

n. 339
9 novembre 2015

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

A photograph of MotoGP rider Valentino Rossi celebrating a victory. He is wearing a red racing helmet with a white 'B' logo and a blue and green racing suit. He has a wide, joyful expression with his mouth open in a shout. Behind him, a large Italian flag is being held up, showing the national coat of arms. The background is a blurred checkered pattern, suggesting a race track.

3 **Lorenzo** **3mendo**

**Il maiorchino vince a Valencia
superando Rossi nella classifica Mondiale
e per la terza volta
è campione nella classe regina**

Magazine



6

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



42



36



62

© 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

**ESCLUSIVO:
LA RESIDENZA DEL NEO IRIDATO
JORGE LORENZO.**



**ATTENTI
A
MARQUEZ!**



BAFFI

L'editoriale

di Massimo Costa

ROSSI SI È FATTO IL BISCOTTO...

Nel Paese del Mulino Bianco non si poteva non parlare di biscotto spagnolo per giustificare la sconfitta nel mondiale Moto GP di Valentino Rossi. Una beffa atroce per il 36enne campione italiano, al comando del campionato dalla prima tappa alla vigilia della penultima corsa. Jorge Lorenzo si avvicinava sempre più minaccioso alle spalle di Rossi nella classifica a punti, tutto comunque pareva procedere tranquillamente fin quando dopo la trasferta australiana è scoppiato il caso Marquez. Rossi, utilizzando la strategia della tensione, dell'io contro tutti, che può ricordare l'atteggiamento tipico di uno dei migliori allenatori al mondo, Mourinho, ha cominciato a gettare fango sul campione del mondo 2014 ritenendolo colpevole di averlo danneggiato a Phillip Island per favorire Jorge Lorenzo. Parole per un certo verso incomprensibili quelle di Valentino perché Marquez aveva strappato la vittoria al connazionale nei giri finali e dunque 5 importantissimi punti. Ma Rossi è andato avanti come un carro armato senza controllo arrivando a mettere in dubbio che Marquez fosse un suo tifoso quando era un ragazzino. Se Valentino fosse ben consigliato dal suo clan, se avesse un manager vero, be siamo sicuri che mai gli avrebbe consigliato di agire in quella maniera. Un errore strategico pazzesco quello di Rossi perché se pensava di intimidire Marc e Jorge, ha completamente sbagliato. Quel giorno pre Sepang, Valentino ha perso il mondiale a causa della sua lingua. Marquez lo ha guardato storto, è rimasto basito ed ha agito di conseguenza. Come era anche logico alla fine. Mi screditi senza motivo davanti a tutto il mondo? Bene, adesso ti faccio vedere cosa vuol dire se qualcuno ti corre contro. A Sepang si è arrivati al duello rusticano con il gesto pazzesco di Rossi che ha portato Marquez per terra. Una mossa che incredibilmente la direzione gara non ha punito con un ride through o con la bandiera nera. Rossi graziato, come venne graziato quando vinse ad Assen tagliando l'ultima variante. Ma costretto a partire ultimo a Valencia e con ancora buone possibilità perché in moto non è come in macchina, partire ultimo non è una condanna definitiva. Valentino si è sempre comportato duramente con i suoi avversari, da Max Biaggi a Sete Gibernau. A quest'ultimo disse un giorno: finché ci sono io tu non vincerai più. Fateci caso, un atteggiamento simile a quello di Marquez, che però lo ha solo pensato, evidentemente. Non c'è da meravigliarsi, accade continuamente nel ciclismo dove si tira la volata a quello piuttosto che a quell'altro perché antipatico, perché in altre corse si era comportato male. Accade nel calcio: ricordate quanto l'Inter perse il titolo della Serie A contro la Lazio che giocò la partita della vita? Lo sport è fatto da essere umani e dunque capitano le ripicche, i conti da far pagare. Rossi ha giocato le sue carte malissimo ed ha messo con le sue mani i biscotti nel forno. Ci sarebbe poi da sottolineare il delirio totale nel quale sono caduti i colleghi italiani che si occupano di Moto GP, vice direttori dei giornali più venduti, telecronisti colti da incontrollabili raptus, ma questa è un'altra storia. Molto triste.





YAMAHA
Eurasian Bank

movistar

YAMAHA

MONSTER
ENERGY

ENEOS

YAMALUBE

LIPISE

BRIDGESTONE

glaxi.looking

RCB

X

AGV

YAMAHA
Eurasian Bank
PATA
VISA

BRIDGESTONE

THE

MOTO GP

Gara a Valencia

Lorenzo spegne Rossi



La grande rimonta dell'italiano della Yamaha, da ultimo a quarto, non è servita per mantenere il comando della classifica iridata. La vittoria del suo compagno di squadra ha portato il titolo iridato in Spagna

Jacopo Rubino

Era attesa come la "gara del secolo". È stata lunga 30 giri, anzi, due settimane. Comunque, interminabile. La MotoGP a Valencia ha trovato in Jorge Lorenzo il suo campione 2015, ai danni di Valentino Rossi che era stato in cima sin dalla tappa inaugurale in Qatar. L'atto decisivo ha propiziato il sorpasso del maiorchino: 330 punti a 325, e la sensazione che (purtroppo) di questa annata si parlerà ancora per parecchio, lasciando una cicatrice indelebile nella storia del motociclismo. L'inevitabile conseguenza di quanto scatenato dai fatti di Sepang, sui quali soffermarsi ulteriormente sarebbe quasi ridondante. Il Dottore ha visto sfumare il decimo titolo, che avrebbe ampiamente meritato, ma è fondamentale riconoscere i giusti meriti a "Porfuera", iridato per la quinta volta, la terza in top class: quantomeno perché, dopo un avvio balbettante, ha saputo mettere assieme sette successi. Più di qualsiasi rivale. «Ho raggiunto Wayne Rainey e Kenny Roberts Sr, è incredibile. Qualcosa del genere non capita spesso», ha raccontato. «Quando ho visto la bandiera a scacchi non potevo crederci. Ho inseguito per tutto l'anno».



Lorenzo e Rossi weekend da poli opposti

I veleni dei giornali nostrani e iberici, l'odio fuori controllo sui social network, l'ascesa di improbabili opinionisti, il ricorso di Rossi al tribunale di Losanna, respinto, per vedere cancellata la penalità rimediata in Malesia. L'invasione della privacy di casa Marquez, in nome di una presunta satira. La guerra a colpi di comunicati fra Honda e Yamaha, la canonica conferenza stampa del giovedì annullata e sostituita da interventi separati dei tre protagonisti principali. Ormai non era più motorsport. Il via alle prove libere del venerdì è stato un sollievo perché, finalmente, si è ricominciato a parlare di quanto accadeva in pista. Di telemetrie e tempi. Fatti concreti, insomma. Lorenzo ha impostato il weekend per dettare le regole, mentre Rossi lavorava per preparare la risalita, spingendo al massimo pur sapendo di essere ultimo in griglia. In qualifica Lorenzo è stato devastante, stampando il record del tracciato, Rossi è scivolato a terra. Ma, ovviamente, il film era ancora tutto da scrivere.

Lorenzo sempre in testa Rossi quarto in rimonta

Scattato dalla pole, sempre in testa, il numero 99 non ha sbagliato nulla. Non poteva fare diversamente, avendo Marquez incollato negli scarichi. Non c'è stato un vero corpo a corpo, ma il duo di testa ha comunque tenuto un ritmo serrato, tanto da trovarsi poi a soffrire il calo delle gomme. «Perdevo in accelerazione e in staccata, potevo attaccare solo in curva 5 e in curva 6. A quattro giri dall'arrivo ho fatto un tentativo, ma sono stato cauto», ha spiegato Marquez, cercando di rimbalzare le accuse di arrendevolezza, «poi Dani è arrivato come un fulmine». E infatti Pedrosa nel finale ha azzerato il gap, rischiando di diventare l'arbitro del Mondiale. Uno scambio di posizioni avrebbe potuto innescare un ribaltone clamoroso, visto che Rossi era già quarto. «Ho pensato di riuscire a passare Marc e Jorge nel finale, perché all'inizio ero in difficoltà. Ci ho provato fino all'ultimo, ma ho sbagliato un cambio di marcia e non ho potuto fare di più», ha commentato il fantino catalano, che si è quindi dovuto accontentare del terzo gradino del podio, dietro ai due connazionali. «La pressione era enorme, il lato destro dei miei pneumatici era distrutto. Dovevo essere molto prudente. In più non riuscivo a leggere la pit board, non sapevo quanto mancasse. Dani ha recuperato tantissimo, con due sorpassi avrei perso il titolo. Era veramente difficile», ha rimarcato l'alfiere Yamaha.

La rabbia di Rossi contro Marquez

Rossi, in pratica, si è trovato a dover sperare nelle mosse dei due portacolori Honda. 12 sorpassi in 13 giri, l'ultimo dei quali su Andrea Dovizioso, non sono stati sufficienti: quando ha avuto strada libera, il pesarese era troppo lontano dai tre battistrada. A motori spenti, il centauro di Tavullia ha sfogato tutta la propria delusione: «Il comportamento di Marquez è stato



imbarazzante. Dalle sue dichiarazioni della vigilia ero sicuro che avrebbe fatto il biscottone. Lorenzo ha meno colpe, lui una cosa del genere non l'avrebbe mai fatta, ma col comportamento e con quello che ha detto dopo la gara in Malesia si merita di essere trattato quasi alla stregua di Marquez». Ma tutto nasce a monte, dalla famigerata conferenza pre-Sepang, quando lo scontro è stato portato al di là del piano puramente agonistico. Per la seconda volta Rossi è arrivato a giocarsi l'iride all'ultimo appuntamento, perdendo come nel 2006. Seppur con cause e modalità diverse, allora fu Nicky Hayden a festeggiare: nove anni dopo, l'americano ha disputato al "Ricardo Tormo" la sua ultima corsa in MotoGP, pronto all'avventura in Superbike.

Subito i test 2016 si gira subito pagina

Senza trascurare quanto accaduto fra le seconde linee, Pol Espargaro ha centrato una bella quinta piazza con la M1 del team Tech 3: miglior risultato personale, ottenuto precedendo il compagno di squadra Bradley Smith e Dovizioso. La Ducati, che registra anche il 12esimo posto della wild-card Michele Pirro, ha visto uscire di scena Andrea Iannone al terzo giro, incappato in una rovinosa caduta quando era quarto. Basta così. Martedì e mercoledì i team (non Forward e AB, che salutano) torneranno al lavoro per i tradizionali test post Gran Premio. Comincia ufficialmente l'era Michelin. Un assaggio di 2016, sperando che possa aiutare a voltare pagina. Non sarà facile.



L'ORDINE DI ARRIVO DOMENICA 8 NOVEMBRE 2015

- 1 - Jorge Lorenzo - Yamaha (Yamaha) - 30 giri 45'59"364
- 2 - Marc Marquez - Honda (Honda) - 0"263
- 3 - Dani Pedrosa - Honda (Honda) - 0"654
- 4 - Valentino Rossi - Yamaha (Yamaha) - 19"789
- 5 - Pol Espargaro - Tech 3 (Yamaha) - 26"004
- 6 - Bradley Smith - Tech 3 (Yamaha) - 28"835
- 7 - Andrea Dovizioso - Ducati (Ducati) - 28"886
- 8 - Aleix Espargaro - Suzuki (Suzuki) - 34"222
- 9 - Cal Crutchlow - LCR (Honda) - 35"924
- 10 - Danilo Petrucci - Pramac (Ducati) - 39"579
- 11 - Maverick Vinales - Suzuki (Suzuki) - 39"746
- 12 - Michele Pirro - Ducati (Ducati) - 47"053
- 13 - Yonny Hernandez - Pramac (Ducati) - 54"081
- 14 - Alvaro Bautista - Gresini (Aprilia) - 56"646
- 15 - Scott Redding - Marc VDS (Honda) - 57"278
- 16 - Hector Barbera - Avintia (Ducati) - 57"363
- 17 - Nicky Hayden - Aspar (Honda) - 58"742
- 18 - Stefan Bradl - Gresini (Aprilia) - 59"086
- 19 - Loris Baz - Forward (Yamaha Forward) - 1'04"339
- 20 - Toni Elias - Forward (Yamaha Forward) - 1'04"413
- 21 - Jack Miller - LCR (Honda) - 1'05"212
- 22 - Anthony West - AB (Honda) - 1'27"281

Ritirati

- 25° giro - Mike Di Meglio
- 24° giro - Eugene Laverty
- 22° giro - Broc Parkes
- 3° giro - Andrea Iannone

Il campionato

1. Lorenzo 330; 2. Rossi 325; 3. Marquez 242; 4. Pedrosa 206; 5. Iannone 188; 6. Smith 181; 7. Dovizioso 162; 8. Crutchlow 125; 9. P. Espargaro 114; 10. Petrucci 113.







Rossi contro tutti

L'italiano della Yamaha a motori spenti e dopo aver rivisto la gara registrata si è concesso alla stampa nazionale e non ha mancato di attaccare frontalmente Marquez, Lorenzo e la Honda

Conclusa la gara, dopo un paio di ore Valentino Rossi si è concesso alla stampa italiana rispondendo a varie domande. L'italiano della Yamaha era ferito, deluso, arrabbiato e ironico.

Come definiresti Marquez?

«Imbarazzante. Ha fatto il guardaspalle di Lorenzo. E' stato un biscottone di basso livello, tipo serie C del calcio, quando due squadre si mettono d'accordo a fine anno per pareggiare ed evitare la retrocessione».

Pedrosa ha criticato le tue parole dicendo che non puoi sapere se lui e Marquez fossero in grado di superare Lorenzo...

«Quando duella con me, Marquez è capace di sorpassarmi e perdere la posizione dieci volte a giro, mentre contro Lorenzo che stava rallentando non ha tentato mai un attacco. La prova è Pedrosa che in un paio di giri ha recuperato due secondi e lo ha superato. Lui lo ha subito rispettato dietro. E' stato il suo unico sorpasso».



Perché si sarebbe comportato così?

«Perché gode pensando a me che poi lo rivedo in tv».

Hai avuto soddisfazione quando l'hanno fischiato sul podio proprio qui in Spagna?

«Era inevitabile. Lui è il futuro della Moto GP, perché ha 23 anni e va molto forte, però dice sempre bugie. Aveva annunciato che si sarebbe impegnato al massimo per superare Lorenzo e regalare la vittoria alla Honda. Hanno visto tutti come si è comportato. E' proprio uno che se ne sbatte i coglioni».

C'è una gara dove hai capito che il cammino per il titolo si faceva in salita?

«A Phillip Island: avevo 18 punti di vantaggio su Lorenzo ed ero più veloce. L'avrei battuto e avrei chiuso il campionato, ma Marc ha cominciato a ostacolarmi. Una sola cosa mi rasserena: stavolta hanno visto tutti che avevo ragione».

Perché invece di denunciare il presunto complotto tra piloti spagnoli in una conferenza stampa non sei andato a parlare con Ezpeleta?

«C'ero andato. Avevo spiegato per filo e per segno come sarebbe finita. Mi avevano risposto che era impossibile. Quando ho saputo che sarei partito in ultima posizione ho capito che per me era finita».

La Honda aveva promesso una gara al meglio delle proprie possibilità.

«La Honda ha consentito a un suo pilota di far vincere la Yamaha ostacolando il compagno di squadra. Un episodio del genere in Moto GP non si era mai visto. Noi non siamo come il calcio o la F.1, diamo sempre il massimo contro gli avversari. Da oggi non è più così».

Lorenzo ha detto che è una vittoria della Spagna...

«O è completamente stupido o ha la coda di paglia. Non mi risulta che il nostro sia uno sport per squadre nazionali».

Senza biscotto come sarebbe finita?

«Senza penalizzazione sarebbe stato un bel duello con Lorenzo. Se l'avessi perso sarei stato deluso, così sono solo triste. E' stato un bel campionato, sono stato competitivo dall'inizio e avrei meritato di vincerlo, però è successa una cosa imprevedibile: nelle ultime tre gare Marquez ha deciso che io dovevo perdere, forse perché da bambino ero il suo idolo e adesso vuole battermi a ogni costo».

Diventerà una faida con Marquez?

«Ho abbastanza paura di quello che potrà succedere. Uno che decide per dispetto chi non deve vincere un campionato può arrivare ovunque: non gli do limiti».

Cambiano i progetti per il 2016?

«No. L'anno prossimo correrò con la Yamaha come da contratto».

In febbraio compirai 37 anni: dopo questa delusione l'età pesa di più?

«Nella storia dell'uomo, 35 o 37 anni non hanno mai fatto differenza».



Marquez non ci sta

Lo spagnolo della Honda, sul quale sono piombate le pesantissime accuse di Rossi, non ci sta e afferma che ha dato il massimo per tentare di vincere la gara di Valencia



Massimo Costa

Marc Marquez non capisce tutta questa agitazione di Valentino Rossi nei suoi confronti. O fa finta. In ogni caso lo spagnolo della Honda ha prontamente replicato, con una calma da fare invidia, alle pesanti provocazioni e accuse di Rossi e praticamente di tutta la stampa italiana, cartacea e televisiva. Che lo ha messo all'indice per non avere mai tentato un attacco a Jorge Lorenzo. Ma in realtà, il neo campione del mondo spingeva fortissimo nella prima parte della gara, un marziano. E Marquez non riusciva a tenere quel passo, salvo poi avvicinarlo a partire dalle metà della corsa. Ed aveva un piano: conservare le gomme per poi attaccarlo seriamente a tre giri dal termine: "Non mi piace per niente che Rossi si permetta di dire che non ho volutamente attaccato Lorenzo, che ho aiutato a vincere un

pilota che non sia il mio compagno di squadra. In gara offro sempre il massimo, il cento per cento. Per tenere il ritmo di Lorenzo ho preso grandi rischi nei primi quindici, venti, giri. Poi, la situazione si è stabilizzata e il mio piano era quello di attaccare Jorge negli ultimi tre giri, come accaduto ad Indianapolis. Quando ho iniziato a provarci c'erano delle bandiere gialle, poi è arrivato Pedrosa, ci siamo disturbati perdendo tempo e il contatto con Lorenzo e quando mi sono riavvicinato ormai la gara era finita. Ho sorpassato solo Pedrosa? Perché lui è andato largo. Rossi dice che ho fatto da guardia spalle a Lorenzo? Lo ha detto anche dopo il GP di Australia quando ho vinto togliendo a Jorge cinque punti. Se volevo curare Jorge non gli sarei stato così vicino prendendo dei rischi e avevo problemi con la gomma anteriore. Direi che è un insulto pensare che corro per favorire un altro pilota non Honda".

Pedrosa ci ha provato

Il piccolo Dani aveva dato qualche speranza ai tifosi di Valentino, ma nella bagarre con Marquez ha perso terreno permettendo a Lorenzo di togliersi di dosso la pressione delle due Honda

Massimo Costa

Dani Pedrosa a un certo punto della corsa di Valencia è stato spinto idealmente da tutti i tifosi italiani. Con le posizioni di Jorge Lorenzo e Marc Marquez stabilizzate, la variabile impazzita rappresentata dal piccolo Dani era l'ultima chance alla quale aggrapparsi. Un attacco di Pedrosa a Marquez e poi a Lorenzo, poteva infatti scombinare le carte in gioco e se il pilota Yamaha fosse finito terzo, Rossi sarebbe stato iridato. Pedrosa nella parte iniziale della corsa faticava a tenere il ritmo dei due connazionali davanti a lui, poi ha cominciato a spingere e come una furia nei sette giri conclusivi, finché non li ha raggiunti. Pedrosa ha cercato di spingere Marquez, poi lo ha attaccato riuscendo a superarlo. Ma pochi istanti dopo ha commesso un piccolo errore, andando largo e lasciando al compagno di squadra e di marca un varco nel quale infilarsi. Risceso terzo, Pedrosa non è più stato in grado di completare il suo attacco e di fatto si è messo il cuore in pace. Pedrosa però, non ha accettato l'attacco di Rossi nei loro confronti ed ha ribattuto serafico: "Rossi guida una Yamaha e non penso che possa dire come io e Marc ci sentivamo sulle nostre Honda. Ci abbiamo provato a insidiare Jorge, ma non ci siamo riusciti".





La risposta “Rossi fuori”

La Casa giapponese ha impiegato pochissime ore per preparare una risposta agli attacchi di Rossi e per bocca del vicepresidente Nakamoto ha ribadito tutto il sostegno al proprio pilota Marquez giudicando inaccettabili le insinuazioni dell'italiano della Yamaha



Honda dalla realtà"

Massimo Costa

Si sa, i giapponesi non sono mai troppo agili dal punto di vista mediatico. Devono riflettere, pensare a lungo, prima di lasciar partire un comunicato, una dichiarazione. Come del resto era accaduto nel dopo Sepang, quando la Honda ha impiegato quasi una settimana per prendere una posizione netta a favore del suo pilota Marc Marquez. Questa volta, nel dopo Valencia, sono trascorse soltanto poche ore ed ecco che alle durissime accuse di Valentino Rossi riguardanti il guardaspalle Marquez e una Honda remissiva, è arrivata prontissima la replica sdegnata di Shuhei Nakamoto,

vice presidente del costruttore nipponico: "Non possiamo accettare le pesanti accuse rivolte contro il nostro pilota e la Honda nelle ultime settimane e nella conferenza stampa post gara. Non ci sono prove a sostegno di tali accuse. Sappiamo che è stata una giornata molto difficile per lui dopo aver guidato il campionato per 17 gare e avendolo perso per soli cinque punti. Siamo certi che Marc e Dani abbiano spinto al 100 per cento per ottenere il miglior risultato per la Honda e per i nostri partner, come sempre. Non possiamo accettare queste accuse, in quanto questa è la visione di una singola persona, che rispettiamo, ma non la realtà".



Una F.1, tanti motori

Christian Horner non vuole svelare a che punto sono le trattative per le forniture di un propulsore 2016, ma scommette su una Red Bull di nuovo competitiva, all'interno di un Circus che potrebbe tornare all'antico ospitando power unit anche molto diverse fra loro

Christian Horner, innanzitutto: ci sono novità a proposito della situazione della Red Bull?
«Sì. Eravamo quarti e quinti in griglia in Messico e siamo finiti in quelle posizioni nel GP, direi un risultato notevole. Per il resto niente novità, anche se molto si sta muovendo dietro le quinte. Niente panico nel paddock, mi raccomando».

Per molti anni avete vissuto andando al massimo, adesso rischiate di trovarvi su un binario morto. Come è potuto succedere?

«Eh, è molto buffo. Da quando è entrata in F.1, la Red Bull è sempre stata sulle prime pagine, fuori e dentro la pista. Ora ci troviamo in una situazione poco piacevole, ma contiamo su Ecclestone e Todt perché ci aiutino a trovare una soluzione».

Il padrone della Red Bull, Dietrich Mateschitz ha detto che entro la fine di ottobre la Red Bull avrebbe dovuto trovare un motore competitivo o avrebbe chiuso. E ora siamo a novembre...

«Ci stiamo chiarendo le idee, ma ovviamente la decisione ultima spetta a Dietrich. Al momento non c'è nulla da aggiungere».

Può dirci delle opzioni che avete, o non avete, di fronte?

«No, non posso».



INFINITI
TOTAL
GEOX

INFINITI
Red Bull RACING
Pepe Jeans LONDON
Red Bull

GRID BY WALL
FIA FORMULA 1



I motori Mercedes non sono in ballo, e uno dei motivi è che non si è trovato un accordo sul marketing. Ci può spiegare meglio questo aspetto?

«Ci sono ovviamente due campane, ma sono sicuro che alla fine della storia tutto sarà chiarito».

Ritornare sui vostri passi e continuare a collaborare con Renault è una possibilità?

«Non credo si possa dirlo ora. Ma sarebbe un rapporto difficile».

Non ci sono novità sull'acquisto della Lotus da parte di Renault. Questo ha a che fare con il possibile acquisto del dipartimento motori della Renault da parte di Red Bull?

«No».

Ci sono piani della FIA che prevedono la possibilità da parte di un costruttore indipendente di fornire motori clienti, quindi evidentemente c'è chi pensa che questo sia un possibile business. Quindi perché non comprare il settore motori della Renault e fornire i due team della Red Bull e altri due?

«Io penso che quello a cui sta pensando al FIA sia un motore molto base, qualcosa che un costruttore terzo come Cosworth o Ilmor potrebbero facilmente produrre. Il punto chiave è quali saranno i regolamenti: potrà essere considerato una possibilità per la Red Bull? Crediamo di sì, ma ovviamente dovrebbe essere competitivo. E dovrà avere costi sostenibili».

Di che tempi stiamo parlando, considerato quanto tempo ci è voluto alla Mercedes per arrivare al livello attuale, e quanto sta faticando la Honda? Stiamo parlando del 2020 e oltre?

«No, perché la tecnologia sarà molto diversa. Sarà un motore molto più semplice basato su una tecnologia già esistente».

Come convincerete Mercedes, Ferrari, Renault e Honda a rinunciare alla loro tecnologia sofisticata e tornare ad un motore "semplice"? Forse ci sarà una F.1 divisa in due categorie?

«In altre serie automobilistiche vediamo che è possibile correre con motori diversi e penso anche a quando in F.1 c'erano i V8, i V10 e i V12 nello stesso periodo. Non sarebbe una novità. Ci sono due aspetti: avere un motore del genere ridurrebbe i costi dei team indipendenti, poi a noi serve un motore, e un motore che sia competitivo».

Sappiamo che i motori ibridi sono molto complicati. Se ci fosse la possibilità di avere un motore più semplice, ma con la stessa potenza, tornereste al vertice?

«Un motore più semplice è più leggero, facile da installare, è a doppia turbina, quindi costruito con una tecnologia molto più facile da padroneggiare di quello attuale, e i costi sarebbero un fattore significativo. Ora tocca alla FIA decidere come equilibrare le performance».

Può pensare di collaborare con Ilmor o Cosworth?

«Ci sarà un fornitore e la Red Bull non è un motorista...».

... ma magari collaborare quando il fornitore sarà deciso?

«Ecco, come ho appena detto noi non costruiamo motori. Noi costruiamo telai».

Il consulente della Red Bull Helmut Marko ha detto recentemente che alla Red Bull costa la stessa cifra vincere o correre a metà schieramento. A quanto ammontano questi costi?

«Ci sono accordi confidenziali fra il gruppo e l'organizzatore che non posso rivelare».

Ad Austin si è vista finalmente una Red Bull di nuovo in testa ad una gara, anche se non fino alla fine. Cosa è successo in quel weekend e cosa ne avete ricavato?

«Sì, è stato un po' come ritrovare vecchie sensazioni, anche se solo per un paio di giri. E' successa un po' la stessa cosa anche a Budapest, Monaco, Singapore. Su piste come quelle il nostro telaio rende molto bene e poi abbiamo ottimi piloti. Siamo un team molto forte».

Cosa pensa di Haas che diventerà quasi un team cliente della Ferrari, e delle voci che parlano di un accordo simile fra Force India e Aston Martin con una partecipazione Mercedes? Finirà che ogni top team vorrà avere il suo junior team?

«Probabilmente stanno copiando il formato che abbiamo con la Toro Rosso!».

Ma la Toro Rosso ormai è un vero e proprio costruttore. Credete che sia possibile che facciano un passo indietro?

«Questo è un aspetto strategico per il futuro. Ovviamente questi team stanno cercando alleanze diverse per aggirare i regolamenti dell'aerodinamica. La speranza è che la FIA appronti una regola che eviti spese non necessarie per aggirare i regolamenti futuri».

E' stato sorprendente leggere di come siete arrivati alla fornitura di motori Renault nel 2007, attraverso la sponsorizzazione del Billionaire Club di Briatore e della squadra di calcio del Queen's Park Rangers per un anno...

«Sì, il nostro rapporto con la Renault è stato non convenzionale sin dall'inizio. Briatore gestiva il team e devo dire che è stato molto onesto. Ha sempre mantenuto quello che prometteva. Ci ha trattato molto bene».

Tornando alle cose serie: qual è la vostra scadenza per decidere i piani relativi al 2016?

«E' la fine di novembre e il tempo stringe. E' importante decidere in un futuro molto vicino».

Avete pronti vari progetti per il telaio, in modo da poterli adattare a diversi motori?

«Abbiamo progettato quattro versioni della macchina, quindi il motore dovrebbe adattarsi bene. Così aspettiamo che la musica finisca per vedere su che sedia saremo seduti, ammesso che ci siano ancora sedie libere!».

Quindi quando si scioglieranno le riserve?

«Spero entro un mese. Ma ricordatevi cosa è successo con il team di Ross Brawn nel 2009. Hanno deciso in gennaio e poi hanno finito per vincere il mondiale. Questo dimostra che le cose possono essere fatte alle svelte, se sei intelligente».



Motori, tutta indietro

La FIA ammette l'errore commesso con l'introduzione delle nuove e costosissime power unit nel 2014. Dal 2017 si tornerà probabilmente all'antico, con la possibilità per i team meno ricchi di acquistare propulsori indipendenti a basso costo





Stefano Semeraro

Il pastrocchio c'era, e molti, piccoli e medi team in primo luogo, se n'erano accorti sin dall'inizio. La rivoluzione dei motori – anzi: delle power unit – voluti dalla FIA nel 2014 si è rivelata un passo falso e ora persino Jean Todt, il presidente della Federazione Internazionale che tanto l'aveva caldeggiata, lo ammette. Da quando sono stati introdotti, i produttori ibridi hanno causato un innalzamento dei costi di 20 milioni di euro rispetto ai vecchi V8 aspirati, altro che risparmio; inoltre

la corsa dei costruttori verso la F.1, sperata e auspicata dalla FIA, non c'è mai stata. Ferrari e Mercedes a parte, la Renault si è trovata in grosse ambascie, la Honda tribola disperatamente da un anno, gli altri candidati si guardano bene dall'entrare in un vortice di spese e di tecnologia super complicata che fra l'altro ha portato la Red Bull a un passo dall'addio proprio per l'incapacità di reperire un motore competitivo. «Non prevedere un tetto ai costi è stato probabilmente un errore», dice oggi Todt, difendendosi però con frecciate palesemente rivolte ai top team che rifiutano ogni tipo di limite. «Ciò



non significa che anche se lo avessimo proposto sarebbe stato automaticamente accennato, visto che per sei anni avevamo chiesto di limitare certi costi ma non siamo riusciti a ottenerlo». Il riferimento più immediato è alla Ferrari, l'ex squadra di Todt, che il mese scorso ha posto il veto ad una riduzione a un massimo di 12 milioni di euro del costo per le forniture di motori. Il Presidente FIA ha anche ammesso che un altro errore è stato quello di non inserire nel regolamento un minimo di team clienti da rifornire. Al momento esiste un tetto massimo di tre squadre per derogare al quale occorre una di-

spesa scritta da parte della FIA. Insomma, una volta che i milioni di euro – pardon: i buoi... - sono scappati dalla stalla, si cerca ora di correre ai ripari. La soluzione, come suggerisce anche Christian Horner in queste pagine, è di consentire che nel 2017 vengano omologati anche propulsori prodotti da un motorista indipendente, a un costo contenuto. Un parziale ritorno al passato, e l'ennesimo dietrofront di un mondo che davvero non riesce a trovare una soluzione ai suoi problemi per mancanza di un requisito in fondo non così difficile da individuare: il buonsenso.



« Junior te



am a chi? >>

Haas si dice soddisfatto dello stato dei lavori della sua squadra, che sta lavorando in collaborazione con Ferrari e Dallara per debuttare l'anno prossimo. Il fatto di ricorrere a costruttori esterni non gli impedisce di puntare a segnare punti già dalla prima stagione, l'obiettivo a lungo termine è primeggiare in una F.1 automatizzata. E guai a parlargli di rapporto di dipendenza con Maranello

Haas, l'anno scorso parlava di un ingresso in F.1 basato sulla convenienza economica. La pensa sempre così?

«Entrare in F.1 è una scelta che riguarda il business, e oggi sono più convinto rispetto ad un anno fa. Il riscontro che ho avuto dai miei clienti è stato straordinario. E se piace a loro, va bene anche per i miei affari»

Lei ha anche detto di avere un piano per ottenere dei profitti attraverso il team. Ci spiega il suo segreto? Molti altri team vorrebbero conoscerlo...

«Non c'è nessun segreto. E' vero, molti team non guadagnano nulla e alla fine anche nella Nascar abbiamo raggiunto il pareggio dopo tre anni e l'anno scorso abbiamo realizzato un piccolo profitto. Essenzialmente si tratta di non perdere troppo e di massimizzare la fonte delle tue entrate, ovvero gli sponsor e i premi. Dal mio punto di vista è un obiettivo più facile da raggiungere in F.1 che nella Nascar».

Lo crede veramente?

«Sì. Nella Nascar per guadagnare qualche soldo devi vincere. In F.1 se finisci dal 10° posto in su ottieni una percentuale degli introiti, quindi basta stare nella top-ten per guadagnare qualcosa. Nella Nascar non succede».

Finire decimo su undici team è comunque impegnativo, a meno che non abbia trovato una scorciatoia per il successo in F.1: come può riuscirci un team semiprofessionale?

«Non la penso così. Sono nel motorsport da tanti anni e mi ricordo che nel 2008 tutti parlavano di macchine-clienti: un singolo avrebbe potuto comprare una monoposto e correre. E' un'idea che è circolata a lungo in F.1, ma ultimamente le macchine-clienti sono state bocciate. Era l'idea originale, ma non è stata approvata. Nel 2015 Ecclestone l'ha rilanciata, ma noi siamo una via di mezzo. Essenzialmente cerchiamo di acquistare tutto ciò che è possibile, non solo dalla Ferrari, ma anche da altri costruttori. La maggior parte dei team si costruisce tutto in casa, mentre noi stiamo cercando di trovare chi possa fornirci i componenti. Vogliamo ridurre al minimo le cose che dobbiamo farci da soli. E' la stessa cosa che abbiamo fatto nella Nascar. L'idea sta tutta qui. Non è niente di nuovo, ma noi siamo i primi a portarla così avanti».

Il lato interessante è che ritiene di poter scegliere il meglio che c'è sulla piazza?

«E' sempre importante scegliersi i giusti partner, quindi possiamo ritenerci fortunati che la Ferrari abbia deciso di collaborare con noi. La domanda veramente importante è: perché la Ferrari ci sta aiutando? (e ride, ndr)».

Il vostro pilota di punta sarà Romain Grosjean, un pilota che deve ancora mostrare il meglio di sé in F.1, mentre la seconda guida sarà Esteban Gutierrez, che non ha corso in questa stagione. Cosa si aspetta da loro e cosa si aspettano loro da lei?

«E' tutto vero, ma essendo un team nuovo non potevamo aspettarci di firmare subito con dei campioni. E fra l'altro non ci interessava neppure. Vogliamo gente che si trovi nella nostra stessa condizione, e sia Romain sia Esteban hanno questo profilo. Sono sicuro che entrambi hanno fame di vittorie, ma non il super ego di certi campioni. Spero che impareremo a vicenda l'uno dagli altri».

Grosjean ha detto che vi siete incontrati a Monza e l'accordo è stato deciso con una stretta di mano?

«Sì, è successo a Monza. Prima avevamo parlato con un altro pilota, non voglio dire chi, che alla fine, dopo colloqui durati un mese, ha preferito restare dove si trovava. Va bene così, ogni nuovo team è un rischio. Romain ha visto cosa stavamo facendo, poi ovviamente la Lotus aveva i suoi problemi quindi ha pensato che poteva anche rischiare con noi».

Romain sostiene che è una grande chance per entrambi.

«Be', sono molto felice che la pensi così perché non abbiamo ancora fatto nulla».

Si è pentito di partire nel 2016 e non nel 2017, con tutti i cambi che avverranno allora?

«No, davvero. In questo sport ci sono porte che si aprono e si chiudono. Alla fine credo che sia stato un bene ottenere la licenza alla fine di maggio nel 2014, così quando si è posta la questione se correre nel 2015 o nel 2016 credo abbiamo fatto la scelta giusta. Il 2016 era perfetto per lavorare con l'ufficio tecnico della Ferrari, abbiamo fatto un sacco di test aerodinamici sulla nostra vettura. Nel 2016 ci presenteremo molto meglio preparati che se fossimo partiti nel 2015. Ma se avessimo aspettato un altro anno probabilmente la porta si sarebbe chiusa, inoltre visto che nel 2017 le vetture cambieranno quasi completamente ci troveremo tutti nella stessa situazione».

“ **Nella Nascar per guadagnare qualche soldo devi vincere. In F.1 se finisci dal 10° posto in su ottieni una percentuale degli introiti, quindi basta stare nella top-ten per guadagnare qualcosa. Nella Nascar non succede** ”





Che motori Ferrari monterete nel 2016? Sarete voi i fortunati ad avere la stessa specifica del team di Marenello?

«Be', questo è top secret. No, sarà la specifica attuale. Ma non si tratta solo del motore: ci forniranno anche la trasmissione, le sospensioni, gli ammortizzatori, un sacco di componenti. Dovranno accelerare loro stessi i tempi. Costruire un motore richiede circa tre mesi per tutte le parti, quindi in totale sei mesi per avere il motore finito. Un sacco di tempo».

Incluso Haas, la Ferrari fornirà tre team, se si aggiungesse la Toro Rosso sarebbero quattro. Un po' troppi?

«Direi che siamo a un buon punto della coda! E se ho le dritte giuste, la Toro Rosso potrebbe avere la specifica 2015».

Insomma, chi prima arriva meglio alloggia?

«No, abbiamo firmato un contratto. Ci sono voluti tre mesi per scriverlo e farlo firmare da un miliardo di persone. Credo che fra Ferrari e Haas ci sia un rapporto molto solido».

Haas sarà una sorta di junior team per la Ferrari? Avviene già con la Red Bull e la Toro Rosso, ci sono voci che potrebbe succedere anche con Force India e Aston Martin. E voi?

«Non mi vedo nella posizione dello junior team. Se siamo in gara vogliamo battere anche loro. Non vogliamo restare indietro, anche se a dire il vero non mi preoccuperei troppo di arrivare alle spalle della Ferrari in tutte le gare! Non sarebbe male. In questo sport gli accordi tecnici sono una cosa, quelli sportivi un'altra. Non mi sento uno junior team e non voglio esserlo. Una buona parte della vettura è rappresentata dal nostro progetto, e questo basta a dire che siamo un team indipendente».

I test invernali inizieranno leggermente in anticipo rispetto al previsto. Questo intralcia i vostri piani?

«Credo che sia stato definito abbastanza in anticipo per darci modo di adattarci. Però è vero, ci dà un po' fastidio. Alla fine comunque si tratta di un po' di pressione in più nei confronti dei fornitori, ad esempio chi costruisce il telaio».

Cioè la Dallara...

«Noi lo abbiamo progettato e loro l'hanno costruito, anche loro sono in subappalto. Da quello che mi dicono servono due mesi solo per disegnare lo chassis. Pazzesco».

Un po' diverso da quanto accade nella Nascar...

«Assolutamente. Non siamo obbligati ad avere uno chassis in carbonio, ma noi possiamo costruire un telaio intero in 60 ore se abbiamo i componenti pronti. Siamo molto efficienti in quello che facciamo».

Quindi che progressi avete fatto con il team di F.1?

«Da quello che vedo nei vari impianti siamo a buon punto. Sono uno che cerca sempre di essere in anticipo su quello che accade, e la mia impressione è che siamo in anticipo anche stavolta».

La sua azienda principale è la Haas Automation. Vuole portare l'automazione in F.1? C'è ancora la sensazione che la F.1 sia una questione artigianale, nonostante implichi team con più di 800 addetti.

«Probabilmente è vero. Dobbiamo essere più automatizzati. Servono sistemi più efficienti. Sono i tempi che lo richiedono, e la F.1 si deve adattare».

Il grande sogno di tutti i team è di ottenere dei punti. Quanto è grande il vostro sogno?

«Se ottenessimo un punto, sarei contento. Romain ne ha guadagnati diversi in tante gare, sa come si fa. Mi ha detto: se testiamo la macchina in febbraio a Barcellona dopo due giri posso dirti se è buona o no. E se sarà una buona macchina, otterremo dei punti».

E se vi darà pollice verso?

«Allora ci gratteremo un po' la testa e vedremo il da farsi. Ma sono fiducioso che il pollice sarà alto!»

“

Se ottenessimo un punto, sarei contento. Romain ne ha guadagnati diversi in tante gare, sa come si fa. Mi ha detto: se testiamo la macchina in febbraio a Barcellona dopo due giri posso dirti se è buona o no. E se sarà una buona macchina, otterremo dei punti

”

Il sogno sva

La ragazza scozzese che coltivava il sogno di poter debuttare nel mondiale dopo aver disputato le prove libere del venerdì con la Williams, ha capito che per lei le porte di uno schieramento di partenza non si sarebbero mai aperte, ed ha deciso di ritirarsi

Massimo Costa

Sembrava lei l'ultimo baluardo per ritrovare una donna al via di un Gran Premio di F.1. Susie Stoddart Wolff aveva partecipato al primo turno delle prove libere di Montmelò e Silverstone con la Williams FW37-Mercedes e a quelli di Hockenheim e nuovamente Silverstone 2014 con la FW36, comportandosi dignitosamente. Come del resto nei test che aveva svolto per il team di Grove, precisamente un giorno a Silverstone (524 km percorsi) nel 2013, un giorno a Montmelò nel 2014 (256 km), un giorno nuovamente a Montmelò e Spielberg quest'anno (569 km in totale). Poi, tanto simulatore. Susie, moglie del team principal Mercedes Toto Wolff, sognava di poter disputare un Gran Premio prima o poi, ma ben presto ha capito che sarebbe stato molto complicato. Nonostante ciò non si è mai arresa, ha dato prova di solidità fisica oltre che agonistica realizzando tempi sul giro assolutamente confortanti. Ma nessuno ha mai voluto trovare spazio per lei. Non la Williams, che non si è mai sognata di chiedere a Felipe Massa o Valtteri Bottas di farsi da parte anche per una sola occasione, non in un'altra squadra. E dire che l'impatto mediatico di ritrovare una ragazza al via di un GP di F.1 sarebbe stato tremendamente positivo, ma non sempre chi gestisce le squadre è in grado di vedere oltre, come conferma la deriva nella quale sta precipitando la categoria. E così la Stoddart, dopo anni di DTM e le ultime stagioni come tester Williams, ha deciso di abbandonare il motorsport non senza un pizzico di malinconia e delusione.

Quali sono le eredi di Susie

E adesso ci vorrà un bel po' di tempo per ritrovare una ragazza che possa inserirsi in un team di F.1. Carmen Jordà, in Lotus, non è neanche da prendere in considerazione, un bel quadro da appendere nel box di una squadra in fallimento. Per il resto, le categorie internazionali per formula ci consegnano la svizzera Simona De Silvestro che era approdata in Sauber, ma se ne è andata sbattendo la porta dopo anni positivi in IndyCar. Ora corre in Formula E. Beitske Visser ha gareggiato per due anni nella Renault 3.5 e dopo alcune gare esaltanti, nella seconda parte del campionato 2015 la bionda olandese si è persa non trovando più la via delle prime posizioni. Nel FIA F.3 ha gareggiato la colombiana Tatiana Calderon, ma i suoi risultati 2015 non sono stati granché quando l'anno precedente pareva in crescita. Non c'è molto altro a livello internazionale e così si ritorna alla eterna americana Danica Patrick. Ma se non è arrivata in F.1 con Gene Haas che la schiera in Nascar, temiamo che non vi riuscirà mai.



anito



MONDIALE RALLY

Thierry Neuville





“Ancora 10 anni nel Mondiale”

Thierry è uno dei protagonisti del mondiale Rally. Ultimamente messo in discussione dal team Hyundai, il belga si è concesso per rispondere ad alcune domande, dal suo passato, al suo futuro, senza dimenticare i suoi occhiali che lo hanno reso una vera e propria icona, non sono in Hyundai, ma nell'intero circus

Thierry, Cosa ne pensi del nuovo contratto di Hayden Paddon con Hyundai?

“È stata una sorpresa che abbia rinnovato per così tanti anni, ma sapevo che sarebbe voluto rimanere con la squadra per altro tempo. Sono molto felice per lui, se l'è meritato. Mi ricordo nitidamente il momento della mia carriera in cui ero in quella situazione, lavorare di anno in anno senza sapere cosa succederà dopo... C'è molta incertezza a volte nella carriera di un pilota”.

Che differenza ci sarà tra l'attuale Hyundai e quella del 2016? Sarà più veloce della Polo?

“La differenza è... che sarà una macchina totalmente nuova! Non ci sarà nulla di uguale. Beh, forse saranno simili i freni, ma per il resto sarà completamente un'altra cosa. Un telaio più lungo, più basso e con una miglior distribuzione dei pesi, tutto sarà diverso. Sarà più veloce della Polo? Lo spero, l'obiettivo è quello di essergli più vicino possibile, o addirittura davanti. Ma è troppo presto per dirlo, lo scopriremo tra qualche mese”.

Puoi dirci cosa è successo quando hai lasciato Citroen? Non ti è sembrato strano mollare quando erano così vincenti?

“Nel 2012 avevo una stagione basata su nove eventi e mi serviva trovare sponsor per farne altre due. Poi Nasser Al-Attiyah mi ha dato la possibilità di fare anche la Nuova Zelanda, ed in questo modo ho disputato l'intera stagione. Per il 2013 ci doveva essere un similare progetto, con la promessa di entrare a far parte del Junior Team. La macchina non era mai come quelle ufficiali, anche se ogni tanto mi davano degli aggiornamenti, ad esempio in Francia e Germania. Era comunque una buona macchina, ma ad un certo punto ho avuto la possibilità di gareggiare l'intera stagione con M-Sport. Volevo la certezza di fare l'intero campionato, ed è ciò che mi hanno offerto. A quel punto non sarei stato in un team ufficiale, ma finalmente

avrei avuto la possibilità di essere nella squadra di riferimento, ed è quello che ho fatto”.

Cambiamo argomento. Chi ti fornisce i tuoi singolari occhiali?

“In molti me lo chiedono. Sono fatti da un'azienda tedesca, Mykira. Lavoro con loro da tre anni e ne sono molto soddisfatto perché sono molto leggeri e pratici da mettere sotto il casco. Hanno smesso di fare questo modello un paio di anni fa, ma hanno un sacco di richieste per tornare a produrre qualcosa di simile, rimanendo sullo stesso colore, perché l'arancione comunque abbaglia”.

Che musica ti piace? Hai qualche artista preferito?

“Nessun gruppo in particolare direi. Mi piace ascoltare musica pop, house, elettronica, ma specialmente quello che di nuovo passa la radio, niente in particolare. Non compro CD e non sono molto interessato ad andare ai concerti. Magari un giorno, invecchiando, mi interesserò a questo genere di cose, ma sino ad ora non mi affascinano”.

Credi che andare in Hyundai nel 2014 sia stato un passo indietro nel tuo percorso formativo dopo la buona stagione che avevi avuto con la Fiesta nel 2013?

“Non credo fosse un passo indietro. Quando lasciai M-Sport non c'era possibilità per me di fare qualcosa di meglio. Avevamo finito secondi con un team privato contro le Volkswagen, e avrei solo potuto replicare quel risultato. L'obiettivo a lungo termine per me era fare meglio, quindi sapevamo che il 2014 sarebbe stato un anno difficile. Sarebbe potuta andare meglio quest'anno, ma la macchina ha avuto dei ritardi, quindi è stato comunque un passo in avanti perché ho avuto la possibilità di lavorare con una casa ufficiale e sviluppare la vettura. È tutta esperienza, sono comunque uno dei più giovani piloti e se tutto va bene correrò per altri dieci anni nel Mondiale”.

“ Sarebbe potuta andare meglio quest'anno, ma la macchina ha avuto dei ritardi, quindi è stato comunque un passo in avanti perché ho avuto la possibilità di lavorare con una casa ufficiale e sviluppare la vettura. E tutta esperienza, sono comunque uno dei più giovani piloti e se tutto va bene correrò per altri 10 anni nel Mondiale ”



Alcuni team iniziano a temere i costi delle nuove vetture e mentre le serie della SRO continuano per la loro strada, diversi campionati cercano percorsi alternativi

GT3

croce e delizia



Marco Cortesi
Photo 4

La GT3 è troppo cara? Con l'arrivo di una nuova generazione di vetture, più costose e performanti delle precedenti, alcuni team manager hanno cominciato a spaventarsi, così come diversi piloti più o meno gentleman. Tanto che, se si guardano gli annunci della vigilia, ci si rende conto di come le decine di ordini che i costruttori si aspettavano per le loro nuove creature, eccezioni a parte, non stiano poi arrivando così copiosi. La GT3 è ancora e sarà a lungo la spina dorsale del motorsport a ruote coperte, ma non è difficile vedere alcuni segni di sofferenza quando le richieste in termini di listini ormai vanno in tanti casi ben oltre il mezzo milione di euro. In realtà poi, il prezzo d'acquisto non è nemmeno il problema maggiore, in quanto si tratta di un valore ammortizzabile e spalmabile su diversi anni. La vera falla che sta emergendo si compone di due elementi: le GT3 hanno delle evoluzioni enormi tra una generazione e l'altra, ma soprattutto sono care da gestire e portare in pista. Anche da vecchie.

Chi ha una Ferrari 458 o una BMW Z4 in officina, sa benissimo che tra due stagioni, se non già per la prossima, essere decorosamente competitivi sarà impossibile. Ma soprattutto, che con costi di gestione così alti anche se qualcuno volesse utilizzare tali vetture per correre, le risorse necessarie richieste sarebbero sproporzionate ad un risultato anche positivo. Se il futuro del Blancpain Endurance sembra assolutamente solido, il rischio è che venga neutralizzata la risposta di alcune serie, come ad esempio l'italiano, che daranno vita ad un trofeo specifico per le "vecchiette". Altri, come il GT Open puntano ad inserire nella competizione nuove tipologie di auto, dalle Renault RS01 alle piccole coupé "light", mentre nel GT Tour transalpino si è deciso di ammettere addirittura i prototipi LMP3.

Negli Stati Uniti, l'IMSA ha deciso di adottare un balance of performance personalizzato: ad esempio la Lexus GT3, non omologata in Europa per non aver raggiunto le performance richieste, verrà resa competitiva dall'organizzatore, e una cosa simile avverrà anche per i modelli precedenti. Insomma, tanti hanno iniziato a mettere in piedi piani alternativi nel caso qualcosa nell'immediato futuro della categoria vada storto, mentre la decisione dell'ACO di creare una nuova serie GT3 potrebbe lasciare trasparire la volontà di ampliare l'utilizzo delle vetture anche a livelli mondiali. Cosa che porterebbe ad un ulteriore salto di qualità nel giro di poche stagioni...



Campione senza firma

Lopez ha conquistato per la seconda volta consecutiva il campionato grazie ad una Citroen imbattibile, ma nel confronto con i compagni di squadra è stato il migliore. Però, per il 2016 non ha ancora raggiunto l'accordo





TOTAL

TOTAL

YOKOHAMA

CITROËN

CITROËN

J. M. LÓPEZ

CITROËN RACING

J. M. LÓPEZ

Passato dalle competizioni nazionali argentine alle quali era tornato dopo lo stop nelle ruote scoperte ad una strepitosa vittoria a Termas del Rio Hondo nel 2013 e poi al programma ufficiale Citroen, José María López ha conquistato quest'anno il suo secondo titolo mondiale WTCC. Pechito ha per la seconda volta battuto i propri rivali, in primis i compagni di squadra, in maniera netta e con una semplicità quasi sorprendente. Il trentaduenne di Rio Tercero guarda ora al futuro nell'attesa di veder presto delineato il futuro della Citroen nel mondo delle corse.

Quali sono stati i momenti più significativi della stagione?

"Se dovessi fare la classifica dell'anno, il Nordschleife è stata la cosa migliore, vincere la prima gara e segnare la pole position con una gran performance. Anche conquistare il primo appuntamento dell'anno in Argentina è stato bello così come il successo di Vila Real è stato speciale. Era un tracciato cittadino, difficile, era la prima volta in quel posto dove tutti sapevano che sarebbe stata dura".

Quali sono state le maggiori sfide?

"La sfida è sempre stata la stessa. Mantenere il vantaggio sugli avversari. Sapevo che sarebbe stato più difficile perché ovviamente i miei rivali, specialmente i compagni di team, lavorano duramente e si preparano sempre di più, conoscendomi. In generale è stata un'ottima stagione che mi ha visto creare un vantaggio e gestirlo fino alla fine. E' un po' una sorpresa perché mi aspettavo una sfida più ristretta. Alla fine la chiave è stata la costanza, segnare molti punti in ogni gara. E per gli altri non è stato facile tenere il passo".

Come fai a mantenere la motivazione dopo così tanti successi?

"La vittoria è la mia motivazione. Essere competitivo è la mia motivazione. Mi appassionano le gare e la competizione, mi piace tentare il sorpasso e far bene in ogni weekend. Non è difficile

mantenere alta la concentrazione e sono sempre carico. Prendo ogni vittoria come se fosse l'ultima, perché so cosa vuol dire trascorrere un lungo periodo senza soddisfazioni e apprezzamento di più tali momenti."

Quali sono le sfide per la prossima stagione?

"Saranno le stesse di quella attuale. Ovviamente se riuscirò a farlo, il primo obiettivo sarà di difendere ancora il titolo. Vedremo cosa accadrà... perché arriverà la Volvo e ci sarà più competizione. I miei compagni saranno più arrabbiati. Ci sono ancora alcune cose importanti da ottenere, e correre un altro anno con Citroen sarebbe eccezionale. Stiamo ancora discutendo su entrambi i fronti, da parte mia e loro. L'intenzione è quella di restare insieme il prossimo anno, ma dobbiamo aspettare. Spero che potremo restare insieme e, da quel punto, di far bene ancora cercando di rivincere."

Come vedi la tua partnership con Yvan Muller e Sebastien Loeb?

"E' un rapporto perfetto. Se si vedono i risultati, penso che abbiamo lavorato bene insieme dando al team esattamente quello di cui aveva bisogno. C'è competizione all'interno ovviamente, è normale, corriamo insieme e abbiamo la stessa vettura. La concorrenza è dura, ma non ci dimentichiamo mai di far parte di una squadra. Abbiamo conquistato tanti punti per Citroen e loro hanno raggiunto l'obiettivo di vincere il mondiale costruttori. Abbiamo fatto il nostro lavoro. In pista abbiamo lottato tra noi, ma non abbiamo mai avuto gravi problemi e ciò è importante".

Il successo nelle corse è solo questione di guida?

"E' un lavoro di squadra. Lo so più di chiunque altro, senza Citroen non sarei qui. Hanno una vettura eccezionale con tante persone che lavorano al progetto. Vinciamo non perché ci sono io, ma perché il team ha fatto un lavoro straordinario. Ci sono molte cose che possono offrire un plus, come la forma fisica. Lavoro





duro e forse c'è qualcuno che lo fa di più, ma io dò del mio meglio. Sono un gran lavoratore e non ho mai sentito nessuno dire che le cose sono facili per me. Il fatto di aver trovato sempre compagni di squadra fortissimi mi ha sempre spinto a dare più del dovuto".

Qual è il tuo consiglio per qualcuno che voglia entrare nel mondo del motorsport professionistico?

"Il consiglio che posso dare da pilota esperto e che ha affrontato qualche problema, è quello di non arrendersi e provarci sempre. Con pazienza e fiducia nelle proprie possibilità. Non sempre andrà bene. Ci saranno sempre momenti tristi o difficili, ma sono necessari per migliorare arrivando a situazioni migliori".

Come ti fa sentire aver vinto il tuo secondo titolo?

"Sono veramente felice. Voglio congratularmi e ringraziare tutte le persone che mi sono state attorno per i 23 anni della mia carriera partendo dalla mia famiglia, mio padre in particolare, i miei fratelli che hanno rinunciato a molto per aiutarmi a correre in Europa, la mia fidanzata, gli argentini ed il team. Non sarei qua senza di loro. Mi hanno dato l'opportunità di correre e di confrontarmi alla pari con i miei compagni. Ringrazio anche i meccanici ed il mio ingegnere, ed i compagni che mi hanno spinto a dare il meglio. Abbiamo battagliato nel team e migliorato la macchina portandola ad un ottimo livello. E' un sogno. Due mondiali. Qualcosa che non mi sarei mai aspettato, ma che la vita mi ha inaspettatamente dato, per cui ringrazio e che spero di festeggiare con i miei amici. E tra i miei amici includo tutti coloro che sono nel WTCC, perché sono stati molto gentili con me".

Formula 3.5 V8

Test ad Alcaniz



Nikita
Zlobin

Grandi preparativi

Le prove collettive al Motorland Aragon hanno concluso la stagione 2015, ma in realtà sono state un importante banco di prova per i nuovi organizzatori della serie che stanno lavorando sodo in vista del 2016



Antonio Caruccio
Dutch Photo

La nuova Formula 3.5 V8 ha messo in archivio il prologo della stagione 2016. Nei test collettivi di Jerez e Alcaniz, si è assistito ad una prova generale della nuova gestione RPM, che ha dato i primi risultati positivi. Già il numero di diversi piloti presenti, ben 28 nell'arco delle tre giornate, è stato decisamente un successo con il solito invito per i giovani provenienti dalla Formula Renault 2.0 che hanno ben figurato anche a confronto di piloti più esperti.

Il mondo dei Rookie è il futuro della serie

Sarà un campionato che guarda al futuro e che darà spazio alle novità. Sin dalla prima conferenza stampa di Silverstone dello scorso settembre, Jaime Alguersuari ha chiarito questo suo intento e la prima giornata di test lo ha messo in evidenza con i fatti, perché grazie anche a Renault Sport, ben 10 giovani provenienti dalla piccola serie propedeutica del costruttore francese si sono messi in luce. Ben Barnicoat, al mattino, e Matevos Isaakyan, al pomeriggio, si sono aggiudicati il miglior tempo, anche se poi il riferimento è chiaramente stato abbassato nel corso delle giornate seguenti per il miglioramento delle condizioni dell'asfalto.

Lotta tra i big Ellinas e Dillmann

I protagonisti assoluti sono però stati, come facile pensare, i piloti con più esperienza. Tom Dillmann ha fatto il bello e cattivo tempo nella seconda giornata raggiungendo facilmente il limite con la vettura del team AVF, dove ha trovato il già riconfermato Alfonso Celis. "Questa rimane un'opzione per il 2016" ha commentato il francese spiazzando un po' tutti, quando si pensava che il suo destino fosse invece quello di passare ormai alle ruote coperte, visto anche il suo debutto quest'anno con Bentley nel GT. E dopo qualche giorno dal rientro dal Motorland Aragon, AVF e Dillmann hanno annunciato l'avvenuto accordo per il campionato 2016. Il miglior tempo in assoluto l'ha però ottenuto Tio Ellinas. Il cipriota è tornato a sorpresa al volante della vettura di Strakka nell'ultimo giorno con una chiamata last-minute dalla compagine inglese, e si è subito messo alle spalle la concorrenza.

Convincono i piloti della Renault 2.0

Anche Dean Stoneman si è rivisto a sorpresa in azione con il team Carlin. L'inglese, che sembrava orientato al passaggio in GP2 proprio con la squadra di Trevor Carlin, parrebbe essere rimasto fuori dal programma Red Bull per il 2016, e dopo aver quest'anno preso parte alla serie 3.5 con DAMS, si sta guardando in giro. Molto positivo il passo mostrato da Kevin Joerg. Lo svizzero, in forze al team Lotus Charouz anche a Jerez, si è alternato con la vettura della Arden, ma è sembrato avere maggiore confidenza con la squadra ceca. Molto bene anche l'inglese del FIA F.3 Callum Iott, in pista un giorno con Carlin ed

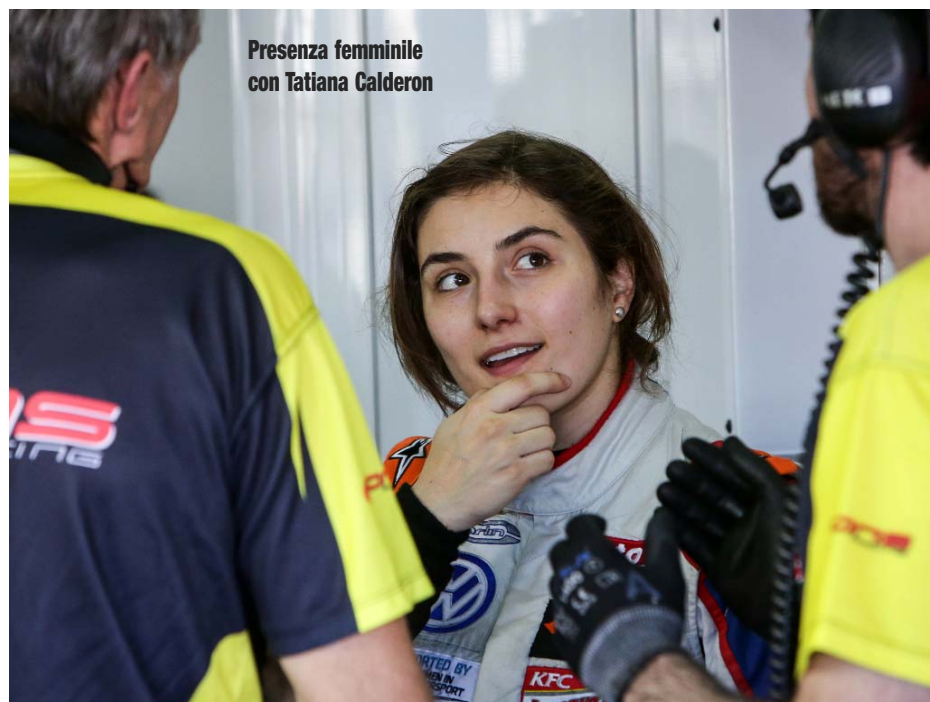




Egor Orudzhev



Kevin Joerg



Presenza femminile con Tatiana Calderon



Tio Ellinas, il più veloce nei tre giorni di test

uno con Strakka, team con cui ha provato anche Jake Hughes. Sembra ancora indeciso il campione ALPS ed Eurocup Jack Aitken, che ha provato per Strakka, Arden e Fortec, mentre in quest'ultima è sempre rimasto fedele Louis Deletraz.

Eriksson e Bosak dalla GP3 alla 3.5?

Stanno guardando ad un salto di categoria Alexander Bosak e Jimmy Eriksson. Entrambi protagonisti in GP3, potrebbero seguire la via tracciata da Alfonso Celis, che alla sorella minore della Formula 1 ha preferito la Formula 3.5 V8 e che sono tra i possibili candidati al salto di categoria nel 2016. Per Bosak due giorni di prove con Fortec, mentre Eriksson ha girato con Arden. Jimmy già lo scorso anno aveva provato con Dams, ma a differenza del 2014 il suo feeling con la vettura è decisamente migliorato: "Nonostante lo scorso anno avessimo stravolto il set-up, non riuscivo a sentirmi a mio agio. Adesso c'è feeling, anche se la più grande difficoltà sono le gomme".



Tom
Dillmann

Ritorni per il 2016 in casa Tech 1

Nel frattempo Tech 1 è scesa nuovamente in pista con Roy Nissany ed Aurélien Panis, sempre più prossimi alla riconferma, altrettanto dicasi per Egor Orudzhev in Arden. Ancora in azione Matthieu Vaxivere, che il fine settimana precedente era ospite nel box di AF Corse a Shanghai, per il WEC. Il francese sembra essersi legato alla Spirit Of Race di Amato Ferrari, e dopo aver girato la mattina del primo giorno, è rimasto al fianco di Nikita Zlobin e Vladimir Atoev come coach-driver. Gran dispiegamento di forze da parte di SMP, dove al fianco Petr Aleshin (a capo del programma piloti), si è visto l'ex F.1 Mika Salo con Luca Persiani in veste di coach.

Quali team per il futuro?

Ancora non si sono visti in azione i team RP Motorsport e Teo Martin. La squadra italiana ha infatti da poco concluso l'accordo con ISR, mentre la compagine spagnola, che aveva già il materiale pronto da Dams, è alla ricerca del personale. Nel paddock di Alcaniz si sono anche visti alcuni esponenti della DAV Racing, intrattenutisi nel box di Pons. Sembra che la compagine spagnola sia intenzionata a vendere, e la famiglia Davenia, che già trattò per l'acquisto di Draco, si sta facendo avanti. Ancora da definire invece la situazione degli inglesi di Comtec e Carlin. La prima ha girato con una sola macchina il mercoledì, grazie all'invito di Ukyo Sasahara, mentre Carlin è rimasto fermo il secondo giorno, in attesa che Jake Hughes si liberasse da Strakka. Incertezze sulla presenza di entrambi, mentre si torna a parlare delle vetture di Zeta Corse, che proprio ad Alcaniz fecero la loro ultima apparizione, lo scorso marzo.



Anthoine Hubert



Atoev con Mancini
nel team Spirit of Race

Così nei test di Aragon

Mercoledì 4 novembre 2015, 1° turno

- 1 - Ben Barnicoat - Carlin - 1'41"822 - 35 giri
- 2 - Dean Stoneman - Carlin - 1'41"922 - 30
- 3 - Kevin Joerg - Lotus Charouz - 1'42"055 - 31
- 4 - Louis Deletraz - Fortec - 1'42"071 - 50
- 5 - Matevos Isaakyan - Pons - 1'42"101 - 38
- 6 - Callum Iott - Strakka - 1'42"247 - 45
- 7 - Jake Hughes - Strakka - 1'42"393 - 41
- 8 - Matthieu Vaxiviere - Spirit of Race - 1'42"532 - 33
- 9 - Yu Kanamaru - Pons - 1'42"608 - 40
- 10 - Egor Orudzhev - Arden - 1'42"814 - 39

Mercoledì 4 novembre 2015, 2° turno

- 1 - Matevos Isaakyan - Pons - 1'41"505 - 36 giri
- 2 - Jake Hughes - Strakka - 1'41"545 - 27
- 3 - Kevin Joerg - Lotus Charouz - 1'41"579 - 28
- 4 - Callum Iott - Strakka - 1'41"705 - 34
- 5 - Yu Kanamaru - Pons - 1'41"823 - 35
- 6 - Ben Barnicoat - Carlin - 1'41"881 - 31
- 7 - Alfonso Celis - AVF - 1'41"903 - 33
- 8 - Egor Orudzhev - Arden - 1'41"911 - 41
- 9 - Louis Deletraz - Fortec - 1'41"927 - 29
- 10 - Ukyo Sasahara - Comtec - 1'42"042 - 22

Giovedì 5 novembre 2015, 3° turno

- 1 - Tom Dillmann - AVF - 1'40"941 - 30 giri
- 2 - Jake Hughes - Strakka - 1'41"548 - 36
- 3 - Alfonso Celis - AVF - 1'41"654 - 28
- 4 - Kevin Joerg - Arden - 1'41"951 - 30
- 5 - Jack Aitken - Strakka - 1'41"987 - 33
- 6 - Egor Orudzhev - Arden - 1'42"147 - 31
- 7 - Daniel De Jong - Lotus Charouz - 1'42"212 - 36
- 8 - Yu Kanamaru - Pons - 1'42"306 - 30
- 9 - Louis Deletraz - Fortec - 1'42"324 - 31
- 10 - Vladimir Atoev - Spirit of Race - 1'42"400 - 29

Giovedì 5 novembre 2015, 4° turno

- 1 - Tom Dillmann - AVF - 1'40"728 - 31 giri
- 2 - Egor Orudzhev - Arden - 1'41"101 - 42
- 3 - Jake Hughes - Strakka - 1'41"148 - 32
- 4 - Jack Aitken - Strakka - 1'41"168 - 32
- 5 - Alfonso Celis - AVF - 1'41"244 - 31
- 6 - Louis Deletraz - Fortec - 1'41"467 - 27
- 7 - Kevin Joerg - Arden - 1'41"822 - 30
- 8 - Aurelien Panis - Tech 1 - 1'42"018 - 32
- 9 - Daniel De Jong - Lotus Charouz - 1'42"052 - 33
- 10 - Yu Kanamaru - Pons - 1'42"250 - 29

Venerdì 6 novembre 2015, 5° turno

- 1 - Tio Ellinas - Strakka - 1'40"686 - 42 giri
- 2 - Tom Dillmann - AVF - 1'40"792 - 35
- 3 - Kevin Joerg - Lotus Charouz - 1'41"068 - 23
- 4 - Dean Stoneman - Carlin - 1'41"069 - 27
- 5 - Egor Orudzhev - Arden - 1'41"085 - 38
- 6 - Alfonso Celis - AVF - 1'41"103 - 32
- 7 - Louis Deletraz - Fortec - 1'41"178 - 37
- 8 - Jake Hughes - Carlin - 1'41"212 - 26
- 9 - Yu Kanamaru - Pons - 1'41"472 - 39
- 10 - Jimmy Eriksson - Arden - 1'41"642 - 43

Venerdì 6 novembre 2015, 6° turno

- 1 - Tom Dillmann - AVF - 1'40"773 - 36 giri
- 2 - Kevin Joerg - Lotus Charouz - 1'41"105 - 36
- 3 - Jake Hughes - Carlin - 1'41"232 - 32
- 4 - Tio Ellinas - Strakka - 1'41"344 - 32
- 5 - Dean Stoneman - Carlin - 1'41"457 - 29
- 6 - Egor Orudzhev - Arden - 1'41"470 - 37
- 7 - Callum Iott - Strakka - 1'41"617 - 29
- 8 - Jack Aitken - Fortec - 1'41"756 - 32
- 9 - Yu Kanamaru - Pons - 1'41"801 - 34
- 10 - Alfonso Celis - AVF - 1'42"010 - 36



Louis Deletraz



Alex Bosak

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