

# Nel nome di Ayrton

Lewis ha raggiunto il numero di vittorie del mito brasiliano, 41, e si appresta a pareggiare anche il conto dei Mondiali vinti



# Magazine



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

**Italia**Racing.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

**LA MERCEDES DOMINA  
A SUZUKA.**



BAFFI

# L'editoriale

di Massimo Costa

## L'IMPOSSIBILE RIMONTA DI VETTEL, 2. PUNTATA

Ricordate l'editoriale dello scorso numero del nostro Magazine? Parlavamo, dopo il grande successo di Singapore, di quella che poteva essere una rimonta impossibile, ma tutto sommato fattibile, di Sebastian Vettel su Lewis Hamilton. Erano 49 i punti di distacco tra l'inglese e il tedesco, dopo Suzuka sono diventati 59 e in palio ve ne sono, tra Sochi, Austin, Città del Messico, San Paolo, Abu Dhabi, 125. Ci vuole fortuna ha detto Maurizio Arrivabene, per poter pensare di acchiappare il titolo finale mentre Vettel ha affermato tranquillamente che finché la matematica lo tiene in gioco, lui ci crede. Affermazione che spaventa Hamilton. Il campione del mondo in qualifica non è stato impeccabile, lo è stato invece in gara dove ha domato alla prima curva, con durezza, il poleman Nico Rosberg e se ne è andato alla sua maniera, certamente aiutato da una Mercedes tornata ai suoi abituali livelli dopo la debacle di Singapore. Vettel era dispiaciuto per il secondo posto perso a vantaggio di Rosberg, forse questa volta il muretto box degli strateghi non è stato tanto sveglio e attento. Una sosta anticipata di un giro, dice Seb, poteva permettergli di tenere dietro Rosberg. E probabilmente è così. Un errorino che però pesa per 3 punti che possono risultare decisivi alla conta finale. Sochi è una pista di difficile interpretazione. Di certo vi è che la Ferrari su un tracciato veloce e con tutte le caratteristiche pro Mercedes, ha tenuto testa ai rivali con Vettel capace di tenere sulla corda Rosberg e di finire per nulla lontano da Hamilton. Tutti fattori che innervosiscono gli uomini di Toto Wolff.



15 ERI  
16 NAS  
17 VES  
18 STE  
19 RSI  
20 KVV

PIRELLI PIRELLI

ROLEX ROLEX  
2013 FORMULA 1 JAPANESE GRAND PRIX

P ZERO

P Z





# **Senna vs Hamilton i numeri im**

**Lewis ha raggiunto il numero di vittorie del mito brasiliano, 41, e si appresta a pareggiare anche il conto dei Mondiali vinti.**

**I numeri rendono possibile un paragone che per tanti altri motivi risulta però improponibile. E non per colpa del pilota della Mercedes**



# Hamilton possibili

DRS

### Senna

3 titoli mondiali  
161 partenze  
41 vittorie  
65 pole  
87 partenze in prima fila  
19 giri veloci  
8219 giri percorsi  
2987 giri in testa  
80 podi  
614 punti

### Hamilton

2 titoli mondiali  
162 partenze  
41 vittorie  
49 pole  
85 partenze in prima fila  
26 giri veloci  
9012 giri percorsi  
2325 giri in testa  
1763 punti





**Stefano Semeraro**

Si può paragonare un fuoriclasse ad un mito? Uno che correva per tutti a uno che corre per se stesso? Un eroe popolare in missione per conto di Dio (almeno così diceva), ad un principe del glamour in missione per conto di un io celebrato in mille tweet? Lewis Hamilton ha raggiunto Ayrton Senna per numero di vittorie ed è inevitabile che scattino i paragoni, i confronti, le classifiche. Che reggono fino ad un certo punto se la base sono i numeri, le statistiche: il numero di vittorie, quello delle partenze (anche lì ci siamo), dei titoli mondiali (fra poco ci saremo...). Entrambi hanno corso all'apice con una vettura dominante, la McLaren di allora, la Mercedes di oggi. Anche Senna ha gareggiato contro una Ferrari in piena rinascita dopo un periodo di eclissi (ricordate il duello con Alain Prost nel 1990), ma ha avuto un compagno di squadra molto più forte: vogliamo paragonare Prost, che prima di trasferirsi a Maranello era a Woking con Ayrton, a Rosberg?

## **Senna e Hamilton divisi da epoche diverse**

Ayrton è dunque stato raggiunto a quota 41 vittorie da Hamilton, ma resta in testa se contiamo le pole, 65 contro 49, anche se Hamilton ha quattro anni di tempo per recuperare, ed è davanti per giri veloci, 26 a 19. Ovviamente non si può comparare in assoluto il totale di punteggi mondiali, perché il sistema di attribuzione è cambiato, di sicuro il brasiliano ha un rapporto migliore fra giri percorsi e giri percorsi in testa. Ma i numeri, utilissimi, non bastano comunque. Ci dicono qualcosa. Non spiegano tutto. Possono fornirci un parametro. Non misurare un sentimento. Senna ha avuto il vantaggio di correre in un'epoca

magica per lo sport in generale, non solo per l'automobilismo, quella precedente al disincanto. I piloti erano più uomini e più santi insieme, più eroi e meno divi; la televisione era ancora più un medium che un messaggio. Allora c'era spazio per sogni più larghi e generosi, oggi che la realtà è diventata più virtuale paradossalmente sembra di averla costantemente a portata di mano, e invece ci sfugge, come pure la natura dei campioni. Ci illudiamo di conoscerli perché sono costantemente a portata di social network, in realtà ne sappiamo meno di un tempo.

## **Ayrton rimane il mito di Lewis**

Senna poi, tragicamente, è stato trasportato ad un livello superiore di venerazione per via della sua morte violenta. Lo giudicheremo nella stessa maniera se avesse finito la sua carriera un po' mestamente come sta facendo Fernando Alonso? Probabilmente sì, perché Ayrton era un mistico e le sue imprese trascendevano l'immediatezza dell'evento. Ma non possiamo averne la certezza. La sua fine è stata un inizio, di sicuro gli ha evitato i pericoli di ogni tramonto. La sua classe era immensa, ma era il fuoco che aveva dentro – nelle parole, negli sguardi, nei gesti - che ti faceva tifare per lui. Tutti gioivano quando Senna vinceva in lacrime un GP passato a scarnificarsi le mani per un guaio al cambio. Hamilton è un campione assoluto, merita l'onore del paragone, ma al di fuori della gara statistica è difficile che lo vinca. E' forse l'ultimo dei romantici – e infatti ha detto spesso che gli sarebbe piaciuto correre negli anni 70 e 80 - ma è capitato in un'epoca che ha perso l'aura, che assomiglia più ad un videogame che ad un gioco di prestigio. Non è colpa sua, però parte battuto. Non è un caso se Senna, al di là dei numeri, resta il mito di tutti. Anche il suo. .



**“ Raggiungere il numero di vittorie di Ayrton, proprio a Suzuka, dove io adoravo vederlo guidare... non è qualcosa che posso descrivere. Al momento non mi sembra neppure reale ”**

**LEWIS HAMILTON**



# Fra Vettel e Rosberg sale... la pressione

Scambio di battute in sala stampa, ma Nico non ha gradito l'humor del ferrarista. Che per tutti è diventato ormai il vero rivale del suo compagno di squadra



### Stefano Semeraro

Nico Rosberg: «La gara? Tutto è andato perfettamente»

Sebastian Vettel: «Non è che avevate le gomme un po' sgonfie? Ancora?»

Sguardo gelido di Rosberg.

Sebastian Vettel: «Dai, era una battuta. Puoi anche riderci su...».

Nico Rosberg: «Sto sorridendo». Altro sguardo gelido.

Da quando Vettel ha cantato in diretta radio l'Italiano di Toto Cutugno, da lui ci aspettiamo tutto, ma evidentemente Rosberg non la pensa così. Il tentativo del ferrarista sdrammatizzare la conferenza stampa di Suzuka, ricordando le recenti disavventure della Mercedes con la pressione degli pneumatici a Monza, gli è andato di traverso e in sala la temperatura è scesa sottozero («scusate, non seguivo», ha commentato ineffabile Hamilton che si trovava fra i due. «Potete ripetere la domanda?»). Non è la prima volta che fra i due calano le stalattiti. In Australia, Rosberg aveva suggerito che Vettel fosse contento del ritiro di Kimi Raikkonen e allora era stato il tedesco a rispondere piccato («non so

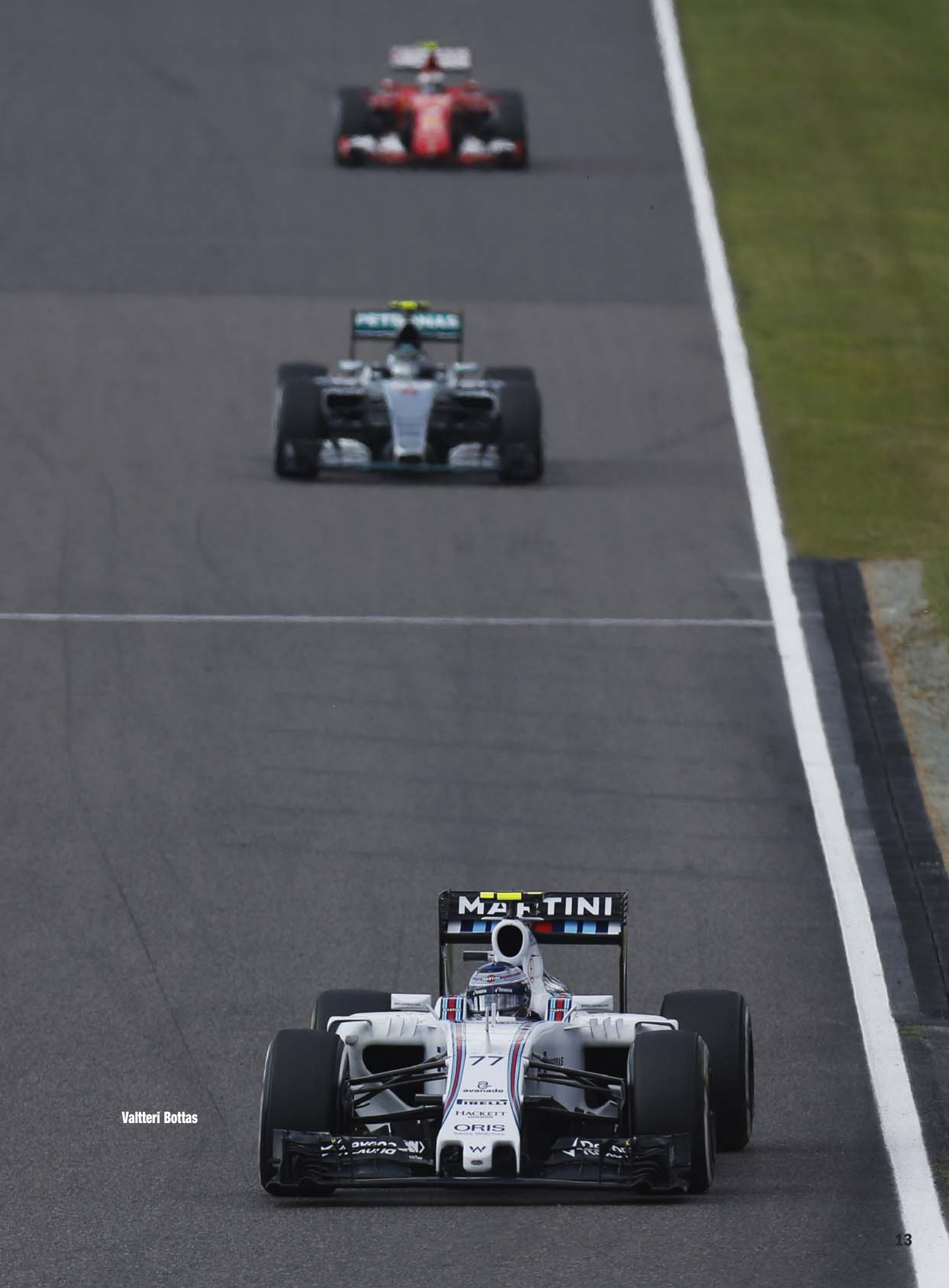
se voi due vi state simpatici, ma io e lui andiamo molto d'accordo...»), costringendo Rosberg a correggere il tiro. Niente di drammatico, per carità, anzi, ogni tanto un po' di pepe fa bene ad uno sport dominato dai comunicati stampa. Il piccolo battibecco giapponese fa però capire molto bene quale sia oggi la differenza fra un Vettel che anche quando finisce dietro Rosberg si può permettere di ridere e scherzare – del resto è un ragazzo simpatico e dotato di sense of humor, e lo avevamo capito già ai tempi di Toro Rosso e Red Bull - e un Rosberg in crisi di fiducia e di motivazione. Nico aveva iniziato questa stagione da rivale dichiarato di Hamilton, ma non ha saputo reggere il ruolo, e ormai si è rassegnato ad una parte da comprimario. Scavalcato, se non in classifica nella percezione di tutti, da un Seb che in Ferrari ha saputo rapidamente scacciare le cupezze dell'era Alonso e prendere le redini sportive (e mediatiche, insieme ad Arrivabene) del team. Anche se in campionato è terzo, per tutti ormai è lui il vero antagonista di Hamilton. E' la loro rivalità che conta. Nico – come dire... - si è un po' sgonfiato. Ma stavolta il regolamento non conta.

# Non pervenuti

**Su un circuito veloce e adatta alle sue caratteristiche la Williams ha nuovamente fallito l'obiettivo podio mentre la Red Bull ha vissuto un weekend da incubo per colpa dei suoi piloti. A punti la Lotus, sull'orlo del fallimento e specchio di una F.1 che è bravissima nel farsi male da sola**

**Massimo Costa**

Ma dov'erano Williams-Mercedes e Red Bull-Renault? A Suzuka è emersa tutta la loro preoccupante inferiorità. La FW37 non è mai stata in grado di fare la voce grossa per provare a infastidire le Ferrari per un posto sul podio, mentre la Red Bull è naufragata per colpa dei suoi piloti. Daniil Kvyat ha commesso in qualifica un errore terribile per un pilota da top team, distruggendo la monoposto (per fortuna lui se l'è cavata senza un graffio) e di conseguenza la gara giapponese. Ricciardo invece, ha sbagliato al via tentando di infilarsi in un pertugio, ma anche Felipe Massa ci ha messo del suo non avvedendosi dell'arrivo dell'australiano. Morale: la Red Bull di punta subito KO e pure il brasiliano. Tutto gravava sulle spalle di Valtteri Bottas, ma il finlandese che pure era ben scattato al via occupando il quarto posto, ha dimostrato di essere poco combattivo quando Nico Rosberg lo ha infilzato alla variante. Il finlandese non ha coperto per nulla la traiettoria interna e Rosberg è stato abile nello sfruttare la sbadatezza del rivale. Troppo molle Bottas e forse anche per questo in Ferrari si è preferito tenere Kimi Raikkonen.



Valtteri Bottas

### Due Lotus e due Toro Rosso a punti

Le Force India-Mercedes hanno fatto il loro compito piazzando a punti Nico Hulkenberg, ottimo sesto, mentre Sergio Perez ha pasticciato un po' troppo. La Lotus-Mercedes ha festeggiato con le due vetture a punti: Romain Grosjean settimo e Pastor Maldonado ottavo. Un vero evento per questo team travolto dai debiti e che non vede l'ora di vendere tutto a Renault. Ma la decadenza Lotus dopo il grande periodo vissuto nel 2012 e 2013 è lo specchio di come è strutturata l'attuale F.1 nella quale è impossibile sopravvivere senza un budget illimitato, con l'assurda scelta FIA delle power unit (sostenuta dai team) che stanno ammazzando il mondiale, e così anche una struttura di qualità come quella di Enstone alla lunga è costretta all'eutanasia. In zona punti anche due Toro Rosso-Renault con Max Verstappen autore di una grande rimonta e Carlos Sainz che ha pagato un errore in ingresso box una posizione migliore. Per il resto, niente da segnalare con le Sauber-Ferrari, le McLaren-Honda, le Manor-Ferrari, solamente tristi comparse.





Ancora una volta  
Verstappen e Sainz  
in lotta tra loro





# Alonso, uno schiaffo alla Honda

**Prima definisce “un propulsore imbarazzante, da GP2” la power unit nipponica, poi sostiene di credere nel progetto, ma si lascia scappare che nel 2016 potrebbe lasciare la F.1. Fra Fernando e McLaren è alta tensione, e Dennis minaccia punizioni**



Da sinistra: Yasuhisa Arai, Honda Motorsport, Jenson Button, Takahiro Hachigo, presidente di Honda Racing e Ron Dennis. Il pilota britannico è stato confermato da Dennis anche per il prossimo anno, farà ancora coppia con lo spagnolo?



### Stefano Semeraro

Chi aveva scommesso che fra i due, dopo l'odio del passato, non sarebbe mai stato amore, adesso gongola. «Sembra un motore da GP2», dice Alonso, che per demolire la power unit Honda sceglie il momento e il luogo – Suzuka durante il GP del Giappone nella tana del costruttore – perfetto per far scattare le ire del motorista e del team. «Il suo commento è una mancanza di professionalità», risponde Ron Dennis, che ora dovrà tenere a bada la bile degli orgogliosissimi partner nipponici. Per qualcuno, quello di Alonso è stato commento piazzato ad arte proprio per cercare una via di fuga brutale ma rapida – il licenziamento – dal guaio in cui si è cacciato approdando alla McLaren. «No, io credo nel progetto Honda», ribatte l'asturiano. «Ma è frustrante vedere gli altri piloti che sbagliano, sorpassarli in curva e poi vedere che ti ripassano sul rettilineo». E poi precisa su Twitter: «Le comunicazioni radio non dovrebbero essere rese pubbliche». E Ron Dennis nel gioco delle parti si trova costretto a chiarire: «Non scuso il suo comportamento, ma Alonso resterà con noi. Le sue parole non sono un attacco alla Honda, che dal primo all'ultimo uomo è concentrata sul progetto, ma è frutto della frustrazione. Magari non è un modo particolarmente costruttivo di esprimerla, e i provvedimenti che prenderò resteranno una faccenda all'interno

del team. Però, dobbiamo soffrire, è il prezzo del miglioramento che serve per ottenere un motore competitivo, supereremo questo momento. La McLaren non si è dimenticata come si fa a vincere, e lo dimostreremo». Alonso non è certo nuovo come produttore di fuoco amico, alla Ferrari il famoso caso del "siete proprio dei scemi", segnò l'inizio di una serie di critiche culminate con il desiderio, espresso a mezzo tv, di ricevere come regalo di compleanno una macchina diversa, magari una Red Bull. Come è andata a finire lo sanno tutti, e ora magari quel vecchio desiderio potrebbe essere realizzato. Con l'arrivo dei motori Ferrari nella scuderia di Herr Mateschitz Fernando potrebbe esibirsi nell'ennesimo cambia di casacca, anche se di mezzo stavolta ci sarebbe la penale da pagare per il mancato rispetto di un faraonico contratto (30 milioni di euro). Al di là delle giustificazioni di rito e delle correzioni di tiro via social network, è difficile che uno come Alonso, affamato di riscatto, accetti senza battere ciglio di rimandare il giorno della riscossa a data da destinarsi. E visto come la Honda brancola nel buio, non è facile prevedere una McLaren di nuovo ruggente a tempi brevi. «Nel 2016 potrei anche non restare in F.1», pare abbia sibilato dopo il GP, alla faccia della fiducia nella rincorsa (disperata?) della Honda. Magari, questione economica a parte, potrebbe essere l'occasione giusta per appagare un altro desiderio mai nascosto: quello di correre a Le Mans.

# NUOVA 308 GTi

## BY PEUGEOT SPORT



*Motore 1.6 THP S&S 270 CV / Rapporto peso/potenza di soli 4,46 kg/CV-record di categoria / Tenuta di strada di alta precisione / Differenziale a slittamento limitato Torsen®*

**PEUGEOT** RACCOMANDA **TOTAL** Valori massimi ciclo combinato, consumi: 6 l/100 km; emissioni CO<sub>2</sub>: 139 g/km.

Con 308 GTi, preparata con tutta la passione e l'expertise del team Peugeot Sport, potrai metterti al volante della più sportiva e dinamica di sempre: motore 1.6 THP S&S da 270 CV, differenziale a slittamento limitato Torsen® e Peugeot i-Cockpit. Inoltre, con un rapporto peso/potenza record nel segmento, soli 4,46 kg/CV, la 308 GTi accelera da 0 a 100 km/h in appena 6,0 secondi, per farti provare ogni giorno grandi emozioni.

## NUOVA PEUGEOT 308 GTi

MOTION & EMOTION



PEUGEOT

# Lotus-Renault, si farà...

**Lotus e Renault annunciano la firma di una lettera di intenti che salva in corner il team dai creditori. Tutto fatto per l'acquisto? Non ancora, ma l'affare andrà in porto perché...**

**Marco Cortesi**

La Lotus è salva. O meglio, lo è in un certo senso. Dopo lunghi mesi di speculazioni, Renault ha annunciato la firma di una lettera d'intento che prelude all'acquisto del 65 per cento delle quote della scuderia di Enstone. Anzi al potenziale acquisto. Perché in realtà, il fatto che si tratti di una lettera di intenti non rende le cose così... automatiche. Innanzi tutto infatti, l'indebitamento della struttura è molto alto e non è ancora chiaro quanta parte di tali debiti Renault voglia prendersi in carico, e quanta parte degli investimenti voglia fare... da sola. Anche questi argomenti sono al centro delle trattative con Ecclestone, in quanto i contributi aggiuntivi, stimabili in 300 milioni di euro, richiesti dal costruttore, cambierebbero faccia al primo impatto col nuovo progetto rendendo più conveniente la finalizzazione degli intenti di cui sopra.

## Salvataggio in corner davanti alla legge

Rispetto alla settimana scorsa cambia poco dato che, in realtà, la lettera di intenti ha al momento solo uno scopo. Quello di tranquillizzare i creditori e fermare (o quantomeno ritardare) l'iniziativa dei giudici su loro istanza. Interlocutore più temibile, il fisco inglese. Portando una lettera di intenti, si è lasciato intravedere un futuro che permetta il recupero del dovuto, scongiurando la messa in amministrazione controllata: in altre parole, visto che c'è la possibilità di veder "rifiorire" l'azienda e di recuperare integralmente le imposte dovute,

per lo stato non ha senso mandare far finire in bancarotta una società, cosa che sicuramente ridurrebbe le chance di portare a casa il totale delle somme.

## Come arrivare a fine 2015?

Una volta superato lo scoglio legale, non è finita. Anzi la trattativa va avanti. C'è da scommettere che le condizioni su indebitamento ed investimenti siano state le prime ad essere inserite nella lettera, ed è da vedere qual è il "break-even" che la Renault vuole ottenere, in un modo o nell'altro. Come per dire, molto in soldoni: "Io ti compro, ma solo se i debiti saranno al massimo una certa cifra. Se Bernie contribuisce, potrei comprarti ugualmente, altrimenti... amici come prima".

In più, va considerato un altro aspetto, quello del cash-flow. L'accordo annunciato tra Renault e Lotus non riguarda le attività in corso, e tutti sanno quanto sia dispendiosa, in una scuderia, anche la gestione quotidiana. Se è vero che i fornitori forse saranno rabboniti dalla novità, non è detto che sarà facile per gli uomini di Gerard Lopez trovare le risorse per terminare la stagione. Anche in questo caso, si conta tanto sul... fattore E. Sarà il boss della Formula 1 a dover sbloccare da molti punti di vista l'affare. Una situazione che peserà sicuramente sul suo portafogli e che non gli farà piacere, ma che per la Formula 1 è fondamentale. Perdere tutto insieme un fornitore di motori, un grande costruttore ed un team, di questi tempi, sarebbe un colpo piuttosto duro.



### L'ORDINE DI ARRIVO DOMENICA 27 SETTEMBRE 2015

- 1 - Lewis Hamilton (Mercedes W06) - 53 giri in 1.28'06"508
- 2 - Nico Rosberg (Mercedes W06) - 18"964
- 3 - Sebastian Vettel (Ferrari SF15-T) - 20"850
- 4 - Kimi Raikkonen (Ferrari SF15-T) - 33"768
- 5 - Valtteri Bottas (Williams FW37-Mercedes) - 36"746
- 6 - Nico Hulkenberg (Force India VJM08-Mercedes) - 55"559
- 7 - Romain Grosjean (Lotus E23-Mercedes) - 1'12"298
- 8 - Pastor Maldonado (Lotus E23-Mercedes) - 1'13"575
- 9 - Max Verstappen (Toro Rosso STR10-Renault) - 1'35"315
- 10 - Carlos Sainz (Toro Rosso STR10-Renault) - 1 giro
- 11 - Fernando Alonso (McLaren MP4/30-Honda) - 1 giro
- 12 - Sergio Perez (Force India VJM08-Mercedes) - 1 giro
- 13 - Daniil Kvyat (Red Bull RB11-Renault) - 1 giro
- 14 - Marcus Ericsson (Sauber C34-Ferrari) - 1 giro
- 15 - Daniel Ricciardo (Red Bull RB11-Renault) - 1 giro
- 16 - Jenson Button (McLaren MP4/30-Honda) - 1 giro
- 17 - Felipe Massa (Williams FW37-Mercedes) - 2 giri
- 18 - Alexander Rossi (Manor 04-Ferrari) - 2 giri
- 19 - Will Stevens (Manor 04-Ferrari) - 3 giri
- 20 - Felipe Nasr (Sauber C34-Ferrari) - 4 giri

Giro veloce: Lewis Hamilton 1'36"145

### 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
Singapore	20/09/2015	Sebastian Vettel (Ferrari SF15-T)	61 giri in 2.01'22"118
Giappone	27/09/2015	Lewis Hamilton (Mercedes W06)	53 giri in 1.18'00"688



## CLASSIFICA PILOTI

1	Lewis Hamilton	Mercedes	277
2	Nico Rosberg	Mercedes	229
3	Sebastian Vettel	Ferrari	218
4	Kimi Raikkonen	Ferrari	119
5	Valtteri Bottas	Williams-Mercedes	111
6	Felipe Massa	Williams-Mercedes	97
7	Daniel Ricciardo	Red Bull-Renault	73
8	Daniil Kvyat	Red Bull-Renault	66
9	Romain Grosjean	Lotus-Mercedes	44
10	Sergio Perez	Force India-Mercedes	39
11	Nico Hulkenberg	Force India-Mercedes	38
12	Max Verstappen	Toro Rosso-Renault	32
13	Felipe Nasr	Sauber-Ferrari	17
14	Pastor Maldonado	Lotus-Mercedes	16
15	Carlos Sainz	Toro Rosso-Renault	12
16	Fernando Alonso	McLaren-Honda	11
17	Marcus Ericsson	Sauber-Ferrari	9
18	Jenson Button	McLaren-Honda	6
19	Roberto Merhi	Manor-Ferrari	0
20	Will Stevens	Manor-Ferrari	0
21	Will Stevens	Manor-Ferrari	0
22	Kevin Magnussen	McLaren-Honda	0

## CLASSIFICA COSTRUTTORI

1	Mercedes	506
2	Ferrari	337
3	Williams-Mercedes	208
4	Red Bull Racing-Renault	139
5	Force India-Mercedes	77
6	Lotus-Mercedes	60
7	Scuderia Toro Rosso-Renault	44
8	Sauber-Ferrari	26
9	McLaren-Honda	17
10	Manor-Ferrari	0





# movistar



# Fattore campo

**Lorenzo davanti al proprio pubblico, con una splendida e decisa vittoria, ha accorciato ulteriormente il divario in classifica da Rossi. Con quattro gare ancora da disputare i due piloti Yamaha sono separati da appena 14 punti**

Jacopo Rubino

Jerez, Barcellona, e adesso Alcaniz. A quanto pare, se si corre nella sua Spagna, Jorge Lorenzo quest'anno è imbattibile. Un dato da tenere bene a mente per l'ultimo round in programma a Valencia, dove probabilmente si decideranno le sorti di questo campionato di MotoGP. Al Motorland Aragon per il pilota della Yamaha è maturata la sesta affermazione stagionale, al termine di un cammino, almeno in apparenza, piuttosto facile: partenza perfetta, poi in testa fino al traguardo. Archiviata la debacle di Misano, il maiorchino guadagna di nuovo terreno su Valentino Rossi, terzo. Ora il Dottore è distante 14 lunghezze, con quattro tappe da disputare. Intanto, è arrivato matematicamente il titolo a squadre per il team ufficiale Movistar.

### Lorenzo in solitaria Marquez ancora a terra

“Porfuera” ha avuto la strada in discesa praticamente già alla seconda tornata, quando Marc Marquez è incappato nell'ennesima scivolata. «Colpa mia, posso soltanto scusarmi. È una annata storta», ha ammesso il campione del mondo in carica, autore di una splendida pole position dopo aver battagliato alla pari con il connazionale nelle prove libere. Un copione che ormai si ripete con regolarità. Uscito di scena l'avversario più temibile, Lorenzo si è trovato al comando indisturbato, tanto da poter gestire la situazione alle proprie spalle senza particolari sussulti. «Probabilmente io e Marc avremmo lottato per tutta la corsa», ha raccontato. «Ho cercato di restare concentrato ed evitare errori. Dovevo cancellare gli ultimi due Gran Premi negativi».

### Pedrosa-Rossi duello da applausi

Dietro di lui in verità non è accaduto granché fino al 18° giro, momento in cui Rossi ha rotto gli indugi, andando all'attacco di Dani Pedrosa. In passato il Dottore non ha mai faticato troppo a liberarsi del catalano, ma non ad Alcaniz: in ben sei occasioni il pesarese ha messo le ruote davanti, forzando la staccata o tentando linee ardite, ma il fantino della Honda è riuscito sempre a rispondere. Pedrosa ha così conquistato una meritata piazza d'onore, raggio di luce in una stagione complicata, fioriera di poche soddisfazioni. Il loro duello ha acceso l'entusiasmo del pubblico, e senza dubbio è stata la cosa più bella vista ad Alcaniz, suggellata dal sincero abbraccio in parco chiuso. Valentino, come abitudine capace di risollevarsi dopo aver arancato in prova, questa volta si è dovuto arrendere. Pedrosa, va detto, è stato a dir poco superbo, forse come mai gli era accaduto nelle sfide ruota a ruota con il collega più blasonato. «Sono felice di averlo battuto in questo modo, di solito è una delle mie debolezze», ha dichiarato sincero l'iberico. «Ce l'ho messa tutta, mi sono divertito», ha risposto sportivamente Rossi. E sul Mondiale: «14 punti di margine su Jorge sono pochi, dovrò dare il massimo».

### Iannone e Dovizioso Ducati chiude in positivo

Al podio ci aveva fatto un pensierino pure Andrea Iannone, fantastico terzo in qualifica nonostante la spalla lussata in allenamento. L'abruzzese nelle fasi iniziali era della contesa, ma alla lunga ha dovuto cedere, attestandosi in una solida quarta posizione. Un risultato comunque di altissima caratura per l'alfiere Ducati, probabilmente insperato alla vigilia. Dietro di lui il compagno di squadra Andrea Dovizioso: in crisi sabato (13esimo, addirittura eliminato in Q1) il forlivese è stato bravo a raddrizzare un weekend nato per il verso sbagliato. Dopo i fantastici exploit di Silverstone e Misano, invece, è rimasto a secco Danilo Petrucci, caduto per la prima volta in questa stagione.



La battaglia tra Rossi e Pedrosa alla fine vinta dallo spagnolo



Andrea Iannone

### Suzuki sesta con Espargaro pochi scossoni nelle retrovie

La trasferta in Aragona, per il resto, va in archivio senza troppo da segnalare. La Suzuki ha introdotto uno step evolutivo al propulsore, ben sfruttato da Aleix Espargaro, sesto precedendo Cal Crutchlow e Bradley Smith. L'Aprilia ha raccolto altri tre punti con Alvaro Bautista, 13esimo nella sua 100esima presenza in top class. Ancora dolorante a un piede, Karel Abraham ha alzato bandiera bianca al 12esimo giro, mentre in precedenza anche il sammarinese Alex De Angelis era volato a terra. Praticamente non pervenuto Toni Elias, rientrato in MotoGP con la Yamaha Open del Forward Racing in sostituzione di Claudio Corti. Si muove il mercato: Loriz Baz nel 2016 sarà in sella a una Desmosedici GP14.2 dell'Avintia Racing, sostituendo di fatto l'altro francese Mike Di Meglio.



## L'ORDINE DI ARRIVO DOMENICA 27 SETTEMBRE 2015

- 1 - Jorge Lorenzo - Yamaha (Yamaha) - 23 giri 41'44"933
- 2 - Dani Pedrosa - Repsol Honda (Honda) - 2"683
- 3 - Valentino Rossi - Yamaha (Yamaha) - 2"773
- 4 - Andrea Iannone - Ducati (Ducati) - 7"858
- 5 - Andrea Dovizioso - Ducati (Ducati) - 24"322
- 6 - Aleix Espargaro - Suzuki (Suzuki) - 24"829
- 7 - Cal Crutchlow - LCR (Honda) - 25"367
- 8 - Bradley Smith - Tech 3 (Yamaha) - 25"503
- 9 - Pol Espargaro - Tech 3 (Yamaha) - 26"452
- 10 - Yonny Hernandez - Pramac (Ducati) - 43"889
- 11 - Maverick Viñales - Suzuki (Suzuki) - 44"255
- 12 - Scott Redding - Marc VDS (Honda) - 48"176
- 13 - Alvaro Bautista - Gresini (Aprilia) - 49"755
- 14 - Eugene Laverty - Aspar (Honda) - 50"271
- 15 - Nicky Hayden - Aspar (Honda) - 50"364
- 16 - Hector Barbera - Avintia (Ducati) - 50"722
- 17 - Loris Baz - Forward (Yamaha Forward) - 51"997
- 18 - Stefan Bradl - Gresini (Aprilia) - 53"406
- 19 - Jack Miller - LCR (Honda) - 56"859
- 20 - Mike Di Meglio - Avintia (Ducati) - 59"607
- 21 - Toni Elias - Forward (Yamaha Forward) - 1'15"237

Giro veloce: Jorge Lorenzo 1'48"420

### Ritirati

- 12° giro - Karel Abraham
- 10° giro - Danilo Petrucci
- 6° giro - Alex De Angelis
- 2° giro - Marc Marquez

### Il campionato

- 1. Rossi 263; 2. Lorenzo 249; 3. Marquez 184; 4. Iannone 172; 5. Smith 143;
- 6. Dovizioso 139; 7. Pedrosa 129; 8. Petrucci 93; 9. Crutchlow 88; 10. P. Espargaro 88



**RENAULT 3.5**

**Gare a Le Mans**



**Rowland da**



# impazzire

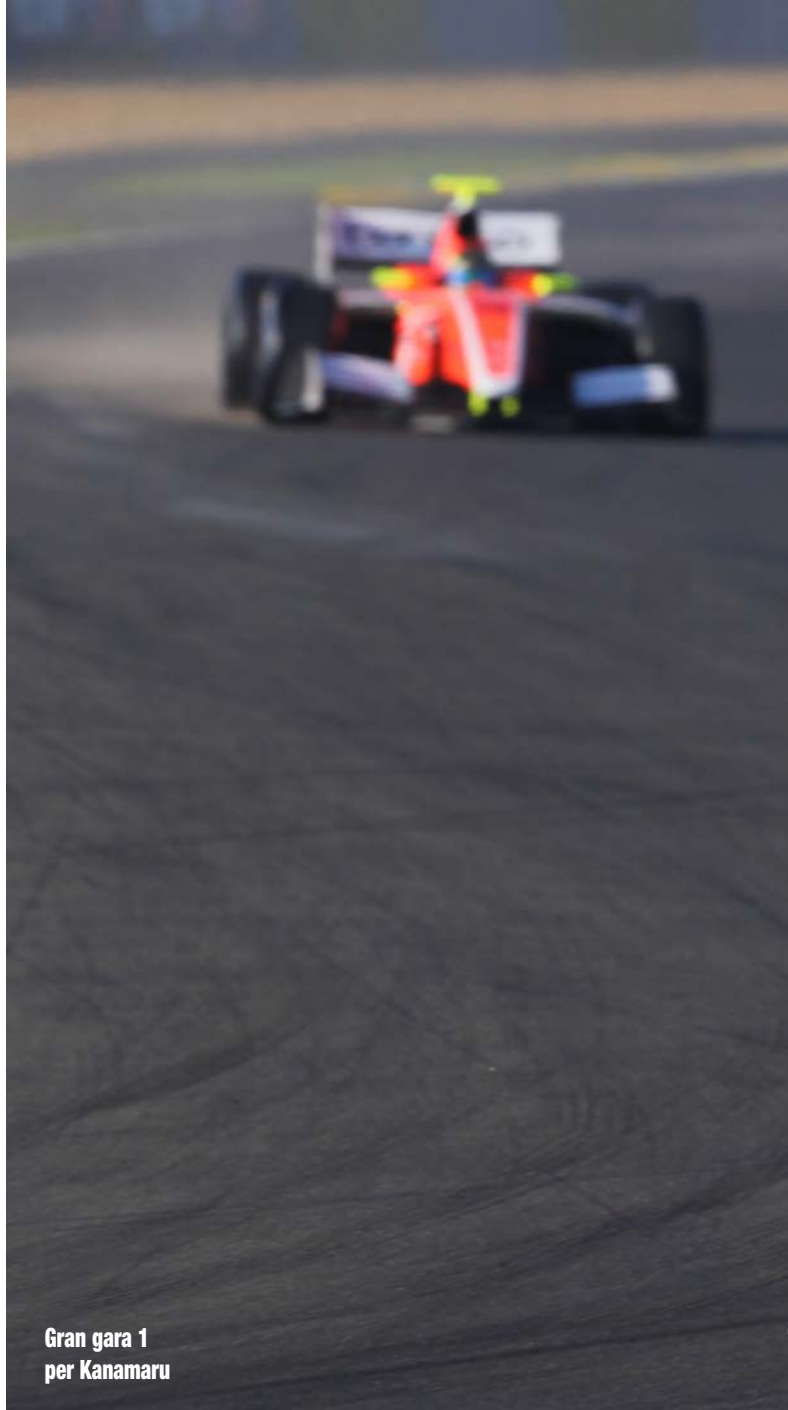
**Il ragazzo inglese, favorito dopo l'ottimo 2014 vissuto da rookie, ha centrato con una tappa di anticipo sulla chiusura stagionale il suo primo titolo importante in carriera grazie anche al team Fortec. Vaxiviere si è dovuto arrendere, ma è stato un più che valido avversario**

**Antonio Caruccio**  
**Foto Vincent/DPPi**  
**Photo Pellegrini**

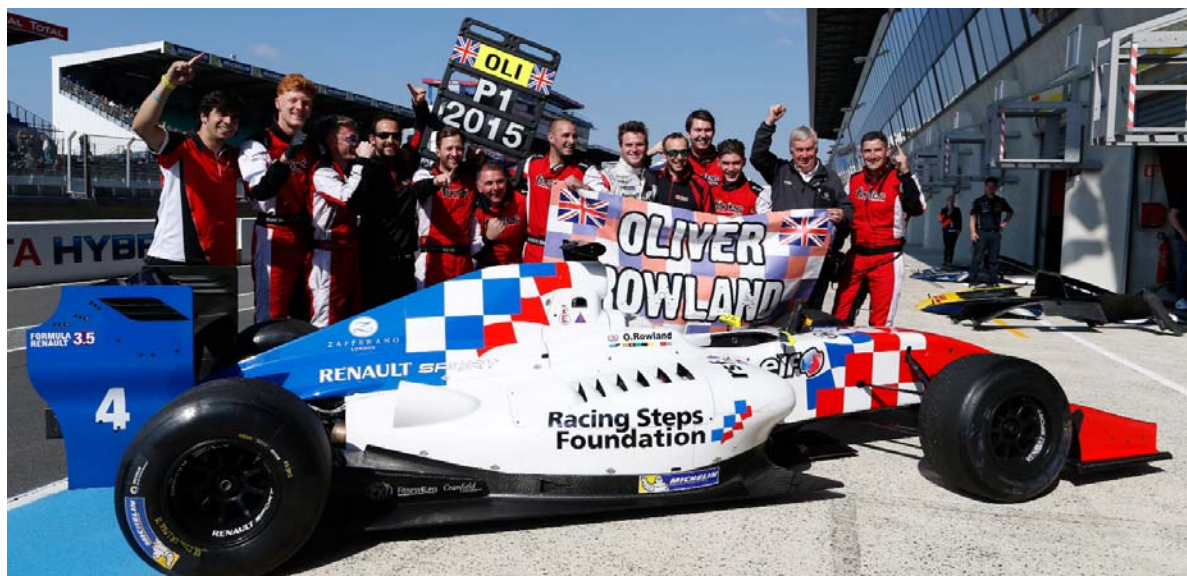
Oliver Rowland è il nuovo campione della Formula Renault 3.5: "Non mi sentivo bene in qualifica domenica e il giro ne ha un po' risentito. Ho avuto un'ottima partenza e insieme alla squadra abbiamo raggiunto il nostro obiettivo, ossia entrare in zona punti. Sono felice che abbiamo vinto questo titolo, ma devo ringraziare Fortec per aver creduto fortemente in me e Racing Step Foundation per il supporto di questi anni", dice felice, ma non entusiasta l'inglese. Si perché i giochi erano praticamente stati già decisi sabato, quando Oliver aveva vinto, e Matthieu Vaxiviere, suo rivale sin da inizio stagione, si era preso dieci secondi di penalità, scivolando da secondo a decimo spianando di fatto la strada al rivale inglese. "Congratulazioni a Matthieu perché mi ha spinto per tutta la stagione al limite delle mie possibilità", chiude Rowland.

## Vaxiviere sconfitto ma con onore

Complimenti che anche il francese ricambia: "Essere sul podio nella mia gara di casa è qualcosa di speciale, anche se avrei voluto la vittoria. Purtroppo non mi funzionava la radio e il team non poteva comunicarmi quando fermarmi per il pit-stop. Non è stato facile". Matthieu per la seconda volta consecutiva non ha avuto un buon avvio, pur dimostrando una velocità eccezionale. Da secondo a settimo in pochi metri nella gara 2, perché nella foga della partenza ha chiamato la terza marcia troppo presto, perdendo lo spunto in accelerazione, venendo passato da altre cinque vetture. Accodatosi a Nyck De Vries, è riuscito a sopravanzare l'olandese solo poco prima dell'ingresso della safety-car, quando un brutto incidente tra Yu Kanamaru e André Negrao ha costretto la direzione gara a neutralizzare la corsa. Nessuna conseguenza per i piloti, con buona parte del gruppo che è rientrata ai box appena si è aperta la finestra del pit-stop, mentre dal muretto Lotus hanno deciso di tenere Matthieu in pista fino al quindicesimo giro.



Gran gara 1  
per Kanamaru



Il team Fortec festeggia Oliver Rowland





## Orudzhev vince ancora e si candida per Jerez

Mossa vincente perché con un ritmo da qualifica il transalpino è tornato in pista secondo, alle spalle di Egor Orudzhev, che però non è riuscito a sopravanzare nonostante i numerosi tentativi. Il russo di Arden da parte sua ha scelto il giorno sbagliato per tornare al successo, perché tutti i riflettori erano puntati su Rowland, ma ha dimostrato di essere cresciuto e maturato con la squadra inglese in questa stagione candidandosi ancora tra i protagonisti a Jerez. Da non sottovalutare inoltre il suo secondo posto in gara 1.

**Il nuovo campione Renault 3.5  
qui sul podio di gara 1  
con Egor Orudzhev e Tom Dillman**



### Francia sugli scudi con Dillmann e Panis

L'aria di casa ha fatto bene ai piloti francesi, perché Tom Dillmann, dopo una cupa parte centrale di stagione, è tornato sul podio in gara 1 con il team Carlin. Bella prova anche per Tech 1, con Aurelien Panis sempre a punti con un quinto e sesto posto. Bene aveva fatto sperare in qualifica anche l'israeliano Roy Nissany, poi coinvolto suo malgrado nella bagarre dei primi giri.

### Cambiamenti in Draco una vettura per Negro

Non è stato fortunato invece il rientro di Negro nel campionato. Trovatosi a dover riempire il sedile di Pietro Fantin, che ha lasciato dopo la gara del Nurburgring, mentre la vettura di Bruno Bonifacio è rimasta ferma ai box, il pilota GP2 ha rapidamente preso confidenza con la vettura i primi due giorni, ma quando doveva affondare il colpo in qualifica 2, ci ha pensato un tubo dell'olio a toglierlo dai giochi. In gara poi, dopo una bella rimonta, il contatto con Kanamaru ha tolto alla squadra italiana ogni velleità di punti.

La resa di Vaxiviere







Il rientro di Negrao in WSR non è stato dei più fortunati



## L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 1 SABATO 26 SETTEMBRE 2015

- 1 - Oliver Rowland - Fortec - 30 giri 42'33"351
- 2 - Egor Orudzhev - Arden - 4"226
- 3 - Tom Dillmann - Carlin - 4"983
- 4 - Dean Stoneman - Dams - 5"360
- 5 - Aurelien Panis - Tech 1 - 6"026
- 6 - Yu Kanamaru - Pons - 7"028
- 7 - Nyck De Vries - Dams - 8"374
- 8 - Roy Nissany - Tech 1 - 10"030
- 9 - Tio Ellinas - Strakka - 11"984
- 10 - Matthieu Vaxiviere - Lotus Charouz - 12"958 \*
- 11 - Gustav Malja - Strakka - 16"168
- 12 - André Negrao - Draco - 17"352
- 13 - Jazeman Jaafar - Fortec - 22"753
- 14 - Beitske Visser - AVF - 25"299
- 15 - Marlon Stockinger - Lotus Charouz - 26"405
- 16 - Sean Gelael - Carlin - 39"440
- 17 - Nikita Zlobin - Pons - 38"886

Giro veloce: Matthieu Vaxiviere 1'23"413

Ritirati

- 20° giro - Nicholas Latifi
- 16° giro - Alfonso Celis

\* Indica 10 secondi di penalità

## L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 2 DOMENICA 27 SETTEMBRE 2015

- 1 - Egor Orudzhev - Arden - 28 giri 41'29"261
- 2 - Matthieu Vaxiviere - Lotus Charouz - 2"388
- 3 - Tio Ellinas - Strakka - 9"075
- 4 - Dean Stoneman - Dams - 10"293
- 5 - Tom Dillmann - Carlin - 10"889
- 6 - Aurelien Panis - Tech 1 - 14"193
- 7 - Nicholas Latifi - Arden - 14"994
- 8 - Oliver Rowland - Fortec - 18"221
- 9 - Gustav Malja - Strakka - 19"017
- 10 - Nyck De Vries - Dams - 19"379
- 11 - Marlon Stockinger - Lotus Charouz - 20"577
- 12 - Roy Nissany - Tech 1 - 20"886
- 13 - Beitske Visser - AVF - 26"834
- 14 - Jazeman Jaafar - Fortec - 27"396
- 15 - Nikita Zlobin - Pons - 27"653
- 16 - Alfonso Celis - AVF - 31"223 \*
- 17 - Sean Gelael - Carlin - 36"781

Giro veloce: Matthieu Vaxiviere 1'22"891

Ritirati

- 4° giro - Yu Kanamaru
- 4° giro - André Negrao

\* Indica 10 secondi di penalità

Il campionato

1. Rowland 264 punti; 2. Vaxiviere 204; 3. Stoneman 130; 4. De Vries 123;
5. Dillmann 114; 6. Ellinas 113; 7. Orudzhev 109; 8. Jaafar 106; 9. Malja 69;
10. Fantin 61.

FIA F.3

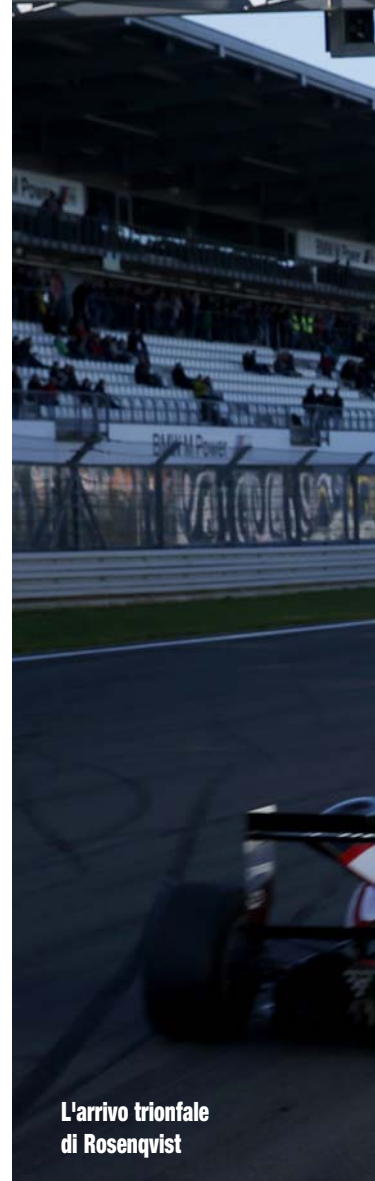
Gare al Nurburgring



Festa grande  
sul podio di gara 3,  
tutto con  
piloti Prema

# Rosenqvist e Prema CAMPIONI

Stroll abbraccia Rosenqvist dopo la tripletta che gli è valsa il titolo



L'arrivo trionfale di Rosenqvist

### Massimo Costa

È stato un anno di altissimo livello quello 2015 del FIA F.3. Se il 2014 aveva proposto due stelle al debutto come Esteban Ocon (campione) e Max Verstappen (terzo) i cui risultati brillantissimi avevano finito per oscurare il buon lavoro svolto dal vice campione Tom Blomqvist che nella categoria trascorse diversi campionati, questa stagione il campionato è stato terra di conquista per i piloti esperti. Felix Rosenqvist, al quinto anno nell'europeo, e Antonio Giovinazzi, al terzo, se la sono giocata da aprile fino a domenica scorsa portando il livello della serie a punte impensabili. Il solo Charles Leclerc, tra i debuttanti, è riuscito a tenere il passo per lungo tempo, ma alla fine ha dovuto abdicare.

## Rosenqvist costante Prema debordante

E al Nurburgring abbiamo vissuto il gran weekend di Rosenqvist e della Prema, leader incontrastata per tre giorni. Lo svedese, seguito dall'ex pilota di F.1 Stefan Johansson (però assente in Germania), aveva offerto qualche battuta a vuoto nel corso del campionato e in fondo pesavano molto anche i punti lasciati a Silverstone per una squalifica dopo le prove ufficiali che lo aveva relegato in fondo al gruppo in gara 2 e 3. Rosenqvist nella F.3 continentale era più volte partito con la

nomea del pilota da battere, ma gli era sempre andata male. Legato al team Mucke dal 2011 al 2014, con la Dallara arancione della squadra tedesca ha conquistato il Masters F.3 per due volte e Macao, ma nel passo lungo di un campionato non è mai riuscito a essere performante e continuo come con la Prema. A cui va il merito di avere sempre proposto quattro monoposti di grandissimo livello, come confermano i risultati del Nurburgring con Lance Stroll, Jake Dennis e l'ultimo arrivato Nick Cassidy. Cosa che non tutti nel FIA F.3 riescono a fare.

## No al limite di anni di permanenza in F.3

Rosenqvist ha caparbiamente inseguito questo titolo, anche a rischio di far storcere la bocca a chi lo vedeva come un vecchietto in una serie che deve essere per i giovani in ascesa. Ma al contrario, la presenza di piloti con anni sulle spalle è risultata avvincente per il FIA F.3, perché permette di capire il reale valore dei rookie giunti nella categoria. Si vorrebbe, infatti, porre un limite di permanenza nella serie. Diciamolo chiaramente: sarebbe un errore proprio per i motivi sopra citati. Che farà ora Rosenqvist? Lo svedese era stato fortemente voluto da Mercedes per contrastare Volkswagen che aveva puntato su Giovinazzi. A occhio verrebbe da dire che il passo nel DTM è cosa logica considerando la forza con cui da Stoccarda premevano per Felix.



Mercedes ha preparato questa bandiera per Rosenqvist

### Giovinazzi strepitoso ma non è bastato

Giovinazzi ha disputato un campionato fantastico e di più non poteva fare. Qualche errorino qua e là lo ha commesso, ma bisogna anche dire che il team Carlin non sempre è stato in grado di offrirgli una vettura che stesse al passo di quella targata Prema. Troppi piloti nella squadra inglese? Forse sì, perché gestire sei macchine è parso un po' troppo e alla lunga si finisce per pagare dazio, come puntualmente avvenuto. Con risultati altalenanti che hanno coinvolto anche un rookie di spessore come George Russell. Giovinazzi era partito come un razzo, con nove podi consecutivi. Poi, c'è stato il weekend nero di Spa e di Portimao che hanno fatto la differenza. E anche del Nurburgring se vogliamo, con Antonio coinvolto in incidenti non dovuti a sua imperizia. Ora l'italiano di Carlin dovrà badare a salvaguardare il secondo posto in classifica generale perché Leclerc si è avvicinato troppo.



Ottima gara 3 per Beretta



Rimonte e incidenti hanno caratterizzato il weekend di Lorandi

Giovinazzi al Nurburgring non è stato fortunato



## L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 1 SABATO 26 SETTEMBRE 2015

- 1 - Felix Rosenqvist (Dallara-Mercedes) - Prema - 25 giri 34'07"623
- 2 - Nick Cassidy (Dallara-Mercedes) - Prema - 6"491
- 3 - Callum Iliott (Dallara-VW) - Carlin - 7"764
- 4 - Charles Leclerc (Dallara-VW) - Van Amersfoort - 36"405
- 5 - Mikkel Jensen (Dallara-Mercedes) - Mucke - 36"525
- 6 - Markus Pommer (Dallara-VW) - Motopark - 36"992
- 7 - Santino Ferrucci (Dallara-Mercedes) - Mucke - 37"860
- 8 - Arjun Maini (Dallara-VW) - Van Amersfoort - 38"337
- 9 - Lance Stroll (Dallara-Mercedes) - Prema - 38"878
- 10 - Antonio Giovinazzi (Dallara-VW) - Carlin - 39"326
- 11 - Sergio Camara (Dallara-VW) - Motopark - 42"423
- 12 - Alexander Albon (Dallara-VW) - Signature - 43"019
- 13 - George Russell (Dallara-VW) - Carlin - 43"391
- 14 - Gustavo Menezes (Dallara-VW) - Carlin - 48"009
- 15 - Pietro Fittipaldi (Dallara-Mercedes) - Fortec - 48"650
- 16 - Raoul Hyman (Dallara-Mercedes) - West Tec - 50"497
- 17 - Nabil Jeffri (Dallara-VW) - Motopark - 51"408
- 18 - Felix Serralles (Dallara-Mercedes) - Mucke - 52"835
- 19 - Alessio Lorandi (Dallara-VW) - Van Amersfoort - 53"331
- 20 - Tatiana Calderon (Dallara-VW) - Carlin - 55"800
- 21 - Dorian Boccolacci (Dallara-VW) - Signature - 56"324
- 22 - Matthew Rao (Dallara-Mercedes) - Prema - 1'00"815
- 23 - Sam MacLeod (Dallara-VW) - Motopark - 1'02"272
- 24 - Ryan Tveter (Dallara-VW) - Carlin - 1'02"638
- 25 - Michele Beretta (Dallara-Mercedes) - Mucke - 1'03"046
- 26 - Wing Chung Chang (Dallara-Mercedes) - Fortec - 1'03"739
- 27 - Zhi Cong Li (Dallara-Mercedes) - Fortec - 1'05"029
- 28 - Matthew Solomon (Dallara-Mercedes) - Double R - 1'05"825
- 29 - Julio Moreno (Dallara-NBE) - T Sport - 1'06"825
- 30 - Mahaveer Raghunathan (Dallara-VW) - Motopark - 1'16"701
- 31 - Nicolas Pohler (Dallara-Mercedes) - Double R - 1'19"712
- 32 - Harald Schlegelmilch (ARTTech-NBE) - ArtLine - 1 giro

Giro più veloce: Felix Rosenqvist 1'21"158

Ritirato

10° giro - Jake Dennis

## L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 2 SABATO 26 SETTEMBRE 2015

- 1 - Felix Rosenqvist (Dallara-Mercedes) - Prema - 24 giri 35'51"337
- 2 - Antonio Giovinazzi (Dallara-VW) - Carlin - 4"956
- 3 - Lance Stroll (Dallara-Mercedes) - Prema - 9"153
- 4 - Jake Dennis (Dallara-Mercedes) - Prema - 10"539
- 5 - Charles Leclerc (Dallara-VW) - Van Amersfoort - 14"509
- 6 - Nick Cassidy (Dallara-Mercedes) - Prema - 15"550
- 7 - Santino Ferrucci (Dallara-Mercedes) - Mucke - 16"551
- 8 - George Russell (Dallara-VW) - Carlin - 16"964
- 9 - Callum Iliott (Dallara-VW) - Carlin - 17"954
- 10 - Mikkel Jensen (Dallara-Mercedes) - Mucke - 18"813
- 11 - Sergio Camara (Dallara-VW) - Motopark - 21"828
- 12 - Arjun Maini (Dallara-VW) - Van Amersfoort - 22"328
- 13 - Markus Pommer (Dallara-VW) - Motopark - 22"929
- 14 - Alexander Albon (Dallara-VW) - Signature - 25"302
- 15 - Tatiana Calderon (Dallara-VW) - Carlin - 26"680
- 16 - Ryan Tveter (Dallara-VW) - Carlin - 27"186
- 17 - Dorian Boccolacci (Dallara-VW) - Signature - 28"069
- 18 - Matthew Rao (Dallara-Mercedes) - Fortec - 32"280
- 19 - Raoul Hyman (Dallara-Mercedes) - West Tec - 34"265
- 20 - Julio Moreno (Dallara-NBE) - T Sport - 36"622
- 21 - Sam MacLeod (Dallara-VW) - Motopark - 37"030
- 22 - Nabil Jeffri (Dallara-VW) - Motopark - 37"402
- 23 - Zhi Cong Li (Dallara-Mercedes) - Fortec - 40"116
- 24 - Michele Beretta (Dallara-Mercedes) - Mucke - 40"525
- 25 - Nicolas Pohler (Dallara-Mercedes) - Double R - 46"605
- 26 - Mahaveer Raghunathan (Dallara-VW) - Motopark - 47"958
- 27 - Harald Schlegelmilch (ARTTech-NBE) - ArtLine - 1 giro

Giro più veloce: Felix Rosenqvist 1'20"866

Ritirati

- 12° giro - Wing Chung Chang
- 11° giro - Pietro Fittipaldi
- 8° giro - Gustavo Menezes
- 6° giro - Felix Serralles
- 5° giro - Matthew Solomon
- 4° giro - Alessio Lorandi

## L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 3 DOMENICA 27 SETTEMBRE 2015

- 1 - Felix Rosenqvist (Dallara-Mercedes) - Prema - 21 giri
- 2 - Lance Stroll (Dallara-Mercedes) - Prema - 0"900
- 3 - Nick Cassidy (Dallara-Mercedes) - Prema - 1"663
- 4 - Jake Dennis (Dallara-Mercedes) - Prema - 2"418
- 5 - Charles Leclerc (Dallara-VW) - Van Amersfoort - 3"186
- 6 - Markus Pommer (Dallara-VW) - Motopark - 3"718
- 7 - Santino Ferrucci (Dallara-Mercedes) - Mucke - 4"377
- 8 - Callum Iliott (Dallara-VW) - Carlin - 5"257
- 9 - Sergio Sette Camara (Dallara-VW) - Motopark - 5"654
- 10 - George Russell (Dallara-VW) - Carlin - 6"473
- 11 - Alexander Albon (Dallara-VW) - Signature - 7"003
- 12 - Nabil Jeffri (Dallara-VW) - Motopark - 8"394
- 13 - Antonio Giovinazzi (Dallara-VW) - Carlin - 8"663
- 14 - Gustavo Menezes (Dallara-VW) - Carlin - 9"197
- 15 - Felix Serralles (Dallara-Mercedes) - Mucke - 9"593
- 16 - Arjun Maini (Dallara-VW) - Van Amersfoort - 10"608
- 17 - Michele Beretta (Dallara-Mercedes) - Mucke - 10"614
- 18 - Pietro Fittipaldi (Dallara-Mercedes) - Fortec - 10"954
- 19 - Matt Solomon (Dallara-Mercedes) - DoubleR - 11"32
- 20 - Zhi Cong Li (Dallara-Mercedes) - Fortec - 12"003
- 21 - Ryan Tveter (Dallara-VW) - Carlin - 12"377
- 22 - Mahaveer Raghunathan (Dallara-VW) - Motopark - 12"488
- 23 - Harald Schlegelmilch (ARTTech-NBE) - ArtLine - 13"281

Giro più veloce: Felix Rosenqvist - 1'21"286

Ritirati

- 14° giro - Alessio Lorandi
- 14° giro - Tatiana Calderon
- 12° giro - Dorian Boccolacci
- 9° giro - Raoul Hyman
- 8° giro - Sam MacLeod
- 8° giro - Matthew Rao
- 3° giro - Nicolas Pohler
- 2° giro - Julio Moreno
- 1° giro - Mikkel Jensen

Il campionato

1. Rosenqvist 453; 2. Giovinazzi 362,5; 3. Leclerc 356,5; 4. Dennis 333; 5. Stroll 198; 6. Russell 191; 7. Albon 168; 8. Günther 118; 9. Pommer 110,5; 10. Jensen 101,5; 11. Ferrucci 89; 12. Menezes 65; 13. Iliott 53,5; 14. Maini 53; 15. Sette Camara 50,5; 16. Cassidy 43; 17. Fittipaldi 32; 18. Maini 27; 19. Boccolacci 27; 20. Lorandi 26; 21. Hyman 12,5; 22. Tveter 2; 23. MacLeod 2; 24. Schiller 2; 25. Jeffri 2.





# Finale da urlo

**Sono ben nove i piloti che a Jerez, il 18 ottobre, nelle tre corse finali potranno giocarsi il campionato e i 500mila euro in palio. Al comando rimangono, con gli stessi punti, gli svizzeri Deletraz e Joerg**

**Antonio Caruccio**  
Foto Gooden/DPPI

Louis Deletraz è ancora il leader della Eurocup di Formula Renault 2.0. Anzi no. O meglio non è più il solo a sedere sul trono del mondo, perché lo svizzero del team Kaufmann dalla riaccensione dei motori a Silverstone ad inizio mese ha un po' perso lo smalto. A pari punti con lui c'è un altro elvetico, ed anch'egli corre nel team Kaufmann: Kevin Joerg. Dopo sei appuntamenti si riparte da capo, abbiamo scherzato fino a qui perché a Jerez si disputerà un weekend che varrà una stagione. Joerg e Deletraz hanno entrambi 163 punti, con Louis che grazie alla tre vittorie ottenute, contro l'unica di Kevin, mantiene un leggero vantaggio, ma alle loro spalle ci sono altri sei piloti che matematicamente posso ambire al titolo che fu di Nyck De Vries nel 2014.

## Aitken minaccioso Hubert si avvicina

Terzo infatti, Jack Aitken del team Koiranen, che nelle ultime gare ha messo insieme più punti tra i primi in classifica. A Le Mans, oltre alle difficoltà degli svizzeri di Kaufmann, ha rilanciato le proprie quotazioni Antoine Hubert, alfiere Tech 1, che ha vinto gara 2, mentre l'inglese Ban Barnicoat si è aggiudicato il successo del sabato per Fortec. Brutta

battuta d'arresto invece per Jake Hughes, leader nella serie ALPS, che in Francia non ha raccolto nemmeno un punto, ritirandosi in gara 1 per il cedimento della sospensione mentre era in lotta per le prime posizioni. Un fine settimana tra alti e bassi anche per Ignazio D'Agosto, col barese che ha sfiorato il podio nella seconda corsa, chiudendo quarto dopo essere stato superato dal compagno Dennis Olsen alla ripartenza della safety-car. Il norvegese è poi stato promosso in piazza d'onore per la penalizzazione di Simon Gachet, che aveva regalato a Tech 1 l'intera prima fila al fianco di Hubert.

## Hasse-Clot e Scott rookie da seguire

Bello invece vedere un volto nuovo vincitore tra i rookie. Valentin Hasse-Clot, dopo un travagliato avvio di stagione con Strakka ed il passaggio a Manor MP, da Silverstone difende i colori di Fortec e sulla pista di casa il parigino ha ottenuto il successo di classe nella prima corsa, mentre in gara 2 ha trionfato Harrison Scott, alfiere AVF. L'inglese, giunto quinto assoluto, è stato penalizzato di cinque posizioni per aver oltrepassato i limiti della pista, ma ha mantenuto il primato nella graduatoria rookie, dopo essere stato squalificato al sabato per degli errati valori alle molle di precarico degli ammortizzatori.





Deletraz e Joerg davanti a tutti in classifica e al via di gara 1

## L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 1 SABATO 26 SETTEMBRE 2015

- 1 - Ben Barnicoat - Fortec - 14 giri 22'12"480
- 2 - Kevin Joerg - Kaufmann - 1"456
- 3 - Louis Delétraz - Kaufmann - 6"193
- 4 - Jack Aitken - Koiranen - 6"512
- 5 - Ukyo Sasahara - ART Junior - 7"758
- 6 - Anthoine Hubert - Tech 1 - 11"166
- 7 - Dennis Olsen - Manor MP - 13"807
- 8 - Ignazio D'Agosto - Manor MP - 13"995
- 9 - Valentin Hasse-Clot - Fortec - 14"451
- 10 - Martin Kodric - Fortec - 14"970
- 11 - Simon Gachet - Tech 1 - 19"631
- 12 - Amaury Richard - Arta - 20"816
- 13 - Darius Oskoui - ART Junior - 20"986
- 14 - Bruno Baptista - Manor MP - 21"561
- 15 - Harrison Scott - AVF - 21"584
- 16 - Hugo De Sadeleer - Tech 1 - 22"463
- 17 - Thiago Vivacqua - JD - 22"527
- 18 - Nikita Troitskiy - JD - 24"493
- 19 - Denis Bulatov - AVF - 27"049
- 20 - Christopher Anthony - Manor MP - 30"763
- 21 - James Allen - Arta - 31"146
- 22 - Matevos Isaakyan - JD - 53"691

Giro veloce: Ben Barnicoat 1'34"449

Ritirati

11° giro - Jake Hughes

## L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 2 DOMENICA 27 SETTEMBRE 2015

- 1 - Anthoine Hubert - Tech 1 - 17 giri 28'03"249
- 2 - Dennis Olsen - Manor MP - 2'050
- 3 - Simon Gachet - Tech 1 - 2"051
- 4 - Ignazio D'Agosto - Manor MP - 2"550
- 5 - Ben Barnicoat - Fortec - 4"408
- 6 - Jack Aitken - Koiranen - 4"666
- 7 - Kevin Joerg - Kaufmann - 6"401
- 8 - Louis Delétraz - Kaufmann - 7"577
- 9 - Ukyo Sasahara - ART Junior - 7"824
- 10 - Harrison Scott - AVF - 8"740
- 11 - Thiago Vivacqua - JD - 8"872
- 12 - Valentin Hasse-Clot - Fortec - 10"567
- 13 - Martin Kodric - Fortec - 11"346
- 14 - Darius Oskoui - ART Junior - 11"360
- 15 - Jake Hughes - Koiranen - 12"497
- 16 - Amaury Richard - Arta - 16"648
- 17 - Hugo De Sadeleer - Tech 1 - 24"624
- 18 - James Allen - Arta - 25"041
- 19 - Denis Bulatov - AVF - 25"165
- 20 - Christopher Anthony - Manor MP - 38"236

Giro veloce: Martin Kodric 1'33"846

Ritirati

14° giro - Nikita Troitskiy

0 giri - Matevos Isaakyan

Il campionato

1. Deletraz, Jorg 163; 3. Aitken 156; 4. Hubert 148; 5. Barnicoat 135; 6. Hughes 132; 7. Sasahara 104; 8. Olsen 96; 9. Isaakyan 65; 10. D'Agosto 46.



Anthoine Hubert  
vincitore di gara 1



Ben Barnicoat,  
primo in gara 2

# Wehrlein quasi campione

Il giovane 20enne tedesco della Mercedes, alla terza stagione nella categoria, è vicino alla conquista del titolo. Lo inseguono i piloti Audi Mortara ed Ekstrom. E a Hockenheim ci si attende una durissima battaglia al termine di una stagione con tanti punti interrogativi

Wehrlein  
vede il titolo





## Gare al Nurburgring

Massimo Costa

“A dire il vero non ci capiamo niente neanche noi”. Chi parla è un pilota della BMW nel campionato DTM. La domanda che gli avevamo rivolto era la seguente: come mai le prestazioni delle vetture sono così differenti da gara a gara nello stesso weekend, per non parlare poi tra un appuntamento e l'altro? E' il gran mistero del DTM 2015. Non c'è molta logica: chi si trova in pole il sabato, il giorno dopo lo ritroviamo in ottava fila e viceversa. E al di là delle speculazioni sui favori che ci si concede tra un costruttore e l'altro, sempre esistite fin dai tempi in cui vi gareggiava l'Alfa Romeo, per non scontentare i padroni del vapore che sono poi gli amministratori delegati di Audi (affondata dalla vicenda emissioni), BMW e Mercedes, rimane il fatto che anche le zavorre quest'anno sono grandi protagonisti in negativo tant'è che dal 2016 si cambierà registro.

## Mortara si illude poi si dispera

Tra tutto questo, c'è un unico denominatore comune che bene o male viaggia con una certa continuità: Pascal Wehrlein. Il tedesco della Mercedes è a un passo dal conquistare il campionato. Al Nurburgring ha lottato, si è eccessivamente arrabbiato con Maxime Martin per un lungo alla prima curva e relativo contatto in gara 1 (vinta dal belga della BMW), si è scusato per il suo comportamento



Martin ha vinto gara 1, primo successo 2015



Spengler terzo in gara 2 con la BMW, qui in lotta con Gotz



La battaglia Mortara-Wehrlein in gara 1, secondo e terzo



Prima vittoria in 4 anni di DTM per Molina



## L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 1 SABATO 26 SETTEMBRE 2015

- 1 - Maxime Martin (BMW M4) - RMG - 25 giri 48'17"036
- 2 - Edoardo Mortara (Audi RS5) - Abt - 2"543
- 3 - Pascal Wehrlein (Mercedes C63) - HWA - 2"955
- 4 - Gary Paffett (Mercedes C63) - ART - 14"227
- 5 - Maximilian Goetz (Mercedes C63) - Mucke - 15"293
- 6 - Lucas Auer (Mercedes C63) - ART - 16"750
- 7 - Marco Wittmann (BMW M4) - RMG - 17"349
- 8 - Robert Wickens (Mercedes C63) - HWA - 20"620
- 9 - Antonio Felix Da Costa (BMW M4) - Schnitzer - 22"189
- 10 - Mattias Ekstrom (Audi RS5) - Abt - 23"857
- 11 - Mike Rockenfeller (Audi RS5) - Phoenix - 24"398
- 12 - Paul Di Resta (Mercedes C63) - HWA - 25"032
- 13 - Timo Glock (BMW M4) - MTEK - 25"383
- 14 - Adrien Tambay (Audi RS5) - Abt - 25"756
- 15 - Christian Vietoris (Mercedes C63) - HWA - 26"413
- 16 - Nico Muller (Audi RS5) - Rosberg - 27"142
- 17 - Daniel Juncadella (Mercedes C63) - Mucke - 27"724
- 18 - Augusto Farfus (BMW M4) - RBM - 1'00"378

Giro più veloce: Maxime Martin 1'23"502

### Ritirati

- 18° giro - Bruno Spengler
- 11° giro - Timo Scheider
- 9° giro - Tom Blomqvist
- 0 giri - Jamie Green
- 0 giri - Miguel Molina

## L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 2 DOMENICA 27 SETTEMBRE 2015

- 1 - Miguel Molina (Audi RS5) - Abt - 43 giri 1.02'00"166
- 2 - Paul Di Resta (Mercedes C63) - HWA - 7"500
- 3 - Bruno Spengler (BMW M4) - Schnitzer - 8"791
- 4 - Tom Blomqvist (BMW M4) - RBM - 19"824
- 5 - Pascal Wehrlein (Mercedes C63) - HWA - 25"581
- 6 - Maximilian Goetz (Mercedes C63) - Mucke - 26"326
- 7 - Mike Rockenfeller (Audi RS5) - Phoenix - 26"626
- 8 - Augusto Farfus (BMW M4) - RBM - 34"305
- 9 - Martin Tomczyk (BMW M4) - Schnitzer - 37"205
- 10 - Daniel Juncadella (Mercedes C63) - Mucke - 38"059
- 11 - Mattias Ekstrom (Audi RS5) - Abt - 38"848
- 12 - Adrien Tambay (Audi RS5) - Abt - 38"980
- 13 - Maxime Martin (BMW M4) - RMG - 41"174
- 14 - Christian Vietoris (Mercedes C63) - HWA - 41"451
- 15 - Antonio Felix Da Costa (BMW M4) - Schnitzer - 42"656
- 16 - Nico Muller (Audi RS5) - Rosberg - 43"205
- 17 - Jamie Green (Audi RS5) - Rosberg - 47"506
- 18 - Marco Wittmann (BMW M4) - RMG - 1'02"291
- 19 - Lucas Auer (Mercedes C63) - ART - 1'05"555
- 20 - Timo Glock (BMW M4) - MTEK - 1'11"458

Giro più veloce: Miguel Molina 1'23"417

### Ritirati

- 28° giro - Edoardo Mortara
- 8° giro - Gary Paffett
- 1° giro - Robert Wickens
- 0 giri - Timo Scheider

### Il campionato

1. Wehrlein 165; 2. Mortara 128; 3. Ekstrom 127; 4. Spengler 119; 5. Green 107; 6. Wittmann 104; 7. Paffett 87; 8. Farfus 77; 9. Da Costa, Rockenfeller 73.

aggressivo, e alla fine ha preso punti pesanti, quelli del terzo e del quinto. Cosa che non ha fatto nelle due gare Edoardo Mortara. Se al sabato, brillante secondo e abile nel tenere dietro senza DRS Wehrlein, si era rimesso in piena corsa per il titolo (manca un solo appuntamento ad Hockenheim), la domenica l'italiano dell'Audi si è perso con una qualifica 2 che lo ha visto ventesimo. Nella seconda corsa si è poi ritirato per un contatto con Timo Glock; il tedesco della BMW ha reagito con un fallo da cartellino rosso (drive through) a due "sgambetti" provocatori di Mortara. E così niente zona punti, che difficilmente avrebbe comunque raggiunto, e vane speranze di poter vincere il titolo. Wehrlein ha 165 punti, Edoardo 128. Sono quindi 37 le lunghezze di distacco con 50 punti in palio.

## Ekstrom e Green nulli Molina e Martin ridono

Chi spera è anche Mattias Ekstrom, terzo in graduatoria con 127 punti. Anch'egli uomo Audi, a Hockenheim sarà interessante vedere come sarà il gioco di squadra. Dopo le polemiche in Austria, con la famosa frase di Wolfgang Ullrich "Buttalo fuori" che è costata la sospensione a Mosca di Timo Scheider per avere provocato il doppio ritiro di Robert Wickens e di Wehrlein, vedremo se si giocherà ancora sporco. Tornando ad Ekstrom, al Nurburgring è stato pressoché inesistente conquistando un solo punto. Due zero in casella anche per un altro uomo Audi che contava molto nell'appuntamento tedesco per risalire la china, Jamie Green. Mandato in testacoda in gara 1 e centrato da Miguel Molina (poi brillante primo in gara 2, primo successo per lo spagnolo), al via della seconda corsa dopo una buona qualifica 2 Green è partito malissimo e si è fatta notte. La BMW, tagliata fuori dal discorso vittoria nel campionato, si è gustata il successo di Martin e il terzo posto del sempre competitivo Bruno Spengler. Tutto questo in gara 2 perché nella prima le BMW erano disperse (zavorre e chissà cosa...).

**WTCC**

Gare a Shanghai

# Citroen spazza tutti

**La Casa francese si è aggiudicata il titolo costruttori, e non poteva essere diversamente vista la inconsistenza di Honda e Lada. E Lopez è a un passo dal realizzare la doppietta iridata**

Dario Sala

Ci vorrà ancora un mese per sapere chi sarà il campione del mondo piloti del WTCC. Un mese che ci separa dall'inedita gara a Buriram in Thailandia. Sarà una cornice insolita e non del tutto certa perché non è detto che José Maria Lopez verrà incoronato in quell'occasione. Usiamo il condizionale perché è d'obbligo, ma la realtà dice che ora l'argentino ha 75 punti di vantaggio quando in palio ne restano 110. Difficile che i conti non si chiudano nell'ex regno del Siam.





KENWOOD

Sánchez

CITROËN

TOTAL

CITROËN  
RACING

KW  
kwsuspensions.de

YOKOHAMA

JVC K  
Y. Muller  
68

TOTAL

KW

CITROËN  
RACING

### Citroen brava in pista e in politica

In una cornice più tradizionale e decisamente migliore per il marketing ed il mercato, la Citroen è stata consacrata campione del mondo fra i Costruttori per la seconda volta consecutiva. La bandiera francese e quella della "double chevron" sono state così sventolate orgogliosamente in una terra che è diventata uno dei primi mercati della Casa. Un titolo meritato quello della Citroen che quest' anno è persino riuscita a migliorare un prodotto già molto buono. La C-Elysée fin dalla prima gara ha fatto capire di rimanere ancora un passo avanti a tutti gli avversari ai quali ha lasciato solamente le briciole e neppure tutte. Si può sindacare finché si vuole su quanto investono i francesi rispetto agli altri e quanto vantaggio abbiano avuto all'inizio della loro campagna nel Turismo. Tutte cose vere. Ma è anche parte del gioco saper forzare a proprio favore certe situazioni. Chi ha vinto in passato lo ha sempre fatto grazie a macchine veloci, ottimi piloti e abili giochi politici. Non è cambiato nulla. La Citroen ha strameritato questo titolo. Gli altri devono fare un passo in avanti molto grande se vorranno competere il prossimo anno.



Yvan Muller vincitore di gara 2



È finita così la gara di Coronel





## L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 1 DOMENICA 27 SETTEMBRE 2015

- 1 - José Maria Lopez (Citroen C-Elysée) - Citroen - 16 giri 33'21"641
- 2 - Yvan Muller (Citroen C-Elysée) - Citroen - 2"428
- 3 - Sébastien Loeb (Citroen C-Elysée) - Citroen - 3"379
- 4 - Nicky Catsburg (Lada Vesta) - Lada - 5"526
- 5 - Mehdi Bennani (Citroen C-Elysée) - SLR - 13"912
- 6 - Norbert michelisz (Honda Civic) - Zengo - 16"774
- 7 - Tiago Monteiro (Honda Civic) - Honda Jas - 20"662
- 8 - Hugo Valente (Chevrolet Cruze) - Campos - 22"575
- 9 - Stefano D'Aste (Chevrolet Cruze) - Munnich - 26"361
- 10 - Ma Qing Hua (Citroen C-Elysée) - Citroen - 4 giri

Giro più veloce: José Maria Lopez 1'52"401

### Ritirati

- 1° giro - Gabriele Tarquini
- 1° giro - Rob Huff
- 1° giro - Tom Coronel
- 1° giro - John Filippi
- 1° giro - Tom Chilton
- 9° giro - Grégoire Demoustier



## L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 2 DOMENICA 27 SETTEMBRE 2015

- 1 - Yvan Muller (Citroen C-Elysée) - Citroen - 14 giri 26'36"942
- 2 - Gabriele Tarquini (Honda Civic) - Honda Jas - 2"659
- 3 - José Maria Lopez (Citroen C-Elysée) - Citroen - 2"684
- 4 - Sébastien Loeb (Citroen C-Elysée) - Citroen - 3"395
- 5 - Rob Huff (Lada Vesta) - Lada - 8"366
- 6 - Tiago Monteiro (Honda Civic) - Honda Jas - 11"224
- 7 - Mehdi Bennani (Citroen C-Elysée) - SLR - 14"339
- 8 - Ma Qing Hua (Citroen C-Elysée) - Citroen - 15"378
- 9 - Nicolas Lapierre (Lada Vesta) - Lada - 24"968
- 10 - John Filippi (Chevrolet Cruze) - Campos - 27"357
- 11 - Norbert michelisz (Honda Civic) - Zengo - 27"357
- 12 - Grégoire Demoustier (Chevrolet Cruze) - Craft Bamboo - 28"654

Giro più veloce: Sébastien Loeb 1'52"191

### Ritirati

- 1° giro - Hugo Valente
- 1° giro - Nicky Catsburg
- 11° giro - Stefano D'Aste

### Non partiti

Tom Coronel  
Tom Chilton

### Il campionato

1. Lopez 396; 2. Muller 321; 3. Loeb 282; 4. Ma 177; 5. Michelisz 172; 6. Tarquini 171; 7. Monteiro 165; 8. Valente 95; 9. Huff 87; 10. Chilton 84

## Chilton accusa vetture troppo fragili

Intanto il WTCC a Shanghai ha mandato a gli archivi altre due gare molto belle e ricche di colpi di scena. Una riflessione però, è giusto farla e le parole di Tom Chilton dopo l'incidente che lo ha visto protagonista in gara uno, devono far riflettere. L'inglese dopo pochi metri della prima frazione è rimasto coinvolto nei botti che hanno escluso parecchi protagonisti e costretto lui ed il suo compagno a non prendere parte a gara due. Tom ha puntato l'accento sulla fragilità di queste macchine, evidenziando come in teoria le vetture Turismo dovrebbero essere progettate per resistere agli urti. Queste TC1, diventate più accattivanti e più potenti nascondono una certa fragilità che non avevano prima dell'avvento di questo regolamento. Gli urti erano più "tollerati" dalle vecchie Super 2000. Queste macchine invece si fermano subito e sono decisamente più costose da riparare. Non stiamo parlando dei prototipi mascherati del DTM o delle vetture GT. Stiamo parlando di vetture che vengono tolte dai cicli di produzione e fatte diventare da corsa. Nel Turismo questo è sempre avvenuto tenendo un occhio ai costi grazie ad un regolamento che le limitava in molti aspetti. Non si dice di tornare a quell'epoca visto che per molti non avevano l'appeal necessario, ma forse qualche correttivo sarebbe opportuno farlo. Le macchine distrutte a fine gara servono solo a far spendere un sacco di soldi e al momento attuale non sono in molti ad averne. Persino un entusiasta Tom Coronel si è lasciato andare ad un laconico "save money at a bank not at the track" che significa più o meno: i vostri soldi investiti in banca non in pista.



Scott Dixon  
campione IndyCar

# A ritmo





**Nonostante una popolazione alquanto contenuta e una posizione geografica lontana dai principali palcoscenici del motorsport, la Nuova Zelanda riesce sfornare numerosi piloti in grado di mettersi in mostra nelle principali categorie automobilistiche. Un fenomeno frutto non solo del talento individuale dei singoli ma anche di diversi fattori culturali**

Silvano Taormina

La Nuova Zelanda è un paese piccolo, ma con una grande tradizione nel motorsport. Basti pensare a Bruce McLaren, nato e cresciuto nel sobborgo di Meadowbank ad Auckland prima di emigrare in Inghilterra, e al ruolo che il suo team ha giocato in Formula 1 negli anni. Ma anche a piloti come Denny Hulme, iridato nel 1967 con la Brabham, Chris Amon e Mike Thackwell, con quest'ultimo per anni ha detenuto il record di pilota più giovane ad aver esordito nella massima formula, o Paul Radisich, bicampione nel Mondiale Turismo ad inizio anni Novanta. Con una popolazione di poco inferiore ai cinque milioni di abitanti, su per giù come l'Emilia Romagna o la Sicilia per fare un esempio con casa nostra, la Nuova Zelanda negli ultimi anni ha offerto al motorsport una moltitudine di giovani portacolori di indiscusso talento. E pensare che, nonostante ben nove autodromi permanenti, da anni nessuna serie internazionale fa tappa in terra maori (a vuoto le candidature di un paio di città neozelandesi per ospitare la Formula E), vi sono soltanto le locali Toyota Racing Series e V8 Super Tourers quali massime espressioni per monoposto e vetture Turismo. Eppure la Nuova Zelanda sforna tanti piloti. Piloti presenti un po' ovunque nei vari campionati sparsi per il globo, dalle formule addestrative in Europa alla Indycar negli Stati Uniti fino alle serie asiatiche, dalle gare endurance ai rally. Piloti che non fanno semplicemente presenza, ma che si distinguono per la velocità, l'approccio e la professionalità, collezionando successi e talvolta titoli. Le due medaglie d'argento conquistate dagli All Blacks qualche anno addietro in altrettante edizioni della defunta A1GP World Cup ne sono un ulteriore testimonianza. Ciò che manca, al momento, è un kiwi in Formula 1, circostanza che non è difficile immaginare a breve.

# no di Haka



Earl Bamber vincitrice a Le Mans

### Dixon campione Indycar il punto di riferimento

Tra i piloti in attività, Scott Dixon rappresenta sicuramente il punto di riferimento per i suoi connazionali. Australiano di nascita e statunitense d'adozione, ma in tutto e per tutto kiwi, a soli trentacinque anni può vantare un curriculum di tutto rispetto. Ad inizio 2015 ha conquistato il successo alla 24 Ore di Daytona, il suo secondo dopo quello del 2006, e poche settimane fa, dopo un finale thrilling che lo ha visto terminare a pari punti con Juan Pablo Montoya, ha messo le mani sul suo quarto titolo nella Indycar. Una carriera, la sua nelle formule americane, che lo ha visto brillare sin da giovanissimo, quando nel 2000 a soli venti anni ha centrato il titolo nella Indy Lights e un anno dopo cogliere la sua prima vittoria alla terza apparizione in CART a Nazareth. Successi ai quali hanno fatto seguito i titoli in Indycar nel 2003, 2008 (anno in cui si è imposto anche alla Indy 500) e 2013. Questi trionfi, oltre ad un ruolo onorario nella Federazione Automobilistica neozelandese, gli sono valsi anche il titolo di Order of Merit del Commonwealth britannico.

### La crescita di Evans e Stanaway

Nel variopinto panorama delle formule addestrative, tra i neozelandesi al top della piramide troviamo Mitch Evans e Richie Stanaway. Entrambi provenienti dalla GP3, con il primo che ha centrato il titolo nel 2012, dopo una lunga gavetta in monoposto si stanno distinguendo in GP2. Nonostante stiano vivendo un 2015 di alti e bassi nella formula cadetta, sono riusciti a portare a casa un successo a testa. Stanaway ha vinto gara 2 a Montecarlo, Evans ha fatto sua la Sprint Race a Monza dopo

aver rimontato dall'ultima fila al terzo gradino del podio il giorno prima. Adesso li attende un finale di stagione in crescendo. Tutti e due, però, si stanno distinguendo anche nell'Endurance. Stanaway è pilota ufficiale Aston Martin e in questo 2015 ha già colto tre pole, l'ultima delle quali nel recente appuntamento di Austin, e un successo di classe a Spa nel FIA WEC. Nella stessa gara belga, Evans si è imposto in LMP2 con la Gibson-Nissan del team Jota, cogliendo successivamente la piazza d'onore alla 24 Ore di Le Mans nella sua unica altra apparizione nel Mondiale.

### Hartley e Bamber al top nell'Endurance

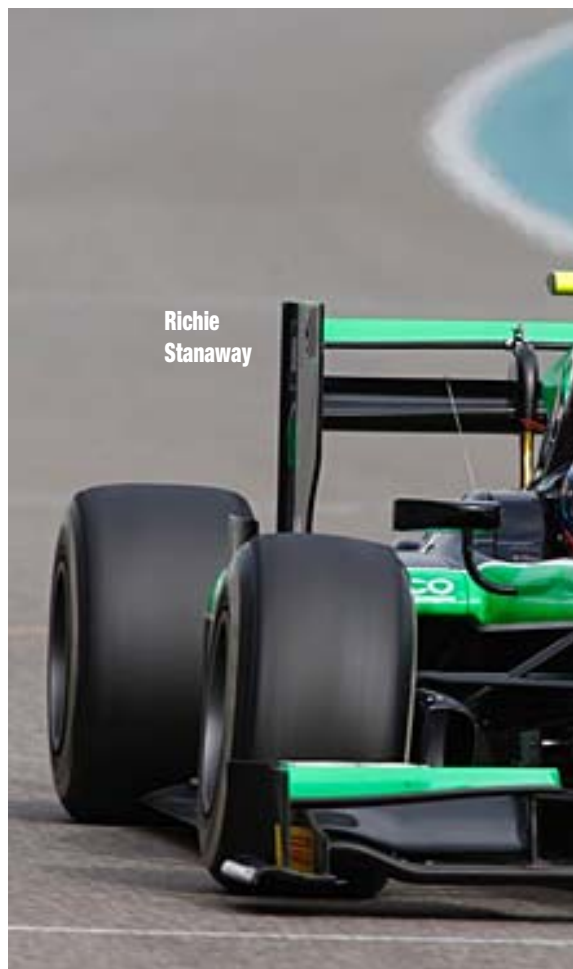
E proprio dal panorama Endurance che stanno arrivando le maggiori soddisfazioni per i colori neozelandesi. Brendon Hartley, proveniente da una famiglia da corsa insieme al padre Ryan e al fratello Nelson, dopo le due pole ad inizio stagione a Silverstone e Spa ha trovato la via del successo al Nurburgring e più di recente ad Austin. Insieme a Webber e Bernhard occupa il secondo posto in campionato ad una manciata di punti dai leader Lotterer-Fassler-Treluyer. Il 2015, però, resterà negli annali del motorsport neozelandese per il trionfo di Earl Bamber alla 24 Ore di Le Mans. Una storia incredibile quella del talentuoso ventiquattrenne di Whanganui, cresciuto nella isolata fattoria di famiglia nella regione di Manawatu ed emerso tra mille difficoltà nelle formule propedeutiche. Nonostante abbia sempre lottato con budget risicati che raramente gli hanno permesso di pianificare al meglio i propri impegni agonistici, sin da giovanissimo ha iniziato a collezionare successi in Asia tra Formula BMW e Formula Renault V6. Successivamente si è fatto notare con le potenti vetture dell'A1GP e



Brendon Hartley



Mitch Evans



Richie Stanaway



Chris Van Der Drift



della Superleague Formula. Nel 2013, abbandonate le speranze di proseguire in monoposto, ha virato sulla Porsche Supercup Asia che lo ha visto trionfare al primo tentativo. Non pago, l'anno successivo ha bissato il titolo nella serie asiatica imponendosi al contempo nella ben più competitiva Supercup europea. Abbastanza per attirare le attenzioni della Porsche che, dopo un primo svezamento in GT, lo ha portato a Le Mans. Il resto è storia recente.

## Le speranze di Van Der Drift

Un percorso simile sta cercando di intraprenderlo anche Chris Van Der Drift che, a differenza di Bamber, ha qualche primavera in più sulle spalle, ma una storia simile. Arrivato in Europa con tanto talento e poco budget, si è fatto notare subito in Formula Renault 2.0 dove nel 2006 ha centrato la piazza d'onore sia nella Eurocup che nel NEC. L'apice, però, lo ha toccato l'anno successivo grazie al titolo nella Formula Master. Da lì in poi la sua carriera è proceduta a singhiozzo tra GP2, Renault World Series e AutoGP non senza qualche acuto. Quest'anno, quando manca la sola prova di Shanghai al termine, si ritrova a comandare la Porsche Carrera Cup Asia con ben sette successi all'attivo. In Cina dovrà fare i conti con il ben più esperto connazionale Craig Baird, secondo in graduatoria e reduce dal successo in gara 1 a Singapore a cui ha fatto seguito il secondo posto in gara 2 proprio davanti a Van Der Drift.

### Kiwi in evidenza nel V8 Supercars

Non sarà il loro anno migliore nel V8 Supercars, ma, ad ogni modo i kiwi riescono sempre a farsi notare in casa dei cugini australiani. In questa stagione l'unico che si sta facendo valere veramente è Fabian Coulthard, vincitore ad inizio anno ad Adelaide e tuttora quinto in campionato. Nonostante non goda di un mezzo ufficiale, il pilota del team BJR è ancora in lotta per il titolo finale. Seppur afflitto dai mille problemi di affidabilità della sua Volvo S60, Scott McLaughlin ha di recente ritrovato la via della pole a Townsville e Eastern Creek e quella del podio a Ipswich. Un eventuale trionfo a Bathurst, impresa sfiorata lo scorso anno, potrebbe mettere una pezza ad una stagione altrimenti al di sotto delle aspettative. Non sta brillando nemmeno Shane Van Gisbergen, ancora a secco di successi, il quale però si è tolto la soddisfazione di diventare pilota ufficiale della McLaren in GT. Proprio al volante di una 650S del team neozelandese Von Ryan Racing, condivisa con Kevin Estre e Rob Bell, ha trionfato nella Blancpain Endurance Series a Silverstone e Nurburgring su un totale di quattro apparizioni.

### Il poliedrico Cassidy diviso tra F.3 e GT

Il 2015 si sta rivelando un anno alquanto intenso per Nick Cassidy, il quale sta dimostrando una grande capacità di adattamento cimentandosi in più campionati con vetture molto diverse tra loro. Dopo aver curato lo sviluppo della nuova Tatuus FT-50 per la Toyota Racing Series, in attesa di definire i propri programmi ad inizio anno si è tenuto in allenamento nella Toyota 86 Cup New Zealand cogliendo tre successi in sei gare. Poi è arrivata la chiamata da parte della Tom's, la compagine ufficiale della Toyota nella Formula 3 giapponese dove, ad una prova dal termine, occupa la seconda posizione in campionato con cinque vittorie all'attivo. Sempre per conto della casa nipponica ha portato al debutto la versione GT300 aggiornata della 86 in occasione della 1000 km di Suzuka del Super GT. Nel frattempo ha ricevuto la chiamata da parte della BMW per entrare a far parte del Motorsport Juniors Program della casa bavarese. Per nulla annoiato, ha colto al balzo la chiamata della Prema per un paio di appuntamenti del FIA Formula 3 European. Dopo un inizio sfortunato a Portimao, ma velocissimo in qualifica, caratterizzato da qualche problema in gara nonostante ottime prestazioni sul giro singolo, al Nurburgring è salito sul podio in gara 1 e gara 3.



Scott McLaughlin



Shane Van Gisbergen



Fabian Coulthard

## La parola al presidente della Federazione MSNZ "Seguiamo i nostri piloti in tutto e per tutto e..."

A Thomlinson fa eco Shayne Harris, presidente della MSNZ, la federazione automobilistica neozelandese. "Nel 2004, in collaborazione con la Otago University, abbiamo creato la Elite Motorsport Academy con l'obiettivo di formare i giovani kartisti che si affacciano al mondo delle monoposto e dei rally. Il programma ha una durata di dodici mesi e, oltre ad affinare le tecniche di guida con specifici stage in Formula Ford e Formula First, si prende cura di aspetti quali le pubbliche relazioni, il training mentale e la nutrizione sportiva". Un impegno corposo che non coinvolge solo la Federazione, come sottolinea Harris: "Il nostro impegno ha stimolato alcune iniziative simili intraprese da privati, come ad esempio la SpeedSport Scholarship, e da alcune case automobilistiche come Toyota e Ssangyong che hanno investito nel motorsport nel nostro paese". Un ulteriore contributo a carattere "quasi filantropico" è giunto da Colin Giltrap, uno degli uomini più ricchi del paese e proprietario di numerose concessionarie, che negli anni ha aiutato diversi giovani neozelandesi a muovere i primi passi in Europa.



## La parola a Thomlinson “Il segreto è nell'etica e nelle nostre piste”

Ma qual è il segreto del successo dei piloti neozelandesi in tempi recenti? Semplice talento individuale o c'è qualcosa di più? Per capirlo abbiamo interpellato Barrie Thomlinson, organizzatore della Toyota Racing Series, che ha visto crescere più di una generazione di piloti neozelandesi. "In Nuova Zelanda c'è una forte etica per lo sport. Già alle elementari i bambini praticano due, tre sport allo stesso tempo e, vista la posizione geografica del nostro paese, sin dalla tenera età sono abituati a prendere parte a tornei internazionali che li costringono a viaggiare e vivere lontani dalle famiglie. Ciò permette di sviluppare in loro un forte spirito di sacrificio e molta dedizione in quello che fanno. Lo stesso avviene nel motorsport, dove la maggior parte dei kartisti inizia a muovere i primi passi intorno ai sei anni", afferma Thomlinson, che aggiunge: "I nostri autodromi sono molto tortuosi e non ancora contaminati dalla moda delle vie di fuga in asfalto. Quando i nostri ragazzi percorrono i primi giri in monoposto, sanno bene che alla prima sbavatura si finisce nella ghiaia. Pertanto sviluppano uno stile di guida molto pulito e accurato e imparano a raggiungere il limite in tempi brevissimi. Questa caratteristica spesso rappresenta un vantaggio quando si confrontano con i coetanei d'oltreoceano".



Nick Cassidy

# **Kajetanowicz** **Secondo** **col sorriso**

**Trasparente nella classifica continentale il vincitore Al-Attiyah, il pilota polacco fa il pieno di europunti e aumenta probabilmente in maniera decisiva nella generale su Craig Breen**





L'ultimo acuto, Kajto Kajetanowicz l'ha lanciato poco dopo l'alba della domenica, nella prima delle otto prove speciali della seconda e ultima giornata di gara. E' stato forte, possente: sufficiente a far lievitare il suo vantaggio da dodici secondi e due a trentacinque e sette, ma non ad impressionare Nasser Al-Attiyah. Non ha mollato, il qataro al via (forse) per l'ultima volta con la Fiesta Regional che di soddisfazioni gliene ha date parecchie. Nel tratto immediatamente successivo ha iniziato una rimonta non scontata, ha collezionato una serie impressionante di successi parziali e nel penultimo impegno ha ripreso il pallino che aveva tenuto fra le mani per un attimo sabato mattina. Di un soffio, un secondo e mezzo appena, destinato a diventare un ciclone di lì a poco.

"Gara dura, su un fondo a tratti più adatto a una prova del tout terrain che a un rally", dice a cose fatte il polacco che con la Fiesta R5 non ha vinto ma è come se lo avesse fatto: sui duecento e passa chilometri di terra e asfalto dell'isola divisa ha fatto per la seconda volta in stagione il pieno di europunti e messo, di fatto, un'ipoteca pesantissima sul titolo continentale. Poi ringrazia il cielo di essere passato indenne fra i mille e mille trabocchetti e spiega di aver gestito: "Con Alexey Lukyanuk precipitato indietro già nella seconda prova e gli altri "europei" non troppo vicini, non mi è parso il caso di osare oltre un certo limite per vincere anche il duello con Al-Attiyah". I numeri gli danno ragione, grazie alla classifica stralcio (e all'assenza di Craig Breen che conta di ripresentarsi all'Acropoli dopo la sua incursione iridata al Tour de Corse) il suo vantaggio nella classifica della serie continentale è ulteriormente cresciuto e adesso è ancor più vicino a mettere le mani sulla corona. Resta il rimpianto di un duello solo accennato, ma così va il mondo...



## L'orgoglio di Lukyanuk

Il piacere di concentrarsi solo sulla guida, Alexej Lukyanuk lo riscopre domenica mattina. Quando finalmente si ritrova ai comandi di una Fiesta di nuovo dotata di un'idroguida efficiente. "Quando tutto va bene non ci si fa caso, ma è davvero bello non pensare ad altro che a pilotare", fa il russo mentre risale in classifica. Le sue speranze di fare il colpaccio a Cipro sono miseramente naufragate nel secondo tratto cronometrato, ma alla fine è riuscito comunque a chiudere al settimo posto dell'assoluta, preceduto solo da Kajto Kajetanowicz, Bruno Magalhaes, Robert Conسانی e Jaromir Tarabus fra quelli a caccia di europunti. E facendolo si è straguadagnato il premio intitolato a Colin McRae.

## Il poker di Al-Attiyah

Ai giochi olimpici di Rio ha già iniziato a pensarci. Ma quando si ritrova nell'abitacolo di un'auto da corsa, Nasser Al-Attiyah riesce ancora a concentrarsi sulle strade che si srotolano davanti a lui. Campione vero, il qatara l'ha dimostrato pure a Cipro tenendo il piede giù dall'inizio alla fine alla ricerca di una quarta vittoria sull'isola. Quella che lo straconferma l'uomo da battere (anche) nella serie medioorientale che ancora deve far tappa in Giordania e nell'Oman prima del gran finale a Dubai.



**Kajetanowicz e Baran  
secondi ma felici**



## L'ORDINE DI ARRIVO DOMENICA 27 SETTEMBRE 2015

1. Al-Attiyah-Baumel (Ford Fiesta Rrc) in 2.08'38"4
2. Kajetanowicz-Baran (Ford Fiesta R5) a 7"0
3. Al-Kuwari-Clarke (Ford Fiesta Rrc) a 4'00"0
4. Magalhaes-Magalhaes- (Peugeot 208 T16) a 4'32"1
5. Consani-Vanneste (Citroën DS3 R5) a 5'43"0
6. Tarabus-Trunkat (Skoda Fabia S2000) a 6'16"8
7. Lukyanuk-Arnautov (Ford Fiesta R5) a 7'22"5
8. Demosthenous-Laos (Mitsubishi Lancer Evo IX) a 8'29"3
9. Tlustak-Kucera (Skoda Fabia S2000) a 9'46"7
10. Botka-Szeles (Mitsubishi Lancer Evo IX) a 10'03"8

Le classifiche di campionato

Piloti: 1.Kajetanowicz 198; 2.Breen 136; 3.Lukyanuk 120; 4.Consani 79; 5. Magalhaes 68; 6.Tarabus 56; 7.Plangi 43; 8.Kopecky 36; 9.Butvilas 36; 10.Loix 35.

Junior: Bergkvist 147; Sirmacis 104; 3.Griebel 93.

Bruno Magalhaes



Christos Demosthenou



## Per David Botka passo avanti in Erc-2

Due minuti pagati a un controllo non gli hanno permesso di giocarsela con Christos Demosthenou, ma David Botka ce l'ha comunque fatta a piazzare il muso della sua Lancer davanti a quello dell'Impreza di Vojtech Stajf recuperando qualche punto nei confronti del leader in Erc-2.



## “Dimi” profeta in patria

Gli abituali protagonisti saltano la trasferta nell'isola del Mediterraneo orientale e in Erc-3 c'è posto per gli enfants du pays. Soprattutto per “Dimi” che riesce nella non facile impresa di portare al traguardo la sua Suzuki Swift e si straguardagna il diritto a far festa sul palco d'arrivo.

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)