

n. 336  
19 ottobre 2015

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



# Grazie Ferrari

**Seb è la love-story con la Rossa:  
nel 2014 dubitava di se stesso,  
l'offerta di Maranello gli ha permesso  
di iniziare una nuova carriera**



# Magazine



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

italia**Racing**.net

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

**Redazione:**  
Stefano Semeraro  
Marco Minghetti

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

**Produzione:**  
Marco Marelli

**Fotografie:**  
Photo4  
Actualfoto  
Photo Pellegrini  
MorAle

**Realizzazione:**  
Inpagina srl  
Via Giambologna, 2  
40138 Bologna

Tel. 051 6013841  
Fax 051 5880321  
info@inpagina-bo.it

© Tutti gli articoli e le immagini  
contenuti nel Magazine Italiaracing  
sono da intendersi  
a riproduzione riservata  
ai sensi dell'Art. 7 R.D.  
18 maggio 1942 n.1369





Il graffio

di Baffi

# LA MCLAREN SCARICA MAGNUSSEN.

QUANDO CHIESI A RON DENNIS  
DI LANCIARMI, INTENDEVO  
UN'ALTRA COSA.



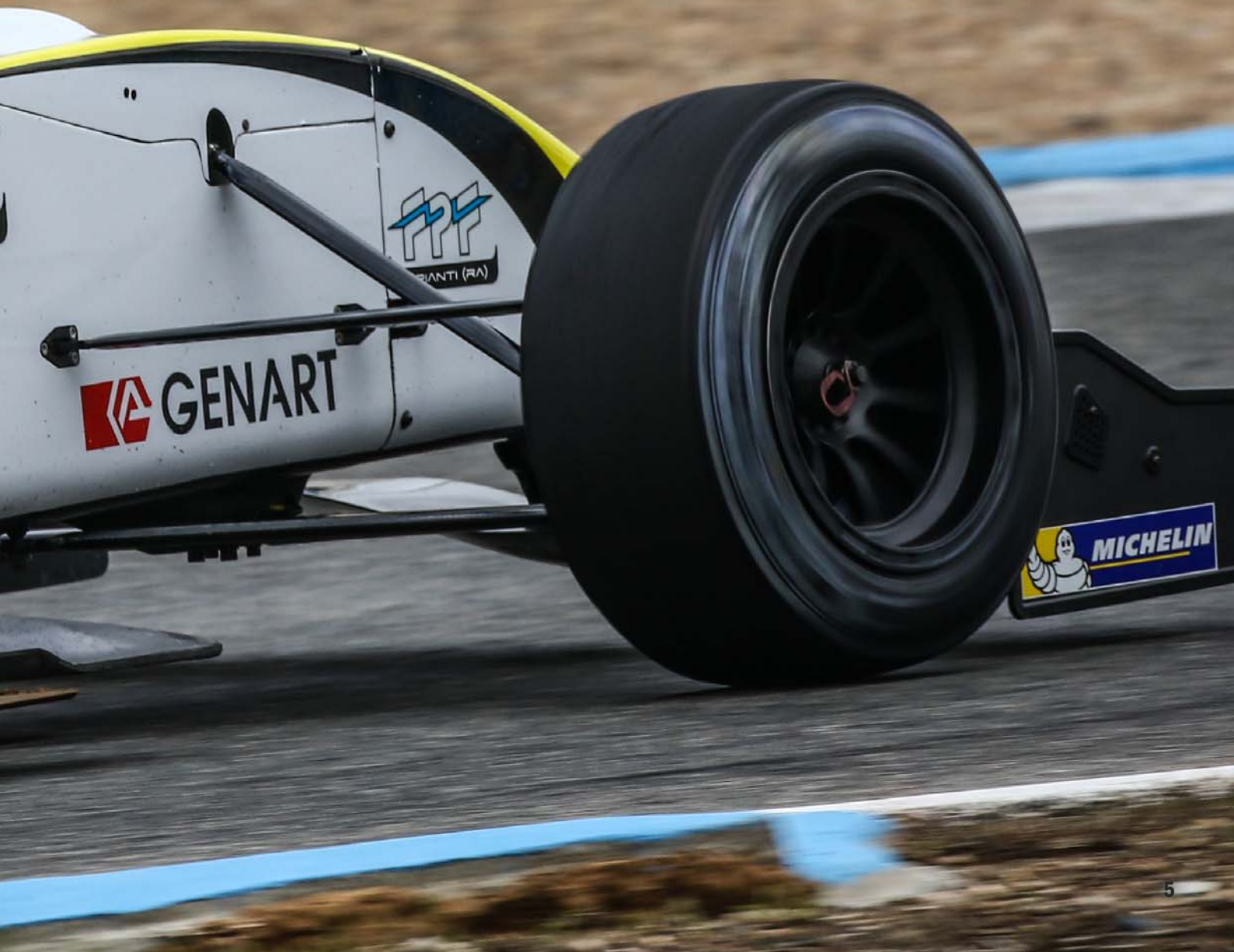
BAFFI





# La prima di Corberi

**Il kartista selezionato dalla nostra redazione, praticamente con nessuna esperienza in monoposto, ha affrontato con professionalità il suo primo vero test da noi organizzato grazie alla collaborazione di Renault Sport Technologies**





Massimo Costa  
foto Pellegrini

Non si è fatto mancare niente Luca Corberi nel test Eurocup F.Renault di Jerez, il premio di fine anno che Italiaracing (unico media ad offrire dal 2011 una opportunità del genere ai giovani piloti italiani) mette a disposizione di un kartista tricolore. Il maltempo che si è abbattuto nel corso del weekend su Jerez, nel profondo sud della Spagna, ha disturbato anche le prove di lunedì 19 ottobre. Corberi, che non saliva su una monoposto da un paio di anni, quando percorse una quarantina di giri con una F.Abarth a Vallelunga in solitaria, ha affrontato i primi giri con la Tatuus della BVM sotto una fastidiosa pioggia e con altri 27 piloti in pista, tutti con minimo un anno di esperienza con le formule. Nonostante ciò, Corberi ha subito fatto capire a un tracciato bagnato dà del tu. Giro dopo giro, ha abbassato costantemente i propri tempi, e pur guidando con cautela alla fine della prima sessione, si era messo dietro tre "rivali".

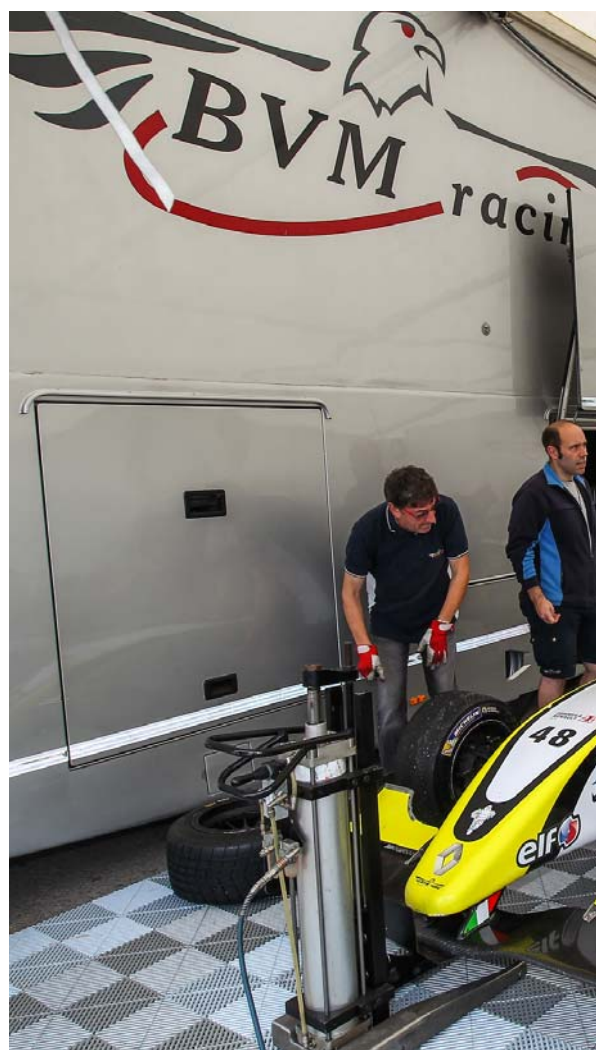
## Approccio saggio tra pioggia e rosse

Nel successivo turno, le bandiere rosse hanno spezzato il ritmo, così come nella prova successiva, ma chilometro dopo chilometro, Corberi ha preso sempre più confidenza con le curve veloci e con la frenata, i punti certamente più ostici per un kartista che sale praticamente per la prima volta su una monoposto. Nelle curve lente invece, Luca ha impressionato per il feeling subito acquisito. Nel turno finale, il giovane bresciano stava migliorandosi ancora, ma la pioggia ha fermato la sua progressione. L'obiettivo di Corberi e di Italiaracing era quello di fare più esperienza possibile, ed è stato raggiunto: "Vorrei girare ancora", ha detto Luca scendendo dalla Tatuus BVM dopo l'ultima bandiera a scacchi. Certamente consapevole che poteva ottenere molto di più, ma non in una sola giornata: "Non sono un pilota che entra in pista e prova subito a spingere a fondo se non conosco la pista e soprattutto il mezzo che guido". E di-

## I migliori tempi di Corberi a Jerez

**1° turno: 1'59"588 (pista bagnata) - 2° turno: 1'48"038 (pista umida)**

**3° turno: 1'46"344 (pista asciutta) - 4° turno: 1'46"193 (pista asciutta)**







fatti l'approccio di Luca è stato molto intelligente. Il lavoro svolto è stato apprezzato dall'ingegnere della squadra romagnola, Matteo Tirinnanzi: "Ha seguito il programma con diligenza, mi ha stupito per la sua professionalità e conoscenza della meccanica, anche per il tempo che ha passato a leggere la telemetria con grande attenzione. Non è da tutti".

## Mazzotti: "Luca ha il talento per crescere"

Una delle particolarità di Corberi è l'altezza: 1.90. Non comune nel motorsport. Per questo motivo i meccanici della BVM hanno fatto di tutto per rendere la monoposto comoda per lui spostando in avanti, anzi, oltre l'impossibile, la pedaliera, e leggermente più in alto il volante per far sì che Luca non urtasse con le mani le sue gambe. Il titolare della BVM, Giuseppe Mazzotti, che dirige la squadra dalla metà degli anni Ottanta di piloti ne ha visti a centinaia: "È raro vedere un pilota con zero esperienza con le formule come Luca, approcciarsi in maniera così tranquilla a un test come questo, con ventisette macchine attorno a lui guidate da ragazzi esperti e veloci. Il tempo ottenuto non fa certo testo e lo avrebbe senz'altro abbassato se nell'ultima sessione non fosse tornata la pioggia. Con qualche giornata di test in più Luca ha il talento per raggiungere senza problemi la parte alta della classifica, ne sono convinto. Quello che abbiamo visto oggi e quello che dice la telemetria non lascia dubbi in merito".





**FORMULA 1**

**Kevin Magnussen**





# Magnussen, così si sprecano i talenti

**Il driver danese è stato mollato su due piedi dalla McLaren, che pure per 5 anni aveva investito su di lui. Probabilmente andrà a sostituire Grosjean alla Lotus grazie ai soldi della Saxo Bank, ma è il destino spesso triste dei piloti dei programmi di addestramento che lascia perplessi**

Magnussen  
ai saluti  
con la McLaren



**Stefano Semeraro**

Salvate il soldato Magnussen. Salvatelo da una delusione cocente che potrebbe influenzare il resto della sua carriera. Salvatelo dalle convinzioni ondovaghe dei team di oggi – anche quelli gestiti dai patron di ieri... - che prima si allevano i talenti in casa, seguendoli amorevolmente nelle categorie propedeutiche, e poi li mollano all'improvviso preferendo investire sull'usato garantito (anche se un po' consumato).

«Non deve essere una vergogna – ha detto Ron Dennis nel comunicato con cui ha dato il benserivito al danese, per giunta nel giorno del suo compleanno – se Kevin deve fare posto a due campioni del mondo come Alonso e Button. Non abbiamo evidentemente spazio per lui alla McLaren, ma dal 2010, quando è entrato nel nostro programma junior, ha lavorato in maniera molto positiva, e nel 2014 ha corso molto bene a fianco di un pilota esperto come Jenson Button. Il suo debutto l'anno scorso è stato bagnato da un podio a Melbourne di cui può andare molto fiero, nel 2015 ha continuato a dare il suo contributo anche se era molto frustrato per non poter correre. E' un giovane di talento, merita una carriera in F.1 e non vogliamo essere noi a intralciarlo, quindi gli auguriamo tutta la fortuna possibile e faremo di tutto per aiutarlo nel prossimo passo del suo percorso professionale». Addio e grazie di tutto, insomma. Ma se Magnussen è davvero

quello che sostiene Dennis, viene da chiedersi, allora perché non preferirlo, se non ad Alonso, almeno ad un Button ormai chiaramente al tramonto? Da Alguersari a Buemi, da Bourdais a Scott Speed (il prossimo sarà Vandoorne?), l'elenco dei bruciati verdi in questi ultimi anni si è allungato, e non sempre il motivo è stata la mancanza di talento. Anche perché se si trattasse di quello, di tempo per accorgersene, durante tutti gli anni di programma nelle formula minori, ce ne sarebbe a sufficienza. L'impressione è invece che tutti i team, non solo i minori, ormai faticino a mantenere le promesse, a portare a compimento un programma senza farsi prendere dall'ansia di ottenere risultati (o finanziamenti) immediati. Il giovane riccamente sponsorizzato va bene, quello su cui investire rischiando qualcosa, molto meno.

Ora per Magnussen sembra aprirsi la strada della Lotus, e anche qui a fare da traino sarebbe l'impegno della Saxo Bank, la banca con sede a Copenhagen già molto attiva nel ciclismo (con il team Tinkoff-Saxo) che proprio in questi giorni ha deciso di chiudere i rubinetti che rifornivano la squadra di pedalatori illustri come Alberto Contador. «Non annunceremo nulla finché non ci sarà nulla di scritto», dice il boss della Saxo Bank Lars Christensen, che in passato ha già collaborato con il team di F.1. «Con Kevin abbiamo parlato ma non in maniera approfondita». Budget avanti, e pedalare.

### Subito a podio al suo esordio



Diciannove i GP disputati da Magnussen nel 2014 con la McLaren, come miglior risultato il secondo posto ottenuto nella gara inaugurale di Melbourne







# FORMULA 1

Sebastian Vettel



# Salvato dalla Ferrari

Sebastian Vettel confessa che nel 2014 era arrivato a dubitare di se stesso, e che l'ennesima l'offerta di Maranello, stavolta arrivata al momento giusto, gli ha consentito di ricominciare una nuova vita. Che per ora è piena di grandi risultati e progetti elettrizzanti. Per questo, una volta smesso con la F.1, l'impressione è che difficilmente lo vedremo lontano dalla pista...







**Quando hai lasciato la Red Bull nel 2014 avresti mai immaginato la situazione attuale? L'incertezza nel trovare un motore, la prospettiva di abbandonare la F.1...**

«No, nessuno avrebbe potuto immaginarlo. Si sentono tante voci, e non ho parlato di recente con Dietrich Mateschitz, ma è difficile pensare che possa accadere davvero. Sarebbe una grossa perdita per la F.1. Alla fine non credo andrà così, e non sono il solo a pensarlo».

**Qualcuno dice che la Red Bull è un team rock'n roll, mentre la Ferrari rappresenta il lato più burrascoso e tragicomico del paddock – Niki Lauda usa spesso il termine 'grande casino' per descrivere i momenti più intensi... Come ti sei adattato al cambio di scenario?**

«La Ferrari è il più grande dei team della F.1. Lo è stata sin dall'inizio. La sua storia, i piloti... c'è qualcosa di straordinario nella Ferrari. Per me diventarne parte è stato un sogno che si trasformava in realtà, e la prima stagione è stata fanta-

stica. Quindi niente casino, per ora!»

**Ma l'ambiente è comunque diverso.**

«Vale per tutti i team. Ciascun team ha il suo proprio Dna. Qui c'è più un'atmosfera familiare, gli italiani hanno qualcosa di particolare sotto questo aspetto. Per riassumere: mi piace».

**C'era bisogno di un tedesco freddo e di un freddo finlandese come Raikkonen per riportare al vertice il team?**

«Be', sì, è un bel contrasto. Kimi è un tipo calmo per molti versi. Poi conta anche l'ambiente da cui provieni. Magari gli spagnoli sono più focosi, i finlandesi più freddi e i tedeschi stanno nel mezzo, ma alla fine conta la tua storia personale. Io e Kimi andiamo d'accordo con il team, e viceversa. E' questo che porta al successo».

**Appena sei arrivato in Ferrari sembravi un ragazzino in un negozio di giocattoli, un po' come ai primi tempi della Toro Rosso.**

«Non è vero, sono stato felice anche negli anni che ho passato alla Red Bull. E i quattro titoli parlano da soli. Di sicuro il 2014 non è stato un grande anno. Non riesco a rendere come volevo, e quando succede credo sia più onesto mostrare ciò che provi, senza nasconderti dietro un falso sorriso. Di questi tempi l'anno scorso ho capito che era tempo di cambiare aria. E la situazione in cui mi trovo ora dimostra che avevo ragione. Sono molto contento di come stanno andando le cose. Quando sono arrivato in Ferrari non c'era nulla di garantito, ma ora è bello vedere come siamo andati oltre tutte le aspettative, comprese le mie».

**Nel 2014, quando le cose non giravano bene, hai dubitato di te stesso?**

«Sì, e non mi vergogno ad ammetterlo. Tutti dubitano di se stessi prima o poi».

**Quindi accettare l'offerta Ferrari era una scelta obbligata?**

«Non voglio essere arrogante, ma ero



**Vettel è entrato subito in sintonia con i fans della Ferrari**

già in contatto con la Ferrari. Nel paddock ci si incontra in continuazione, quindi avevo avuto dei colloqui anche in precedenza, ma non era il momento giusto. L'anno scorso invece lo era. E' questo che ha fatto la differenza».

**Che team hai trovato dopo i cinque anni di Alonso a Maranello?**

«Allora non facevo parte della squadra, quindi come posso fare paragoni? Inoltre ci sono stati tanti cambiamenti, a tutti i livelli. C'è un nuovo presidente, un nuovo team principal. E il fatto di aver raggiunto subito un podio ha aiutato molto a spingere il progetto verso il vertice. C'è un'atmosfera fantastica oggi, nel team. Non ho idea di come fosse l'anno scorso, perché io non c'ero».

**Riassumendo il tuo percorso in Ferrari: hai avuto i primi contatti con Stefano Domenicali, hai firmato con Marco Mattiacci, e ora lavori con Maurizio Arrivabene. Tre team principal diversi...**

«Sì, è davvero strano. Ma spero non in

maniera cattiva. Sentivo semplicemente che per me era tempo di iniziare qualcosa di nuovo. Forse è un po' bizzarro come tutto è successo. Ho sempre avuto un buon rapporto con Stefano, e altrettanto con Mattiacci all'inizio. Non ho avuto modo di conoscere bene Luca di Montezemolo, non ho mai lavorato con lui, ma ora con Maurizio e Sergio Marchionne le cose stanno prendendo forma e siamo sulla strada giusta».

**Tu sei una persona che difende molto decisamente la sua vita privata. Lo fai per te o per la tua famiglia?**

«Per entrambi. Alla fine ciascuno fa le proprie scelte. Mi considero uno sportivo, non di più. Quando guardi le tribune e vedi i fan con la bandiera che porta il tuo nome e il tuo numero, be'. È fantastico. Ma sono anche una persona che vive una vita fuori dalle corse, e voglio che questo sia rispettato».

**Nessun drone che vola sopra la tua casa?**  
«Ho un fucile pronto!».

**In questo periodo sembra che Lewis Hamilton stia decidendo come sarà la sua vita dopo la F.1, nella musica, nella moda o nel design. Tu che altri talenti vorresti esprimere?**

«Il mio stile di vita è molto diverso. Per ora mi diverto con quello che faccio, non penso molto a cosa accadrà dopo. Però è vero che fra 10 anni non sarò ancora in F.1, ma sono certo che troverò qualcosa da fare».

**Le corse sono un ambiente molto particolare, dove si vive intensamente. Come riempirai il vuoto di adrenalina, rischio e velocità?**

«Sono d'accordo che bisogna trovarsi qualcosa di interessante da fare dopo il periodo trascorso in Formula, altrimenti il rischio di annoiarsi è grande. La F.1 è così intensa, e immagino cosa possa significare staccarsene da un giorno all'altro. Quindi la risposta è sì, dovrò trovare qualcosa di forte per riempire il tempo vuoto: altrimenti rischi di intristirti in fretta».



Daniel Ricciardo  
sul podio di Austin  
nel 2014





# Ricciardo, sorpassi e serpenti

**Il driver della Red Bull adora Austin. Perché il Circuito delle Americhe è quello dove si sorpassa meglio e perché in città si mangiano briciole da favola. Ma occhio ai rettili che girano negli hotel**

**Daniel, perché ti piace così tanto Austin?**

«Mi piace tutto di Austin: gran circuito, grande città, ottimo cibo, bellissimo pubblico e bella gente in generale. Begli hotel. Insomma, grande in tutto».

**Calma: partiamo dal circuito. Cosa ti piace di più del Circuit of Americas?**

«Considerato che è un circuito moderno, con molte vie di fuga, penso che sia stato fatto il miglior lavoro possibile. Hanno creato un tracciato molto circuito ma sul quale è possibile divertirsi. Probabilmente è il migliore di tutto il calendario per quanto riguarda le possibilità di sorpassare».

**E dopo un giorno di sorpassi, cosa offre la città?**

«A me piace la musica dal vivo, mi piacciono i

bar, e adoro la musica dal vivo nei bar. Austin è fatta così, è il tipo di cultura che amo particolarmente. Poi mi piace la carne di manzo. Austin è decisamente il tipo di città che vale la pena di visitare se ti piacciono le briciole o le costate».

**Tu alloggi sempre fuori città, dove c'è pericolo di incontrare serpenti...**

«Esatto. Stiamo in una sorta di ranch dove c'è un fiume, un campo da golf e sì, a volte anche dei serpenti. Ma i serpenti sono ok. Sono tranquilli. Non come i serpenti australiani».


**Probabilmente hanno più paura loro di te che tu di loro. Hai di nuovo in programma di esibirti con dei baffoni come l'anno scorso?**

«Qualcosa farò. Ma niente promesse, ok? Non mettetemi pressione».



**ENERGY**

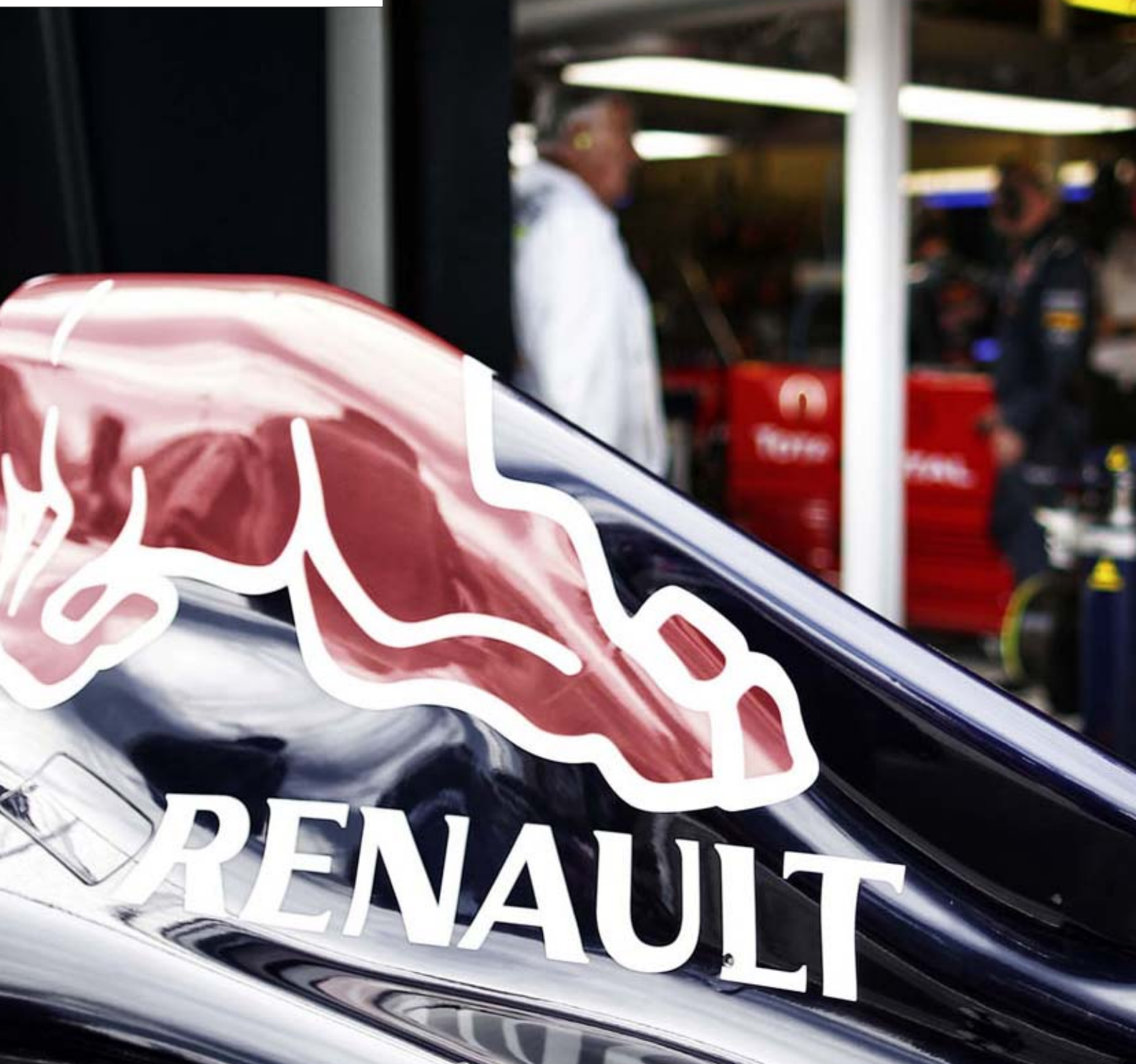
**RENAULT SPORT F1**



# La guerra dei motori

**La Renault potrebbe ripensare l'investimento in Lotus, la Red Bull traccheggia, mentre la Ferrari accoglie con favore l'apertura della Fia allo sviluppo delle power unit anche nel 2016. Ma non vuol sentir parlare di limite al prezzo per i propulsori da vendere ai clienti**





### Stefano Semeraro

Il vero motore di tutte le polemiche sulla F.1 del 2016 sono...i motori. O meglio, le power unit ibride, sempre più al centro di tutte le questioni, in un groviglio di scelte tecniche e politiche che mette a dura prova la comprensione degli appassionati. Fra Red Bull e Renault ormai da tempo è in atto una faida acidissima, con il team di Herr Mateschitz sull'orlo dell'addio al Circus proprio per l'incapacità di

trovare una valida alternativa ai propulsori francesi. Lo scenario però potrebbe cambiare di nuovo visto che da Oltralpe arrivano voci di una possibile frenata del gruppo sull'entrata in campo come costruttore a tutto campo. Se non riusciremo a progettare una power unit competitiva, pare si stia chiedendo il boss della Renault Carlos Ghosn, perché spendere un sacco di soldi per acquisire la Lotus? Un dubbio alimentato dal fatto che pur avendo a disposizione ancora 12

gettoni per la stagione in corso, gli ingegneri francesi non sanno bene che far-sene e in Brasile ne utilizzeranno appena due. «Abbiamo i gettoni, ma ci mancano le soluzioni», pare si sia lasciato scappare un tecnico Renault. E a quel punto un 'impensabile' riavvicinamento con la Red Bull – che non sa trovare alternative – potrebbe diventare possibile.

Per Renault, come per Honda e Ferrari, la buona notizia è che dopo aver annunciato il congelamento dei motori la Fia ha



deciso di concedere per il 2016 ancora una volta 32 'token' di sviluppo spendibili durante la stagione. Non solo: alcuni componenti fino ad ora intoccabili diventeranno modificabili nel corso della stagione. Una regola che consentirebbe ai rivali di tentare quantomeno di avvicinarsi al livello raggiunto dalla Mercedes. Dove invece la Ferrari si trova in disaccordo con la Fia è sulla proposta di mettere un limite al costo dei motori da fornire ai team clienti: 12 milioni di euro

per un motore nuovo, 8 per uno con specifiche 2015 (che fino a qualche giorno fa pareva escluso dai futuri regolamenti e ora è invece tornato in ballo). «Non possiamo vendere motori ad un prezzo inferiore al costo che abbiamo dovuto sopportare per produrli», sostiene Maurizio Arrivabene, team principal del team che a quanto pare è prontissimo a esercitare il diritto di veto che spetta alla Ferrari. A motori spenti, tutto diventa possibile.

**Dopo tante discussioni sarà ancora Renault a fornire le power unit ibride alla Red Bull nel 2016**



A close-up, profile photograph of Bernie Ecclestone, the former CEO of Formula 1. He is wearing a red cap with a gold logo and a light-colored checkered shirt. The background is a bright blue sky with palm trees. The text 'C'è Lauda dopo Ecclestone?' is overlaid in large red letters.

# C'è Lauda dopo Ecclestone?

**La cordata capeggiata da Stephen Ross pari ormai pronta ad acquistare la F.1, grazie anche a nuovi capitali cinesi, ma né americani né orientali sono orientati a confermare l'85enne Bernie nel suo ruolo di plenipotenziario. E per la successione si fa il nome dell'ex campione austriaco**









**Toto Wolff con Ecclestone, Horner e Lauda. Staranno parlando del dopo Bernie?**

### Stefano Semeraro

Chi ha i soldi decide. E' la dura legge degli affari, e Bernie Ecclestone lo sa bene, visto che l'ha applicata senza pietà per decenni. Ora, a 85 anni suonati, potrebbe toccare a lui doversi fare da parte perché "persona non gradita" ai futuri padroni del Circus. Secondo l'esperto di finanza di Sky News Mark Kleinman infatti la vendita della F.1 al gruppo capeggiato dal patron della squadra di football americano dei Miami Dolphins, Stephen Ross, sarebbe sempre più vicino. A dare linfa alla cordata, che comprende anche lo Stato del Qatar, sarebbero arrivati ora capitali da un oriente più estremo, ovvero da China Media Capital, fondo di investimento privato dell'ex celeste impero. Secondo Kleinman i cinesi sul tavolo avrebbero piazzato i soldi necessari ad arrivare a quota 8,5 miliardi di dollari, attuale prezzo del Circus. Se la CVC, il fondo Usa che oggi detiene la maggioranza delle azioni, dovesse davvero mollare il pacchetto la prima testa a saltare sarebbe proprio quella del Supremo. Che certo detiene una quota nella proprietà, circa il 5 per cento, e che tutti fino a poco tempo ritenevamo comunque inamovibile nonostante l'età. A mettere in discussione il suo ruolo però sarebbe stato l'atteggiamento troppo benevolo nei confronti del presidente della Russia Putin, e spiccatamente anti-americano. In tempi di distensione gli affari sono

affari, ma con i chiari di luna internazionali di oggi né la parte americana della cordata né quella cinese è intenzionata a subire i flirt di Ecclestone con il boss di tutte le Russie. Inoltre secondo alcuni osservatori Ecclestone sarebbe troppo legato alle televisioni, e poco in grado di intercettare le potenzialità e le esigenze dei nuovi media. Comunque sia, chi mette i soldi vuole comandare, pretende di avere i propri uomini sulla plancia, ed Ecclestone, con la sua storia, non è certo il tipo più facile da controllare e addomesticare.

Da tempo si fanno nomi per la successione, in passato si è parlato di Flavio Briatore, di Luca di Montezemolo e Chris Horner, oggi dall'Austria arriva la candidatura di Niki Lauda. Il quotidiano "Osterreich" sostiene che sarebbe lui il nome gradito ai futuri proprietari. Il profilo in fondo si adatterebbe: oggi Lauda è un uomo Mercedes, ma è stato a lungo legato alla Ferrari e il suo status di ex campione aiuta. L'austriaco poi ha fama di essere uomo indipendente, ma molto comprensivo nei confronti delle ragioni del... dollaro. Con le sue battute spesso taglienti nei confronti di molti personaggi assicurerebbe una continuità mediatica con le esternazioni di Ecclestone, ma senza i tanti intrecci economici e di potere che caratterizzano il manager britannico. Una figura di garanzia, facile da gestire per chi, fra la Florida e Pechino, ha intenzione di cambiare volto alla F.1.

# NUOVA 308 GTi

## BY PEUGEOT SPORT



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

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

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

## NUOVA PEUGEOT 308 GTi

MOTION & EMOTION



PEUGEOT





# Poker d'assi

**Spettacolo vero nella tappa australiana della classe regina delle due ruote. Lorenzo guadagna 7 punti su Rossi, ma è battaglia vera**

Jacopo Rubino

Sarà molto difficile dimenticare la gara della MotoGP a Phillip Island, per molti la più bella di questa stagione, se non degli ultimi anni. Al massimo, sarà stato complicato aver tenuto il conto di tutti i sorpassi ammirati. Quello decisivo è arrivato ad appena tre curve dalla fine, quando Marc Marquez, infilando Jorge Lorenzo, è andato a prendersi la quinta affermazione del 2015. E pochi attimi dopo, Andrea Iannone risolveva a proprio favore la volata per il terzo posto, battendo nientemeno che Valentino Rossi. L'epilogo di una battaglia multipla che resterà nei libri di storia.

Uno splendido Marc Marquez vincitore in Australia



### Una battaglia a quattro dal sapore epico

L'ordine d'arrivo non è mai sembrato certo fino alla bandiera a scacchi. In avvio erano addirittura in sei, compresi Cal Crutchlow e Dani Pedrosa, a giocarsela là davanti fra continui cambi di posizione. Poi il ritmo infernale ha fatto selezione, propiziando un'apparente fuga di Lorenzo. Ma il maiorchino non è scappato, e a metà corsa si è trovato Marquez nuovamente negli scarichi, con Rossi e Iannone a ruota. Lo spagnolo della Honda si è portato in testa al 17esimo giro, il connazionale ha risposto al 20esimo. "Porfuera" ha ripreso qualche metro di margine, ma all'ultima tornata il #93 è stato fenomenale: attacco alla curva Doohan, prima posizione, best lap, vittoria. Iannone, in forma smagliante insieme alla sua Ducati (340 chilometri orari in rettilineo), non si è fatto intimorire da Rossi. Il gradino più basso del podio se lo è preso lui, il Dottore si è dovuto arrendere. In verità, chiunque di loro quattro avrebbe potuto vincere.

### Marquez e Iannone arbitri del Mondiale?

Ci è appunto riuscito Marquez, per la 50esima volta in carriera. A un tratto, forse, non ci credeva nemmeno. «Jorge si stava allontanando, e io avevo surriscaldato la gomma anteriore. Negli ultimi tre giri ho deciso di dare il 100 per cento. Non so come, ma ho raggiunto Jorge», ha raccontato l'ormai campione uscente, nei panni di arbitro nella contesa iridata. Un po' come Iannone, di nuovo sul podio come non accadeva dal Mugello. «Ho lottato con i migliori della MotoGP, ho dato il massimo e sono andato sul podio. Incredibile!», ha esclamato il ducalista, che in partenza era addirittura balzato in cima. Due i suoi momenti da moviola: l'impatto con un malcapitato gabbiano, che gli ha danneggiato la carena, e il doppio sorpasso effettuato su Rossi e Marquez al 24esimo giro. Un guizzo da applausi, in un weekend da top rider assoluto.



La gioia di Iannone all'arrivo



### Lorenzo a -11 da Rossi Yamaha campione

Adesso il ritardo di Lorenzo su Rossi, nel Mondiale, è sceso da 18 a 11 lunghezze. Una forbice che variava senza sosta durante il GP. «Poteva andare ancora meglio, ma almeno mi sono avvicinato. In certe occasioni bisogna essere contenti così», ha ammesso lo spagnolo, che ha riconosciuto la forza di Marquez: «Mi aspettavo che fosse più veloce. Nel finale il pneumatico anteriore era consumato, nelle parti lente soffrivo e non volevo rischiare di cadere. Marc forse ha potuto frenare più tardi». Anche a Rossi è rimasto un po' di amaro in bocca: «È un peccato non aver battuto Iannone, ma va bene lo stesso». Il centauro di Tavullia ha pagato dazio per le difficoltà incontrate nella ricerca dell'assetto tra venerdì e sabato. Settimo in qualifica, un passo indietro rispetto alle tappe precedenti, Valentino aveva in effetti avvisato: «Domenica sarà dura». Ora restano due round per difendere la leadership. Intanto, in casa Yamaha si festeggia l'iride fra i Costruttori, che mancava dal 2012.

### Pedrosa si difende Dovizioso in crisi

Lo show dei primi quattro ha letteralmente oscurato quanto accaduto alle loro spalle. Pedrosa, a sette giorni dal capolavoro di Mugello, non ha saputo ripetersi sugli stessi livelli: quinto, davanti alla Suzuki dell'ottimo rookie Maverick Vinales e a Crutchlow (LCR), per tutto il weekend il più autorevole rappresentante delle scuderie satellite. La trasferta nella terra dei canguri è stata un calvario per Andrea Dovizioso, appena 13esimo. Mentre Iannone incantava, sulla Desmosedici gemella, il forlivese ha navigato faticosamente a metà gruppo, dietro pure a Danilo Petrucci dotato della vecchia GP14.2 marchiata Pramac. Eloquenti le sue parole: «È stato imbarazzante. Mi dispiace per la squadra». Urge un cambio di rotta immediato, perché Sepang è già alle porte.





## L'ORDINE DI ARRIVO DOMENICA 18 OTTOBRE 2015

- 1 - Marc Marquez - Honda (Honda) - 27 giri 40'33"849
- 2 - Jorge Lorenzo - Yamaha (Yamaha) - 0"249
- 3 - Andrea Iannone - Ducati (Ducati) - 0"930
- 4 - Valentino Rossi - Yamaha (Yamaha) - 1"058
- 5 - Dani Pedrosa - Honda (Honda) - 5"062
- 6 - Maverick Viñales - Suzuki (Suzuki) - 6"800
- 7 - Cal Crutchlow - LCR (Honda) - 9"375
- 8 - Pol Espargaro - Tech 3 (Yamaha) - 18"401
- 9 - Aleix Espargaro - Suzuki (Suzuki) - 20"039
- 10 - Bradley Smith - Tech 3 (Yamaha) - 20"657
- 11 - Scott Redding - Marc VDS (Honda) - 21"846
- 12 - Danilo Petrucci - Pramac (Ducati) - 22"840
- 13 - Andrea Dovizioso - Ducati (Ducati) - 29"168
- 14 - Alvaro Bautista - Gresini (Aprilia) - 37"244
- 15 - Jack Miller - LCR (Honda) - 40"192
- 16 - Hector Barbera - Avintia (Ducati) - 48"263
- 17 - Yonny Hernandez - Pramac (Ducati) - 48"572
- 18 - Loris Baz - Forward (Yamaha Forward) - 48"677
- 19 - Eugene Laverty - Aspar (Honda) - 50"201
- 20 - Mike Di Meglio - Avintia (Ducati) - 50"262
- 21 - Stefan Bradl - Gresini (Aprilia) - 50"277
- 22 - Toni Elias - Forward (Yamaha Forward) - 1'20"942
- 23 - Anthony West - AB (Honda) - 1'23"454

### Ritirati

- 9° giro - Nicky Hayden
- 9° giro - Damian Cudlin

### Il campionato

- 1. Rossi 296; 2. Lorenzo 285; 3. Marquez 222; 4. Iannone 188; 5. Pedrosa 165; 6. Smith 158; 7. Dovizioso 153; 8. Crutchlow 107; 9. Petrucci 97; 10. P. Espargaro 96





Da lunedì 19 ottobre la Casa francese ha consegnato il proprio gioiello nelle mani della RPM di Alguersuari che ha lanciato la nuova serie col nome di Formula 3.5 V8. Calendario e abbinamenti inediti, ingresso di team da altre serie

# Inizia una nuov

Massimo Costa

Quella di Jerez è stata l'ultima volta della World Series by Renault come l'avevamo conosciuta dal 2005. Il weekend completo con le Dallara 3.5, le Tatuus 2.0 dell'europeo e dapprima le Megane poi rimpiazzate dalle RS01, oltre che ai vari show che animavano i momenti della giornata in cui i motori erano spenti, non ci sarà più. Con una decisione che aveva lasciato tutti di stucco, Renault ha sacrificato la 3.5 in nome del ritorno in F.1 e di una richiesta giunta dall'alto in cambio di benefit rilevanti. Nel paddock gira questa storia, già riportata dai media e mai smentita dalla stessa Renault, per cui sarebbe stato gradito un disimpegno della Casa francese nei confronti della 3.5 che non doveva infastidire la nascita F.2 targata FIA. Ma la 3.5 continuerà ad esistere. Non c'è stato un rompete le righe e tutti a casa. Anzi, la maggioranza dei team principal si è trovata d'accordo nel fare il possibile per proseguire e in cinque secondi hanno identificato l'uomo e la struttura che potevano organizzare il campionato 2016 e quelli successivi: Jaime Alguersuari e la RPM. Proprio coloro che nel 2002 crearono dal nulla la World Series by Nissan dando vita a un nuovo modo di vivere un weekend di gara, poi rilevato in toto da Renault nel 2005. Dunque, un ritorno alle origini.

Nyck De Vries  
verrà ricordato  
come ultimo  
vincitore della serie  
targata Renault



va era





### La Dams fugge Draco saluta

Una squadra si è defilata, la Dams, che ha preferito concentrare i propri sforzi nella GP3, programma che affiancherà alla GP2 e alla Formula E. Un comportamento che ha sorpreso tutti perché si pensava che Jean-Paul Driot non fuggisse nel momento della difficoltà dopo i campionati vinti nel 2013 con Kevin Magnussen e Carlos Sainz nel 2014. La Draco invece, ha chiuso i battenti. Il proprietario Guto Negroa aveva già manifestato da tempo la volontà di non proseguire l'attività agonistica. La mitica squadra italiana fondata 21 anni fa da Adriano e Nadia Morini, ceduta nel 2012 a Negroa, non esisterà più. Le vetture e il materiale sono stati acquistati dalla Spirit of Race, nome inedito nel motorsport e che vede coinvolto in prima persona Amato Ferrari, il gran boss della AF Corse nel Gran Turismo.

### Entrano RP e Martin

Ma le novità non sono finite qui perché la RP Motorsport ha acquistato il materiale che era a riposo nella sede di Praga della ISR di Igor Salaquarda. La squadra ceca si era infatti ritirata dalla Renault 3.5 a fine 2014 per dedicarsi al Blancpain GT con due Audi. RP Motorsport partecipa alla Euroformula Open e ha colto la palla al balzo per salire di categoria. Le vetture della Dams invece, sono state prese da Teo Martin che gestisce una squadra vincente nel GT Open con due McLaren. L'interesse verso la Formula 3.5 V8, questo il nuovo nome, è dunque elevato anche se ora occorrerà cercare i piloti. Il limite massimo sarà di 24 monoposto e per ora i posti sono pieni anche se sul mercato vi sono le Dallara della ormai svanita Zeta Corse.



Sopra, ultima gara per Draco con Negroa. A destra, Kanamaru che proseguirà con il team Pons





Foto ricordo per Rowland  
il campione 2015



## **Il calendario provvisorio 2016**

- 17 aprile - Alcaniz (Eurocup Renault e RS01)
- 24 aprile - Budapest (WTCC) - da confermare
- 22 maggio - Spa - (GT Open e Euroformula)
- 26 giugno - Le Castellet (Blancpain) - da confermare
- 24 luglio - Silverstone (GT Open e Euroformula)
- 11 settembre - Spielberg (GT Open e Euroformula) - da confermare
- 2 ottobre - Monza (GT Open e Euroformula)
- 30 ottobre - Barcellona (GT Open e Euroformula)
- 6 novembre - Jerez (Euroformula)





Adolfo Celis proseguirà con AVF

## Nove le tappe Sei i circuiti F.1

A Jerez è stata inoltre è stata delineata una bozza del calendario della prossima stagione. Nove appuntamenti, con sei circuiti che normalmente ospitano la F.1. Gli abbinamenti saranno con la Renault, con il WTCC e con il Blancpain, mentre il piatto forte sarà l'unione con le due categorie di Jesus Pareja, Euroformula Open e GT Open. Alcune delle date comunicate sono però ancora da confermare. Sei le gare che si svolgeranno su circuiti di F.1.

## Rowland e De Vries chiudono il 2015

A Jerez le due corse hanno segnato le vittorie di Oliver Rowland e Nyck De Vries. Se il britannico ha ribadito che il numero 1 del 2015 è lui, e non poteva essere altrimenti considerando la superiorità messa sul piatto, il successo dell'olandese è arrivato proprio all'ultimissima gara. De Vries infatti, terzo in campionato, non era mai riuscito a tagliare il traguardo per primo. Ci era andato vicinissimo alla prima gara 2015 ad Alcaniz, ma Matthieu Vaxiviere lo aveva superato a due curve dall'arrivo. A proposito del francese, a Jerez ha intascato due terzi posti mentre si è messo in luce una volta di più Egor Orudzhev, protagonista di un bel finale di campionato.



## L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 1 SABATO 17 OTTOBRE 2015

- 1 - Oliver Rowland - Fortec - 23 giri
- 2 - Egor Orudzhev - Arden - 10"879
- 3 - Matthieu Vaxiviere - Lotus Charouz - 13"428
- 4 - Nyck De Vries - Dams - 16"481
- 5 - Tio Ellinas - Strakka - 26"020
- 6 - Jazeman Jaafar - Fortec - 43"150
- 7 - Nicholas Latifi - Arden - 48"729
- 8 - Andre Negrao - Draco - 52"543
- 9 - Roy Nissany - Tech 1 - 56"522
- 10 - Yu Kanamaru - Pons - 58"066
- 11 - Gustav Malja - Strakka - 58"633
- 12 - Beitske Visser - AVF - 1'00"321
- 13 - Dean Stoneman - Dams - 1'12"467
- 14 - Nikita Zlobin - Pons - 1'14"231
- 15 - Alfonso Celis - AVF - 1'33"354
- 16 - Sean Gelael - Carlin - 1'37"926
- 17 - Marlon Stockinger - Lotus Charouz - 1 giro

Giro più veloce: Alfonso Celis 1'42"364

### Ritirati

- 14° giro - Aurelien Panis
- 13° giro - Tom Dillmann



Vaxiviere a punti con la Dallara  
del team Lotus Charouz



## L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 2 DOMENICA 18 OTTOBRE 2015

- 1 - Nyck De Vries - Dams - 24 giri 41'36"996
- 2 - Oliver Rowland - Fortec - 2"509
- 3 - Matthieu Vaxiviere - Lotus Charouz - 2"584
- 4 - Tio Ellinas - Strakka - 4"084
- 5 - Gustav Malja - Strakka - 13"411
- 6 - Tom Dillmann - Carlin - 14"197
- 7 - Egor Orudzhev - Arden - 14"646
- 8 - Jazeman Jaafar - Fortec - 15"024
- 9 - Sean Gelael - Carlin - 15"650
- 10 - Nicholas Latifi - Arden - 16"553
- 11 - Yu Kanamaru - Pons - 16"853
- 12 - Andre Negrao - Draco - 16"959
- 13 - Aurelien Panis - Tech 1 - 17"611
- 14 - Marlon Stockinger - Lotus Charouz - 26"844

Giro più veloce: Nyck De Vries 1'31"855

### Ritirati

- 20° giro - Beitske Visser
- 16° giro - Roy Nissany
- 3° giro - Alfonso Celis
- 0 giri - Dean Stoneman
- 0 giri - Nikita Zlobin



**FIA F.3**

**Gare a Hockenheim**

# Chiusura in bellezza

**Sul circuito tedesco Rosenqvist e la Prema hanno confermato la superiorità messa in campo tutta la stagione. Giovinazzi non si è fatto scappare il secondo posto assoluto**





Felix Rosenqvist  
abbracciato dalla madre  
e dagli uomini  
del team Prema

**Jacopo Rubino**

A Hockenheim è calato il sipario sull'edizione 2015 del FIA Formula 3 Championship. Per l'albo d'oro, tutto era stato scritto al Nurburgring: titolo piloti a Felix Rosenqvist, titolo team alla Prema, titolo rookie a Charles Leclerc. Ma l'ultimo round in calendario ha offerto altre chiavi di lettura, interessanti pure in ottica 2016: innanzitutto, ha consacrato il nostro Antonio Giovinazzi in qualità di vicecampione. Un risultato di altissimo rilievo, contro avversari di qualità. Un raggio di sole nel panorama del motorsport tricolore, sperando che non rimanga inosservato. Inoltre, Lance Stroll ha conquistato la sua prima vittoria nella serie, in gara 1, e lo stesso Rosenqvist si è preso la coppa di gara 3. Il modo migliore per salutare un palcoscenico che lo ha visto presente, senza interruzioni, sin dal 2011.



## **Stroll, prima vittoria Rosenqvist uomo squadra**

Lo svedese ha dimostrato di essere anche un valido uomo squadra. Nella prima manche, ad esempio, pur scattando dalla pole ha voluto aiutare i compagni Stroll e Jake Dennis ad accumulare più punti possibili per la classifica, lasciando loro strada libera per il primo e secondo posto. «Ne hanno più bisogno di me», ha commentato sportivamente in conferenza stampa. E così il canadese della Ferrari Driver Academy, campione uscente della F4 Italia, ha colto il suo primo trionfo nella categoria superiore. «Una bella sensazione», ha ammesso, vedendo premiata la notevole crescita mostrata nella fase finale di questa stagione. Un ottimo viatico pensando al 2016, quando potrà candidarsi a favorito per il trono. Con Rosenqvist terzo, il dominio Prema è stato completato dalla quarta posizione del nuovo acquisto Maximilian Gunther. Il tedesco, separatosi dal team Mücke, ha preso i comandi della monoposto lasciata libera da Nick Cassidy, impegnato nella concomitante F3 giapponese a Sugo. Il cambio di casacca è sembrato rigenerarlo. Per la scuderia veneta, quindi, è maturato un sonoro 1-2-3-4. L'ennesimo attestato di superiorità.

## **Giovinazzi trionfa in gara 2 ed è secondo assoluto**

La manche del sabato pomeriggio costituiva la grande occasione di Giovinazzi, e il pugliese non l'ha sprecata. Au-

tore della pole in Q2, il pugliese ha riassaporato il successo che gli mancava dall'appuntamento di Spielberg. Respinta la minaccia di Rosenqvist (poi sfilato da Dennis per la piazza d'onore), l'alfiere del team Carlin si è diretto verso il traguardo per assicurarsi l'ambito argento in graduatoria: il vantaggio è divenuto incolmabile per Charles Leclerc, appena 11esimo. Anzi, il monegasco (poi "naufragato" domenica) nell'assoluta si è visto scavalcare pure da Dennis.

## **Rosenqvist controlla gara 3 Giovinazzi ancora a podio**

In gara 3 è capitato un po' di tutto. Lo start ritardato per la nebbia, l'asfalto umido che ha spinto diversi concorrenti verso i pneumatici wet (mossa che non ha pagato, costringendo a mettere le slick), quattro safety-car che hanno spezzato il ritmo. Rosenqvist è stato una scheggia al via, balzando in testa davanti ad Alexander Albon. Il nordico, comunque, ha tenuto il pallino fino alla bandiera a scacchi, sventolata in regime di neutralizzazione, e ha centrato la 13esima affermazione dell'anno. «Chiudere vincendo è fantastico», ha sottolineato Rosenqvist. L'anglo-thailandese Albon ha invece terminato secondo, con Giovinazzi ad agguantare l'ultimo gradino del podio ai danni di Alexander Sims. L'esperto inglese, arruolato dalla Hitech per preparare l'impegno full-time del 2016, ha viaggiato sin dal venerdì nelle zone di vertice, pur "trasparente" per il campionato.





Felix Rosenqvist  
dominatore della stagione



Premiazione di fine stagione. Da sinistra: Stefani Domenicali presidente della commissione FIA monoposto, Renè Rosin per Prema, Antonio Giovinazzi, il campione Felix Rosenqvist, Jack Dennis, e Charles Leclerc miglior rookie, con la benedizione di Max Verstappen campione F3 nel 2014





Alessio Lorandi

### Beretta a punti Lorandi sfiora l'impresa

Proprio nell'ultimissima occasione disponibile, Michele Beretta (reduce dal debutto in GP3 a Sochi) ha fatto il meritato ingresso in zona punti. 24esimo in griglia, il milanese del Mucke Motorsport ha dato prova di carattere fra i tanti ostacoli da affrontare, agguantando la nona posizione. Un riconoscimento che dà lustro al cammino di questi mesi. Non è stato da meno Alessio Lorandi (12esimo), a cui purtroppo è mancata solo la fortuna. Il bresciano di casa Van Amersfoort, partito con i pneumatici da bagnato, era addirittura sesto. Quindi, la neutralizzazione e la giostra dei cambi gomme: ritardando di un giro la sosta ai box, è rientrato in pista quando era acceso il semaforo rosso in fondo alla pit-lane. Inevitabile il drive-through, ma Lorandi non si è scoraggiato, recuperando abbastanza da agganciare la top 10. Ha rovinato tutto Tatiana Calderon, a cui stava soffiando la decima piazza. La colombiana (poi giustamente penalizzata) ha sbagliato la frenata al tornantino, mandando Alessio in testacoda. Appena dopo, la vettura di sicurezza è stata richiamata all'opera congelando le gerarchie fino al traguardo. Un vero peccato.

### Quattro safety-car in gara 3 ancora troppa aggressività

In effetti, l'epilogo ha riattivato un campanello d'allarme che più volte è suonato in questa annata: la condotta sopra le righe di numerosi iscritti. Le quattro fasi di safety-car (forse severe, ma l'eccesso di zelo è comprensibile) sono state provocate da battaglie troppo intense, di cui hanno fatto le spese principalmente Pietro Fittipaldi, George Russell, Nabil Jeffri e Santino Ferrucci. E pure altre situazioni sono apparse al limite della correttezza. Speriamo che la pausa invernale porti consiglio, in attesa di Macao.



Michele Beretta

## L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 1 SABATO 17 OTTOBRE 2015

- 1 - Lance Stroll (Dallara-Mercedes) - Prema - 22 giri 35'48"561
- 2 - Jake Dennis (Dallara-Mercedes) - Prema - 0"898
- 3 - Felix Rosenqvist (Dallara-Mercedes) - Prema - 1"674
- 4 - Maximilian Günther (Dallara-Mercedes) - Prema - 3"784
- 5 - Alexander Sims (Dallara-Mercedes) - Hitech - 6"192
- 6 - Antonio Giovinazzi (Dallara-Volkswagen) - Carlin - 7"267
- 7 - George Russell (Dallara-Volkswagen) - Carlin - 9"438
- 8 - Charles Leclerc (Dallara-Volkswagen) - Van Amersfoort - 10"072
- 9 - Markus Pommer (Dallara-Volkswagen) - Motopark - 11"929
- 10 - Santino Ferrucci (Dallara-Mercedes) - Mucke - 15"569
- 11 - Alexander Albon (Dallara-Volkswagen) - Signature - 16"941
- 12 - Alessio Lorandi (Dallara-Volkswagen) - Van Amersfoort - 17"842
- 13 - Pietro Fittipaldi (Dallara-Mercedes) - Fortec - 21"785
- 14 - Michele Beretta (Dallara-Mercedes) - Mucke - 25"379
- 15 - Callum Irott (Dallara-Volkswagen) - Carlin - 25"714
- 16 - Ryan Tveter (Dallara-Volkswagen) - Carlin - 26"276
- 17 - Sérgio Sette Camara (Dallara-Volkswagen) - Motopark - 29"506
- 18 - Tatiana Calderón (Dallara-Volkswagen) - Carlin - 34"280
- 19 - Mikkel Jensen (Dallara-Mercedes) - Mucke - 34"992
- 20 - Gustavo Menezes (Dallara-Volkswagen) - Carlin - 36"131
- 21 - Nabil Jeffri (Dallara-Volkswagen) - Motopark - 40"108
- 22 - Nicolas Pohler (Dallara-Mercedes) - Double R - 50"873
- 23 - Matthew Rao (Dallara-Mercedes) - Fortec - 53"937
- 24 - Julio Moreno (Dallara-NBE) - T-Sport - 54"876
- 25 - Tanart Sathienhirakul (Dallara-Volkswagen) - Motopark - 55"616
- 26 - Matt Solomon (Dallara-Mercedes) - Double R - 56"453
- 27 - Marvin Dienst (ARTech-NBE) - ArtLine - 1'05"952
- 28 - Harald Schlegelmilch (ARTech-NBE) - ArtLine - 1'14"372
- 29 - Arjun Maini (Dallara-Volkswagen) - Van Amersfoort - 1 giro
- 30 - Dorian Boccia (Dallara-Volkswagen) - Signature - 3 giri

### Ritirati

- 1° giro - Zhi Cong Li
- 1° giro - Wing Chung Chang
- 1° giro - Raoul Hyman

## L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 2 SABATO 17 OTTOBRE 2015

- 1 - Antonio Giovinazzi (Dallara-VW) - Carlin - 21 giri 35'33"967
- 2 - Jake Dennis (Dallara-Mercedes) - Prema - 1"863
- 3 - Felix Rosenqvist (Dallara-Mercedes) - Prema - 3"762
- 4 - Maximilian Günther (Dallara-Mercedes) - Prema - 5"281
- 5 - Mikkel Jensen (Dallara-Mercedes) - Mucke - 8"765
- 6 - Lance Stroll (Dallara-Mercedes) - Prema - 9"755
- 7 - Sérgio Sette Camara (Dallara-VW) - Motopark - 15"993
- 8 - George Russell (Dallara-VW) - Carlin - 16"633
- 9 - Markus Pommer (Dallara-VW) - Motopark - 17"437
- 10 - Charles Leclerc (Dallara-VW) - Van Amersfoort - 19"899
- 11 - Callum Irott (Dallara-VW) - Carlin - 21"268
- 12 - Gustavo Menezes (Dallara-VW) - Carlin - 21"726
- 13 - Alessio Lorandi (Dallara-VW) - Van Amersfoort - 22"730
- 14 - Arjun Maini (Dallara-VW) - Van Amersfoort - 23"346
- 15 - Dorian Boccia (Dallara-VW) - Signature - 25"644
- 16 - Pietro Fittipaldi (Dallara-Mercedes) - Fortec - 31"803
- 17 - Santino Ferrucci (Dallara-Mercedes) - Mucke - 32"956
- 18 - Wing Chung Chang (Dallara-Mercedes) - Fortec - 33"300
- 19 - Julio Moreno (Dallara-NBE) - T-Sport - 33"760
- 20 - Michele Beretta (Dallara-Mercedes) - Mucke - 37"725
- 21 - Tatiana Calderon (Dallara-VW) - Carlin - 38"966
- 22 - Harald Schlegelmilch (ARTech-NBE) - ArtLine - 47"941
- 23 - Tanart Sathienhirakul (Dallara-VW) - Motopark - 48"799
- 24 - Nicolas Pohler (Dallara-Mercedes) - Double R - 49"782
- 25 - Marvin Dienst (ARTech-NBE) - ArtLine - 50"845
- 26 - Matt Solomon (Dallara-Mercedes) - Double R - 51"374
- 27 - Zhi Cong Li (Dallara-Mercedes) - Fortec - 51"560
- 28 - Matthew Rao (Dallara-Mercedes) - Fortec - 1 giro
- 29 - Ryan Tveter (Dallara-VW) - Carlin - 3 giri

## L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 3 DOMENICA 18 OTTOBRE 2015

- 1 - Felix Rosenqvist (Dallara-Mercedes) - Prema - 18 giri 35'27"859
- 2 - Alexander Albon (Dallara-VW) - Signature - 0"511
- 3 - Antonio Giovinazzi (Dallara-VW) - Carlin - 0"862
- 4 - Alexander Sims (Dallara-Mercedes) - Hitech - 1"050
- 5 - Callum Irott (Dallara-VW) - Carlin - 2"019
- 6 - Maximilian Günther (Dallara-Mercedes) - Prema - 2"615
- 7 - Jake Dennis (Dallara-Mercedes) - Prema - 2"991
- 8 - Mikkel Jensen (Dallara-Mercedes) - Mucke - 4"825
- 9 - Michele Beretta (Dallara-Mercedes) - Mucke - 5"634
- 10 - Raoul Hyman (Dallara-Mercedes) - West-Tec - 7"289
- 11 - Sérgio Sette Camara (Dallara-VW) - Motopark - 8"645
- 12 - Alessio Lorandi (Dallara-VW) - Van Amersfoort - 9"092
- 13 - Gustavo Menezes (Dallara-VW) - Carlin - 10"267
- 14 - Matt Solomon (Dallara-Mercedes) - Double R - 10"430
- 15 - Nicolas Pohler (Dallara-Mercedes) - Double R - 11"549
- 16 - Julio Moreno (Dallara-NBE) - T-Sport - 13"158
- 17 - Arjun Maini (Dallara-VW) - Van Amersfoort - 14"507
- 18 - Matthew Rao (Dallara-Mercedes) - Fortec - 14"812
- 19 - Zhi Cong Li (Dallara-Mercedes) - Fortec - 16"006
- 20 - Wing Chung Chang (Dallara-Mercedes) - Fortec - 16"678
- 21 - Charles Leclerc (Dallara-VW) - Van Amersfoort - 18"371
- 22 - Markus Pommer (Dallara-VW) - Motopark - 20"579
- 23 - Dorian Boccia (Dallara-VW) - Signature - 32"361
- 24 - Tatiana Calderón (Dallara-VW) - Carlin - 36"667

### Il campionato

1. Rosenqvist 508; 2. Giovinazzi 412,5; 3. Dennis 377; 4. Leclerc 363,5; 5. Stroll 1231; 6. Russell 203; 7. Albon 187; 8. Günther 152; 9. Jensen 117,5; 9. Pommer 116,5; 11. Ferrucci 91; 12. Irott 65,5; 12. Menezes 65; 14. Sette Camara 57,5; 15. Maisano 53; 16. Cassidy 43; 17. Fittipaldi 32; 18. Maini 27; 19. Boccia 27; 20. Lorandi 26; 21. Hyman 14,5; 22. Beretta 4; 23. Tveter 2; 24. MacLeod 2; 25. Schiller 2; 26. Jeffri 2.







Jack Aitken

# Aitken campione col brivido

**Un finale incredibile ha caratterizzato l'ultima tappa del campionato che ha laureato numero uno l'inglese del team Koiranen che si era presentato in Andalusia al terzo posto. Grandi sconfitti Deletraz e Joerg del team Kaufmann**

**Antonio Caruccio**

Jack Aitken è il nuovo campione della Eurocup di Formula Renault 2.0 grazie all'incredibile weekend che ha visto la World Series by Renault approdare a Jerez. L'inglese di Koiranen, arrivato in Spagna come terzo nella graduatoria generale, in una sola giornata ha ribaltato i pronostici che volevano un duello in casa Kaufmann tra Kevin Joerg e Louis Deletraz. Aitken ha conquistato la pole position al termine della qualifica, che gli ha permesso di partire dal palo nelle due, travagliate, gare conquistando le relative vittorie che lo hanno proiettato in vetta alla classifica. Magistrale sul bagnato, nel controllo della vettura e nella gestione delle numerose sospensioni e neutralizzazioni dovute a delle condizioni meteo decisamente avverse. Gli avversari si sono lentamente eliminati nel corso della giornata, con errori ed incidenti, con alla fine di sabato ancora il trittico delle meraviglie in lotta, rispetto agli otto che invece erano arrivati a Jerez.

Tutto però, sembrava remare contro Aitken, insabbiatosi nella qualifica di domenica mattina, va-

lida per la terza gara. Costretto poi a partire dalla pit-lane per un'avaria nel giro di schieramento, Jack ha avuto dalla sua parte anche la fortuna. Il miglior piazzato era Deletraz, terzo ma in crisi nel corso della gara e scivolato sino alla sesta piazza finale, che lo ha matematicamente escluso dai giochi. Infelice qualifica anche per Joerg, costretto a partire da fondo gruppo, e la scelta suicida di montare gomme rain con l'asfalto che andava migliorandosi l'ha chiamato definitivamente fuori dai giochi. Così Aitken, che è giunto al traguardo fuori dalla zona punti, si è comunque assicurato il titolo, che gli regala la doppietta ad una sola settimana dal campionato ALPS, anche questo giunto in rimonta, e che permette al team Koiranen di replicare il risultato del 2014 ottenuto con Nyck De Vries. Protagonista assoluto invece del fine settimana iberico è stato Ignazio D'Agosto. Qualificatosi nelle prime file, è partito bene in gara ed ha lottato conquistando con gli interessi quel podio che aveva perso a Le Mans. Due terzi ed un secondo posto sono in assoluto il miglior bottino che il barese ha ottenuto in questi quattro anni di Eurocup.



## L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 1 SABATO 17 OTTOBRE 2015

- 1 - Jack Aitken - Koiranen - 14 giri 40'01"711
- 2 - Kevin Joerg - Kaufmann - 14"670
- 3 - Ignazio D'Agosto - Manor MP - 18"490
- 4 - Louis Deletraz - Kaufmann - 19"161
- 5 - Jake Hughes - Koiranen - 21"732
- 6 - Matevos Isaakyan - JD Motorsport - 22"515
- 7 - Anthoine Hubert - Tech 1 - 25"710
- 8 - Martin Kodric - Fortec - 34"064
- 9 - Ukyo Sasahara - ART Junior - 34"948
- 10 - Harrison Scott - AVF - 35"380
- 11 - Alexey Korneev - JD Motorsport - 36"064
- 12 - James Allen - ARTA - 36"374
- 13 - Thiago Vivacqua - JD Motorsport - 36"473
- 14 - Danylo Pronenko - BVM - 38"066
- 15 - Jehan Daruvala - Fortec - 40"607
- 16 - Denis Bulatov - AVF - 41"075
- 17 - Hugo De Sadeleer - Tech 1 - 43"937
- 18 - Julien Falchero - GSK - 48"325
- 19 - Vasily Romanov - Cram - 49"191
- 20 - Simon Gachet - Tech 1 - 49"777
- 21 - Dennis Olsen - Manor MP - 1'38"290
- 22 - Ben Barnicoat - Fortec - 1 giro

Giro veloce: Jack Aitken 1'54"684

### Ritirati

- 8° giro - Valentin Hasse Clot
- 3° giro - Bruno Baptista
- 3° giro - Darius Oskoui
- 2° giro - Max Defourny
- 1° giro - Amaury Richard

## L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 2 SABATO 17 OTTOBRE 2015

- 1 - Jack Aitken - Koiranen - 13 giri 50'34"002
- 2 - Ignazio D'Agosto - Manor MP - 0"622
- 3 - Ben Barnicoat - Fortec - 1"779
- 4 - Kevin Joerg - Kaufmann - 3"021
- 5 - Louis Deletraz - Kaufmann - 3"635
- 6 - Matevos Isaakyan - JD - 3"975
- 7 - Jake Hughes - Koiranen - 5"122
- 8 - Dennis Olsen - Manor MP - 5"644
- 9 - Simon Gachet - Tech1 - 5"835
- 10 - Martin Kodric - Fortec - 7"377
- 11 - Thiago Vivacqua - JD - 7"534
- 12 - Harrison Scott - AVF - 8"131
- 13 - Amaury Richard - Arta - 8"791
- 14 - Jehan Daruvala - Fortec - 9"585
- 15 - Darius Oskoui - Art Junior - 10"134
- 16 - Denis Bulatov - AVF - 10"656
- 17 - Ukyo Sasahara - Art Junior - 12"482
- 18 - Hugo De Sadeleer - Tech1 - 13"819
- 19 - Julien Falchero - GSK - 14"955
- 20 - Max Defourny - Art Junior - 16"018
- 21 - Vasily Romanov - Cram - 17"317

Giro più veloce: Jack Aitken 1'56"408

### Ritirati

- 1° giro - Daniel Pronenko
- 3° giro - Alexey Korneev
- 4° giro - James Allen
- 5° giro - Bruno Baptista
- 7° giro - Valentin Hasse-Clot
- 7° giro - Anthoine Hubert

## L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 3 DOMENICA 18 OTTOBRE 2015

- 1 - Ben Barnicoat - Fortec - 13 giri 26'52"676
- 2 - Anthoine Hubert - Tech1 - 0"749
- 3 - Ignazio D'Agosto - Manor MP - 2"021
- 4 - Jake Hughes - Koiranen - 6"140
- 5 - Ukyo Sasahara - Art Junior - 6"586
- 6 - Louis Deletraz - Kaufmann - 8"458
- 7 - Matevos Isaakyan - JD - 8"931
- 8 - Harrison Scott - AVF - 9"798
- 9 - Martin Kodric - Fortec - 10"384
- 10 - Dennis Olsen - Manor MP - 10"701
- 11 - Thiago Vivacqua - JD - 11"627
- 12 - Max Defourny - Art Junior - 11"713
- 13 - Hugo De Sadeleer - Tech1 - 12"186
- 14 - Daniel Pronenko - BVM - 13"028
- 15 - Denis Bulatov - AVF - 16"068
- 16 - Jack Aitken - Koiranen - 16"727
- 17 - Simon Gachet - Tech1 - 17"059
- 18 - Bruno Baptista - Manor MP - 17"691
- 19 - Valentin Hasse-Clot - Fortec - 20"221
- 20 - Alexey Korneev - JD - 21"271
- 21 - Amaury Richard - Arta - 22"101
- 22 - Julien Falchero - GSK - 22"787
- 23 - Darius Oskoui - Art Junior - 30"502
- 24 - Kevin Joerg - Kaufmann - 49"819

Giro veloce: Anthoine Hubert 1'43"985

### Ritirati

- 1° giro - James Allen
- 5° giro - Vasily Romanov
- 7° giro - Jehan Daruvala

### Il campionato finale

1. Aitken 206; 2. Deletraz, Joerg 193; 4. Barnicoat 174; 5. Hubert 172; 6. Hughes 160; 7. Sasahara 116; 8. Olsen 101; 9. D'Agosto 94; 10. Isaakyan 87.



Louis  
Deletraz




# FORMULA E

Anteprima Pechino



La monoposto  
del team ABT



# Pechino (electric) Express

**La serie per monoposto elettriche creata da Alejandro Agag sta per affrontare la sua seconda stagione tra tante novità ed incognite. Si riparte dalla Cina...**

Marco Cortesi

Tutto è pronto al via della seconda stagione targata Formula E. La serie, lanciata nel 2014, si è trasformata nella sua prima apparizione da promessa a realtà, grazie ad una buona affidabilità delle vetture, ad eventi ben organizzati in location cittadine, ma soprattutto ad un parco piloti che ha di prim'ordine che regalato spettacolo a piene mani anche in condizioni "ambientali" difficili. Questa stagione, la novità principale sarà rappresentata dall'apertura degli sviluppi sul pacchetto composto da motore, raffreddamento, inverter, cambio, sospensioni posteriori e software. Un'apertura a cui i team hanno aderito con entusiasmo e con tante soluzioni diverse, alcune delle quali "di rottura".

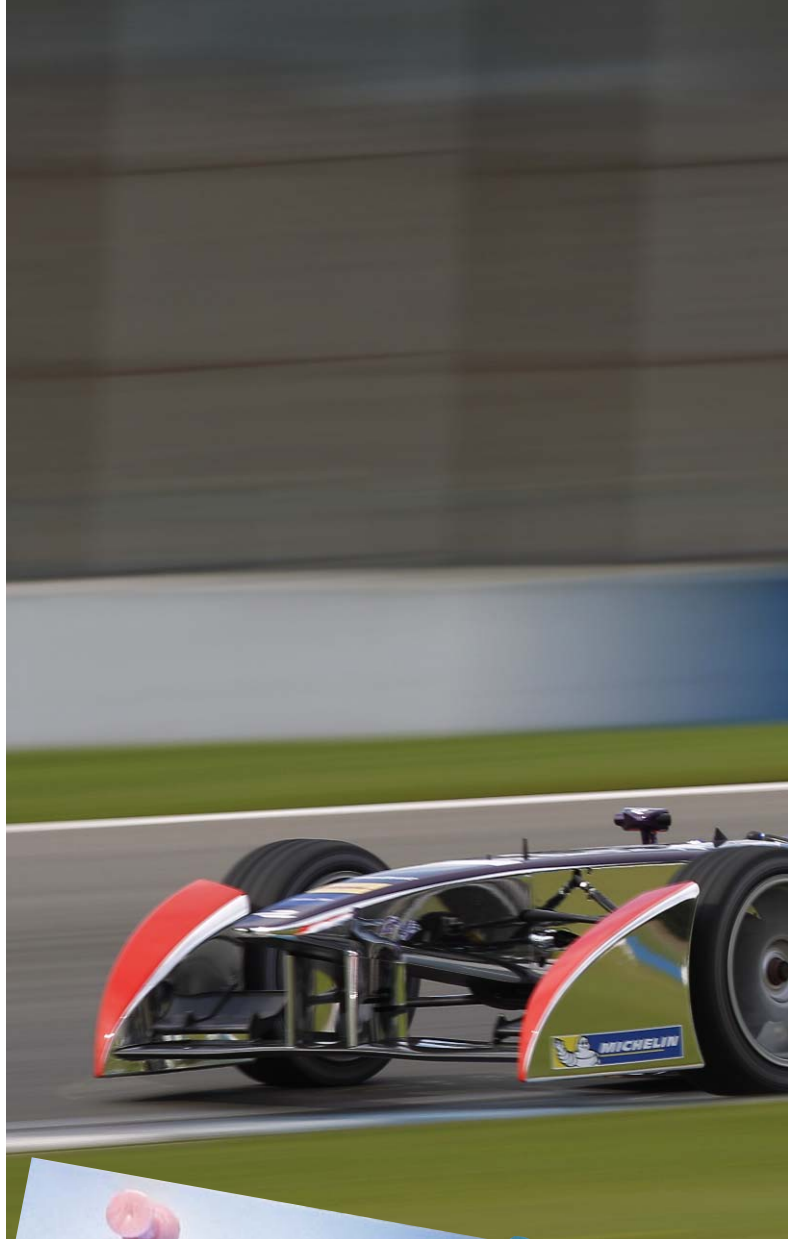


### Aggiornamenti comuni, si aggiunge Parigi

Per tutti, oltre che agli aggiornamenti sul telaio comune, ci sarà un aumento della potenza massima utilizzabile in gara (da 150 a 170KW), ma non dell'energia totale utilizzabile, situazione che ha posto l'accento sulla ricerca della massima efficienza. Anche perché, con una batteria che rimarrà in sostanza quella precedente, la corrente andrà... trovata per evitare di rimanere a secco, tanto più col previsto allungamento delle gare. Resteranno i cambi vettura, odiati da tutti, in attesa di una nuova strada tecnica per quanto riguarda gli accumulatori, e resterà un calendario tutto basato su gare cittadine: in questo senso le aggiunte "di peso" sono quelle di Parigi e Città Del Messico, mentre il consiglio di zona di Battersea sta tenendo tutti sulla corda per la replica del bell'evento sulle rive del Tamigi a Londra.

### Arriva Villeneuve, Trulli si ferma

Anche per quanto riguarda il lato più prettamente sportivo, ci saranno novità. Si vedrà il debutto della Superpole in qualifica oltre ad un rinnovato FanBoost per i tre piloti preferiti dal pubblico. Il nome del momento è quello di Jacques Villeneuve, che col team Venturi è diventato primo Campione del Mondo di F.1 a far parte della serie, mentre l'addio di Jaime Alguersuari ha portato l'approdo a tempo pieno di Jean-Eric Vergne al team Virgin. Altre novità saranno i debutti da parte di Robin Frijns, già campione F.Renault Eurocup, World Series 3.5 e Blancpain GT, e Nathanael Berthon. Addio, almeno per quanto riguarda il posto di guida, per Jarno Trulli, che si concentrerà sulla gestione della sua scuderia e si è assicurato i servizi di Salvador Duran.



Vitantonio Liuzzi



### Il calendario 2015/2016

- 24 ottobre 2015 - Pechino
- 7 novembre 2015 - Putrajaya
- 19 dicembre 2015 - Punta del Este
- 6 febbraio 2016 - Buenos Aires
- 12 marzo 2016 - TBC (Città del Messico?)
- 2 aprile 2016 - Long Beach
- 23 aprile 2016 - Parigi
- 21 maggio - Berlino
- 4 giugno - Mosca
- 2 luglio - Londra 1
- 3 luglio - Londra 2



## Le forze in campo

**Abt Schaeffler Audi Sport - Abt Schaeffler FE01**  
Lucas Di Grassi - Daniel Abt

**DS Virgin Racing - Virgin DSV-01**  
Sam Bird - Jean-Eric Vergne

**NextEV TCR - NEXTEV TCR 001**  
Nelson Piquet - Oliver Turvey

**Venturi - VM200-FE-01**  
Jacques Villeneuve - Stephane Sarrazin

**Dragon Racing - VM200-FE-01**  
Jerome D'Ambrosio - Loic Duval

**Andretti Autosport - Spark SRT\_01E**  
Simona De Silvestro - Robin Frijns

**Team Aguri - Spark SRT\_01E**  
Antonio Felix Da Costa - Nathanael Berthon

**e.dams-Renault - Renault ZE15**  
Sebastien Buemi - Nicolas Prost

**Mahindra Racing - Mahindra M2Electro**  
Bruno Senna - Nick Heidfeld

**Trulli - Motomatica JT-01**  
Vitantonio Liuzzi - Salvador Duran



Tra i nuovi arrivi  
Jacques Villeneuve

## Tante soluzioni tecniche, poche certezze

Per quanto riguarda la tecnica, un ampio ventaglio di soluzioni ha visto i vari costruttori optare per scelte più o meno aggressive. Se Aguri e Andretti sono andati sul sicuro, mantenendo il pacchetto precedente con l'ultimo aggiornamento McLaren, altri come DS Virgin e i campioni piloti in carica di NextEV hanno rilanciato, con configurazioni bimotores e monomarcia. Nel mezzo, i vincitori del titolo team 2014/2015 di casa Renault, che avranno due marce, mentre il team Abt, uscito col miglior tempo dai test di Donington, ha optato per tre velocità. Il tutto nella ricerca del miglior compromesso che tenga conto anche delle partenze e delle situazioni di allungo. Alcuni, come Mahindra, si sono rivolti ai fornitori della prima stagione chiedendo nuove specifiche ma senza stravolgere il progetto originario mentre altri... come il team Trulli, hanno dato il cento per cento in una nuova proposta nonostante il supporto di una casa. Una grande sfida iniziata in salita. Nel mezzo, da Venturi si è fatta la mossa di assicurarsi un team "clienti", Dragon Racing, per raddoppiare i chilometri di esperienza: una variabile che potrebbe risultare decisiva. In ogni caso, e in particolare in questo, i riscontri dei test potrebbero cambiare del tutto una volta in gara: un elemento che rende l'inizio di stagione ancor più imprevedibile.



**DTM**

**Gare a Hockenheim**



Champion 15.



**BOSCH**  
Technik für alle

TEAM



**Wehrlein regala alla Mercedes il titolo DTM dopo 5 anni diventando il più giovane campione della serie. Sperando dopo un anno da incorniciare in un posto in Formula 1 nel 2016...**

**Marco Cortesi**

Toto Wolff si è affrettato a dire che il sedile alla Manor forse sarà troppo costoso per poterci piazzare Pascal Wehrlein. Certo è che, dopo aver riportato dopo cinque anni la Mercedes sul tetto del DTM, per il giovane pilota dalla doppia nazionalità tedesca e mauriziana è difficile poter immaginare una soluzione diversa. Soprattutto per come è arrivato il risultato. Wehrlein, che si è matematicamente regalato il titolo il giorno prima del suo ventunesimo compleanno, è stato l'unico alfiere della stella a tre punte a mantenere tutto l'anno la solidità di rendimento necessaria per puntare così in alto. Anche quando le zavorre l'hanno messo in difficoltà, ha lottato chiudendo quasi sempre nella top-10 dalla quale è rimasto fuori solo in due occasioni. E, alla fine, il più vicino compagno di marca in classifica è risultato Gary Paffett, ottavo. Il tutto comprendendo anche il KO ricevuto al Red Bull Ring nell'ormai celebre vicenda legata al messaggio radio di Wolfgang Ullrich a Timo Scheider. Insomma, risultati indiscutibili, e di altissimo profilo.

# La legge di Pascal



## Scheider torna al successo, KO Mortara e Ekstrom

Proprio Scheider, a cinque anni dall'ultimo acuto di Adria, è tornato sul gradino più alto del podio mentre Wehrlein con un ottavo posto si assicurava il conforto della matematica. Nel frattempo, quelli che erano di fatto i suoi due principali rivali si sono trovati coinvolti in contatti. Edoardo Mortara ha avuto un "incontro ravvicinato" con il compagno di marca Miguel Molina che gli ha causato una foratura e l'ha lasciato furioso, mentre Mattias Ekstrom è stato mandato in testacoda dalla Mercedes di Robert Wickens, poi richiamato per un drive-through. A mettere la parola fine alle speranze di Mortara ci ha pensato una penalità per un successivo contatto con Timo Glock, ed Ekstrom ha chiuso solo nono.

## BMW trionfa tra i costruttori

La seconda gara del weekend ha invece assegnato i titoli riservati a scuderie e costruttori. Nessuna sorpresa tra le prime con l'affermazione dell'HWA di Toto Wolff, mentre la BMW si è assicurata il successo marche con un triplo piazzamento. Nonostante per i bavaresi si sia trattato di una stagione difficile, con



Timo Scheider  
primo in gara 1



Jamie Green  
vincitore  
nella gara  
di domenica



vetture non all'altezza delle rivali, il regolamento della categoria in termini di zavorre ha portato a delle situazioni, in particolare a Zandvoort e Oschersleben, in cui le M4 hanno spadroneggiato in lungo e in largo, segnando break decisivi. Il successo nella manche conclusiva è andato invece a Jamie Green, che ha beffato sia Ekstrom che Mortara per il secondo posto in graduatoria piloti.

## Quale futuro per la serie?

Si continua nel frattempo a parlare del futuro del DTM. La serie sulla carta avrebbe dovuto passare al nuovo concept motoristico, già in uso nel Super GT, che prevede unità turbocompresse da 2 litri a partire dal 2017, ma sembra che almeno un costruttore, Mercedes, abbia rinunciato a sviluppare tale progetto. Questo ha avviato speculazioni sul possibile abbandono della categoria, che si sono aggiunte alla situazione non facile che sta vivendo il gruppo Volkswagen. Possibile che, più semplicemente, si decida di ritardare ulteriormente il cambio di rotta, ma anche per il Deutsche Tourenwagen Masters la vita non sembra essere tutta rose e fiori.

## L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 1 DOMENICA 18 OTTOBRE 2015

- 1 - Timo Scheider (Audi RS5) - Phoenix - 26 giri
- 2 - Jamie Green (Audi RS5) - Rosberg - 2"875
- 3 - Maxime Martin (BMW M4) - RMG - 3"756
- 4 - Paul Di Resta (Mercedes C63) - HWA - 4"865
- 5 - Mike Rockenfeller (Audi RS5) - Phoenix - 11"708
- 6 - Marco Wittmann (BMW M4) - RMG - 15"768
- 7 - Tom Blomqvist (BMW M4) - RBM - 16"972
- 8 - Pascal Wehrlein (Mercedes C63) - HWA - 22"034
- 9 - Mattias Ekstrom (Audi RS5) - Abt - 23"719
- 10 - Maximilian Gotz (Mercedes C63) - Mucke - 24"137
- 11 - Antonio Felix Da Costa (BMW M4) - Schnitzer - 25"405
- 12 - Christian Vietoris (Mercedes C63) - HWA - 25"597
- 13 - Daniel Juncadella (Mercedes C63) - Mucke - 26"780
- 14 - Miguel Molina (Audi RS5) - Abt - 31"566
- 15 - Nico Muller (Audi RS5) - Rosberg - 32"108
- 16 - Martin Tomczyk (BMW M4) - Schnitzer - 41"299
- 17 - Lucas Auer (Mercedes C63) - ART - 43"679
- 18 - Timo Glock (BMW M4) - MTEK - 2 giri
- 19 - Bruno Spengler (BMW M4) - MTEK - 6 giri

Giro più veloce: Timo Scheider - 1'34"364

### Ritirati

- 18° giro - Edoardo Mortara
- 15° giro - Robert Wickens
- 5° giro - Augusto Farfus
- 4° giro Gary Paffett
- 1° giro - Adrien Tambay

## L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 2 DOMENICA 18 OTTOBRE 2015

- 1 - Jamie Green (Audi RS5) - Rosberg - 39 giri
- 2 - Mattias Ekstrom (Audi RS5) - Abt - 01"351
- 3 - Edoardo Mortara (Audi RS5) - Abt - 18"914
- 4 - Paul Di Resta (Mercedes C63) - HWA - 28"694
- 5 - Timo Scheider (Audi RS5) - Phoenix - 30"581
- 6 - Maxime Martin (BMW M4) - RMG - 38"003
- 7 - Antonio Felix Da Costa (BMW M4) - Schnitzer - 39"190
- 8 - Bruno Spengler (BMW M4) - MTEK - 39"761
- 9 - Gary Paffett (Mercedes C63) - ART - 40"197
- 10 - Martin Tomczyk (BMW M4) - Schnitzer - 47"682
- 11 - Miguel Molina (Audi RS5) - Abt - 49"554
- 12 - Daniel Juncadella (Mercedes C63) - Mucke - 55"955
- 13 - Maximilian Gotz (Mercedes C63) - Mucke - 1'00"941
- 14 - Augusto Farfus (BMW M4) - RBM - 1'04"344
- 15 - Mike Rockenfeller (Audi RS5) - Phoenix - 1'07"538
- 16 - Nico Muller (Audi RS5) - Rosberg - 1'15"417
- 17 - Tom Blomqvist (BMW M4) - RBM - 1'19"406
- 18 - Robert Wickens (Mercedes C63) - HWA - 1'21"170
- 19 - Lucas Auer (Mercedes C63) - ART - 1'23"359
- 20 - Pascal Wehrlein (Mercedes C63) - HWA - 1'31"948
- 21 - Timo Glock (BMW M4) - MTEK - 1'54"040

Giro più veloce: Edoardo Mortara - 1'34"086

### Ritirati

- 16° giro - Christian Vietoris
- 16° giro - Adrien Tambay
- 8° giro - Marco Wittmann

### Il campionato

1. Wehrlein 169; 2. Green 150; 3. Ekstrom 147; 4. Mortara 143; 5. Spengler 123; 6. Wittmann 112; 7. Martin 94; 8. Di Resta 90; 9. Paffett 89; 10. Rockenfeller 83.



# Da sogno a realtà

SINGAPORE AIRLINES SINGAP





## La categoria lanciata da Lotti sta divenendo un punto fermo nel panorama del motorsport e tutto questo in soli 12 mesi. Ecco come sarà il 2016

**Dario Sala**

Un anno fa, di questi tempi, la TCR Series era appena stata annunciata. Si chiamava ancora TC3 e si portava dietro una serie di incognite, ragionevoli dubbi e l'incertezza su cosa potersi aspettare da una nuova categoria turismo. Si sapeva che dietro c'era Marcello Lotti con la sua organizzazione (e quindi garanzia di credibilità), ma c'era anche un automobilismo che, dilaniato dalla crisi, vedeva categorie chiudere e piloti abbandonare. Oggi, a distanza di un anno, sembra in realtà passato un secolo. La categoria non solo è nata, ma è partita e via via si è consolidata grazie all'arrivo di nuovi costruttori a cui in pochi davano credito alla vigilia. Invece giovedì scorso sul circuito Jules Tacheny di Mettet in Belgio, luogo dove la ca-

tegoria si è trovata per celebrare la nascita della TCR Benelux e fare il punto della situazione generale, si è chiaramente avuta l'impressione di un interesse enorme per una serie che ha mantenuto le promesse. La conferenza stampa era affollatissima. Team manager, personaggi inviati delle case a dare un'occhiata, piloti e promotori delle serie nazionali e la stampa. Insomma c'erano tutti, ma la fotografia che meglio ha testimoniato la crescita della TCR era rappresentata dall'esposizione delle macchine. Seat León, Volkswagen Golf, Subaru STi, Honda Civic, Ford Focus e la nuovissima Opel Astra presentata in anteprima direttamente dalla OPC. Impensabile fino a cinque mesi fa. Il tutto con le conferme dell'arrivo dell'Alfa Romeo Giulietta di Romeo Ferraris e quello, probabile, della Peugeot 308 in via di omologazione.





### Lotti lancia un Trofeo Europa

“Vedere tutta questa gente mi ha fatto molto piacere – ci ha rivelato Marcello Lotti – significa che il nostro lavoro è stato apprezzato. Parlando francamente, un anno fa di questi tempi pensavo che saremmo cresciuti, ed è stato un duro lavoro. Abbiamo iniziato questo progetto con tanta passione. Ora abbiamo sei marchi rappresentati ed un bel numero di campionati nazionali. Come prima stagione direi che non c'è male, ma noi vogliamo ancora di più”. Una start up riuscita quindi, ma per il 2016 si vuole crescere ancora. “Vorrei partire con 22-24 macchine solide e stabili per tutta la stagione. Ci stiamo lavorando e credo sia realistico perché oltre alle case già citate ci sono almeno altri quattro costruttori seriamente interessati a costruire vetture in specifica TCR. Sono convinto che vedremo una bella varietà di vetture. Inoltre, vorrei vedere crescere le serie nazionali. Per questo abbiamo dato vita al Trofeo Europeo. Un plus in più riservato ai piloti delle serie nazionali che deve servire proprio da ulteriore motivazione a prenderne parte. Credo che siamo sulla strada giusta specialmente qui in Belgio dove c'è una bella tradizione di vetture turismo e in Germania che credo possa dar vita ad un bel campionato”.

### Nel calendario 2016 concomitanze con la F.1

Parlando del 2016, Lotti ha poi fatto sapere che il calendario non sarà molto differente da quello visto quest'anno. “Stiamo lavo-





rando ancora con la FOM per definire quali tappe fare in concomitanza con la F.1. E' uno sforzo enorme affiancarsi a loro, ma è anche una vetrina incredibile. In ogni caso non ci discosteremo molto dal calendario 2015. Stiamo aspettando anche come si potrà evolvere la situazione in Cile e Argentina per riproporre le gare che quest'anno sono saltate. Nelle prossime settimane conto di poter dare un calendario". Quello che potrebbe cambiare sono gli accostamenti. Al Red Bull Ring assieme alla Formula Renault 3.5 e alla ELMS si è ricreato una sorta di Super Racing Weekend in voga nei primi anni 2000. "E' stata una bella operazione che ha soddisfatto noi e loro. Non escludo che qualcosa del genere si possa ripetere. Magari assieme al WEC o con una categoria GT. Ci stiamo lavorando, ma il solo fatto che ora veniamo presi in considerazione per arricchire i programmi testimonia ancora di più la nostra credibilità".





**PRODUZIONE**

**Ford Mondeo**



# Mai stata così

**L'ultima generazione è molto silenziosa, consuma poco e va tanto. Inoltre è grande, tanto grande per far star comodi tutti gli occupanti e accogliere qualsiasi tipo di bagaglio. In più ha un design particolarmente riuscito con una faccia molto... inglese. Il listino parte da 27.250 euro**





## Ford Mondeo

La nuova Ford Mondeo è un'auto che piace sia a chi la vede passare sia a chi la porta. Il frontale è da vera supercar, ricorda molto quello delle Aston Martin. Dentro è ben rifinita e spaziosa ma soprattutto molto silenziosa. Merito dell'incredibile giro di guarnizioni doppio tra carrozzeria e portiera che isola perfettamente l'abitacolo. La gamma motori prevede benzina, diesel o ibrida benzina /elettrica con potenze da 150 a 209 cavalli per prestazioni degne di nota.

La 2.0 TDCi da 180 cavalli con cambio automatico è perfetta per chi cerca buone doti dinamiche con bassi costi di esercizio. Inoltre convince perché molto precisa nel tenere la traiettoria voluta quando ci si trova tra curve impegnative. In poche parole offre relax a passeggeri e infonde grande sicurezza a chi sta dietro il volante. Degno di nota è anche l'impianto audio per potenza e nitidezza del suono. La Mondeo 2.0 TDCi da 180 cavalli raggiunge una velocità massima di 221 km/h e accelera da 0 a 100 km/h in 8,4 secondi che diventano 9,3 se la si sceglie con trazione integrale. E qui c'è un'altra bella novità: la casa americana è in grado di offrire anche questa tipologia di trazione che permette più mobilità anche su fondi a ridotta aderenza e che è sempre più richiesta. Per quanto riguarda il motore va detto che è generoso complice un cambio rapido che si può utilizzare anche in manuale attraverso le palette dietro il volante.

Una volta la Mondeo poteva essere un'alternativa per chi sceglieva Opel Insignia e VW Passat, ora con questa ultima generazione è in grado di dare soddisfazione anche a chi sceglie Audi, BMW e Mercedes in quanto ha doti di certo non inferiori. La capacità di carico è sempre da prima della classe ma anche il comfort e la piacevolezza di guida oltre alla sicurezza, con un vantaggio non trascurabile sul costo molto vantaggioso per un rapporto prezzo-qualità-dote sensibilmente superiore. In poche parole merita grande considerazione perché non ha nulla di meno di auto che costano tanto di più e che si fatica sempre più a capire perché.









# Nata per correre

**La WRX è la top di gamma di Subaru. 300 cavalli, cambio manuale a sei marce dagli innesti secchi, trazione integrale con differenziale regolabile, costruzione leggera, baricentro più basso possibile. Queste sono solo alcune delle caratteristiche della WRX, una 4 porte tremendamente coinvolgente**

Il nuovo modello torna alla carrozzeria berlina quattro porte con bagagliaio separato e generoso alettone, come quella che stravincedeva nei rally. Ora misura in lunghezza 460 cm. Sotto il cofano c'è sempre un 2.5 turbo quattro cilindri boxer, capace di 300 cavalli, omologato Euro 6.

La carrozzeria è più spigolosa e personale rispetto alla precedente e gli interni sono decisamente più razionali. Due chicche: la possibilità di variare (tramite la manopola accanto alla leva del cambio) su tre impostazioni, più o meno sportive, la risposta del motore, e il sistema di trazione integrale con tre differenziali autobloccanti, di cui quello centrale (del tipo a lamelle) a controllo elettronico. Normalmente, il dif-

ferenziale centrale ripartisce la coppia motrice per il 41% alle ruote anteriori e per il restante 59% a quelle posteriori; questa percentuale può cambiare automaticamente a seconda delle condizioni di guida, arrivando a distribuire il 50% della potenza su ciascun asse. Tramite il manettino, sempre vicino al cambio, il guidatore può anche regolare in modo più fine (su sei impostazioni predefinite) la taratura del differenziale, in modo da rendere l'auto più sottosterzante o sovrasterzante. All'interno c'è più spazio. Il vano bagaglio è ampio (460 litri) e la sua capacità si può accrescere ripiegando il divano.

La posizione di guida migliore è facile da trovare grazie alle ampie regolazioni; la







strumentazione è chiara e completa. Nello schermo in cima alla consolle si può visualizzare il manometro della pressione del turbo. L'erogazione della potenza è lineare anche nel set più sportivo e se non si presta attenzione al tachimetro non ci si rende conto della velocità. Da 0 a 100 accelera in 5,2 secondi e questo comunque la dice lunga sulle qualità del motore che va anche detto non gira altissimo. Il quattro cilindri è molto reattivo e appagante grazie a una curva di coppia ben sviluppata che permette allunghi degni di nota.

Notevole l'agilità mostrata nell'inserirsi nelle curve più strette soprattutto quando si gioca con la regolazione del differenziale centrale. In questo la vettura è favorita sia

da un leggero allargamento del retrotreno sia dalla notevole trazione garantita dalle quattro ruote motrici e dal grip dei pneumatici 245/40 R 18. Usandola in modo molto sportivo colpisce come sia reattiva in tutte le situazioni e per come si entra in una sintonia perfetta per prestazioni fuori norma ma anche per un divertimento fuori dal comune. Insomma è una dispensatrice di positività che farà felici pure i meteoropatici perché rende solare anche una giornata grigia non appena la si usa.





Servizi editoriali  
per tutte le esigenze

# INPAGINA

## ON-LINE publishing

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

## EDITORIAL services

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

## RACING pr service

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

## STORIE di sport

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



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

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