



Il duello del futuro

Hamilton vince anche in Russia e si avvicina al titolo iridato già matematico per la Mercedes, ma Vettel è sempre più vicino. E nel 2016...

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



6



38

20



28

Il graffio
di Baffi



L'editoriale

di Massimo Costa

SAINZ E LA SICUREZZA NEL MOTORSPORT

Non tanto tempo fa, in un editoriale, avevo sottolineato come tra GP2, Renault 3.5, GP3, Renault 2.0 e F.4, dunque nell'intero mondo delle monoposto, si erano registrati, mai come prima, bruttissimi e violenti incidenti per fortuna tutti terminati felicemente. San Dallara e San Ta-tuus vegliano sui piloti. Ma ovviamente, anche nella massima formula i livelli di sicurezza hanno raggiunto livelli impensabili soltanto 20-30 anni fa. Un pilota che avesse subito un incidente come quello di Sainz negli anni Ottanta, si sarebbe ritrovato senza gambe (ricordate la dinamica simile del crash di Regazzoni a Long Beach nel 1980) e con la macchina che avrebbe sicuramente preso fuoco. In poche parole, non avrebbe avuto scampo. La ricerca, la tecnologia, l'intelligenza umana, hanno permesso di rendere le piste più sicure, le monoposto praticamente infallibili, e ai piloti di poter uscire da incidenti del genere con le proprie gambe. Magari i soliti nostalgici avranno da ridire, ma io (come tanti altri), che ho assistito al miglioramento continuo delle condizioni delle piste e delle vetture non posso che ringraziare chi ha condotto queste battaglie, in primis Max Mosley, e che ci evitano di scrivere necrologici una domenica sì e una no. La svolta definitiva è arrivata dopo uno dei weekend più neri della storia della F.1: Imola 1994, quando sul bellissimo circuito del Santerno trovarono la morte Roland Ratzenberger nella qualifica del sabato ed Ayrton Senna il giorno seguente durante il Gran Premio. Tutto cambiò. Le piste, le monoposto, e si sono raggiunti standard di sicurezza incredibili. Certo ancora vi sono autodromi vecchio stile che possono risultare molto pericolosi, uno su tutti Zandvoort o Brands Hatch, benché fortunatamente non più frequentati dalla F.1. Che però nel suo calendario presenta tracciati certamente meravigliosi, come Spa, ma con punti molto delicati. Certo, non tutto si può cambiare e questo va accettato. Se con i circuiti e le monoposto siamo quasi alla perfezione, rimane da migliorare la sicurezza di contorno, quella cioè "manovrata" dagli uomini e che ha portato il ritorno della morte in F.1 quando Jules Bianchi a Suzuka lo scorso anno ha colpito una gru col casco. Proprio domenica, a Sochi un commissario si è gettato in pista per togliere una bandella dell'alettone persa da Sainz e un attimo dopo è transitato Vettel in piena gara. Come è stato possibile che dalla direzione gara abbiano permesso a quell'uomo di rischiare così tanto. Cambiano le piste, le macchine, ma non quegli uomini coi capelli bianchi che se ne stanno nella torre di controllo e che, vedi la ridicola indagine sul povero Bianchi che neanche Marino..., stanno sul banco degli imputati e nello stesso tempo su quello del giudice.





RUS1080 2015

COURSE MARSHAL



COURSE

2015 FORMULA 1
RUSSIAN GRAND PRIX

RUS1673

RECOVERY



COURSE

2015 FORMULA 1
RUSSIAN GRAND PRIX



Il rosso

Per ora Vettel marca da vicino Hamilton in pista, sapendo di non avere ancora una macchina all'altezza della Mercedes, e lo prende in giro fuori. L'inglese sogna di sfidare il ferrarista per rinnovare i duelli di Mansell e Senna, ma si sente superiore. L'anno prossimo però, le fantasie potrebbero diventare realtà

A close-up profile shot of Lewis Hamilton wearing a white Mercedes racing suit and a black cap with the Mercedes logo. The suit features logos for Petronas, BlackBerry, UBS, and BOSS. A large yellow text overlay is positioned across the middle of the image.

o e il nero



Stefano Semeraro

Quando vinceva titoli mondiali a ripetizione, sverniciandolo con la Red Bull, Lewis Hamilton lo snobbava. Non era "l'intruso" Vettel, a quei tempi, il suo rivale preferito, ma Fernando Alonso. Adesso che invece i titoli se li sente in tasca, Lewis ha cambiato idea. Quello con cui battersi – tralasciando il vecchio nemico spagnolo trascinato in basso dalla crisi McLaren, e il compagno di squadra Rosberg, mai giudicato davvero all'altezza – è diventato lui, Sebastian il ferrarista. L'avversario ideale con cui rinnovare una rivalità stile Mansell-Senna anni '90. «E' un po' che ci penso – ha dichiarato a Sky il campione del mondo – l'altro giorno ho visto una foto di Nigel e Ayrton ruota a ruota con scintille che uscivano dappertutto. Non vedo l'ora che capiti a me e Sebastian. Quest'anno ci sono state gare in cui ci siamo trovati ad una distanza che mi ha fatto venire una voglia matta che accadesse. Immaginate una gara come

quella fra me e Rosberg l'anno scorso in Bahrain, avanti e indietro, avanti e indietro. Sarebbe la cosa più eccitante del mondo. Ma per sapere dove e quando potrà accadere dobbiamo ancora aspettare».

Vettel, Eva, Hamilton la 708 e le grid girls

Come a dire: sbrighi Ferrari, che ho voglia di battermi con il tuo pilota. Intanto da Sochi sono rimbalzate le immagini di Hamilton che dopo le qualifiche guardava incuriosito Eva, la monoposto di Vettel («finchè si limita a guardarla...»), ha scherzato il tedesco, e poi il duetto fra i due in conferenza stampa, quando Hamilton ha posato con una trentina di stupende grid girls russe e Seb lo ha preso in giro: «Mi hai detto che le aspettavi al Radisson, camera 708, ma ora però falle riposare un po'»



saranno stanche di restare in piedi». «Ma cosa dici?», gli ha risposto Lewis, divertito e un po' imbarazzato. Insomma, battute fra due che si stuzzicano e si rispettano molto (anche se Hamilton ai tempi di Seb alla Red Bull diceva che vinceva per merito di Newey, ma ora che ha anche lui un missile forse capisce...), in attesa di vedere scontri più seri in pista. Per ora, con il divario di prestazioni fra Mercedes e Ferrari a fare da paratia fra i rispettivi ego, buttarla sul ridere è facile. Ma l'anno prossimo? «Lewis ha un po' di vantaggio al momento», dice da parte sua il ferrarista, che nell'ultimo anno passato a rosciare nel cockpit di una Red Bull più volte aveva sibilato: sogno di battermi ad armi pari con Hamilton. «Noi ci stiamo provando molto seriamente e credo che in futuro potremo avvicinarci un bel po' alla Mercedes. E' quello l'obiettivo. Credo che Lewis sia uno dei migliori piloti al momento, sarebbe bello battersi con lui». Dovesse accadere, tutti e due avrebbero meno voglia di sorridere.

Hamilton quasi campione Ferrari sempre più vicina

Intanto Sochi ha sentenziato che Hamilton sarà il prossimo campione del mondo. Non c'erano troppi dubbi a dire la verità, ma l'ennesima vittoria e il clamoroso ritiro di Nico Rosberg, che proprio quando aveva dimostrato di potersela giocare alla pari con il compagno di squadra si è dovuto ritirare per un banale problema al pedale dell'acceleratore, hanno spinto lontano Hamilton. La Mercedes si guarda indietro preoccupata perché la Ferrari continua a metterle una grande pressione. La vittoria di Vettel a Singapore, la bella gara di Suzuka, e ora Sochi, con la Rossa mai troppo lontana da Hamilton e pronta a sfruttare ogni minima debolezza delle W06 o dei loro piloti. Una Ferrari che si sta candidando seriamente ad essere la più seria e fiera rivale della Mercedes nel 2016.

Stella filante

Mercedes festeggia il secondo titolo costruttori consecutivo e può battere il record assoluto di punti già ottenuto nel 2014 se nelle prossime quattro gare metterà sempre a segno una doppietta

Massimo Costa

Campioni. Per il secondo anno consecutivo, la Mercedes ha conquistato il campionato costruttori. Non c'erano dubbi, restava solo da capire in quale circuito la squadra di Toto Wolff avrebbe festeggiato. Lo ha fatto a Sochi, con quattro gare di anticipo sulla conclusione della stagione. Sono 531 i punti conquistati fino ad ora, lo scorso anno ha concluso con un totale di 701 lunghezze. A disposizione un

massimo di 172 punti quindi il record del 2014 (sempre 19 i Gran Premi) può essere battuto arrivando a 703, ma sarà necessario piazzare in tutte e quattro le gare (Austin, Città del Messico, Abu Dhabi, San Paolo) Lewis Hamilton e Nico Rosberg al primo e secondo posto. Facile? Non sembra più così semplice per la Mercedes mieterne doppiette. La Ferrari incombe, ma anche i problemi tecnici, pure banali come quello occorso a Sochi a Rosberg, non mancano. La pressione arrivata dal

team di Maranello è tanta e forse la lucidità dei tecnici e meccanici Mercedes di tanto in tanto vacilla. Tornando ai punti, tanto per far capire la superiorità del costruttore tedesco, la Red Bull nel 2013 (e sempre con diciannove gare in calendario) aveva contato 596 punti, addirittura 460 nel 2012 con venti corse, 650 nel 2011 di nuovo con diciannove gare, 498 nel 2010 ancora con diciannove appuntamenti. Numeri che confermano la superiorità della Mercedes.

2015: Mercedes 531 punti
(ancora 4 gare da disputare)

2014: Mercedes 701 punti (19 gare)

2013: Red Bull-Renault 596 punti (19 gare)

2012: Red Bull-Renault 460 punti (20 gare)

2011: Red Bull-Renault 650 punti (19 gare)

2010: Red Bull-Renault 498 punti (19 gare)



Colpo basso



Raikkonen cercava il podio a tutti i costi e dopo una bellissima gara ha commesso all'ultimo giro un errore da principiante speronando Bottas, terzo, che a sua volta aveva meritato ampiamente. E per entrambi, che sognavano di poter stappare lo champagne si è aperta la porta ai rimpianti

Massimo Costa

Una partenza al fulmicotone, un duello ruota a ruota con Sebastian Vettel, poi vinto dal tedesco. Kimi Raikkonen è parso scatenato nel GP di Sochi. Aveva tanta voglia di podio. Ha spinto forte giro dopo giro, ha attaccato con successo Daniel Ricciardo, è stato velocis-

simo nello sfruttare il sorpasso di Valtteri Bottas su Sergio Perez per infilare senza pietà il messicano a una manciata di chilometri dall'arrivo. Un sorpasso che gli aveva permesso di salire quarto. Ma, come detto, Raikkonen voleva a tutti i costi il podio. Sochi ci ha offerto un duello tutto finlandese, con due piloti assolutamente veloci. Due piloti di cui si è

parlato la scorsa estate per settimane e settimane con il più giovane Bottas che avrebbe dovuto rimpiazzare proprio Kimi in Ferrari. Due piloti che non hanno mai un granché da dire, molto freddi al volante. Ma questa volta è emerso un inedito carattere... napoletano. Raikkonen all'ultimo giro ha tentato quello che è parsa la manovra della disperazione, but-



tandosi in netto ritardo all'interno di Bottas. Un errore, non riconosciuto dal ferrista, che oltre ad avere eliminato il connazionale, gli ha rovinato la sospensione anteriore sinistra con Perez che lo ha ripassato e pure Felipe Massa. Poi, è arrivata la scontata penalità di 30" e la retrocessione all'ottavo posto. Bottas non se l'aspettava, magari da un Verstap-

pen sì, che Raikkonen provasse un'azione del genere e quando incredulo si è ritrovato contro le gomme di protezione si è lasciato andare a una imprecazione del resto comprensibile. Quella terza posizione se l'era guadagnata con una gara impeccabile, intelligente. La meritava anche perché ultimamente la stella Bottas pareva un po' in crisi. Con la Williams-

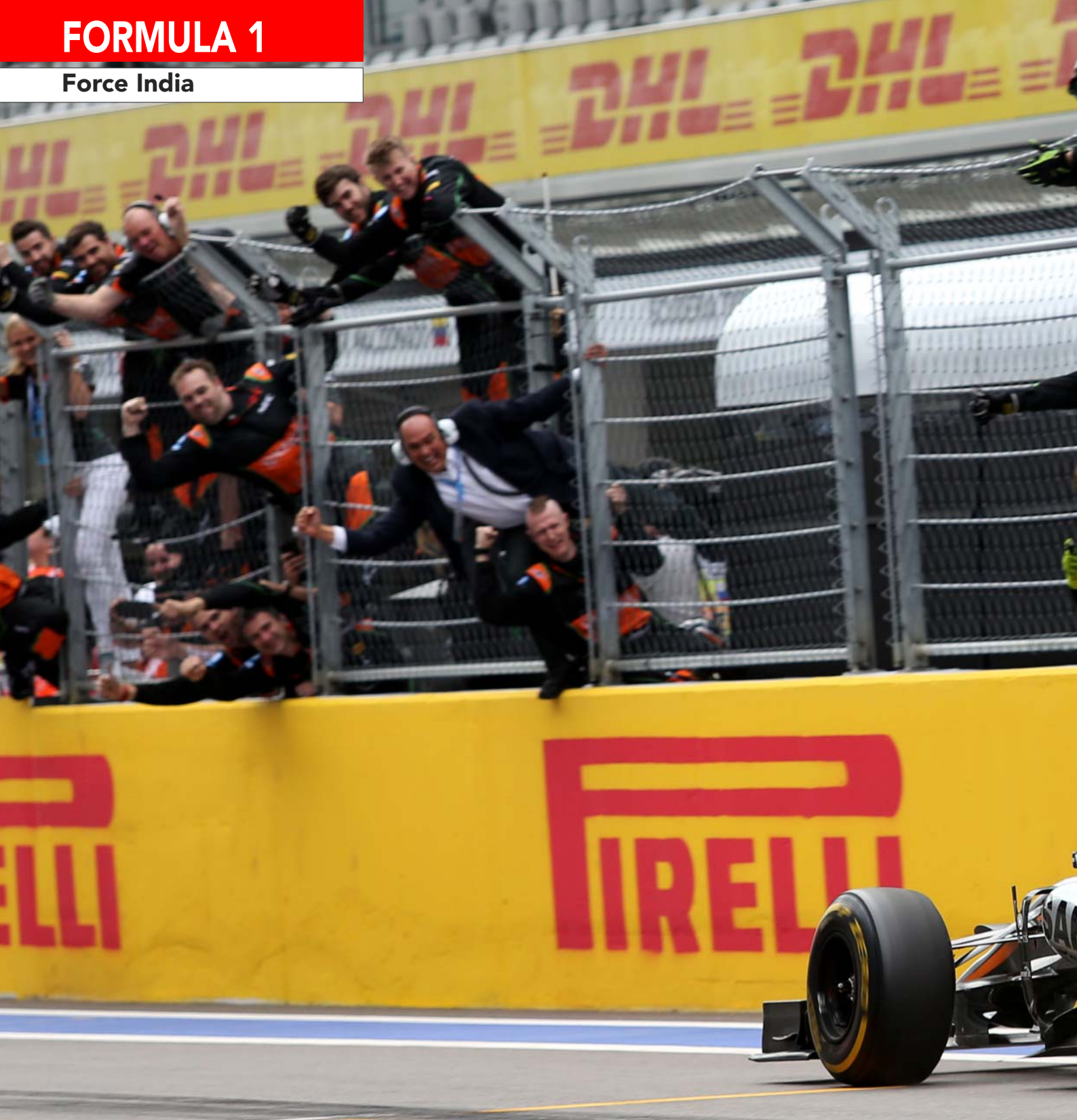
Mercedes certamente scorbutica, ma a volte velocissima, ha infatti conquistato un solo terzo posto a Montreal, un podio in meno del compagno Massa. In poche parole, il podio di Sochi gli serviva tantissimo, ma sulla sua strada è arrivato come un killer quel pilota che lui, da ragazzino ha sempre ammirato e voluto imitare. Da oggi, forse, un po' meno.



L'uomo da podio

Per la quinta volta in carriera, e con team certo non di fascia alta, Perez è salito sul podio disputando una grande gara certamente non cancellata dal colpo di fortuna arrivato dal contatto tra Raikkonen e Bottas





Massimo Costa

E' un pilota strano Sergio Perez. Ci sono Gran Premi in cui è capace di rovinare tutto per eccessiva foga, tentando sorpassi ardimentosi, impossibili, che rovinano le gare degli altri e la sua. Ma vi sono giorni in cui il messicano della Force India appare imbattibile. Domenica scorsa era una di quelle. Il pit-stop effettuato subito, al 12° giro approfittando della safety-car per il botto di Romain

Grosjean, passando da super soft usate a nuove soft, gli ha permesso di ritrovarsi tra i primissimi quando più tardi tutti gli altri si sono fermati per il cambio gomme. Perez era secondo e grazie alla sua guida vellutata è riuscito a non far decadere (quasi) le prestazioni delle sue Pirelli fino al termine della gara. Non è la prima volta che Perez riesce a compiere imprese simili. A Sochi, come detto, era secondo, poi è sceso terzo quando è stato superato dalla Ferrari di

Sebastian Vettel. Per diverse tornate ha tenuto a distanza la coppia dei finlandesi Valtteri Bottas e Kimi Raikkonen che pur guidando vetture più sviluppate della VJM08, non riuscivano a prenderlo. Proprio nei chilometri finali però, Perez ha dovuto alzare un po' il piede e in rapida successione è stato superato da Bottas e Raikkonen. Addio podio, ma il quinto posto era comunque un grande risultato dopo la già ottima qualifica che lo aveva visto



settimo. Anzi, era il migliore piazzamento assieme a quello di Spa dell'intero campionato 2015. Ma ecco che poco dopo, Raikkonen ha speronato il povero Bottas e Perez sicuramente avrà sorriso sotto il casco ritrovandosi terzo. Sul podio con la Force India. Il 25enne di Guadalajara è abituato a finire lassù. Quello di Sochi è stato il quinto podio in carriera in F.1, che frequenta dal 2011 per un totale di 92 presenze. In precedenza, nel suo favoloso 2012, si

era piazzato secondo a Sepang e Monza, terzo a Montreal. Nel 2014, con la Force India, di nuovo terzo ad Al Saikhir, poi la medesima posizione in Russia. Perez era entrato nel giro Ferrari, nell'Academy, grazie al munifico sponsor che da sempre lo appoggia. Ma non era piaciuto a Maranello e lo hanno lasciato andare via, alla McLaren dopo due stagioni alla Sauber. Con il team di Woking il feeling non è mai nato e anche gli hanno detto arvederci. Visto

il futuro della McLaren gli è andata anche bene. E' così approdato in Force India dove ha trovato Nico Hulkenberg, molto più quotato di lui sul mercato. Nel 2014 il tedesco ha ottenuto quasi il doppio dei punti di Perez, ma quest'anno lui ne conta 54, Hulkenberg 38 e con gare piuttosto imbarazzanti, come quella di domenica quando è finito subito in testacoda creando l'eliminazione di Marcus Ericsson e il contatto con Max Verstappen.

FORMULA 1

Toro Rosso



L'indis



Dal dramma di sabato mattina quando è stato protagonista del violento incidente alla curva 13, che lo ha visto rimanere dentro la monoposto, sepolto dalle barriere, per diversi minuti senza che nessuno potesse conoscere le sue condizioni fisiche, alla disputa del Gran Premio che lo aveva visto raggiungere il 7° posto fino al ritiro

Massimo Costa

Carlos Sainz è stato l'eroe del Gran Premio di Russia. Quelle immagini con la Toro Rosso conficcata sotto le barriere denominate Tec Pro all'esterno della curva 13, senza che tutti noi potessimo avere la minima idea delle condizioni fisiche del pilota spagnolo, non ce le dimenticheremo per lungo tempo. Sainz in realtà stava benissimo, ma la radio non funzionava più e quindi non poteva comunicare con gli uomini della squadra per avvertirli di stare sereni. E non poteva certo gestire perché completamente sepolto dalla Tec Pro. Il silenzio radio ha fatto pensare al peggio per diversi interminabili minuti. Nessuno poteva capire se Sainz fosse svenuto, ferito gravemente o, come era, illeso. I commissari intervenuti non riuscivano, manualmente, ad alzare le protezioni così come i due uomini della Medical Car. Lo stesso Sainz si era innervosito perché aveva capito la "dimensione" dell'incidente, voleva far capire che lui era ok, ma non poteva. E questo gli aveva messo ansia pensando alla situazione drammatica che potevano vivere a casa i famigliari, assenti a Sochi.

Sainz

struttibile

FORMULA 1

Toro Rosso



Carlos Sainz @carlosainz · 10 ott
All ok! Nothing to worry about! Already thinking how to convince The doctors to Be on the grid for tomorrow!
[Visualizza traduzione](#)





Il pollice alzato un sospiro di sollievo

Tutti si agitavano e questo non faceva che contribuire ad aumentare il terrore che veramente qualcosa di grave stesse accadendo. Il fatto è che neanche i commissari e i medici sul posto riuscivano parlare con Sainz e quindi loro stessi erano nervosissimi non sapendo cosa li attendeva. E intanto i minuti trascorrevano finché una gru, ma anch'essa molto lentamente, non è riuscita a sollevare la Tec Pro e finalmente abbiamo potuto vedere che Sainz si muoveva aiutando i medici a sfilargli il casco. Nonostante tutto, lo hanno imbragato e quant'altro come da procedura e soltanto quando Carlos ha alzato il pollice per segnalare alla telecamera che lo riprendeva dall'elicottero che non ci si doveva preoccupare, il paddock e chi stava seguendo in TV le immagini, si è rilassato. Grazie alla fantastica resistenza delle attuali monoposto, Sainz non ha riportato fratture o ferite, solo qualche contusione irrilevante tanto che nella stessa serata di sabato, dopo tutti gli esami svolti, è stato rimandato in hotel e ha potuto partecipare al Gran Premio.

Via twitter la volontà di correre

Quando era sul lettino dell'ospedale, Carlos ha cominciato a inviare messaggi via twitter e uno di questi era commovente. Diceva che avrebbe fatto di tutto per convincere i medici affinché gli permettessero di correre. Come è avvenuto. Poteva mai il fi-

glio di una "pellaccia" quale è Carlos senior, due volte iridato rally, che ne ha vissute di tutti i colori su strade asfaltate, ghiacciate, sterrate e pure alla Dakar, arrendersi? Certo che no. Sarebbe stato uno smacco. Scherzi a parte, Sainz ha colpito le barriere frontalmente ad una velocità di 210 orari. In quel punto vi si arriva sui 300 orari, ma il primo impatto laterale contro il muretto, causato da un errore del pilota (una conseguenza di una serie di situazioni come le gomme ancora fredde, la modifica del settaggio dei freni posteriori, il drs), che ha poi portato la Toro Rosso a strisciare lungo di esso, ha aiutato notevolmente per rallentare la vettura.

La top 10 svanita per noie ai freni

Quando la domenica mattina il rookie Sainz è apparso in circuito pronto a correre, tutti erano meravigliati dalla grande forza di volontà del ragazzo. Quasi una apparizione. Sainz si è concesso alla stampa, poi si è concentrato sul Gran Premio e dopo il briefing tecnico e la parata lungo la pista, in gara si è prodotto in una bellissima rimonta che lo ha portato a raggiungere il settimo posto. Sarebbe stato troppo bello, dall'inferno alla top 10 e invece i freni lo hanno piantato in asso mandandolo in testacoda due volte. Nella seconda, proprio alla curva 13, ha urtato leggermente con l'ala posteriore le barriere. Inevitabile il ritiro. Peccato, ma Sainz ha dimostrato a tutti che non solo sa essere veloce (benché la classifica a punti non lo premi per una serie di ritiri), ma ha anche un carattere e una forza che ha lasciato tutti a bocca aperta.



Newey «Ci costringe a mollare»»

Anche il progettista inglese ha detto la sua sul caso-motori che tiene in ansia la F.1. La rottura con la Renault sembra impossibile da ricucire, Mercedes e Ferrari si sono sfilate. E la Red Bull, secondo il mago Adrian, non può permettersi di rimanere nel Circus da comprimaria



ono



Stefano Semeraro

Adesso ci si mette anche lui. «Potremmo essere costretti a lasciare la F.1, perché Ferrari e Mercedes si rifiutano di fornirci un motore». Dopo Horner, Marko e Mateschitz a parlare adesso è Adrian Newey, il mago di Stratford che sta dietro ai tanti successi del team. Negli ultimi mesi le vicende della Red Bull non più vincente e molto incerta sul proprio futuro hanno tenuto banco, fra accuse violentissime alla Renault e minacce di abbandono. A forza di gridare al lupo, ora i quattro volte campioni del mondo rischiano davvero di ritrovarsi a terra. A Stoccarda hanno fatto saper sin dall'inizio che di fornire power unit a un rivale così pericoloso non ci pensa-

vano neppure, Marchionne e la Ferrari prima si sono entusiasticamente proposti, poi hanno ritirato la mano quando dall'Austria hanno fatto sapere che la richiesta riguardava motori con specifiche 2016, non i propulsori aggiornati a quest'anno di cui si potrà accontentare la Toro Rosso. Tornare sui propri passi e chiedere scusa con il cappello in mano al costruttore francese? Difficile, praticamente impossibile. «Sfortunatamente il nostro rapporto con la Renault è ormai alla fine, fra di noi c'è stata una di quelle crisi matrimoniale che portano al divorzio», ha ammesso il progettista inglese, impegnato ad Abu Dhabi come giudice in una gara alla Nissan PlayStation GT Academy. «Ci sarebbe stato bisogno di fare dei passi in avanti, ma è mancata un'idea chiara della dire-



**Al riparo
(ma non del tutto...)
dagli obiettivi
dei fotografi
Horner e Ecclestone
si sono incontrati
a Sochi per trovare
una soluzione
sulla fornitura
dei motori**

zione da prendere», ha aggiunto Newey, sostenendo che tutte le offerte di aiuto arrivate da parte Red Bull, compresa quella di interrogare degli esperti esterni, erano state rigettate dalla Renault.

Ecclestone media Horner fa il bullo

Ecclestone, che vede l'ipotesi di un addio degli austro-inglesi come fumo negli occhi e l'ennesima prova che la F.1 è in crisi, si dice sicuro che una soluzione vantaggiosa per tutti sarà trovata («dovremmo tornare ai Cosworth», si è lasciato sfuggire

in Russia), ma i tempi stringono e i margini di trattativa si riducono ogni giorno di più. «Oggi rischiamo davvero di non avere un motore – aggiunge Newey - e la Red Bull non dovrebbe essere messa nella condizione di restare in F.1 solo per fare numero». Di certo i successi a ripetizione una certa arroganza nel proporsi, oggi non aiutano i bibitari decaduti. «La verità è che siamo troppo forti, e facciamo paura a tutti – sostiene Horner – fossimo la Toro Rosso saremmo pieni di motori. Comunque con la Renault non è ancora finita. E' difficile immaginare che l'accordo possa continuare, ma in F.1 niente è impossibile». Ma tutto a volte può diventare dannatamente difficile. Specie per chi era abituato a vincere senza fare sconti a nessuno.

GP RUSSIA

McLaren





Alonso si apparecchia il futuro

Lo spagnolo ha festeggiato i 250 GP in carriera, ha recriminato per i punti persi, ma non ha perso il sarcasmo e la fiducia nella McLaren con la quale intende rimanere fino al 2017

Fernando Alonso si è presentato a Sochi in versione kamikaze, ma i risultati in pista con la sua McLaren-Honda non sono cambiati



Stefano Semeraro

«La McLaren sarà uno dei top team l'anno prossimo, sicuro al 100 per cento», ripete Fernando Alonso, con gli occhi ben al riparo delle lenti scure e la mascella che gli scende sempre un po' di più. Diamo per certo che abbia ragione, il problema resta gestire il presente, fatto di delusioni e di beffe, a bordo di una monoposto che, nonostante le modifiche apportate alla power unit a Sochi, viaggia 45 km/h più lenta delle Mercedes. Delusione come la penalizzazione che lo ha privato del decimo posto – 5 secondi per il taglio della curva 16 – a favore della Toro Rosso di Max Verstappen. «Riuscire a stare fra i primi dieci con entrambe le macchine su un tracciato per il quale non avevamo aspettative – ha detto Nando – è stata una bella sorpresa. Peccato aver perso i punti dopo la gara. Siamo riusciti a sfruttare le gomme meglio di chi stava accanto, ora si tratta di

rimanere realisti, negli USA non sarà facile, ma possiamo continuare a lavorare per il futuro». Un futuro che comunque lo vedrà accasato a Woking. «Ho firmato un contratto per tre anni, quindi che guidi o resti a casa a cucinare sarò con la McLaren». Non ha comunque perso il gusto per la battuta, anche un po' acida, come quella buttata lì quando gli hanno chiesto se è preoccupato per la fornitura di motori Mercedes alla Manor. «Con tutto il rispetto, alla Manor potrebbero montare un motore da aereo e non farebbero tanti progressi». In pista invece agli ingegneri che gli chiedevano di aumentare il ritmo per cercare di tenere dietro la velocissima Williams-Mercedes di Felipe Massa, ha risposto con un sorriso amaro: «Ragazzi, apprezzo il vostro senso dell'umorismo». Se davvero ha deciso di fare il cuoco, di sicuro starà preparandosi un piatto freddo che si chiama vendetta. Si tratta di vedere se McLaren e Honda riusciranno a fornirgli gli ingredienti giusti.

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 CO₂: 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



Circus in vendita

Secondo il Financial Times un accordo da 7,4 miliardi di euro con investitori americani e qatarioti è già sul piatto, ma la CVC, attuale proprietaria, smentisce. Comunque vada, Ecclestone continuerà a dirigere la baracca



Stefano Semeraro

Volete comprare la F.1? Fatevi avanti, è in vendita. Lo ha detto Bernie Ecclestone, il Supremo del Circus, al Global Summit del Camp Beckenbauer (un forum sportivo internazionale) specificando però, che lui, comunque vada, nonostante gli 84 anni suonati continuerà a gestire la baracca. «L'interesse è alto, al momento ci sono almeno tre soggetti interessati, mi stupirei se uno di loro non acquistasse in fretta. Quanto in fretta? Diciamo entro la fine dell'anno». Da insuperabile venditore (in gioventù anche di macchine usate) Ecclestone come al solito lancia il sasso, ma nasconde la mano, visto che di nomi non ne fa. Quello che circola con più insistenza è la RSE Ventures di Stephen Ross, il multimilionario padrone della franchigia di football americano dei Miami Dolphins - nella quale anche le tenniste Serena e Venus Williams hanno investito - a capo di una cordata che comprende investitori del Qatar. Secondo il Financial Times l'affare sarebbe addirittura già stato chiuso: una stretta di mano fra Ecclestone e Ross avrebbe fissato il prezzo a 8,5 miliardi di dollari (7,4 miliardi di euro circa) con gli avvocati ormai al lavoro per verificare fattibilità e dettagli. La CVC, l'attuale proprietario, ha però smentito.

Chi sono i candidati a rilevare CVC

Gli altri possibili candidati sono il miliardario canadese Lawrence Stroll (padre del pilota che corre nel FIA F.3), Sky, Discovery Channel, il proprietario della Red Bull Dietrich Mateschitz e la società di telecomunicazione Liberty. Al momento il padrone del vapore come si diceva è il fondo di investimento privato CVC Capital Partners, che detiene il 35 per cento delle quote, altri soci sono Waddell & Reed, LBI Group, e lo stesso Ecclestone (5,3%), che dal 1978 in avanti è sempre stato il direttore commerciale della F.1. Quando a luglio è circolata la vice di un'offerta di quasi sette miliardi di euro da parte di RSE (i proventi annuali del Circus si aggirano attorno a un miliardo e seicento milioni di euro) Donald Mackenzie, amministratore

delegato di CVC ha replicato che il fondo non ha nessuna intenzione di vendere. C'è però chi sostiene che Mackenzie stesso, a titolo personale, ma in società con Ecclestone, potrebbe essere il nuovo proprietario. «Bernie è molto bravo a procurarsi titoli sui giornali», ha commentato con ironia non troppo nascosta il grande boss della Mercedes F.1, Toto Wolff. «E titoli e polemiche sono il pane quotidiano della F.1. Da quando è stata acquistata dalla CVC (2006, ndr), sono stati compiuti investimenti con risultati anche interessanti, ma è sempre stato chiaro che per loro non era l'interesse primario e prima o poi l'avrebbero venduta. L'importante è che il nuovo proprietario abbia a cuore il futuro della F.1. Se ho delle preferenze? Non ve lo direi neanche se ne avessi. Vediamo cosa succede».

Costruttori in fuga meglio l'endurance

Per ora succede che la F.1 smuove sempre meno entusiasmi, costa troppo e rischia di ridursi ad un duopolio Mercedes-Ferrari. Anzi, forse lo è già, e non solo per i risultati dei Gran Premi. Gli attuali motori, le power unit V6 turbo ibride, introdotte per attirare nuovi grandi marchi di costruttori, per ora si sono rivelate un peso di piombo per i piccoli e medi team (si è passati dai 6 milioni di euro annui di costo dei V8 aspirati ai quasi 20 attuali) che ormai sono falliti o con l'acqua alla gola, e un rompicapo tecnologico persino per un colosso come la Honda, che arranca da motorista della disastrosa McLaren di quest'anno, mentre la Red Bull minaccia l'addio. Nel 2016 la Lotus, stremata dai debiti, sarà rilevata dalla Renault, ma ben 18 vetture sulle 22 della griglia monteranno propulsori o Ferrari o Mercedes, compresa la Toro Rosso che sembra sul punto di chiudere con Maranello. In compenso a Le Mans saranno in pista con team ufficiali Audi, Porsche, Toyota, Nissan, più Aston Martin, Chevrolet, Ford e Ferrari fra le GT. Tanto che qualcuno ha giudicato con malizioso sospetto lo sgarbo delle tante concomitanze (nove) fra Mondiale Endurance e F.1 nel 2016, compresa quella fra la 24 Ore di Le Mans e il GP di Baku. Venghino, signori, venghino, la F.1 è in vendita. Ma c'è davvero chi vuole comprarla?



L'ORDINE DI ARRIVO DOMENICA 11 OTTOBRE 2015

- 1 - Lewis Hamilton (Mercedes W06) - 53 giri in 1.37'11"024
- 2 - Sebastian Vettel (Ferrari SF15-T) - 5"953
- 3 - Sergio Perez (Force India VJM08-Mercedes) - 28"918
- 4 - Felipe Massa (Williams FW37-Mercedes) - 38"831
- 5 - Daniil Kvyat (Red Bull RB11-Renault) - 47"566
- 6 - Felipe Nasr (Sauber C34-Ferrari) - 56"508
- 7 - Pastor Maldonado (Lotus E23-Mercedes) - 1'01"088
- 8 - Kimi Raikkonen (Ferrari SF15-T) - 1'12"358 *
- 9 - Jenson Button (McLaren MP4/30-Honda) - 1'19"467
- 10 - Max Verstappen (Toro Rosso STR10-Renault) - 1'28"424
- 11 - Fernando Alonso (McLaren MP4/30-Honda) - 1'31"210 **
- 12 - Valtteri Bottas (Williams FW37-Mercedes) - 1 giro
- 13 - Roberto Merhi (Manor 04-Ferrari) - 1 giro
- 14 - Will Stevens (Manor 04-Ferrari) - 1 giro

Giro veloce: Sebastian Vettel 1'40"071

Ritirati

- 47° giro - Daniel Ricciardo
- 45° giro - Carlos Sainz
- 11° giro - Romain Grosjean
- 7° giro - Nico Rosberg
- 0 giri - Nico Hulkenberg
- 0 giri - Marcus Ericsson

* Indica 30" di penalità

** Indica 5" di penalità

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
Russia	11/10/2015	Lewis Hamilton (Mercedes W06)	53 giri in 1.37'11"024



CLASSIFICA PILOTI

1	Lewis Hamilton	Mercedes	302
2	Sebastian Vettel	Ferrari	236
3	Nico Rosberg	Mercedes	229
4	Kimi Raikkonen	Ferrari	123
5	Valtteri Bottas	Williams-Mercedes	111
6	Felipe Massa	Williams-Mercedes	109
7	Daniil Kvyat	Red Bull-Renault	76
8	Daniel Ricciardo	Red Bull-Renault	73
9	Sergio Perez	Force India-Mercedes	54
10	Romain Grosjean	Lotus-Mercedes	44
11	Nico Hulkenberg	Force India-Mercedes	38
12	Max Verstappen	Toro Rosso-Renault	33
13	Felipe Nasr	Sauber-Ferrari	25
14	Pastor Maldonado	Lotus-Mercedes	22
15	Carlos Sainz	Toro Rosso-Renault	12
16	Fernando Alonso	McLaren-Honda	11
17	Marcus Ericsson	Sauber-Ferrari	9
18	Jenson Button	McLaren-Honda	8
19	Roberto Merhi	Manor-Ferrari	0
20	Will Stevens	Manor-Ferrari	0
21	Alexander Rossi	Manor-Ferrari	0
22	Kevin Magnussen	McLaren-Honda	0

CLASSIFICA COSTRUTTORI

1	Mercedes	531
2	Ferrari	359
3	Williams-Mercedes	220
4	Red Bull Racing-Renault	149
5	Force India-Mercedes	92
6	Lotus-Mercedes	66
7	Scuderia Toro Rosso-Renault	45
8	Sauber-Ferrari	34
9	McLaren-Honda	19
10	Manor-Ferrari	0



La favola di Pedrosa

Lo spagnolo della Honda ne ha passate di tutti i colori per via di guai fisici, tanto che aveva pensato al ritiro agonistico, ma incredibilmente in Giappone ha saputo trovare la via per la vittoria. E intanto Rossi riallunga su Lorenzo

Jacopo Rubino

Ha il sapore della favola, la vittoria di Dani Pedrosa a Motegi. Impossibile non ricordare come soltanto sei mesi fa, dopo il primo round in Qatar, il pilota spagnolo avesse quasi annunciato di doversi ritirare, travolto dallo sconforto per i problemi al braccio destro. Ma non ha mollato. Affrontata l'operazione chirurgica è tornato in sella a Le Mans, affrontando un cammino comunque avaro di acuti, in ombra più che mai nel confronto con gli altri tre big della MotoGP. In Giappone, su un circuito a lui caro, il fantino di Sabadell ha però tirato fuori dal cilindro una prestazione straordinaria, una fra le più belle della carriera. Oscurendo lui, questa volta, i colleghi più celebrati.



Pedrosa magico digiuno finito

Le giornate di venerdì e sabato, disputate in condizioni normali, avevano certificato la superiorità della Yamaha e soprattutto di Jorge Lorenzo, per nulla penalizzato dall'infortunio alla spalla patito in allenamento. Dominatore in tutte le sessioni di prove libere, il catalano ha conquistato anche la pole-position, avvicinato tuttavia da un Valentino Rossi più veloce del previsto. Domenica la pioggia ha comunque mescolato le carte. Già nel warm-up del mattino Pedrosa aveva suonato il primo squillo, marcando il best lap. La gara è andata in scena su fondo umido, ma senza che cadesse altra acqua. Era quindi fondamentale gestire bene l'usura delle coperture rain, mentre il tracciato andava ad asciugarsi. Sotto questo aspetto, l'alfiere Honda è stato magistrale: cauto in avvio, navigando in quarta posizione, ha saputo gestire meglio le proprie Bridgestone. A metà cammino, ha cominciato un prodigioso recupero: prima superando Andrea Dovizioso, poi agganciando le due Yamaha di testa. Rossi al 17° giro, e Lorenzo al 21°, sono stati infilati con relativa facilità. Il numero 26 si è aggiudicato il 50° trionfo nel Motomondiale, il 27° in top-class, interrompendo un digiuno che durava da ben 14 mesi (Brno 2014). «La vittoria mi mancava da tanto tempo, sono felicissimo perché è stata una annata difficile», ha commentato Pedrosa. «Mi sono divertito, la nostra tattica ha funzionato. A un certo punto, ho avvertito una sensazione speciale». Quella che sarebbe stata la giornata giusta.

Rossi batte Lorenzo 18 punti di vantaggio

La piccola impresa dell'iberico ha messo un po' in secondo piano l'avvincente lotta iridata tra Lorenzo e Rossi. Lo spagnolo, battistrada per 21 tornate, ha dovuto capitolare anche nei confronti del compagno di squadra quando la gomma anteriore è entrata in crisi. «È stata una corsa impegnativa. Sbagliare era facile, specialmente quando la pista si è asciugata. Ho temuto di cadere tre o quattro volte, ma abbiamo raggiunto l'obiettivo», ha raccontato il Dottore. Pesantissima la sua seconda piazza, con la quale incrementa il vantaggio in classifica generale a 18 punti. Con tre tappe ancora in calendario, comincia ad essere un cuscinetto importante. Per come era cominciato il weekend, il gradino più basso del podio è invece una sconfitta per "Porfuera". «È un peccato, perché sull'asciutto ero sicuramente il più forte», ha voluto sottolineare, senza arrendersi: «18 punti sono tanti, ma non è finita. Posso farcela».

Marquez quarto nonostante l'infortunio

Arrivato al Twin Ring con una mano infortunata, Marc Marquez ha dovuto giocare in difesa. La pioggia ha permesso al campione in carica di soffrire meno, cogliendo un quarto posto utile a riprendersi la terza posizione nel Mondiale ai danni di Andrea Iannone. Il centauro della Ducati è stato costretto allo stop per un guasto al propulsore, lasciando al solo Dovizioso, quinto, il compito di difendere la bandiera di Borgo Panigale. È stato proprio il forlivese a incassare l'ultimo sorpasso di Marquez. «Peccato, perché il nostro potenziale era decisamente più alto», ha rimarcato il "Dovi", sopraffatto a sua volta dal consumo dei pneumatici.



Crutchlow sesto Rischio per Espargaro

Cal Crutchlow, sesto, è stato il migliore fra i piloti dei team clienti, imponendosi nel derby inglese con Bradley Smith. Ottava posizione per la wild-card Katsuyuki Nakasuga (Yamaha), impegnato con una M1 laboratorio ricca di soluzioni inedite. Solo 11esima la Suzuki con Aleix Espargaro, autore di un'escursione nella ghiaia, mentre Maverick Vinales è incappato in una scivolata. Sorte analoga per Jack Miller, Danilo Petrucci e Pol Espargaro, che ha rischiato grosso nell'avvicinarsi al guard-rail. Sarebbe bene apportare qualche correttivo all'impianto nipponico, peraltro di proprietà Honda.

De Angelis KO per il l'incidente del sabato

Purtroppo la trasferta nipponica va in archivio anche con il brutto incidente di cui è stato protagonista Alex De Angelis durante la FP4. Il sammarinese, sbalzato dalla sua ART contro le barriere nel segmento fra le curve 9 e 10, ha rimediato diverse lesioni: trauma cranico, fratture lievi di cinque vertebre, frattura di due costole, incrinatura dello sterno e della clavicola sinistra, una contusione polmonare. È poi emerso un versamento intracranico, che non desta però eccessive preoccupazioni. Rimasto sotto osservazione all'ospedale di Mibu, seppur facendo progressi, il rider dello Ioda Racing è destinato a concludere in anticipo il suo campionato. La speranza è di rivederlo in griglia il più presto possibile. Nel frattempo, tutto il paddock si è stretto attorno a lui.



L'ORDINE DI ARRIVO DOMENICA 11 OTTOBRE 2015

- 1 - Dani Pedrosa - Honda (Honda) - 24 giri 46'50"767
- 2 - Valentino Rossi - Yamaha (Yamaha) - 8"573
- 3 - Jorge Lorenzo - Yamaha (Yamaha) - 12"127
- 4 - Marc Marquez - Honda (Honda) - 27"841
- 5 - Andrea Dovizioso - Ducati (Ducati) - 35"085
- 6 - Cal Crutchlow - LCR (Honda) - 37"263
- 7 - Bradley Smith - Tech 3 (Yamaha) - 37"667
- 8 - Katsuyuki Nakasuga - Yamaha (Yamaha) - 44"654
- 9 - Hector Barbera - Avintia (Ducati) - 48"572
- 10 - Scott Redding - Marc VDS (Honda) - 50"121
- 11 - Aleix Espargaro - Suzuki (Suzuki) - 1'00"535
- 12 - Takumi Takahashi - Honda (Honda) - 1'01"211
- 13 - Nicky Hayden - Aspar (Honda) - 1'11"261
- 14 - Yonny Hernandez - Pramac (Ducati) - 1'13"896
- 15 - Mike Di Meglio - Avintia (Ducati) - 1'15"421
- 16 - Alvaro Bautista - Gresini (Aprilia) - 1'20"507
- 17 - Eugene Laverty - Aspar (Honda) - 1'31"224
- 18 - Stefan Bradl - Gresini (Aprilia) - 1'46"833
- 19 - Kousuke Akiyoshi - AB (Honda) - 2'00"072
- 20 - Toni Elias - Forward (Yamaha Forward) - 1 giro

Ritirati

- 23° giro - Pol Espargaro
- 15° giro - Jack Miller
- 14° giro - Maverick Vinales
- 14° giro - Loris Baz
- 11° giro - Andrea Iannone
- 9° giro - Danilo Petrucci

Il campionato

- 1. Rossi 283; 2. Lorenzo 265; 3. Marquez 197; 4. Iannone 172; 5. Pedrosa 154;
- 6. Smith 152; 7. Dovizioso 150; 8. Crutchlow 98; 9. Petrucci 93; 10. P. Espargaro 88.



Lorenzo in lotta
con Pedrosa



Porsche in vetta e di squadra

**Su un tracciato "limite" per la 919 Hybrid,
Bernhard-Webber-Hartley si impongono con il gioco
di squadra prendendo la vetta del campionato**

Marco Cortesi

Porsche. Ancora una volta. Al Fuji le 919 Hybrid si sono piazzate al primo e al secondo posto nell'ordine di arrivo di una 6 ore WEC, con tanto di gioco di squadra che ha scambiato le posizioni dei due esemplari regalando la vittoria a Mark Webber, Brendon Hartley e Timo Bernhard. Grazie al successo, il trio della numero 17 si è anche issato al vertice della classifica mondiale per un solo punto. Stavolta, le Audi non sono state lasciate "sul posto" ma il risultato finale non è cambiato. Dopo una prima fase in cui le R18 avevano comandato, le "belve" di Stoccarda sono tornate all'attacco in particolare nella parte centrale della corsa, con condizioni di pista umida.



Audi più incisive ma è vera gloria?

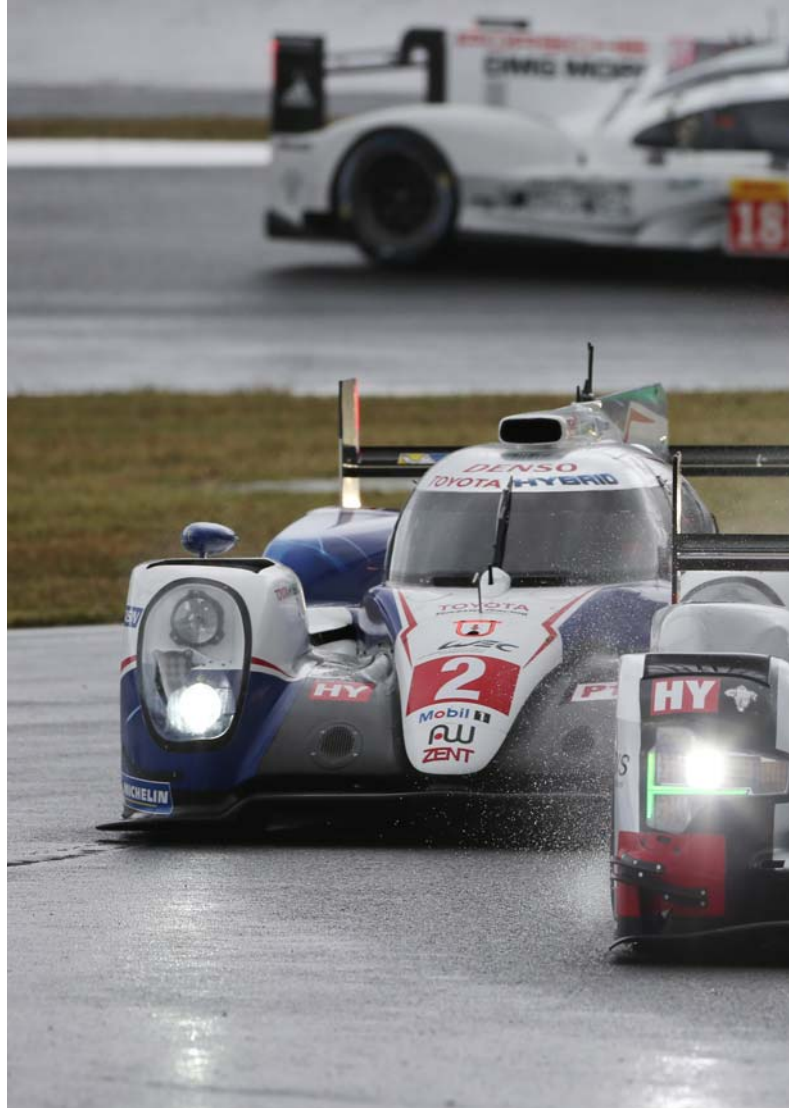
Ma è stato un vero recupero quello dell'Audi? In generale, le caratteristiche del veloce tracciato nipponico si sono rivelate "limite" per il pacchetto high-downforce della Porsche, tanto che i tecnici del team Manthey avevano provato, nelle libere, anche la configurazione Le Mans. Inoltre, va considerato che le difficoltà atmosferiche hanno appiattito in generale le prestazioni e ciò è emerso anche per le Toyota. Ma alla fine, il potenziale delle vetture è entrato in azione, c'è stato poco da fare. In casa Audi, si è salvato il salvabile con una mossa dell'ultima ora che ha portato al terzo posto Benoit Treluyer, André Lotterer e Marcel Fassler e, con un solo punto di distacco, nulla è ancora compromesso. Certo che, contro dei rivali di quel calibro, la vita sarà durissima, se il Fuji è stato una tappa "crocevia". E in Toyota, già dal prossimo round, dopo essere tornati ad assaporare la lotta al vertice, ci saranno poche speranze. Resta comunque lo spettacolo e restano le battaglie. Splendida quella tra Webber e Fassler per il secondo posto, con l'australiano e lo svizzero che si scambiavano di posizione quasi ogni curva, ed in generale una corsa che si è decisa dopo la sua metà. Forse, senza l'errore strategico che ha visto la R18 di punta montare gomme da asciutto troppo presto.

Pasticcio finale nella LMP2

Certo, nulla a vedere col finale a sorpresa della LMP2. Dopo un gran recupero con il trio Tandy-Howson-Bradley, l'Oreca del team KCMG era passata a condurre nell'ultima ora prima di venire a contatto con entrambe le Ligier del team G-Drive. In particolare, sotto accusa è finita la toccata tra Richard Bradley e Gustavo Yacamán che ha spedito il primo nelle barriere facendo perdere alla compagine di Hong Kong la leadership... proprio a vantaggio della scuderia russa. Chiamati ad analizzare l'evento, gli steward hanno prima incredibilmente ritenuto Bradley colpevole di aver frenato secondo loro troppo presto, e poi sospeso la decisione quando i rivali hanno dimostrato con la telemetria che la vettura dell'inglese si trovava con l'acceleratore al centro per cento. La decisione arriverà in tempo per... Shanghai.

Festa per Ferrari e la star Dempsey

In GTE, è tornata al successo dopo un lungo digiuno iniziato a Silverstone la Ferrari di Gianmaria Bruni e Toni Vilander. L'ultimo aggiustamento del BOP ha portato ad una uguaglianza prestazionale praticamente perfetta tra Porsche e Ferrari. A dare una mano a Bruni ci ha pensato un doppio testacoda di Patrick Pilet, ma per il finale di stagione la battaglia sarà tiratissima. Chi non è soddisfatto è invece l'Aston Martin, ancora tagliata fuori nonostante le misure di ribilanciamento, e che vuole a tutti i costi far sentire la propria voce. Al comando della serie c'è ora il solo Richard Lietz, col duo Calado-Rigon a 7



L'Oreca di Tandy-Howson-Bradley

punti e Bruni-Vilander a 9,5. In classe GTE-Am, la vittoria è finalmente andata al team Proton-Dempsey dopo diversi tentativi. Mandato il patron Patrick Dempsey in vettura durante la caution iniziale per minimizzare il suo stint, Marco Seefried e Patrick Long hanno spinto al massimo comandando le ostilità prima di ricedere il volante alla star di Hollywood per gli ultimi giri. Una grande soddisfazione per uno dei protagonisti più amati dal pubblico nel contesto internazionale, e più fermamente coinvolti nel mondo delle corse tanto da limitare le proprie avventure... sul set a favore di quelle sulle piste di tutto il mondo.



Seconda al traguardo l'audi di Fassler-Lotterer-Treluyer-

L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 1 DOMENICA 11 OTTOBRE 2015

- 1 - Bernhard-Webber-Hartley (Porsche 919 Hybrid) - Porsche - 216 giri
- 2 - Dumas-Jani-Lieb (Porsche 919 Hybrid) - Porsche - 14"306
- 3 - Fassler-Lotterer-Treluyer (Audi R18 e-tron) - Audi - 1 giro
- 4 - Di Grassi-Duval-Jarvis (Audi R18 e-tron) - Audi - 2 giri
- 5 - Davidson-Buemi-Nakajima (Toyota TS040 Hybrid) - Toyota - 2 giri
- 6 - Wurz-Sarrazin-Conway (Toyota TS040 Hybrid) - Toyota - 13 giri
- 7 - Prost-Beche (Rebellion R-One) - Rebellion - 13 giri
- 8 - Trummer-Kaffer (CLM P1-AER) - ByKolles - 17 giri
- 9 - Rusinov-Canal-Bird (Ligier JSP2-Nissan) - G Drive - 18 giri
- 10 - Panciatici-Chatin-Capillaire (Alpine-Nissan) - Signatech - 18 giri
- 11 - Yacaman-Derani-Gonzalez (Ligier JSP2-Nissan) - G Drive - 19 giri
- 12 - Sharp-Dalziel-Henemeier (HPD) - Extreme Speed - 22 giri
- 13 - Bruni-Vilander (Ferrari 458) - AF Corse - 23 giri
- 14 - Cumming-Ragues-Webb (Morgan EVO-SARD) - Morand - 23 giri
- 15 - Pilet-Makowiecki (Porsche 911) - Manthey - 24 giri
- 16 - Rigon-Calado (Ferrari 458) - AF Corse - 24 giri
- 17 - Lietz-Christensen (Porsche 911) - Manthey - 24 giri
- 18 - Leventis-Watts-Kane (Dome-Nissan) - Strakka - 24 giri
- 19 - Nygaard-Sorensen (Aston Martin Vantage) - Aston Martin - 25 giri
- 20 - Turner-Adam (Aston Martin Vantage) - Aston Martin - 26 giri
- 21 - MacDowall-Rees-Mucke (Aston Martin Vantage) - Aston Martin - 26 giri
- 22 - Dempsey-Long-Seefried (Porsche 911) - Dempsey - 29 giri
- 23 - Dalla Lana-Lamy-Lauda (Aston Martin Vantage) - Aston Martin - 29 giri
- 24 - Perrodo-Collard-Aguas (Ferrari 458) - AF Corse - 30 giri
- 25 - Brown-Fogarty-Van Overbeek (HPD) - Extreme Speed - 30 giri
- 26 - Roda-Ruberti-Sylvest (Corvette C7-R) - Larbre - 31 giri
- 27 - Ried-Al Qubaisi-Bamber (Porsche 911) - Proton - 31 giri
- 28 - Shaytar-Bertolini-Basov (Ferrari 458) - SMP - 31 giri
- 29 - Castellacci-Griffin-Hall (Aston Martin Vantage) - Aston Martin - 32 giri
- 30 - Imperatori-Kraihamer-Abt (Rebellion R-One) - Rebellion - 52 giri

Ritirati

193° giro - Howson-Bradley-Tandy

Il campionato

1. Hartley-Webber-Bernhard 129; 2. Lotterer-Tréluyer-Fässler 128; 3. Lieb-Jani-Dumas 95,5; 4. Duval-Di-Grassi-Jarvis 79; 5. Tandy 66; 6. Davidson-Buemi 59; 7. Bamber-Hülkenberg-58; 8. Nakajima 55; 9. Wurz-Conway-Sarrazin 54; 10. Canal-Rusinov-Bird 26,5.



Vandoorne diventa zar

Il belga della ART si è laureato campione con due appuntamenti di anticipo sulla chiusura stagionale. Vittorie per Rossi e Stanaway mentre finalmente Marciello ha lasciato il segno

Jacopo Rubino

«Non volevo aspettare altre cinque o sei settimane», dice Stoffel Vandoorne. Ora può posare la calcolatrice, se ha mai avuto bisogno di utilizzarla. A Sochi, come già dodici mesi fa Jolyon Palmer, il 23enne belga ha conquistato il titolo di GP2 Series. Si trattava soltanto di una questione di tempo, visto il vantaggio siderale accumulato in classifica. «Era inevitabile, ma si cerca di non farlo accadere. Stoffel ha fatto un grande lavoro e se lo merita», ha ammesso il suo principale avversario Alexander Rossi, concedendo l'onore delle armi. Per Vandoorne il trionfo è maturato al termine di gara 2: il suo quarto posto ha reso incolmabile il distacco per l'americano, giunto sesto, che era ormai rimasto l'unico avversario in grado di scavalcare il portacolori della ART Grand Prix. Un'ipotesi puramente aritmetica.





Rossi vince gara 1 sarà medaglia d'argento?

L'alfiere della Racing Engineering, forgiato dall'esordio in Formula 1 con la Manor, ha comunque ottenuto gli onori della cronaca grazie alla vittoria nella Feature Race, la terza del 2015. Il copione del sabato in Russia, peraltro, è stata piuttosto travagliata: l'incidente che in apertura ha visto protagonisti Artem Markelov, Sergio Canamasas, Marlon Stockinger e Jordan King, ha determinato la bandiera rossa e una lunga attesa per la riparazione delle barriere danneggiate. Il tutto con l'incombere del tramonto e il rischio di una visibilità minima: abbastanza per convincere gli organizzatori a ridurre la distanza prevista da 28 a 15 giri (assegnando poi metà punteggio). Rossi, adottando una strategia accorta e approfittando del clamoroso errore del poleman Alex Lynn, costretto al ritiro, nel finale si è così trovato ad avere strada libera davanti a sé, precedendo Pierre Gasly e lo stesso Vandoorne. Un successo meritato per il californiano, adesso concentrato a garantirsi la medaglia d'argento.

Stanaway conquista gara 2 con il brivido

Tutto più lineare nella manche di domenica, al di là di un ulteriore incidente alla prima curva che ha messo ko Rene Binder e, di nuovo, uno sfortunato Stockinger. Il titolo di Vandoorne ha monopolizzato l'attenzione, ma ad imporsi è stato Richie Stanaway, in testa dallo start fino al traguardo. Al penultimo giro, in crisi di gomme, il neozelandese si è fatto raggiungere da Rio Haryanto. L'indonesiano ha superato il driver della Status proprio mentre scattava la neutralizzazione per il crash di Johnny Cecotto. Saggiamente, Haryanto ha così restituito subito la leadership, e Stanaway, dopo questo piccolo brivido, ha potuto celebrare la sua seconda affermazione stagionale.





Richie Stanaway



Raffaele Marciello

Marciello sul podio Haryanto passa Sirotkin

Quello in riva al Mar Nero è stato un buon weekend anche per il nostro Raffaele Marciello, ottimo terzo nella Sprint Race. Il pilota della Trident ha sfoggiato nervi saldi e determinazione nel tenersi alle spalle il minaccioso Vandoorne, e poi anche Gasly, facendo visita al podio. Resta ancora da assegnare la terza posizione nella generale: Haryanto infatti è riuscito a ri-superare Sergey Sirotkin (126 lunghezze a 121), deluso per non aver raccolto di più nel round di casa. Quarto sabato, il russo Rapax è rimasto imbrigliato nelle retrovie in gara 2, a causa di una toccata con Dean Stoneman alla prima curva che gli è pure costata una penalità.



Debutto per Stoneman Hilmer assente

Proprio Stoneman si è inserito comunque nell'elenco dei promossi, grazie alla nona piazza di gara 1 che gli ha permesso di entrare in zona punti, al debutto nella categoria cadetta. L'inglese, quest'anno in Formula Renault 3.5 con il sostegno della Red Bull, è stato arruolato dal team Carlin per sostituire Julian Leal, il quale ha scelto di interrompere la sua avventura in GP2 dopo ben 102 partecipazioni (terzo di sempre, dietro al già citato Cecotto e a Luca Filippi). Si sono rivisti in griglia Nicholas Latifi, Nathanael Berthon e Sean Gelael, rispettivamente con MP Motorsport, Lazarus e Carlin, senza però lasciare traccia. È mancata invece all'appello la Hilmer, che ha dato forfait dopo aver presenziato, seppur a mezzo servizio, alle precedenti trasferte europee. La compagine tedesca, che più di tutte ha sofferto nel trovare una line-up stabile, cercherà di rientrare per la prossima tappa in Bahrain, in cui la GP2 (assieme alla GP3) sarà di supporto al Mondiale Endurance.





Pierre Gasly

L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 1 SABATO 10 OTTOBRE 2015

- 1 - Alexander Rossi - Racing Engineering - 15 giri 58'33"520
- 2 - Pierre Gasly - DAMS - 3"101
- 3 - Stoffel Vandoorne - ART - 4"279
- 4 - Sergey Sirotkin - Rapax - 8"474
- 5 - Rio Haryanto - Campos - 11"884
- 6 - Raffaele Marciello - Trident - 12"695
- 7 - Richie Stanaway - Status - 14"506
- 8 - Arthur Pic - Campos - 15"698
- 9 - Dean Stoneman - Carlin - 20"660
- 10 - Nobuharu Matsushita - ART - 23"457
- 11 - Mitch Evans - Russian Time - 26"819 *
- 12 - Norman Nato - Arden - 27"140
- 13 - Johnny Cecotto - Trident - 30"727
- 14 - Nathanael Berthon - Lazarus - 32"828
- 15 - Andre Negrao - Arden - 37"369 *
- 16 - Rene Binder - MP - 39"930
- 17 - Robert Visoiu - Rapax - 42"614
- 18 - Nicholas Latifi - MP - 44"8888
- 19 - Sean Gelael - Carlin - 59"064

Giro più veloce: Stoffel Vandoorne 1'47"195

* Penalità di 5 secondi

Ritirati

- 11° giro - Alex Lynn
- 1° giro - Marlon Stockinger
- 1° giro - Artem Markelov
- 1° giro - Sergio Canamasas
- 1° giro - Jordan King

L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 2 DOMENICA 11 OTTOBRE 2015

- 1 - Richie Stanaway - Status - 21 giri 40'30"089
- 2 - Rio Haryanto - Campos - 0"579
- 3 - Raffaele Marciello - Trident - 1"293
- 4 - Stoffel Vandoorne - ART - 2"045
- 5 - Pierre Gasly - DAMS - 2"459
- 6 - Alexander Rossi - Racing Engineering - 4"498
- 7 - Nobuharu Matsushita - ART - 4"780
- 8 - Mitch Evans - Russian Time - 5"390
- 9 - Norman Nato - Arden - 5"796
- 10 - Alex Lynn - DAMS - 6"923
- 11 - Andre Negrao - Arden - 7"696
- 12 - Artem Markelov - Russian Time - 7"825
- 13 - Arthur Pic - Campos - 10"187 *
- 14 - Nicholas Latifi - MP - 11"954
- 15 - Jordan King - Racing Engineering - 12"218
- 16 - Dean Stoneman - Carlin - 13"749
- 17 - Sergio Canamasas - Lazarus - 15"927 *
- 18 - Robert Visoiu - Rapax - 17"343
- 19 - Nathanael Berthon - Lazarus - 19"467
- 20 - Sergey Sirotkin - Rapax - 26"278 *
- 21 - Sean Gelael - Carlin - 1 giro

Giro più veloce: Nathanael Berthon 1'47"147

* Penalità di 5 secondi

Ritirati

- 21° giro - Johnny Cecotto
- 1° giro - Rene Binder
- 1° giro - Marlon Stockinger

Il campionato

- 1.Vandoorne 277,5; 2.Rossi 169,5; 3.Haryanto 126; 4.Sirotkin 121; 5.Lynn 90; 6.Evans 89; 7.Gasly 82; 8.Marciello 74; 9.Stanaway 60; 10.Pic 59



Rio Haryanto

Una stagione da record

Vandoorne ha lasciato sul campo numeri pesantissimi facendo tornare alla mente Hamilton e Hulkenberg che nella serie cadetta dominarono. Ma nonostante questo, la McLaren, di cui è pilota Junior, incredibilmente gli preferirà Button







Jacopo Rubino

In vetta alla classifica generale sin dalla prima qualifica in Bahrain, quattro pole-position, cinque vittorie (sempre di sabato), tredici podi totali, una costanza di rendimento pazzesca (solo una volta fuori dalla zona punti), campione con due weekend di anticipo. La stagione 2015 di Stoffel Vandoorne si riassume così, e passerà probabilmente agli archivi come la più dominata nella storia della GP2 Series. Persino più di quelle, dall'alone leggendario, vissute da Lewis Hamilton e Nico Hulkenberg. Per il belga la certezza matematica del successo è arrivata a Sochi, come era già accaduto un anno fa a Jolyon Palmer. Si trattava davvero di una formalità, visto l'enorme vantaggio accumulato in classifica generale nei confronti di tutti gli inseguitori, che soltanto a intermittenza hanno saputo tenere il suo ritmo. «Conquistare il titolo con due round ancora da disputare dimostra di

cosa siamo stati capaci insieme alla ART Grand Prix», ha commentato Vandoorne. «Abbiamo infranto quasi ogni record, ricorderò questa annata per sempre. Sono molto orgoglioso».

“Avevo un unico obiettivo: vincere”

Già in inverno il pupillo di casa McLaren veniva accreditato come il super favorito. Un'etichetta pesante da portare addosso, ma la missione può dirsi compiuta. “Sapevo che vincere era il mio obiettivo, lo voleva anche la McLaren. All'inizio c'è sempre pressione, ma credo che sia stata gestita nel modo giusto. Non ho mai avuto dubbi sulle mie possibilità, perché le ultime gare del 2014 ci avevano dato ottime indicazioni», ha spiegato sicuro. L'unico momento di flessione,



forse, si è registrato nella trasferta di Silverstone. «Lì ci è mancato qualcosa, ma avevamo capito il problema. Se ci tornassimo oggi, sarebbe tutto diverso. Affrontare due anni con la stessa squadra è stato d'aiuto. La scorsa stagione avevamo compiuto degli errori all'inizio, ma via via abbiamo messo assieme tutti gli elementi necessari. È progredita la macchina, la nostra strategia, sono cresciuto anche io. Sbagliare poco è stata l'arma vincente, perché la velocità non ci è mai mancata. È senza dubbio la mia miglior stagione di sempre, sotto ogni punto di vista».

Ci sono dubbi sul passaggio in F.1

Per il 23enne di sangue fiammingo questo è il terzo titolo in bacheca. Nel 2010 si impose nella Formula Academy francese,

nel 2012 nell'Eurocup di Formula Renault 2.0, al termine di un epico confronto con Daniil Kvyat, e nel 2013 ha lasciato il segno pure in Formula Renault 3.5: vicecampione, battuto solo da Kevin Magnussen. Un cammino da predestinato, eppure le porte della Formula 1 non si sono ancora aperte definitivamente. Se durante l'estate la promozione in McLaren sembrava cosa certa, la conferma di Jenson Button (assieme a quella di Fernando Alonso) sta tenendo tutto in sospeso. «Purtroppo nulla è deciso per il momento, ma sono ottimista. So che ci sono delle chances. Le prossime settimane saranno cruciali per capire cosa farò nel 2016». È emblematico che uno fra i talenti più cristallini espressi dall'automobilismo in tempi recenti rischi di non trovare spazio immediato nella categoria regina. Intanto, c'è però una avventura in GP2 da terminare in bellezza, con gli appuntamenti di Sakhir e Abu Dhabi: «Scenderò in pista rilassato, cercando di prendermi qualche altra vittoria». I rivali sono avvisati.

La



Ocon continua a mietersi secondi posti ed è a meno 2 punti da Ghiotto

A Formula 1 car, likely a Mercedes-AMG Petronas, is shown from a low-angle perspective on a racetrack. The car is white with red and black accents. The driver's helmet is visible, featuring the Mercedes logo and 'AMG' branding. The car is positioned on the left side of the frame, moving towards the right. The background consists of a blurred metal safety fence and a clear sky. The title 'minaccia Ocon' is written in large, bold, yellow letters with a slight shadow effect, dominating the upper half of the image.

minaccia Ocon

Il forte pilota francese ha ottenuto ancora due secondi posti, e sono nove consecutivi, portandosi a sole due punti da Ghiotto, brillante vincitore della prima corsa, ma in crisi nella seconda. Completamente riaperta la corsa al titolo quando mancano quattro gare tra Bahrain e Abu Dhabi

Antonio Caruccio

Sochi riapre il campionato GP3. Sono bastate un paio d'ore per ribaltare la situazione in Russia, a due soli appuntamenti della conclusione della stagione. Nonostante una vittoria stratosferica in gara 1, Luca Ghiotto nella seconda manche si è visto recuperare quasi tutto il vantaggio accumulato in stagione da Esteban Ocon. Il francese di ART, autore delle sua prima pole position in stagione, ha ottenuto sino ad ora nove secondi posti consecutivi, che gli hanno dato la giusta regolarità per avvicinare a soli due punti Ghiotto. Il colpo di grazia al venticinno è stato inferto in gara 2, dopo che aveva vinto in maniera incredibile la prima corsa, disputatasi eccezionalmente la domenica mattina. Sabato infatti, per via del brutto incidente occorso a Carlos Sainz in Formula 1 ed alle lente riparazioni del personale russo alle barriere della curva 13, la corsa GP3 era stata annullata. Un vero tour de force per i team, che ad esempio è costata a Kevin Ceccon la possibilità di prendere parte a gara 2. Ma procediamo con ordine.

Ghiotto vola via Ocon annichilito

Ocon dalla pole ha preso facilmente il comando al via della corsa mattutina, ma Ghiotto dalla sesta posizione in partenza, e non dalla settima per la penalità e l'arretramento di tre posti di Matt Parry, è sfilato secondo in curva 1, andando a prendere ed infilare Ocon in un paio di chilometri. Annichilito il francese, che ha limitato i danni segnando il giro veloce. Ad agevolare la gran partenza di Ghiotto, lo stallo di Matheo Tushcer in prima fila e di Ceccon. Il bergamasco di Arden, autore della miglior qualifica della stagione con un terzo posto, a causa di un er-

rato settaggio della mappa per la partenza, si era avviato ultimo. Recuperata qualche posizione nel primo giro, all'ultima curva è stato colpito dal compagno Alex Bosak, chiamando la safety-car per il recupero della due Dallara di Arden. Il polacco è stato penalizzato per gara 2, l'italiano non è potuto partire per la seconda frazione a causa della perforazione della scatola del cambio. Sul podio così, dietro Ocon e Ghiotto, in gara 1 è salito Emil Bernstorff, che ha definitivamente sopravanzato Marvin Kirchhofer, handicappato da una disastrosa qualifica in condizioni di pista umida.

Eriksson vince gara 2 Fuoco si rilancia

Nella seconda gara, partendo entrambi dalla quarta fila, Ocon e Ghiotto hanno vissuto un bivio alla sliding-doors. Il francese ha approfittato di un varco per recuperare posizioni, mentre Luca ha dovuto evitare pericolosi contatti in curva 1. Recuperata la quinta piazza su Bernstorff, a metà gara l'alfiere Trident è stato letteralmente messo fuori pista, scivolando nono. È servita tutta la sua grinta e astuzia per infilare Alex Palou all'ultimo giro, conquistando un punto che gli consente di guidare la classifica su Ocon: 196 a 194 verso il Bahrain. Jimmy Eriksson è tornato al successo con il team Koiranen grazie alla "pole" ottenuta per la griglia invertita, mentre il compagno Parry, che gli scattava al fianco si è dovuto ritirare per una foratura. Terzo gradino del podio, alle spalle di Ocon, per Jann Mardenborough, che ha avuto la meglio nelle battute iniziali sul compagno Antonio Fuoco. Il calabrese, forte della riconferma nel programma Ferrari grazie al rinnovo con lo sponsor Kaspersky celebratosi proprio a Sochi, ha ottenuto due buoni risultati che lo rilanciano con ottimismo verso un finale di stagione da protagonista.

Eriksson vincitore
di gara 2





Ghio ha vinto gara 1,
ma Ocon lo ha raggiunto in classifica



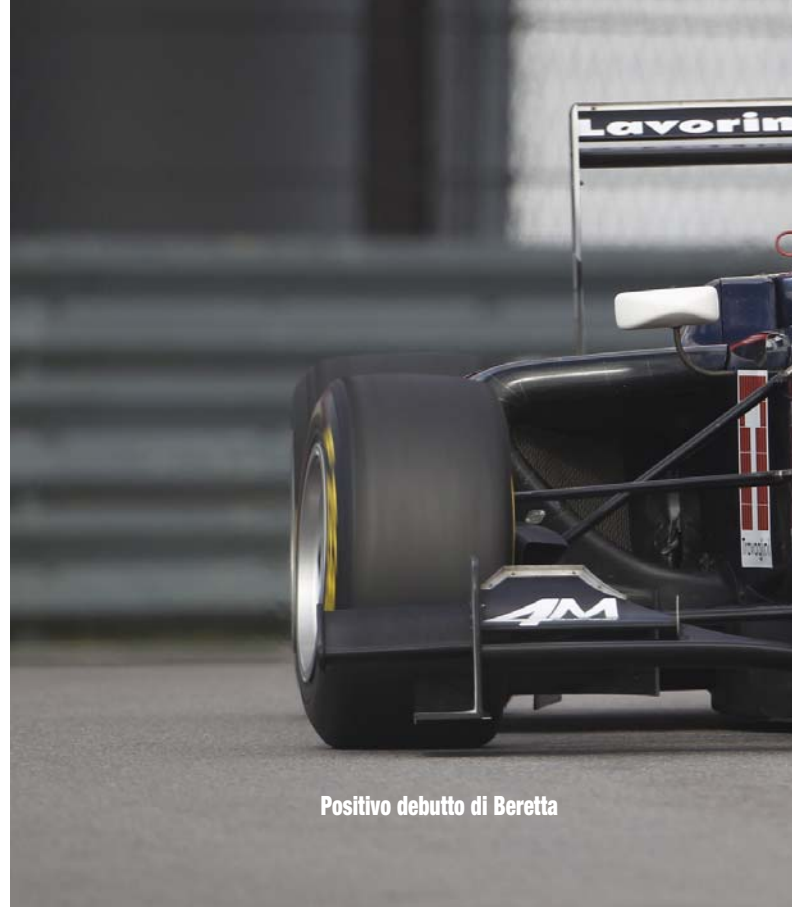
Ottimi piazzamenti per Bernstorff



La Dallara di Ceccon (numero 14) colpita
da quella del compagno Bosak in gara 1

Beretta sorprende Fontana di rimonta

Bene è andato anche il quarto italiano, per la prima volta presente in GP3 quest'anno, Michele Beretta. In seno alla Trident, al fianco di Ghiotto e di Artur Janosz autore di un incredibile quinto posto in gara 2, Beretta si è contraddistinto per la grinta e la tenacia messe in mostra. In gara 1, un testacoda l'ha privato della possibilità di lottare per i suoi primi punti, mentre in gara 2, partendo dal fondo, ha recuperato sino al tredicesimo posto. Gare di rimonta anche per Alex Fontana. Autore di un incidente a 210 Km/h nelle libere di venerdì, rallentato da un problema ai freni in qualifica ed al motore in gara 1, nella seconda manche partendo dalle retrovie Alex ha recuperato fino alle soglie della top-10 con l'undicesimo posto finale.



Positivo debutto di Beretta



Finalmente
un bel weekend
per Fuoco



L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 1 DOMENICA 11 OTTOBRE 2015

- 1 - Luca Ghiotto - Trident - 15 giri 30'38"718
- 2 - Esteban Ocon - ART - 1"596
- 3 - Emil Bernstorff - Arden - 8"314
- 4 - Alex Palou - Campos - 11"019
- 5 - Jann Mardenborough - Carlin - 12"408
- 6 - Antonio Fuoco - Carlin - 15"754
- 7 - Matt Parry - Koiranen - 17"597
- 8 - Jimmy Eriksson - Koiranen - 17"868
- 9 - Marvin Kirchofer - ART - 19"219
- 10 - Artur Janosz - Trident - 25"889
- 11 - Ralph Boschung - Jenzer - 26"496
- 12 - Mitchell Gilbert - Carlin - 27"742
- 13 - Alfonso Celis - ART - 28"124
- 14 - Seb Morris - Status - 29"423
- 15 - Adderly Fong - Koiranen - 30"861
- 16 - Sandy Stuvik - Status - 34"560
- 17 - Konstantin Tereschenko - Campos - 38"739
- 18 - Michele Beretta - Trident - 40"848
- 19 - Alex Fontana - Status - 44"050
- 20 - Zaid Ashkanani - Campos - 2'20"018

Giro veloce: Esteban Ocon 1'52"459

Ritirati

- 1° giro - Matheo Tuscher
- 0 giri - Kevin Ceccon
- 0 giri - Alex Bosak
- 0 giri - Pal Varhaug

L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 2 DOMENICA 11 OTTOBRE 2015

- 1 - Jimmy Eriksson - Koiranen - 15 giri 28'34"265
- 2 - Esteban Ocon - ART - 2"778
- 3 - Jann Mardenborough - Carlin - 4"936
- 4 - Antonio Fuoco - Carlin - 10"459
- 5 - Artur Janosz - Trident - 13"005
- 6 - Emil Bernstorff - Arden - 15"035
- 7 - Marvin Kirchofer - ART - 15"571
- 8 - Luca Ghiotto - Trident - 16"289
- 9 - Alex Palou - Campos - 16"796
- 10 - Seb Morris - Status - 23"284
- 11 - Alex Fontana - Status - 27"132
- 12 - Alfonso Celis - ART - 27"847
- 13 - Michele Beretta - Trident - 29"822
- 14 - Pal Varhaug - Jenzer - 31"864
- 15 - Mitchell Gilbert - Carlin - 33"454
- 16 - Konstantin Tereschenko - Campos - 37"493
- 17 - Sandy Stuvik - Status - 44"427 *
- 18 - Adderly Fong - Koiranen - 50"434
- 19 - Zaid Ashkanani - Campos - 1'01"503
- 20 - Alex Bosak - Arden - 1'13"910

Giro veloce: Esteban Ocon 1'53"189

Ritirati

- 3° giro - Matheo Tuscher
- 1° giro - Matt Parry

Non partito

- Ralph Boschung
- Kevin Ceccon

* Indica 10 secondi di penalità

Il campionato

1. Ghiotto 196; 2. Ocon 194; 3. Bernstorff 146; 4. Kirchofer 144; 5. Eriksson 85; 6. Ceccon 77; 7. Fuoco 62; 8. Mardenborough 52; 9. Parry 49; 10. Palou 30.





Le fatiche di Ercoli

Il pilota romano si è imposto nella categoria Elite 2 al termine di una stagione incredibile, perfettamente supportato dalla struttura al debutto Double T by MRT Nocentini

Dopo il difficile weekend di Magione, per Gianmarco Ercoli e il suo team Double T by MRT Nocentini c'era una sola possibilità per riconquistare la testa della classifica, e conseguentemente il titolo 2015: stare costantemente davanti a tutti. Missione compiuta. Il giovane pilota romano ha conquistato pole e vittoria in entrambe le gare delle finali della NASCAR Whelen Euro Series disputate sul tracciato di Zolder, laureandosi così Campione 2015 della Divisione ELITE 2 davanti ad un folto pubblico in visibilità per la prima edizione dell'American Festival Circuit Zolder NASCAR Finals. Questo titolo riporta sul tetto d'Europa anche la MRT by Nocentini dello storico patron Mauro e sigilla la fantastica annata d'esordio del neonato team Double T.



Clean

SPARCO

ERCOU

ERCOU

DOUBLE FT RACING

GO!

MRT

by Nocentini



Arrivato in Belgio con 18 punti da recuperare, Ercoli doveva mettersi alle spalle le tribolate semifinali di Magione, che avevano visto il pilota romano arrivare in prima posizione sul tracciato umbro, ma dopo due gare difficili, si è ritrovato quarto in campionato e con 18 punti da recuperare. Con cinque piloti ancora in lizza per il titolo ELITE 2 della NASCAR europea racchiusi in una manciata di punti, per Ercoli l'unica strada percorribile era solo una: stare costantemente davanti. Obiettivo difficile su una pista mai vista prima, ma il 20enne pilota romano, alla prima stagione completa nella NASCAR Whelen Euro Series, dopo aver concluso le due sessioni di prove libere al primo e al secondo posto, ha trovato il giro giusto in qualifica, segnando nella gara più difficile della stagione la prima pole position precedendo di appena 5 centesimi l'idolo di casa e pretendente al titolo Longin.

La gara del sabato ha visto Ercoli scattare al meglio al pronti via, rimanendo al comando della corsa per tutti i 16 giri programmati, vinta in volata con appena un secondo di vantaggio su Salvador Tineo Arroyo, spagnolo anch'egli pretendente al titolo, che ha provato per tutta la gara a impensierire la Chevrolet SS in testa. Grazie al giro veloce fatto registrare nella Finale 1, Ercoli ha conquistato la partenza al palo anche nella decisiva gara della domenica. La Finale 2 ci ha regalato il miglior Ercoli della stagione, bravo a gestire una pressione elevatissima in una gara resa incandescente dalla lotta in testa tra lo stesso Gianmarco, Arroyo e Longin che si sfidavano per la vittoria della gara e del titolo. Al termine di 16 giri completati a ritmo di qualifica, la bandiera a scacchi ha salutato il primo titolo NASCAR di Gianmarco Ercoli, risultato ancora una volta vincitore della gara. Poca fortuna per la Chevrolet SS di Armetta e Benedetti,

rallentata per tutto il weekend da alcuni problemi tecnici.

"E' incredibile, sono contentissimo e trovare le parole giuste è difficile ora!" ha commentato Ercoli, che correrà una gara nella NASCAR americana nel 2016 come premio per la conquista del titolo. "E' stata una stagione fantastica e difficile, eravamo un team al debutto ma siamo riusciti a conquistare subito la vittoria nella gara inaugurale di Valencia e ci siamo poi ripetuti sull'ovale di Tours. Siamo arrivati qui sapendo di avere una sola possibilità, serviva vincere al sabato per recuperare punti e, con una sola lunghezza di vantaggio al via dell'ultima gara, dovevamo per forza vincere anche la domenica! Devo questa vittoria alla mia famiglia, che mi ha permesso di correre, a tutti i ragazzi della Double T per l'incredibile lavoro fatto tutto l'anno e alla MRT by Nocentini, che ci hanno preparato sempre delle vetture velocissime. Un grazie particolare va poi a tutti i miei



sponsor, che ci hanno permesso di emozionarci ed emozionare oggi." ha concluso il romano, che sarà premiato l'11 e 12 dicembre alla NASCAR Hall of Fame / Charlotte Convention Center - casa della NASCAR americana - durante la cerimonia dei NASCAR Night of Champions Touring Awards.

Per Mauro Nocentini, patron della storica MRT by Nocentini, struttura capace di conquistare vittorie in giro per l'Europa e il globo da oltre 50 anni, quella di Zolder è un'emozione particolare: "A inizio anno abbiamo deciso di entrare stabilmente del mondo NASCAR per provare a vincere anche in un contesto per noi nuovo. E' stata una sfida difficile e impegnativa, ma il risultato ci ha ripagato di ogni sforzo. Devo dire grazie ai miei ragazzi, che hanno lavorato senza sosta durante tutti questi mesi, e alla Double T, per aver percorso insieme a noi quest'avventura. Gianmarco ha dimostrato un talento e intelligenza che si riscontrano

poche volte a quell'età, ha fatto una stagione straordinaria. Questo titolo è un gran bel modo per festeggiare il nostro cinquantenario, un ottimo auspicio per i prossimi 50 anni..." ha concluso Nocentini, che in carriera ha riscosso successi in tutto il mondo nelle corse turismo, nei rally, nelle gare in salita in una miriade di campionati nazionali, europei e mondiali.

"Sono sorpreso di essere riuscito a vincere il campionato all'esordio e in così pochi mesi. E' incredibile! Ma ciò che più mi rende orgoglioso sono state le modalità con cui l'abbiamo vinto. Abbiamo corso una stagione con una squadra, anzi con un gruppo di persone che, ancora prima che altamente professionali, sono state umane e sincere, tutti stretti come una famiglia. Quest'anno il lato umano è andato oltre quello sportivo e ci ha permesso di superare tutte le difficoltà. Sono rimasto colpito dall'umanità del mio team, adoro e vado orgoglioso di

quell'attitudine di chi riesce a vincere divertendosi, e quando non vince, almeno si è divertito. E' stato forse questo il nostro segreto." ha commentato Onofrio Veneziani, anima del Double T. "Voglio dedicare questo trionfo ad ogni simbolo membro della squadra per ciò che hanno saputo portare e costruire ad ogni gara. Un ringraziamento particolare va al nostro presidente Franco Ercoli, vero motore di questa operazione, a Gianmarco, che ha fatto una stagione incredibile per la sua giovane età, a Mauro Nocentini, che con la sua esperienza e la sua umiltà ci ha insegnato come si vince un campionato, a Cesare Speranza, patron della Scuderia PCR, che ci ha supportato fin dal primo giorno e a tutti i piloti che hanno corso con noi quest'anno dando fiducia al nostro progetto. Questa è stata la prima pietra, ora dobbiamo lavorare sodo per presentarci ai nastri di partenza 2016 ancora più forti e preparati di oggi."

Corberi è il kartista italiaracing 2015

La selezione del miglior kartista tricolore 2015 si ferma ancora una volta sulle rive del Lago di Garda, per eleggere il talentuoso Luca. Il giovane bresciano succede al conterraneo Alessio Lorandi evidenziando che nell'area bresciana l'umus "racing" è particolarmente redditizio e lunedì 19 ottobre come premio guiderà una monoposto Tatuus nei test collettivi della Eurocup Renault 2.0 sul tracciato di Jerez





GTK
KART PARTS

PETRONAS
LUBRICANTS

Sparco

In un momento in cui i giovani kartisti italiani stentano a sbocciare, il diciottenne Luca Corberi è sulla ribalta del karting che conta già da alcune stagioni e noi lo avevamo già notato da tempo, intervistandolo all'indomani della conquista della Coppa del Mondo KFJ (equivalente al campionato di Mondo di categoria) del 2012. Da allora, Luca ha proseguito sulla strada dei risultati, crescendo magnificamente come pilota, e anche fisicamente con i suoi 190 cm di altezza, ed in questa stagione ha fatto vedere il suo valore anche nella categoria con il cambio, la KZ2, correndo sempre al vertice tra i big del karting mondiale. Designare Luca è stato semplice, poiché molti addetti ai lavori hanno puntato il dito senza esitazione su di lui. Il talento c'è e va premiato, così il bresciano si calerà nell'abitacolo della Tatuus il prossimo lunedì (19 ottobre), per disputare il test ufficiale della Eurocup Formula Renault 2.0 a Jerez.

Cosa hai pensato quando ti hanno detto che eri il Kartista Italiaracing 2015?

"Quando Italiaracing mi ha chiamato per comunicarmi che ero stato selezionato come Kartista 2015, ho avuto immediatamente una piacevole sensazione, ma successivamente mi sono chiesto: quanti giri potrò fare? Sarà una cosa puramente dimostrativa. Invece, quando mi è stato spiegato che si tratta di disputare l'intera giornata di test ufficiali Renault 2.0 con tutti i migliori rookie, sono stato nuovamente contento. Sarà un test vero, in cui imparerò certamente cose nuove."

Sei stato giudicato il kartista italiano emergente più bravo del 2015 e Italiaracing ti aveva, giustamente, celebrato già dopo il tuo magnifico titolo in KF3 a Zuera, nel 2012.

"Beh dai, non sono proprio così male allora..."

Hai alle spalle una breve esperienza in monoposto vissuta nell'ambito della Ferrari Driver Academy nel 2012. Come ti stai preparando per affrontare Jerez nell'abitacolo della F Renault 2.0?

"Ho un amico che ha costruito un ottimo simulatore, con il quale ho girato per imparare il circuito. Non è un simulatore paragonabile a quelli dei team di F.1, ma è fatto molto bene. Oltre a questo ho guardato dei video onboard del circuito che ho trovato su YouTube per memorizzare la sequenza delle curve."

Cosa sai dei test ufficiali Renault e dei weekend World Series?

"I test Renault e tutto il contesto è internazionale, con i migliori team di tutta Europa. L'ambiente è molto professionale e la cosa mi stimola. In passato ho visto la F Renault sia al Mugello sia a Le Mans e, ovviamente, mi è piaciuta, in particolare quando l'ho vista in Francia. Per quanto riguarda la World Series, non la conosco, ma avrò modo di vivere l'intero fine settimana di gara a Jerez, grazie all'invito di Italiaracing. Lì potrò stare già a contatto con la squadra, vedere come lavorano e acquisire feeling con loro."

Quale approccio avrai con il test di lunedì prossimo?

"Personalmente impiego un po' per prendere fiducia con la macchina, o il kart, prima di spingere a fondo e quando ho fatto il test con la FDA ho avuto delle buone sensazioni girando sul tracciato corto di Vallelunga, invece sulla pista lunga, sui curvoni veloci, ho avuto meno feeling."

Sarà una bella sfida sotto ogni aspetto. Ma non sembri uno che si tira indietro davanti alle novità...

"Dovrò conoscere la macchina, la squadra e la pista. Pensandoci sarà proprio una bella sfida. Vi ringrazio per avermi lanciato in questa avventura."



I Kartisti Italiaracing e dove corrono oggi

- 2011 – Ignazio D'Agosto – F.Renault 2.0
- 2012 – Damiano Fioravanti – Euroformula Open
- 2013 – Leonardo Pulcini – Euroformula Open
- 2014 – Alessio Lorandi – FIA F.3 europeo





Luca in breve

Nato a Brescia il 6/08/1997

Scuola: Liceo sportivo (ultimo anno)

Hobbies: radio modellismo, karting e tutto ciò che riguarda le corse e la meccanica

Lingua straniera: inglese

Curriculum agonistico

2007. Debutta nella Mini Rok

2008. Corre e vince nella Mini Rok e nella Mini Nazionale

2009. Campione Rok Cup International Mini Rok e vincitore Mini Rok Nord Italia

2010. 2° classificato Rok Nord categoria Junior

2011. Campione Rok Cup Italia Junior Rok, campione Rok Area Nord, vincitore gara di Campionato Italiano ACI-CSAI a Jesolo, vincitore Bridgestone Cup KF3, 2° classificato Rok Cup International Junior Rok, selezionato dalla Ferrari Driver Academy come giovane promessa, 4° classificato Campionato Italiano ACI-CSAI KF3.

2012. Vincitore Coppa del Mondo CIK-FIA KF3

2013. Corre nella KF e vince la prova di Campionato Italiano ACI-CSAI di Siena, 2° class. Trofeo A. Margutti

2014. Passa alla categoria con il cambio KZ2 e corre nelle gare internazionali e WSK Series

2015. Pilota ufficiale Tony Kart Racing Team in KZ2. E' sempre tra i primi nella WSK Series, 4° nel Campionato Europeo CIK-FIA di KZ e 7° nella CIK-FIA International KZ2 Super Cup

EUROPEO RALLY

Acropolis





Kajetanowicz campione, ma...

...seppur l'albo d'oro della gara greca registrerà il successo del pilota polacco, il vincitore morale è stato Craig Breen al quale non può bastare il Trofeo Colin McRae a rendere meno amaro il secondo posto finale

Acropolis

Prova a sorridere, ma farlo non è facile. Non dopo un rally nel quale gli è andato tutto male. Jean-Pierre Nicolas lo sa bene e per consolarlo gli consegna il piatto d'argento destinato al più combattivo del fine settimana, quello con su inciso il nome di Colin McRae e Craig Breen mette da parte i tanti, troppi motivi di rimpianto: "Non me lo aspettavo e spero di essere degno di questo premio", dice l'irlandese della Peugeot Academy. Ma i brutti ricordi di un rally che per lui ha avuto spesso i contorni di un incubo vengono fuori. Prepotenti, incontenibili. Il ragazzo dallo sguardo profondo come pochi non ce la fa a non riparlare dei secondi persi già nel primo tratto cronometrato quando s'era trovata la carreggiata ostruita da Robert Consani: "Onestamente, credevo che la prova sarebbe stata neutralizzata", dice. La lingua batte (quasi) sempre dove il dente duole e allora racconta anche dei cinquanta secondi o giù di lì lasciati in quella che pensava fosse la quartultima prova speciale per fermarsi e richiudere il cofano motore della sua 208 Turbo 16: "Quando i ganci non vengono chiusi o vengono comunque chiusi male, capita che il cofano di sollevi all'improvviso..." butta lì con un misto di rabbia e tristezza. Ci sta che per la mente gli passi anche il sospetto che gli organizzatori ellenici siano stati un tantino precipitosi nell'annullare tutta la seconda boucle domenicale, ma di questo non parla. Pure se è evidente che il taglio di cinquantasei chilometri e settecentoventi ha contribuito a seppellire definitivamente le sue speranze di vincere la gara e restare in corsa per il titolo continentale.

A due passi, Kajto Kajetanowicz non ha invece problemi a sorridere. Concreto come sempre, il polacco con la Fiesta gommata Pirelli ha firmato la metà delle piestre affrontate e ha scritto il suo nome nell'albo d'oro dell'Acropoli. E pure in quello del campionato europeo. Non ha rubato niente, ma rende onore a Breen: "Ha guidato bene, avrebbe meritato di vincere", dice con tono sincero. Con lo stesso tono ribadisce che la decisione di chiudere la partita in anticipo lo ha colto di sorpresa: "Se hanno scelto di non far disputare gli ultimi tre tratti, avranno avuto ottime ragioni, ma quando sono arrivato al parco assistenza ero convinto di dover ancora lottare con Craig e pure con Lambros Athanassoulas che era poco dietro".

Non tutto è finito comunque in Grecia: la corsa al titolo riservato al miglior interprete con le berlinone a trazione integrale e motore turbato resta aperta e si deciderà (probabilmente) sull'asfalto del Valais. Per ora a condurre le danze è David Botka, ottimo quarto assoluto all'Acropoli.



Largamente in testa Craig Breen ha perso la leadership per un banale contrattempo



Craig Breen riceve il premio come pilota più combattivo dalle mani di Jean-Pierre Nicolas



L'ORDINE DI ARRIVO DOMENICA 11 OTTOBRE 2015

1. Kajetanowicz-Baran (Ford Fiesta R5) in 1.19'18"1
2. Breen-Martin (Peugeot 208 T16) a 10"0
3. Athanassoulas-Zackeos (Skoda Fabia R5) a 15"3
4. Tarabus-Trunkat (Skoda Fabia S2000) a 3'12"5
5. Botka-Szeles (Mitsubishi Lancer Evo IX) a 3'54"5
6. Jeets-Toom (Ford Fiesta R5) a 4'30"9
7. Butvilas-Heller (Mitsubishi Lancer Evo IX) a 4'40"6
8. Tlustak-Kucera (Skoda Fabia S2000) a 8'48"2
9. Panteli-Constantinou (Mitsubishi Lancer Evo X) a 11'44"0
10. Serderidis-Miclotte (Citroën DS3 R5) a 11'45"8

La classifica di campionato

Piloti: 1.Kajetanowicz 230; 2.Breen 162; 3.Lukyanuk 124; 4.Consani 79; 5.Tarabus 75; 6. Magalhaes 68; 7.Butvilas 45; 8.Plangi 43; 9.Kopeccky 36; 10.Loix 35.



Athanassoulas da libro cuore

Fermi Alexej Lukyanuk, Robert Cosani e Bruno Magalhaes e saldamente nelle mani di Kajto Kajetanowicz l'assegno di settemila euro destinato al privato meglio piazzato in classifica, quello di cinquemila destinato al secondo è finito a Lambros Athanassoulas, terzo assoluto dopo essere stato per un attimo primo. Ma c'è stato poco: con grande generosità, il greco che s'è offerto una Skoda Fabia R5 lo ha infatti devoluto a una organizzazione benefica. Chapeau.



Scandola

chiude in bellezza



Terzo successo stagionale
per Umberto Scandola:
il secondo con la nuova ŠKODA Fabia R5

Giandomenico Basso ci ha provato, ma ha dovuto arrendersi al veronese della Skoda



Massimiliano Ruffini

Umberto Scandola e 'Gillo' D'Amore sono i vincitori del Rally 2 Valli 2015. Per il forte veronese è la seconda vittoria in carriera nella gara di casa, ma la prima da quando il rally di Verona è entrato a far parte del Campionato Italiano Rally.

Scandola si è portato al comando nella seconda prova speciale in programma, mantenendo poi la leadership sino al traguardo. Molto bella la sfida sul filo dei decimi con Giandomenico Basso nella prima metà di gara, fino a quando il trevigiano, che si era portato a un secondo da Scandola, è stato rallentato da alcuni spegnimenti improvvisi della vettura, dovendosi quindi accontentare del secondo posto finale.

Soddisfatto per il successo Scandola: "È andato tutto per il meglio, non pensavo nelle prime fasi che saremmo andati così forte". Il veronese si piazza terzo nel Tricolore 2015, nonostante tre vittorie su otto gare, ma fa ben sperare il feeling conquistato nel finale di stagione con la Skoda Fabia R5.

Inevitabile un po' di delusione per Basso, rallentato ancora una volta da noie tecniche. 'Giando' si consola con il secondo posto finale di Campionato, purtroppo senza alcuna vittoria, pur avendo messo in mostra ottime prestazioni lungo tutta la stagione.

Dopo i danni del sabato, nella giornata finale Paolo Andreucci ha puntato solamente a concludere la gara. Per il toscano, già campione tricolore, una gara difficile, con problemi di gomme al sabato mattina, un'uscita il sabato pomeriggio ed un terzo posto finale che comunque garantisce a Peugeot il titolo costruttori.

Ai piedi del podio buone gare per i giovani Michele Tassone e Fabio Andolfi. Il cuneese ha proseguito il suo apprendistato con la 208 T16 badando soprattutto a non fare errori. Andolfi invece con la Ford gommata Hankook chiude la top five, ottenendo i punti necessari per vincere la Coppa Indipendenti.

Sesta piazza finale per Luca Rossetti, che come sempre dimostra di meritare una vettura da assoluto. Il friulano ottiene così la vittoria nel Trofeo Clio e nel Renault European Trophy, garantendosi un 'pass' per il prossimo Rallye Monte-Carlo. Alle sue spalle ottima prestazione per Luca Panzani, veloce al debutto sulla Clio, dopo la vittoria tra le Twingo.

Brillante il veronese Daniele Fiocco, capace di portare all'ottavo posto la "vecchietta" Clio Williams. Alle sue spalle un prudente Ivan Ferrarotti ha puntato soprattutto a terminare la gara aggiudicandosi il Campionato Italiano Produzione. Chiude la top ten Giorgio Bernardi, con una bella vittoria in classe R2 e in Under 25 dopo una stagione avara di soddisfazioni.



Paolo Andreucci ha garantito i punti necessari per il titolo Costruttori alla Peugeot



Fabio Andolfi quinto assoluto e vincitore tra gli Indipendenti



Luca Rossetti

L'ORDINE DI ARRIVO DOMENICA 11 OTTOBRE 2015

1. Scandola-D'Amore (Skoda Fabia R5) in 1.43'13"5
2. Basso-Granai (Ford Fiesta LDI R5) a 34"6
3. Andreucci-Andreussi (Peugeot 208 T16 R5) a 1'10"4
4. Tassone-Michi (Peugeot 208 T16 R5) a 3'53"3
5. Andolfi-Savoia (Ford Fiesta R5) a 4'07"4
6. Rossetti-Chiarcossi (Renault Clio R3T) a 6'57"2
7. Panzani-Baldacci (Renault Clio R3T) a 7'52"9
8. Fiocco-Turco (Renault Clio Williams) a 8'46"1
9. Ferrarotti-Fenoli (Renault Clio R3T) a 9'12"7
10. Bernardi-Zanoni (Peugeot 208 R2) a 10'56"2

Classifica Campionato Italiano

Piloti: 1. Andreucci 88; 2. Basso 66; 3. Scandola 65; 4. Chardonnet 28; 5. Perico 27; 6. Albertini e Caldani 18; 8. Tassone 17; 9. Baccega 15; 10. Ciavarella 7.

Costruttori: 1. Peugeot 123; 2. Ford 103; 3. Skoda 65.
Produzione: 1. Ferrarotti 61 punti; 2. Rossetti 60.

Un tuffo a 200 orari



Durante la prestigiosa "Centomiglia del Lario" è stata ufficialmente presentata Stockboats Series, la categoria motonautica endurance che offre agli appassionati la possibilità di competere ad altissimo livello, eliminando però tutte le scomodità e gli imprevisti legati alla gestione tecnica e logistica di un mezzo da competizione. Tale categoria è stata ideata da un personaggio noto ed apprezzato nel mondo dell'automobilismo, Luca Zerbini, negli anni direttore sportivo per diversi team di GP2 e manager di piloti. E, non a caso, Stockboats strizza l'occhio non solo agli appassionati di motonautica, ma a quelli di motorismo in generale.

Scafi gestiti dagli organizzatori

Sull'esempio di altre esperienze infatti, imbarcazioni (Tullio Abbate SB01) e motori (Suzuki DF200A) rimangono di pro-

prietà dell'organizzatore, che si occupa di tutti gli aspetti riguardanti la preparazione e l'assistenza, consegnando il mezzo personalizzato ed assegnato da inizio stagione perfettamente a punto direttamente nei weekend di gara, almeno cinque appuntamenti nel 2016 e ciascuno con più manches.

Grande attenzione alla promozione

E' chiaro che anche per un neofita, magari proveniente dal mondo delle quattro ruote, c'è la possibilità di debuttare senza troppi patemi considerando, nonostante le prestazioni estremamente elevate, la maneggevolezza ed affidabilità dello scafo. L'equivalenza delle imbarcazioni sarà sicuramente garanzia di scontri serrati ed equilibrati. Particolare importanza viene data anche all'immagine del campionato, valorizzandolo sui media e prevedendo diverse iniziative promo-

nali, in modo da gratificare al massimo, oltre che i partecipanti, anche i loro sponsor.

La vicinanza tra pista e... acqua

"Nella nautica - afferma Luca Zerbini - mancava una categoria con barche monomarca così veloci. Stockboats è stata pensata per garantire una grande facilità nell'approccio, eliminando ogni problema di logistica o preparazione. E' dunque ideale per chi, magari proveniente da altre categorie motoristiche, auto in primis, voglia provare l'emozione della sfida in acqua. Le imbarcazioni, grazie all'ottimo propulsore Suzuki ed alla equilibrata carena Abbate, permettono un avvicinamento facile e non traumatico, ma non per questo poco emozionante. Mi aspetto veramente che qualcuno provi il salto dalla pista al mare".



Zerbini, Iaconianni, Abbate e Ilariuzzi

Feroce ma non traditrice

Ha un motore 1.6 da 270 cavalli per prestazioni superiori e un telaio rigido e leggero che permette alte velocità in curva, complici un assetto straordinario e pneumatici Michelin che non mollano mai







Il rettilineo tanto lungo non è. Ma grazie alla spinta del turbo si guadagna velocità anche in pochi metri. Per stare in sicurezza si ritarda il punto di corda mentre il piede destro preme forte sull'acceleratore. La 308 GTI è immediata nel trovare l'appoggio e grazie al differenziale autobloccante si viene tirati dentro come se ci fosse una calamita. Si esce dalla curva come un sasso sparato dalla miglior fionda, pronti per la curva successiva. In pieno ingresso un dosso scompone l'assetto e si è costretti a un intervento repentino su sterzo e pedaliera: ma la 308 GTI non sposta il retrotreno nemmeno di un centimetro. L'assale posteriore è granitico. Così nessuna scossa di adrenalina ma nemmeno nessuna maestria particolare è necessaria da parte di chi sta dietro al volante. La 308 GTI in poche parole è una amica sincera con cui si può andare davvero forte senza tanto stress e con un comfort superiore alla media delle rivali perché non è rigida come una tavola di legno. Veloce, 250 km/h autolimitati, con una quinta che porta ben oltre i 210 km/h, scatta nello 0-100, in 6 secondi. Assetto rivisto con carreggiate allargate, camber specifico, ruote da 19 pollici con pneumatici Michelin 235/35 Super Sport fantastici e pinze freni a 4 pistoni con dischi da 380 mm, la 308 GTI è stata sviluppata nel reparto Peugeot Sport con mirata attenzione. Sotto il cofano ha un motore con pistoni della Mahle speciali, bielle lavorate e un cambio a sei marce irrobustito. Il cambio, manuale, non è anch'esso niente male nonostante una escursione della leva non proprio contenuta. Unica nota stonata la frizione, efficace ma se messa sotto stress non molto robusta. Portata al limite in pista la 308 GTI ha confermato il giudizio della prova su strada risultando molto veloce e ha colpito pure per l'impianto frenante.





Disponibile anche in versione “gentile”

Peugeot della 308 GTI offre anche una versione depotenziata da 250 cavalli, senza Torsen e con cerchi da 18 pollici. costa 32.650 euro. Questa versione risulta interessante sul nostro mercato in quanto permette di evitare il bolle per le auto con potenza superiore ai 185kw introdotto da Monti e ancora purtroppo in essere.



Scheda tecnica Peugeot 308 GTI

Lunghezza 4253 mm

Larghezza 1804 mm

Altezza 1446 mm

Motore 1,6 litri benzina turbo 4 cilindri

Potenza 270 cavalli

Velocità massima 250 km/h

Da 0 a 100 km/h 6 secondi

Cambio manuale a 6 marce

Consumi 6,0 litri ogni 100 km

Bagagliaio 420 litri

Prezzo 35.150 euro

Servizi editoriali
per tutte le esigenze

INPAGINA

ON-LINE publishing

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

EDITORIAL services

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

RACING pr service

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

STORIE di sport

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



www.inpagina-bo.com

info@inpagina-bo.it