1'12'069
- 32 - Christopher Anthony - Manor MP - 1'18'340

Giro più veloce: Jack Aitken 2'13"821

\* Penalità di 1 secondo

### Ritirati

- 4° giro - Dennis Olsen
- 2° giro - Jehan Daruvala
- 2° giro - Vasily Romanov

### Il campionato

- 1. Deletraz 144; 2. Joerg 139; 3. Aitken 136; 4. Hughes 132; 5. Hubert 115; 6. Barnicoat 99; 7. Sasahara 92; 8. Olsen 72; 9. Isaakyan 65; 10. Scott 39

## Che maturità in gara 2 32 all'arrivo col diluvio

Motivo d'orgoglio per l'intera categoria è stato lo svolgimento di gara 2. I commissari, per il violento acquazzone venuto a cadere, sono stati saggi nel decretare lo start in regime di safety-car. E al via libera, tutto il plotone ha dato dimostrazione di maturità, persino oltre le aspettative. Al di là qualche sbavatura, fisiologica, sono giunte al traguardo infatti ben 32 macchine su 35. E va detto che i tre ritirati (Olsen, Romanov e Daruvala) sono stati fermati dallo stesso problema tecnico, lo spegnimento del motore provocato dall'intensa pioggia. Una sonora lezione ai colleghi di altre serie, quest'anno nel ciclone per alcuni episodi davvero al limite. La conferma, l'ennesima, di quanto sia formativa l'Eurocup Formula Renault 2.0. Unica nota stonata, se vogliamo, lo spettacolare crash a traguardo già tagliato di Anton De Pasquale, che ha tamponato Callan O'Keeffe, ribaltandosi. A discolpa dell'australiano, pur sanzionato (quattro caselle indietro sulla griglia di gara 1 a Le Mans), bisogna ricordare che la visibilità era ridotta quasi a zero. In ogni caso, non ha patito alcuna conseguenza fisica.



# Una BMW... di peso

Grazie alla zavorra ridotta, la Casa di Monaco ripete in patria il dominio di Zandvoort. Glock e Blomqvist si dividono i successi mentre Wehrlein, pilota Mercedes, vola al comando della classifica

e Post



La partenza di gara 1  
con l'allungo decisivo di Glock





### Marco Cortesi

Zandvoort, la vendetta. Come accaduto in Olanda, anche nell'ex Repubblica Democratica le BMW si sono issate al vertice con decisione, conquistando la pole ed entrambe le vittorie. Merito della conformazione della pista, ma soprattutto della situazione in termini di zavorra risultante dagli scarsi risultati dei bavaresi in condizioni "normali". Ad Oschersleben si è poi assistito ad

un vero trenino al comando, visto che anche utilizzando il DRS, è estremamente difficile sorpassare dopo il via: l'unica vera occasione è la prima curva, nella quale si rischia facilmente, attivando il sistema, di arrivare lunghi. Di conseguenza, lo start è stato il momento fondante di entrambe le corse. Nella prima, Timo Glock ha mantenuto il comando dalla pole, mentre Augusto Far-

fusus si faceva infilare da Antonio Felix Da Costa e Bruno Spengler. Alle loro spalle, il caos: Robert Wickens ha colpito Jamie Green, che era stato spedito in testacoda da Mike Rockenfeller, prima di andare a finire addosso Nico Muller coinvolgendo anche l'incolpevole Edoardo Mortara. Il pilota italiano si è poi ritirato anche la domenica per problemi tecnici.



Wehrlein leader di campionato

## Farfus zoppica Blomqvist sorride

La seconda corsa ha avuto molti elementi in comune con la prima. Partito dalla pole, Farfus è stato ancora una volta protagonista di un avvio zoppicante pagando un cattivo feeling con la frizione della sua M4. A prendere il comando ci ha pensato Tom Blomqvist. Il britannico ha centrato il primo successo in carriera, mettendo a frutto un grande potenziale che a Monaco sono stati bravi a riconoscere. Alla fine, anche la restante parte della top-5 è stata identica a quella uscita dalla prima curva, con Pascal Wehrlein sopravanzato da Marco Wittmann e Da Costa. E' così stato un doppio il poker quello della BMW il cui miglior alfiere, Bruno Spengler, si ritrova comunque quarto in classifica staccato di ben 34 punti dalla vetta.

## Le gare no di Ekstrom Wehrlein vola via

Chi, nonostante il doppio sorpasso subito in gara 2, è emerso da match winner del weekend, è stato proprio Wehrlein, che con la sua Mercedes è stato l'unico in grado, anche se lontanamente, di mantenersi sul passo delle BMW. Il pilota tedesco ha approfittato della gara-no di Mattias Ekstrom (protagonista di due qualifiche problematiche e mai a punti) per issarsi al vertice del campionato. E anche con un discreto margine, 14 punti, che potrebbe rivelarsi decisivo. Ora sotto con il prossimo dominio. Che sarà inevitabile o quasi, dato che al contrario che nel SuperGT giapponese, che utilizza vetture molto simili, nel DTM la zavorra non viene assegnata ai singoli piloti, ma a tutte le vetture dello stesso costruttore sulla base dei migliori cinque, portando a situazioni in cui un costruttore ha la possibilità di avere weekend di grazia. Un metodo dell'alternanza che sembra fare felici tutti...





## L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 1 SABATO 12 SETTEMBRE 2015

- 1 - Timo Glock (BMW M4) - MTEK - 28 giri
- 2 - Bruno Spengler (BMW M4) - MTEK - 1"876
- 3 - Antonio Felix Da Costa (BMW M4) - Schnitzer - 7"881
- 4 - Augusto Farfus (BMW M4) - RBM - 10"051
- 5 - Pascal Wehrlein (Mercedes C63) - HWA - 12"734
- 6 - Marco Wittmann (BMW M4) - RMG - 13"399
- 7 - Tom Blomqvist (BMW M4) - RBM - 14"04
- 8 - Martin Tomczyk (BMW M4) - Schnitzer - 18"542
- 9 - Miguel Molina (Audi RS5) - Abt - 28"264
- 10 - Daniel Juncadella (Mercedes C63) - Mucke - 30"648
- 11 - Maxime Martin (BMW M4) - RMG - 33"639
- 12 - Timo Scheider (Audi RS5) - Phoenix - 33"928
- 13 - Paul Di Resta (Mercedes C63) - HWA - 34"438
- 14 - Mattias Ekstrom (Audi RS5) - Abt - 39"684
- 15 - Lucas Auer (Mercedes C63) - ART - 40"1
- 16 - Maximilian Gotz (Mercedes C63) - Mucke - 40"654
- 17 - Adrien Tambay (Audi RS5) - Abt - 41"131
- 18 - Christian Vietoris (Mercedes C63) - HWA - 41"898
- 19 - Edoardo Mortara (Audi RS5) - Abt - 6 giri

Giro più veloce: Timo Glock - 1'22"245

### Ritirati

- 16° giro - Mike Rockenfeller
- 14° giro - Gary Paffett
- 13° giro - Nico Muller
- 8° giro - Jamie Green
- 4° giro - Robert Wickens

## L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 2 DOMENICA 13 SETTEMBRE 2015

- 1 - Tom Blomqvist (BMW M4) - RBM - 42 giri
- 2 - Augusto Farfus (BMW M4) - RBM - 7"712
- 3 - Marco Wittmann (BMW M4) - RMG - 13"080
- 4 - Antonio Felix Da Costa (BMW M4) - Schnitzer - 18"820
- 5 - Pascal Wehrlein (Mercedes C63) - HWA - 19"486
- 6 - Paul Di Resta (Mercedes C63) - HWA - 22"741
- 7 - Timo Glock (BMW M4) - RMG - 26"196
- 8 - Jamie Green (Audi RS5) - Rosberg - 31"492
- 9 - Maxime Martin (BMW M4) - RMG - 32"612
- 10 - Bruno Spengler (BMW M4) - MTEK - 34"389
- 11 - Mattias Ekstrom (Audi RS5) - Abt - 35"173
- 12 - Timo Scheider (Audi RS5) - Phoenix - 39"006
- 13 - Gary Paffett (Mercedes C63) - ART - 48"174
- 14 - Adrien Tambay (Audi RS5) - Abt - 48"987
- 15 - Daniel Juncadella (Mercedes C63) - Mucke - 49"355
- 16 - Robert Wickens (Mercedes C63) - HWA - 59"030
- 17 - Lucas Auer (Mercedes C63) - ART - 59"500
- 18 - Maximilian Gotz (Mercedes C63) - Mucke - 1'03"738
- 19 - Mike Rockenfeller (Audi RS5) - Phoenix - 1'04"302
- 20 - Martin Tomczyk (BMW M4) - Schnitzer - 1'04"762
- 21 - Christian Vietoris (Mercedes C63) - HWA - 1'11"880

Giro più veloce: Tom Blomqvist - 1'22"388

### Ritirati

- 21° giro - Edoardo Mortara
- 1° giro - Miguel Molina
- 1° giro - Nico Muller

### Il campionato

1. Wehrlein 140; 2. Ekstrom 126; 3. Mortara 110; 4. Green 107; 5. Spengler 104; 6. Wittmann 98; 7. Paffett 75; 8. Farfus 73; 9. Da Costa 71; 10. Rockenfeller 67.



Blomqvist primo in gara 2



**Dal Giappone è arrivata la prima sentenza:  
il titolo se lo giocheranno tre piloti,  
ovviamente tutti della Citroen: Lopez, Muller, Loeb**

# Un iride pe

# KENWOOD

## KENWOOD



Dario Sala

Il WTCC lascia il Giappone con una certezza. La matematica ha sancito che solamente tre piloti potranno aspirare a diventare campioni del mondo e tutti e tre sono della Citroen. Insomma, la conferma di una cosa che si sapeva già dalla prova di apertura in Argentina, una volta visto lo strapotere della C-Elysée e il livello degli avversari. Adesso occorrerà capire chi dei tre potrà cingersi della corona iridata, ma anche in questo caso gli indizi portano in direzione Argentina. José Maria Lopez ha infatti lasciato la trasferta nipponica con 74 punti di vantaggio quando in palio ne restano 165. Ancora troppo presto per gioire, ma un distacco sufficiente per permettersi un approccio più tranquillo alle prossime gare. La pressione semmai sarà sui suoi avversari che dovranno spingere al massimo se vorranno recuperare lo svantaggio in classifica, mentre lui potrà tirare indietro il piede se riterrà la situazione troppo pericolosa. Almeno così dovrebbe essere.

# er tre

### Lopez dal podio alla sabbia

In ogni caso, "Pechito" in Giappone ha fatto un capolavoro, quando è andato a prendersi una vittoria di forza in gara uno nonostante questa volta non disponesse della miglior vettura in pista. Si è concentrato ed ha capito che l'unico modo possibile per vincere era passare la Honda in partenza. E' partito benissimo e non ha esitato quando Norbert Michelisz ha provato ad intimidirlo puntandogli contro il muso della sua Civic. Impassibile l'argentino ha scartato e poi si si è rimesso davanti con una prova di forza mentale da vero campione. Bravo e fortunato. In gara due infatti è stato subito messo fuori gara da un contatto. Non capita spesso, ma questa volta è arrivato uno zero in casella che poteva ridimensionare tutto il lavoro fatto in gara uno.



Thiago Monteiro

Lopez sempre più vicino alla riconferma del titolo





## Muller in difficoltà i punti deboli di Loeb

Yvan Muller infatti al terzo posto poteva recuperare ulteriormente e mangiarsi altri punti. Nulla di tutto questo. Il francese dopo un contatto si è visto sollevare il cofano della sua C-Elysée. Un problema che è costato il ritiro e la consapevolezza che la salita è diventata ancora più dura. Ammesso che non lo sia mai stata. Yvan in ogni caso sembra essere l'unico pilota a poter contendere a Lopez il primato. Sébastien Loeb quando è da solo va davvero molto forte, ma quando è in lotta con altri avversari mostra ancora dei limiti. Nelle fasi calde della gara, i suoi avversari sanno dove mettere le ruote, lui difetta ancora. Così capita di vedere avversari con macchine inferiori riuscire a stargli davanti per buona parte delle gare. Fortuna che guida la macchina più veloce del lotto che spesso lo toglie dai guai, altrimenti la sua classifica non sarebbe così rosea.

## Monteiro rende felice la Honda

In Giappone la Honda doveva vincere e lo ha fatto. Tutti conoscono il reale peso di una vittoria in gara due, ma questo è il regolamento e vedere una Honda tagliare il traguardo in prima posizione fa bene a tutti. Questa volta la vittoria avrebbe potuto arrivare anche in gara uno. La Civic ha mostrato di gradire la pista di Motegi ed i tempi realizzati da Tarquini, Michelisz e Monteiro dimostrano che il potenziale c'era davvero. In Giappone è parso insomma di vedere una macchina capace di giocarsela alla pari. Peccato aver sprecato la bella pole. Adesso c'è da sperare che questo non sia un caso isolato e che la Honda si inserisca davvero nella lotta per le prime posizioni. Ne va della sopravvivenza del campionato diventato, nei risultati, troppo prevedibile.

## L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 1 DOMENICA 13 SETTEMBRE 2015

- 1 - José Maria Lopez (Citroen C-Elysée) - Citroen - 13 giri
- 2 - Norbert Michelisz (Honda Civic) - Zengo - 3"081
- 3 - Gabriele Tarquini (Honda Civic) - Honda Jas - 4"314
- 4 - Ma Qing Hua (Citroen C-Elysée) - Citroen - 10"421
- 5 - Yvan Muller (Citroen C-Elysée) - Citroen - 11"812
- 6 - Sébastien Loeb (Citroen C-Elysée) - Citroen - 12"108
- 7 - Mehdi Bennani (Citroen C-Elysée) - SLR - 14"677
- 8 - Rob Huff (Lada Vesta) - Lada - 22"108
- 9 - Tiago Monteiro (Honda Civic) - Honda Jas - 23"409
- 10 - Hugo Valente (Chevrolet Cruze) - Campos - 29"352
- 11 - Nicolas Lapierre (Lada Vesta) - Lada - 29"952
- 12 - Grégoire Demoustier (Chevrolet Cruze) - Craft Bamboo - 32"361
- 13 - John Filippi (Chevrolet Cruze) - Campos - 39"713
- 14 - Stefano D'Aste (Chevrolet Cruze) - Munnich - 40"919

Giro più veloce: Gabriele Tarquini 1'57"136

Ritirati

1° giro - Nicky Catsburg

3° giro - Tom Coronel

4° giro - Tom Chilton



Yvan Muller

## L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 2 DOMENICA 13 SETTEMBRE 2015

- 1 - Tiago Monteiro (Honda Civic) - Honda Jas - 13 giri 25'53"893
- 2 - Hugo Valente (Chevrolet Cruze) - Campos - 9"222
- 3 - Rob Huff (Lada Vesta) - Lada - 10"938
- 4 - Sébastien Loeb (Citroen C-Elysée) - Citroen - 11"703
- 5 - Ma Qing Hua (Citroen C-Elysée) - Citroen - 12"894
- 6 - Tom Chilton (Chevrolet Cruze) - Roal - 17"474
- 7 - Tom Coronel (Chevrolet Cruze) - Roal - 21"284
- 8 - Nicolas Lapierre (Lada Vesta) - Lada - 28"053
- 9 - Stefano D'Aste (Chevrolet Cruze) - Munnich - 32"744
- 10 - Mehdi Bennani (Citroen C-Elysée) - SLR - 35"253
- 11 - John Filippi (Chevrolet Cruze) - Campos - 41"364
- 12 - Gabriele Tarquini (Honda Civic) - Honda Jas - 41"792
- 13 - Grégoire Demoustier (Chevrolet Cruze) - Craft Bamboo - 42"109

Giro più veloce: Tiago Monteiro 1'57"513

Ritirati

1° giro - José Maria Lopez

4° giro - Nicky Catsburg

11° giro - Yvan Muller

12° giro - Norbert Michelisz

Il campionato

1. Lopez 351; 2. Muller 277; 3. Loeb 253; 4. Ma 167; 5. Michelisz 164; 6. Tarquini 153; 7. Monteiro 151; 8. Valente 91; 9. Chilton 84; 10. Huff 77.





# Match Point

**La serie Endurance si prepara al gran finale senza i principali inseguitori in classifica. Nonostante i soli 7 punti di scarto, il duo Palttala-Luhr sarà impegnato in America lasciando Mercedes e Nissan a sfidare l'Audi di Stippler-Ortelli**



L'Audi R8 di Stippler-Ortelli

Marco Cortesi

La Blancpain Endurance Series arriva all'appuntamento decisivo della stagione 2015 al Nurburgring, nella tappa casalinga dei costruttori tedeschi che lo scorso anno aveva regalato un solitario titolo a Laurens Vanthoor. E l'Audi è ancora una volta in pole position per conquistare l'alloro con Stephane Ortelli e Frank Stippler, che verranno per l'occasione spalleggiati da Stephane Richelmi. A dar loro la mano più grande non sarà però la loro posizione o la R8 LMS Ultra, vicina al pensionamento, ma l'assenza di Lucas Luhr e Markus Palmtala, che nonostante si trovino in graduatoria a sole sette lunghezze dalla testa, saranno impegnati in modo ufficiale nello United SportsCar Championship ad Austin. La palma dei principali sfidanti è passata quindi al duo della Mercedes e del Rowe Racing composto da Nico Bastian e Stef Dusseldorp, una squadra che sul tracciato tedesco è più che di casa anche per le tante partecipazioni al VLN e nell'ADAC GT Masters. Certo, scontrarsi con l'armata del WRT diretta da Vincent Vosse non sarà facile. Penalizzati da una performance zoppicante nella 24 Ore di Le Mans, si presenteranno molto agguerriti anche i tre della Nissan, che si trovano a -9. Wolfgang Reip, Kastumasa Chiyo e Alex Buncombe saranno chiamati a rinverdire i fasti della loro vittoria a Le Castellet. Anche se molto staccati, una chance l'avranno anche Guy Smith, Andy Meyrick e Steven Kane. I portacolori Bentley non hanno però ancora alcuna vittoria a loro nome su cui contare e il Nurburgring non è il tracciato più facile per la voluminosa Continental GT3. Ultimi tra i possibili candidati, il campione in carica Vanthoor, Robin Frijns e Jean-Karl Vernay, anche se con 20 punti di distacco e l'equipaggio gemello al top, dovranno sperare in un disastro in casa. Nella lotta punta ovviamente ad inserirsi anche la Lamborghini, che dopo essersi vista restituire il successo di Monza, vuole raddoppiare nel gran finale. Per quanto riguarda il resto dei colori italiani, il maggior movimento è in Am Cup, con Fabio Mancini e Rino Mastronardi ad inseguire il duo Loggie-Westwood su Ferrari con 5 punti di scarto. In Pro-Am, tutto già deciso a favore di Duncan Cameron e Matt Griffin, sempre su una 458 AF Corse.

### I contendenti

- |                           |    |
|---------------------------|----|
| 1. Stippler-Ortelli       | 59 |
| 3. Bastian-Dusseldorp     | 49 |
| 4. Chiyo-Reip-Buncombe    | 47 |
| 6. Smith-Meyrick-Kane     | 41 |
| 7. Vernay-Frijns-Vanthoor | 36 |





La Mercedes del Rowe Racing di Bastian e Dusseldorp



La Nissan di Reip, Chiyo e Buncombe



La Bentley di Smith, Meyrick e Kane





51  
43

# E ora Playoff

**Decisi i sedici nomi che comporranno la Chase For The Cup 2015. Tra favoriti, outsider e... battute a vuoto, la serie si prepara ad incoronare il secondo campione nell'era dei playoff a gironi**



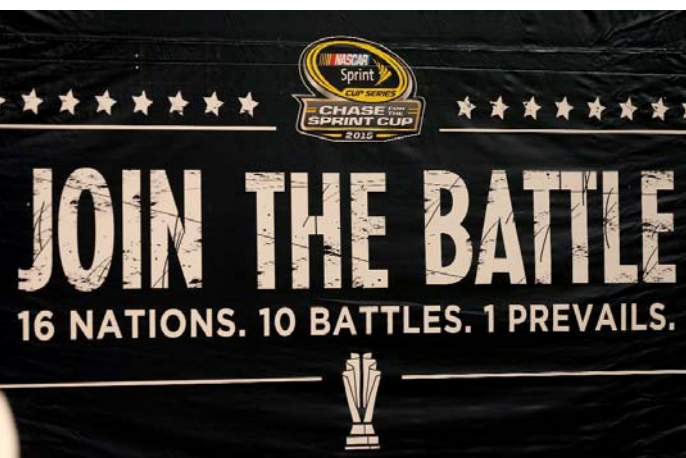
## Marco Cortesi

Il tempo dei playoff è finalmente arrivato per team e piloti NASCAR, e sebbene l'ultimo appuntamento della regular season a Richmond non abbia spostato alcun valore per quanto riguarda i partecipanti alla Chase For The Cup, la tappa in Virginia ha dato una nuova prospettiva alla supremazia della Toyota e del Joe Gibbs Racing. Il marchio delle tre ellissi si presenta da assoluto favorito nella contesa per il titolo 2015, date non solo le vittorie a ripetizione, ma anche le prestazioni impressionanti che ad esse hanno portato. Matt Kenseth, Kyle Busch, Carl Edwards e Denny Hamlin non solo hanno conquistato tanti successi, ma è come li hanno incamerati che li mette in pole position per il successo finale. Un successo che sarebbe, per ovvi motivi, storico. Ma come accaduto lo scorso anno, la Chase, con il suo formato ad eliminazione, potrà regalare sorprese. Dei 16 sfidanti, quattro verranno messi fuori gioco alla terza gara, quattro alla sesta e quattro alla nona, lasciando il poker superstiti a rincorrere l'ambito trofeo. Le vittorie saranno fondamentali nel garantire un'automatica salvezza, e per questo portarsi da subito al vertice farà la differenza. Lo sa benissimo Kevin Harvick, che lo scorso anno riuscì ad emergere proprio al momento decisivo e ci riproverà sin da subito. Insieme a lui, l'unico compagno di scuderia arrivato alla seconda fase per al team Stewart-Haas, Kurt Busch. Il pilota di Las Vegas è in grado, quando imbrocca la serie di gare positiva, di essere

velocissimo: tutto da vedere però se, in questo caso, tale serie potrà essere abbastanza lunga da arrivare fino alla fine. Discorso a parte, sempre in casa Chevrolet, per Jimmie Johnson. Nonostante le quattro vittorie conquistate, il californiano ha avuto un rendimento troppo altalenante, e tante gare-no che con un formato di campionato come quello attuale sono particolarmente deleterie. Suo punto debole, imputabile anche alle difficoltà di set-up, la gestione delle gomme. Insieme a lui, nella Chase avrà anche Dale Earnhardt Jr, incisivo però solo in eventi ben determinati (quelli più "vecchio stile") e Jeff Gordon, che all'ultima stagione è riuscito ad accedere senza vittorie. Da lui non ci si attende molto, ma non si sa mai. In casa Ford, con un Roush-Fenway Racing KO per la anticipatamente per prima volta nella storia, a tenere alto l'ovale blu ci sarà il team Penske con Brad Keselowski, ma soprattutto con un Joey Logano sempre più convincente ad ogni gara, diventato finalmente quel pilota eccezionale che tutti pronosticavano quando entrava in pista da ragazzino. Per il resto, si entra nel terreno degli outsider. Martin Truex ha conquistato una vittoria col team Furniture Row e ha fatto vedere di poter lottare al vertice. Tuttavia, già in passato la scuderia di Barney Visser era calata sulla distanza. Chip Ganassi avrà Jamie McMurray, mentre oltre a Paul Menard e Clint Bowyer, c'è da tenere d'occhio Ryan Newman. Lo scorso anno, pur senza mai trionfare, ha rischiato di portare a casa il titolo costringendo Harvick agli straordinari a Homestead.



## Qualificati alla Chase For The Cup



### Accesso per risultati

4 vittorie: Jimmie Johnson, Kyle Busch; Matt Kenseth

3 vittorie: Joey Logano

2 vittorie: Kevin Harvick, Kurt Busch, Dale Earnhardt Jr, Carl Edwards

1 vittoria: Brad Keselowski, Denny Hamlin, Martin Truex

### Accesso per classifica

Jamie McMurray, Ryan Newman, Jeff Gordon, Paul Menard, Clint Bowyer

### I gironi

Challenger Round (16 concorrenti): Chicago, Loudon, Dover

Contender Round (12 concorrenti): Charlotte, Kansas, Talladega

Eliminator Round (8 concorrenti): Martinsville, Texas, Phoenix

Finale (4 concorrenti): Homestead

*NB: La vittoria in gara garantisce l'automatico accesso al round successivo*

MOBILITY CONNECTS  
September 17-27, 2015 - Frankfurt/Main

**>> IAA**

# Tutti giù per terra

**La 66° edizione del salone dell'automobile di Francoforte svela tante novità concrete: sugli scudi le SUV ma anche le medie con debutti importanti. Tantissime le super car ma anche tanta preoccupazione per l'arresto dei mercati cinesi, russo, sud americano... Ora vecchi mercati europei e degli Stati Uniti non vengono più trascurati**







Ferrari 488 Spider

Apri questa settimana il salone dell'automobile più importante in Europa e non solo. Tantissime le novità: dalla nuova Opel Astra all'ultima generazione Renault Mégane, ma anche Audi A4 sia con carrozzeria berlina sia wagon, Mini Clubman, Alfa Giulia, VW Golf Cabrio, Skoda Superb station wagon... Hyundai Tucson, Kia Sportage, Jaguar F-Pace, Mercedes S Cabrio, Rolls Royce Dawn...

L'industria dell'auto continua a premere sull'acceleratore presentando nuovi modelli a getto continuo. I SUV sono le auto più desiderate e proprio in questo segmento c'è tantissimo attivismo ma si deve registrare anche l'impegno di molti in segmenti dati da alcuni morti come quelli delle berline, invece vera ossatura di aziende importanti.

Moltissime sono pure le super car: a Francoforte Ferrari svela la 488 Spider; Lamborghini la Huracan Spyder; Bentley la sua prima SUV...

Tra le inaspettate il ritorno di un marchio importante, Borgward con ovviamente una proposta SUV.

Divertenti ma pure ricche di contenuti sono le concept del

Gruppo PSA: Citroen in particolare svela una C4 Cactus senza tetto che riprende tutti gli stilemi della Mehari, speriamo vada in produzione. A proposito di miti: Porsche cambia la 911 e ora tutta la gamma avrà motori turbo. Modesto l'incremento di potenza ottenuto, 20 cavalli, ma va considerato che il motore è ora un 3 litri!

Spettacolare anche la proposta di Honda con una concept che riprende idee di vecchie Formula 1 con motori però da due ruote: si chiama Project 2&4 e farà sognare non pochi.

A Francoforte dietro le passerelle tre invece saranno gli argomenti che terranno banco tra gli addetti ai lavori: la battuta di arresto delle vendite in molti mercati; l'elettrificazione che tutti non vedono positiva per ridurre l'inquinamento, ad esempio aumentano i detrattori dell'ibrido plug in perché impone batterie troppo grosse che poi da smaltire presenteranno il conto; la guida autonoma.

Fiera ricca come tradizione, questa edizione appare quindi molto più concreta perché il messaggio è quello di voler dare più arrosto che fumo.



Jaguar F-Pace



Opel Astra



Honda  
Project 2&4



Audi A4



Renault Mégane

Servizi editoriali  
per tutte le esigenze

# INPAGINA

## ON-LINE publishing

InPagina crea e gestisce italiaracing.net, la testata on-line che ha cambiato le regole dell'informazione sullo sport motoristico

## EDITORIAL services

InPagina è in grado di fornire una vasta gamma di servizi editoriali, dalla semplice redazione alla fornitura di prodotti finiti

## RACING pr service

Pacchetti di gestione PR dedicati a piloti e team InPagina è in grado di offrire contenuti di alto livello a costi accessibili

## STORIE di sport

Lo sport vero, quello che emoziona e fa battere il cuore, raccontato da chi della passione ha fatto una scelta di vita



[www.inpagina-bo.com](http://www.inpagina-bo.com)

[info@inpagina-bo.it](mailto:info@inpagina-bo.it)