

n. 340
16 novembre 2015

Magazine **Italia** **racing.net**



Vettel “L'anno prossimo vinco io!”

**Anche a Interlagos domina la Mercedes
la Ferrari resta l'unica rivale. Ma nel 2016
l'obiettivo è uno solo: rovesciare la classifica**

Magazine



6



52



44



34

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

Italia **R**acing.net

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

Redazione:
Stefano Semeraro
Marco Minghetti

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

Produzione:
Marco Marelli

Fotografie:
Photo4
Actualfoto
Photo Pellegrini
MorAle

Realizzazione:
Inpagina srl
Via Giambologna, 2
40138 Bologna

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

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

Il graffio

di Baffi



BAFFI

L'editoriale

di Massimo Costa

L'ITALIA ALZA LA CRESTA

Il momento del motorsport tricolore non è certo dei migliori, ma per fortuna nella bassa marea che stiamo vivendo e sopportando, ci sono bagliori di luce. Uno di questi è arrivato dal lontano Giappone grazie al solito Ronnie Quintarelli che è entrato nella storia del Super GT. Una leggenda il buon Ronnie, che con la consueta umiltà e con i suoi modi da gentleman, ha saputo adattarsi ad un Paese difficile per noi italiani, entrando nel cuore degli appassionati locali e, soprattutto, dei grandi costruttori. Come la Nissan, che dopo una certa diffidenza iniziale, lo ha adottato. Quattro campionati vinti in cinque anni. Tanta roba. A ciò si aggiunge la vittoria di tappa, nell'appuntamento finale, di Andrea Caldarelli, uomo Lexus Toyota.

GIOVINAZZI VUOLE CHIUDERE DA RE

Questo weekend invece, sarà molto importante per due giovani come Antonio Giovinazzi e Luca Ghiotto. Il primo, già vice campione del FIA F.3, con un quasi contratto Audi in tasca per il futuro, disputerà la sua ultima corsa nella categoria cadetta. E che corsa. Giovinazzi infatti, sarà a Macao per lasciare il segno e chiudere con una vittoria in quella che è nota come la finale mondiale della F.3. Certo, non sarà facile, ma Antonio ha le qualità tecniche e umane per imporsi a testa alta su un tracciato che esalta le doti dei piloti. Con lui, anche il rookie Alessio Lorandi, per la prima volta in quel terribile toboga. E siamo curiosi di vedere come reagirà considerando che sul cittadino di Pau, quando guidava una monoposto da poche settimane, era partito nelle primissime file chiudendo nella top 10.

GHIOTTO SI GIOCA TUTTO E INTANTO GUARDA ALLA GP2

Spostandoci un po' più verso ovest, in Bahrain troviamo invece Ghiotto, indaffarato come non mai nel tenere il comando della classifica del campionato GP3. Due gare ad Al Sakhir, poi subito dopo Yas Marina, ad Abu Dhabi, per un finale quanto mai travolgente e incerto. Ghiotto ha soltanto due punti di vantaggio sul francese Esteban Ocon, talentuosissimo, campione FIA F.3 2014, ex Junior Lotus ed ora nelle maglie della Mercedes e di Toto Wolff. Ghiotto, che si è costruito da solo, sta vivendo la grande occasione della vita e in attesa di sapere se la Red Bull lo prenderà per il 2016, cerca di mantenere alta la concentrazione. Di certo vi è che dopo Abu Dhabi, comunque andrà a finire, non tornerà in Italia, ma si fermerà per sostenere i test collettivi GP2 che affronterà con tre team diversi lungo i tre giorni di prove.

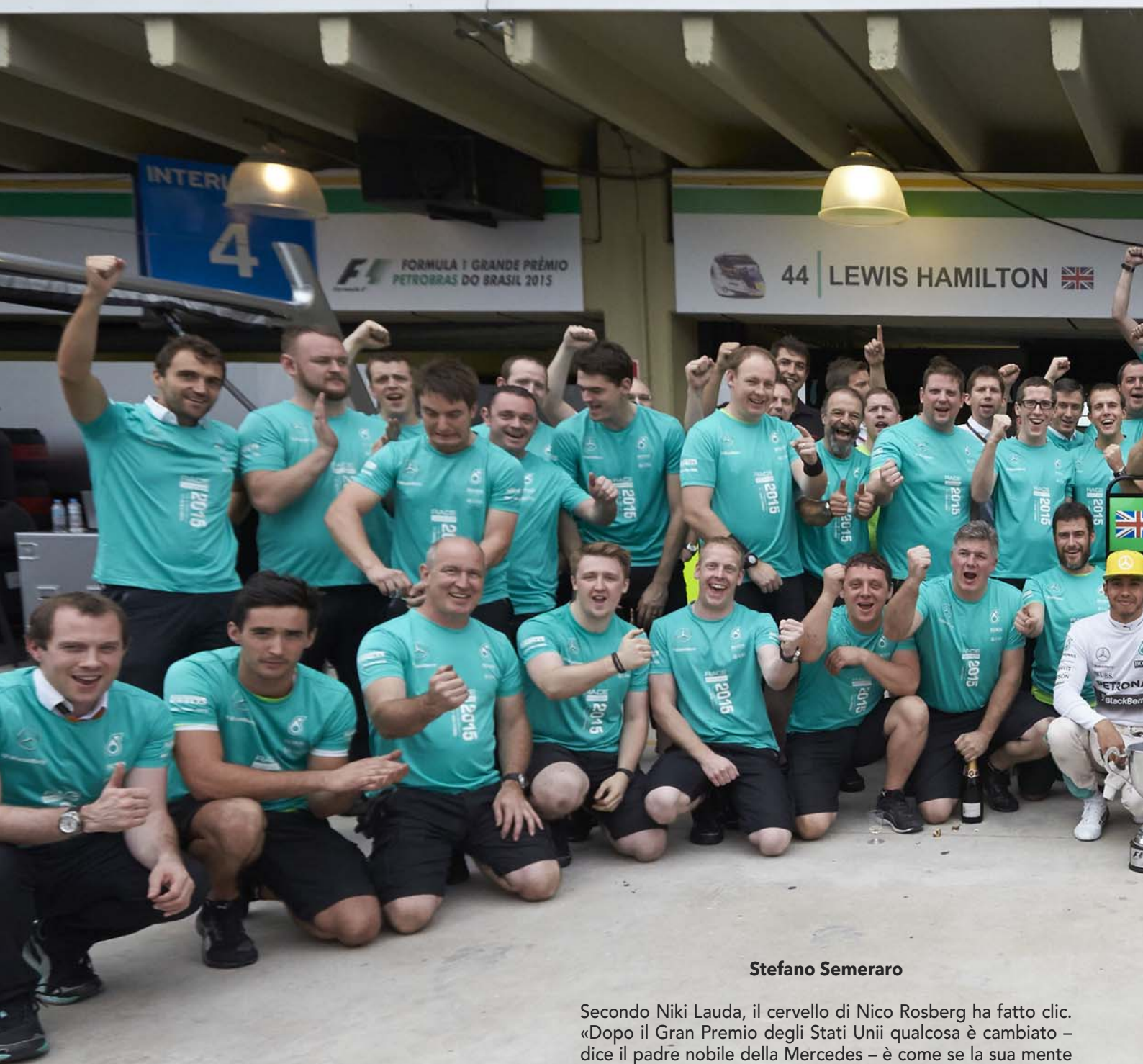




Seconda vittoria di fila per Rosberg, che ha tenuto ancora a bada Hamilton. Peccato per lui che il mondiale sia già finito. «Ma ora il migliore è lui», sentenza Lauda. Riuscirà a confermarlo anche nel 2016? Per ora l'importante è essere uscito dal tunnel della depressione

Fuori dal buio





Stefano Semeraro

Secondo Niki Lauda, il cervello di Nico Rosberg ha fatto clic. «Dopo il Gran Premio degli Stati Uniti qualcosa è cambiato – dice il padre nobile della Mercedes – è come se la sua mente si fosse accesa, e da allora in poi ha iniziato a volare. Sono cose che capitano ai piloti, a volte sei lì che lotti con te stesso, improvvisamente ti liberi la mente e via che vai. Nico ha fatto una gara incredibile, ha dimostrato di essere veloce quanto Hamilton. Quando tutto gira per il verso giusto è uno che può vincere sempre». Magari poteva svegliarsi prima, Rosberg. Ora che i giochi sono fatti e che il compagno di squadra ha già il mondiale in tasca, le gare, mentalmente, non pesano più come prima. «Può darsi che Hamilton non senta più il bisogno assoluto di vincere – ammette Lauda - ma è ancora lì che lotta, basta guardare i tempi. Al momento però Nico gli è superiore».



Nico consistente e ironico su Lewis

La sua gara a Interlagos è stata in effetti rasente alla perfezione. E' partito dalla pole ed è rimasto in testa per quasi tutti i 71 giri, lasciando passare momentaneamente avanti Hamilton solo durante le soste per i pit stop (6 giri in totale). Ha controllato alla grande la gara, senza sbagliare nulla, e rispedendo al mittente i borbottii di Lewis sulla strategia scelta dal suo box. «Passare ad una strategia di tre soste è stata la mossa giusta. Se me ne sono avvantaggiato? No, alla fine avevo un buon margine su di lui. Lewis sostiene che la sua macchina dopo Singapore è cambiata? Be', è uno sveglia, diciamo che ha sempre la risposta giusta... Io penso a godermi questo momento, perché quando Lewis ha vinto il titolo e io ho commesso quegli errori ho attraversato un brutto periodo, Ho do-

vuto riflettere molto, volevo uscirne e sono riuscito a farlo uscendo rafforzato da quel periodo molto buio: cinque pole, due vittorie di fila, qui ho dominato il weekend risultando il più veloce di tutti. Sono proprio soddisfatto di come è andata». Un buon viatico per il 2016, quando ricomincerà il duello con Hamilton, e magari con una Ferrari ancora più competitiva. «Sì, sto già costruendo in vista della prossima stagione, ed è sempre meglio finire l'anno stando davanti che dietro, spero di continuare così fino alla fine». Ma il difficile, tanto per ribaltare un vecchio motto, più che finire sarà iniziare subito con il passo giusto.

GP BRASILE

Mercedes





Hamilton contro tutti

Il carattere del campione del mondo non è facile, i suoi comportamenti fanno discutere. Dopo il Messico si è concesso dieci giorni di bagordi, in Brasile è sembrato stanco e infastidito. Ma le sue critiche alla Formula Noia colgono nel segno

Stefano Semeraro

Dicono che il terzo titolo mondiale gli abbia dato alla testa. Che sia diventato arrogante. Troppo arrogante. Anzi, per la precisione, a dirlo è Jenson Button. «Lewis sostiene di essere un pilota completo, ma nessuno di noi lo è. Se uno di noi avesse la sua stessa vettura lo potrebbe battere, perché Lewis ha un grande talento e sta guidando alla grande, ma ha anche dei punti deboli». Chi vince raramente sta simpatico a tutti, specie se chi vince non nasconde la soddisfazione dietro un sorriso cementato dal fair-play, ma il suo stato di grazia lo espone, lo sottolinea, lo mette in primo piano. Hamilton non è uno che non ti fa pesare le sue vittorie, insomma. Vogliamo crocifiggerlo per questo?

Il piede scivola e la Pagani sbatte

In Brasile non si è presentato neppure per la foto di rito insieme a Rosberg e Vettel dopo la qualifica, tanto che i due tedeschi dopo cinque minuti di attesa hanno detto al fotografo di scattare comunque, «così almeno ce ne andiamo a casa». Era arrivato in ritardo anche in Brasile, il tri-campione, atterrando appena il giovedì e saltando tutti gli impegni con gli sponsor previsti per il giorno prima. Colpa, pare, di dieci giorni di festeggiamenti ad alto tasso alcolico seguiti al GP del Messico. Una serie di party culminati con la festa per i 60 della mamma di Lewis, che a sentir lui, lo avrebbe «ucciso». La polizia di Monaco gli ha anche fatto un verbale per aver tamponato una macchina parcheggiata con la sua Pagani Zonda (costo 2 milioni di euro), e poi averne danneggiate altre due, ma trovandolo però 'pulito' all'alcol-test. «Il piede di Mr Hamilton è scivolato sul pedale del freno e su quello della frizione», ha dichiarato al London Telegraph un portavoce della polizia del Principato. Comunque non il massimo, se davvero era sobrio, per l'erede di Ayrton Senna.

Sbornie e party per l'Hunt... 2.0

«Dopo il Messico ho bevuto parecchio – ha ammesso lui alla vigilia di Interlagos – e un

po' ne ho risentito. Ma negli ultimi due giorni ho recuperato dormendo parecchio». Più che l'erede di Senna, in realtà, Hamilton sembra una versione 2.0 di James Hunt, un altro che con i party non ci andava leggero, ma che in pista sapeva dare spettacolo. «Non saprei dire, non leggo i giornali di Montecarlo...», ha sorriso furbetto Rosberg quando gli hanno chiesto un commento dell'episodio, usando poi una buona dose di ironia anche per rispondere ai lamenti di Lewis, secondo il quale la strategia adottata dalla Mercedes lo avrebbe sfavorito su un tracciato come quello di Interlagos dove sorpassare non è facile. «Be', Lewis è un ragazzo intelligente – ha detto Nico – e di certo quando gli serve sa trovare buone argomentazioni...». Tradotto: a trovare scuse sono capaci tutti. I piloti poi sono degli artisti nella specialità, anche se è innegabile che in Brasile sia andato in onda uno dei GP più noiosi della stagione, privo di veri palpiti. Hamilton non ha poi tutti i torti a mugugnare.

Hamilton accusa impossibile superare

«Ci sono gare in cui si riesce a battersi in maniera decente, tipo Austin – ha spiegato Lewis – poi ci sono gare come questa del Brasile. Non lo dico per me, ma per i tifosi che certo non si sono divertiti molto a vedere la gara. Il tracciato mi piace (anche se non ci ha mai vinto, 0 su 9, ndr) ma purtroppo qui è impossibile sorpassare. Arrivi a pochi decimi dal tuo avversario, poi o hai una macchina molto più veloce oppure ti avvicini, ma non lo passi mai, perché non hai abbastanza aderenza. Forse servirebbe una zona Drs più lunga in alcuni punti, non lo so. Di sicuro bisogna cambiare qualcosa. I regolamenti li fanno i capi, qualche volta ci azzeccano, altre no...». Della stessa opinione sono Sebastian Vettel («serve una zona Drs più lunga, ma anche gomme che ci facciano andare più veloci») e Jenson Button, che alla fine ha riassunto il problema in maniera molto efficace. «Alla Formula Uno serve un rivale per la Mercedes. Quello cambierebbe tutto. Anche per Hamilton». Nell'attesa, consiglierebbe Lewis, beviamoci su.





«I piloti non sanno»»

Wolff si aspetta un duello all'ultimo sangue con la Ferrari nel 2016, ma per il momento si gode lo strapotere delle sue monoposto. E a chi lo critica per le decisioni strategiche prese dal muretto e a volte contestate da suoi due campioni, risponde che per scegliere bisogna usare la mente fredda, non il cuore caldo

Wolff, Lewis voleva vincere in Brasile, dopo 8 tentativi a vuoto, ha spinto molto inseguendo Rosberg e a un certo punto ha chiesto anche di cambiare strategia, ma invano...

«Abbiamo le nostre regole in fatto di strategie, che valgono dal 2013 e hanno sempre funzionato bene. Non le cambieremo. Quando sei in macchina non hai una visione globale. In quel momento in particolare le gomme di Lewis stavano finendo e si parlava delle tre soste. Restare in pista lo avrebbe reso dieci secondi più lento, avrebbe potuto farsi sorpassare anche da Vettel. Ovviamente mentre guidi ti fai guidare dalle emozioni, è normale. Abbiamo assunto dei cani da caccia, non dei cuccioli...».

Quindi non siete disposti a mettere in discussione una strategia con il pilota durante una gara?

«No, abbiamo chi se ne occupa, e se i piloti ogni volta decidessero di fare di testa loro finirebbero per perdere tutte le gare. Quella della strategia non è una scelta guidata dall'istinto. E' vero, l'istinto può indicare la via giusta qualche volta, ma senza avere a di-

sposizione tutti i dati si finisce per sbagliare la maggior parte delle volte. Per questo ci comportiamo così».

Quando non ci sono gare combattute i fan non sono contenti: può capire la loro delusione?

«La capisco. Però abbiamo già fatto cambiamenti enormi. Pensate a cosa succedeva anni fa quando ogni team aveva una prima guida molto definita, e la seconda non poteva neanche avvicinarsi. Non è più così. E credetemi, a volte è davvero difficile gestire la situazione lasciando che i due si battano liberamente. A dire il vero si potrebbe salire ancora più di livello e lasciare che siano gli strateghi a giocarsela fra di loro! Ma non è ciò che vogliamo».

Ora che Rosberg si è assicurato aritmeticamente il secondo posto nel campionato, perché non lasciare ai piloti la scelta della strategia ad Abu Dhabi? Non avete più nulla da perdere.

«Scommetto che se dicessimo loro: okay, fate la gara che preferite, nessuno dei due la farebbe...».



GP BRASILE

Mercedes



Pensa che Nico abbia alzato il suo livello mentre Lewis si è lasciato un po' andare dopo la vittoria del titolo? Rosberg è a quota cinque pole consecutive e due vittorie di fila.

«Be', i piloti sono una razza a parte. Sì, possiamo dire che Lewis ha raggiunto il suo obiettivo e non ha più addosso la stessa adrenalina di prima, mentre Nico sta guidando senza pressione, e questo è il risultato. Ma non sono così sicuro che loro per primi sappiano bene perché le cose stanno andando così. Probabilmente passeremo l'inverno a cercare di capire perché il finale di stagione è andato in questo modo. Una cosa però è molto chiara: è adesso che vediamo quanto talento ha Nico. E noi abbiamo sempre saputo che le sue qualità sarebbe stata fondamentale per far rendere Lewis al massimo, oltre che per ottenere una macchina più veloce possibile e un team ancora più forte. Il Messico e il Brasile sono stati gli esempi del talent di Nico».

Questi successi sono la preparazione migliore per lui, e per il team, in vista della prossima stagione?

«Sì, possiamo dire che tutto sta andando a posto nel migliore dei modi. Lewis che vince il titolo, Nico che arriva secondo e finisce in crescendo... Direi che per il team è l'ottimo».

Gli incidenti a Suzuka e a Austin, dove Hamilton ha corso in maniera molto aggressiva, hanno pesato molto su Nico?

«Penso che Nico stia ancora crescendo come pilota, e tutti quegli incidenti alla prima curva danno bene l'idea di come si è gestito. Se ti trovi all'esterno devi alzare il piede se a fianco ti trovi uno determinato come Lewis. Non è una cosa che riguarda solo loro due, ma è una delle regole di fondo delle corse. Passare all'esterno funziona solo in pochissimi casi, e uno lo abbiamo visto in Brasile con Verstappen, che è riuscito a tenere duro».

Le Mercedes hanno di nuovo fatto gara a sé. Dobbiamo contare sulla Ferrari per vedere gare più divertenti nel 2016?

«Noi non ci contiamo di certo. Il problema oggi è che se stai dietro monoposto molto efficienti dal punto di vista aerodinamico, distruggi le gomme. Riesci a seguirle per qualche giro, poi non ti rimangono più pneumatici. E allora la macchina che sta davanti se ne va. E' la situazione attuale. Un po' come nel calcio: ci sono partite divertenti e partite noiose, a noi oggi toccano partite noiose».

Ma la Ferrari si è avvicinata davvero? Basandosi sui dati degli ultimi due weekend non sembrerebbe...

«Mi aspetto una competizione molto dura con la Ferrari nel 2016. Hanno fatto mosse molto intelligenti e sì, si stanno avvicinando. Saranno un avversario molto duro. Ma un avversario molto benvenuto».

“ Mi aspetto una competizione molto dura con la Ferrari nel 2016. Hanno fatto mosse molto intelligenti e sì, si stanno avvicinando. Saranno un avversario molto duro

TOTO WOLFF

”



Rosso futuro

Solo le due Ferrari si sono evitate l'onta del doppiaggio, vettel si è battuto come al solito come un leone, ma questo è solo il primo stadio del piano di Maranello. Dopo i miglioramenti innegabili di questa stagione nel 2016 l'obiettivo sarà obbligato: battere le Mercedes









Stefano Semeraro

La Mercedes li ha doppiati tutti, tranne due: Vettel e Raikkonen. I due sulla Rossa. Ed è su questa leva che Sebastian, al 13° podio della stagione – il record per l'anno di debutto di un ferrarista – deve fare forza per sollevare il mondo. Nel 2016 non basterà non farsi doppiare, arrivare appena dietro i grandi rivali, mostrare miglioramenti. I 401 punti messi insieme quest'anno dalla Rossa sono già il miglior risultato ottenuto in classifica dal 2010, ma l'anno prossimo numeri e statistiche in crescita non saranno sufficienti. No: bisognerà vincere, o comunque lottare per la vittoria dal primo all'ultimo GP. Senza handicap, senza inferiority complex.

Arrivabene sincero “Loro ancora troppo forti”

A Interlagos Vettel si è visto scappare le due frecce d'argento già allo start. Per il resto della corsa non ha mai mollato, lottando furiosamente e provando anche a passare da due a tre soste con uno stint centrale sulle “soft” per colmare il gap. Lo spirito giusto – un po' meno quello di Raikkonen, autore di un quarto posto da ragioniere – ma nel 2015 oltre al cuore occorrerà mettere in pista anche muscoli competitivi. «A tratti siamo stati veloci come le Mercedes – ha detto Maurizio Arrivabene – ma complessivamente loro sono andati più forte. Altre volte si erano ri-

sparmiati, stavolta hanno tirato al massimo e il risultato è stato che gli altri sono stati doppiati. In pista c'eravamo noi e loro, e per ora va bene così. L'anno prossimo però, vogliamo stare davanti noi».

Vettel vuole spettacolo, ma... “Troppa politica e interessi”

Il passaggio a tre soste è stato un azzardo per tentare di fare qualcosa, «e fra l'altro in quel momento andavo anche più veloce – spiega Vettel - ma ho trovato del traffico. Peccato. Il lato buono è che nessuna squadra ha fatto tanti progressi come noi dall'inizio di stagione, in Messico senza guai meccanici ci saremmo battuti per la vittoria. Devo dire che a Maranello con la power unit hanno fatto miracoli, nel 2016 però l'obiettivo è uno solo: essere i favoriti per il titolo». Su una cosa Seb è sulla stessa lunghezza del rivale Lewis Hamilton: per fare felici gli appassionati di F.1 serve cambiare qualcosa, gare come quelle di Interlagos smosciano l'audience. Anche se l'analisi tecnica è diversa. «In teoria su questo tracciato sarebbe facile passare, il problema è che non c'è abbastanza grip. Per ottenerlo servirebbero gomme che ci consentano di andare più veloci. Credo che dovremmo lasciare alla Pirelli la possibilità di prepararle per l'anno prossimo, purtroppo in F.1 ci sono la politica, gli interessi di parte, e finché non si mettono d'accordo tutti è difficile offrire un prodotto migliore. E a rimetterci è il pubblico che paga».

Poli opposti

Da una parte Verstappen che brilla sempre più esaltando gli appassionati con i suoi sorpassi al limite, dall'altra Sainz che dopo un ottimo avvio di stagione non riesce più a capitalizzare per una serie di sfortunate coincidenze

Jacopo Rubino

49 a 18. Se ci limitassimo a osservare la graduatoria, il confronto in casa Toro Rosso tra Max Verstappen e Carlos Sainz Jr apparirebbe a dir poco impietoso. Ma non sarebbe giusto fermarsi ad una lettura così superficiale: in Brasile lo spagnolo ha dovuto mandar giù un altro boccone amaro, incassando il settimo ritiro per problemi tecnici su diciotto round. Un dato eclatante, nella Formula 1 ipertecnologica di oggi, peggio persino del connazionale (e beniamino) Fernando Alonso, sulla disastrosa McLaren-Honda. A Interlagos, il povero Carlos non ha nemmeno completato il primo giro della corsa, stoppato da un guasto elettrico. «Stavo provando la partenza prima di schierarmi in griglia, quando il motore si è improvvisamente spento. Sono stato spinto fino al garage e ho iniziato dalla pit-lane ma, non appena sono ripartito, il motore si è di nuovo fermato», ha spiegato sconsolato. «È davvero frustrante, e non è certo l'ideale per un esordiente come me. Avrei bisogno di fare esperienza e terminare le gare».





Max
Verstappen



Tost dispiaciuto per Carlitos

Impossibile muovere obiezioni alle parole del torero madrilenno, da ammirare anzi per l'incredibile signorilità con cui sta affrontando una fase tanto delicata. Cosa non ovvia, per un ragazzo di 21 anni al debutto nella categoria regina. In effetti non ricordiamo una sola polemica da parte sua, almeno in pubblico, e forse qui c'è il saggio zampino di papà Carlos Sr. Una presenza discreta, che in una carriera pluri ventennale sugli sterrati, senza dubbio, ha capito come affrontare i periodi negativi. E può essere fondamentale a livello psicologico, per non abbattersi. Le prestazioni mostrate sin qui, in ogni caso, sono state più che sufficienti per meritarsi la conferma. «Mi dispiace molto per Carlos, è una situa-

zione in cui è totalmente incolpevole», ha infatti rimarcato il team principal Franz Tost.

Verstappen unico bagliore a San Paolo

Il tutto mentre il compagno Max Verstappen, a San Paolo, ha agguantato la zona punti per la sesta volta consecutiva. I suoi proverbiali sorpassi hanno costituito l'unico bagliore in un GP soporifero. La manovra più bella, quella compiuta di forza su Sergio Perez alla S do Senna. Hanno quindi fatto sorridere le parole di Lewis Hamilton, che sul podio ha lamentato la difficoltà di attaccare i rivali su questo tracciato. «Abbiamo fatto il massimo. In rettilineo eravamo lenti e, purtroppo, era dura resistere a Lotus e Force India. Ma mi sono divertito, e andare a



**Il ritiro di
Carlos Sainz Jr**

punti è sempre positivo», ha raccontato l'olandese, ormai riuscito a convincere tutti i detrattori. Il talent scout Helmut Marko può dire di aver vinto la scommessa: il figlio di Jos sembra avere quel mix di spregiudicatezza e fortuna che potrebbe condurlo molto lontano. E che già gli sta calamitando addosso l'attenzione di tutto l'ambiente.

Fino a Montreal parità poi l'olandese ha allungato

Sainz, dall'altro lato del box, non ha nulla da rimproverarsi. Deve soltanto armarsi di pazienza. Di carattere ne ha da vendere: come dimenticare quando in Russia ha preso il via come se nulla fosse, dopo il tremendo botto nelle prove del sabato? «Dobbiamo guardare avanti. Ci rimane ancora una corsa da disputare,

e ce la metteremo tutta per chiudere in crescendo», ha rilanciato. Un epilogo con il sorriso sarebbe il miglior viatico per ricominciare da capo nel 2016, semplicemente «per dimostrare quanto valgo», come ha ribadito. Di sicuro, in lui è forte il rammarico per come si è sviluppata questa seconda metà di campionato, visto l'ottimo livello raggiunto dalla STR10. La monoposto faentina, nonostante il criticato propulsore Renault, spesso ha dato filo da torcere alla sorella maggiore Red Bull. A raccoglierne i frutti, però, è stato quasi esclusivamente Verstappen. Fino al Canada, i due alfieri della scuderia italo-austriaca erano praticamente appaiati (10 punti a 9), addirittura con l'iberico in vantaggio. Da lì un cammino a due facce, con l'ascesa di Max e i guai di Carlos. Con un grado di affidabilità maggiore, probabilmente, la Toro Rosso occuperebbe oggi la sesta posizione nel Mondiale Costruttori. Ad Abu Dhabi la Lotus si presenterà a +9, chissà che non sia ancora possibile centrare l'obiettivo.



Fermare il Toro

Grazie alla buona vena di Grosjean e Maldonado, il team di Enstone è riuscito a recuperare cinque punti fondamentali per tenere il sesto posto in classifica costruttori ed ora è a più nove sulla seconda squadra Red Bull

Massimo Costa

Servivano punti, servivano punti come il pane. La Lotus che continua a nuotare in un mare di guai finanziari, aveva grande necessità a San Paolo di portare in top 10 i suoi due piloti. Obiettivo riuscito. Grazie anche alla esclusione di Felipe Massa, Romain Grosjean si è ritrovato ottavo in classifica mentre Pastor Maldonado è salito al decimo posto. Morale: cinque punti conquistati che permettono alla Lotus di rimanere aggrappata alla sesta posizione nel campionato costruttori, a più nove dalla minacciosa Toro Rosso. Un buon modo per avvicinarsi all'appuntamento finale di Abu Dhabi e per consegnare alla Renault un bel regalo in quanto a bonus economico. Almeno questo considerando tutti i "pesi" che la Casa francese si sta accollando per il suo rientro in F.1 che avverrà nel 2016 rile-

vando la Lotus. In Brasile, Grosjean e Maldonado sono stati protagonisti di una gara disputata costantemente all'attacco. Il franco-svizzero con una strategia altamente aggressiva (tre pit-stop: partito con gomme soft, poi medie, medie, soft) ha spinto forte compiendo anche prodigiosi sorpassi, sfruttando al meglio la potenza del motore Mercedes in fondo alla staccata della prima curva. Maldonado ha invece effettuato due pit-stop partendo con le gomme medie per poi passare alle soft e infine nuovamente alle medie. Ha risalito la china con attenzione, ma non è sfuggito all'errore, contatto con Marcus Ericsson che gli è costato 5" di penalità. Nel finale per il degrado degli pneumatici non poteva più difendersi e così Maldonado è sceso undicesimo, poi classificato decimo per la disavventura occorsa a Massa, squalificato per pressione di una gomma non regolamentare.



Vita da unbranded

La Red Bull è pronta ad annunciare l'utilizzo di motori Renault senza marchio per la prossima stagione. Ma cosa succederà nel 2017?

Marco Cortesi

Red Bull punto e a capo, ancora una volta, nel waltzer delle power unit che ha coinvolto la scuderia di nazionalità austriaca nell'ultimo anno. Dopo lo stop imposto da Ferrari e Mercedes riguardo la fornitura dei propulsori in specifica 2016 (con il no Honda arrivato dalla McLaren), si è tornati alla base, con un accordo con Renault ormai sicuro, ammesso che il costruttore francese decida davvero di finalizzare l'accordo con la Lotus e garantirsi un futuro a lungo termine in Formula 1. Le cose sembrano essersi comunque orientate nel verso giusto, e il fatto che i due lati dell'intricata vicenda si stiano incastrando quasi perfettamente nel medesimo

momento, lascia pensare che fossero vere le voci sull'intermediazione di Bernie Ecclestone, pronto a "mollare" qualcosa di più nella sua trattativa con i francesi in cambio di una riapertura verso la Red Bull della quale il patron Carlos Ghosn non voleva proprio sentir parlare. Se tutto è bene - si fa per dire - ciò che finisce bene, Daniil Kvyat e Daniel Ricciardo riceveranno il prossimo anno motori "unbranded" da rimarcare secondo convenienza. E decisiva in questo senso sarà la conferma dell'investimento da parte di Infiniti (sempre gruppo Renault) che, pur se in tono minore, è attesa ai nastri di partenza e con i loghi sulle testate dei V6 della casa di Milton Keynes. Dopotutto, per il 2016 non c'era nessun'altra scelta.



Motori indipendenti? Red Bull osserva

Viceversa, per il 2017 si è già entrati nel vivo delle trattative FIA e in quelle per la stessa Red Bull. Il punto focale è la volontà da parte della federazione di introdurre una power unit "spec", ovvero realizzata da un costruttore indipendente e pronta per l'utilizzo ad un prezzo ridotto. Una situazione che, dopo la bocciatura della Ferrari alle forniture a prezzo calmierato, è rimasta l'unica opzione per la FIA se si vorrà davvero rompere il superpotere degli attuali quattro costruttori. Le opzioni sono due: proporre un motore di concezione simile agli altri, con sistemi ibridi completi, o prendere un'unità diversa, con un sistema ibrido semplificato, da vedere se anch'esso realizzato indipendentemente o dai team. Cosa che, però, farebbe saltare tutto il discorso sui consumi: come equalizzare i limiti dei motori normali e di quelli indipendenti?

E per il 2017 se la Honda...

Tornando al discorso Red Bull, si potrebbero aprire altre frontiere. Al Mugello, Sergio Marchionne si è detto disposto a realizzare nuovi propulsori lavorando in outsourcing, mentre sarà da vedere se l'esclusiva Honda/McLaren si protrarrà anche oltre il 2017. Se è vero che la soluzione proposta da Maranello presenta difficoltà intrinseche e al momento sembra quasi una beffa (si tratterebbe di qualcosa di incredibilmente costoso oltre che di lunga gestazione) è noto che i giapponesi sarebbero ben lieti di avere una nuova scuderia. Dopo aver dichiarato più volte - per bocca di Yasuhisa Arai - che le prestazioni di quest'anno sono colpa anche del telaio inglese targato McLaren, disporre di un concorrente che notoriamente nel telaio ha la sua arma segreta, darebbe l'opportunità di ridare al progetto una validità generale che ancora non c'è. Il tutto, mentre si attende che il World Motorsport Council ratifichi le regole sullo sviluppo proposte dallo Strategy Group che lascerebbero tutto com'è ora, con 32 gettoni e niente engine freeze. Un elemento fondamentale che, anche in questo caso, è dato ormai per scontato...



L'ORDINE DI ARRIVO DOMENICA 15 NOVEMBRE 2015

- 1 - Nico Rosberg (Mercedes W06) - 71 giri
- 2 - Lewis Hamilton (Mercedes W06) - 7"756
- 3 - Sebastian Vettel (Ferrari SF15-T) - 14"244
- 4 - Kimi Raikkonen (Ferrari SF15-T) - 47"543
- 5 - Valtteri Bottas (Williams FW37-Mercedes) - 1 giro
- 6 - Nico Hulkenberg (Force India VJM08-Mercedes) - 1 giro
- 7 - Daniil Kvyat (Red Bull RB11-Renault) - 1 giro
- 8 - Romain Grosjean (Lotus E23-Mercedes) - 1 giro
- 9 - Max Verstappen (Toro Rosso STR10-Renault) - 1 giro
- 10 - Pastor Maldonado (Lotus E23-Renault) - 1 giro
- 11 - Daniel Ricciardo (Red Bull RB11-Renault) - 1 giro
- 12 - Sergio Perez (Force India VJM08-Mercedes) - 1 giro
- 13 - Felipe Nasr (Sauber C34-Ferrari) - 1 giro
- 14 - Jenson Button (McLaren MP4/30-Honda) - 1 giro
- 15 - Fernando Alonso (McLaren MP4/30-Honda) - 1 giro
- 16 - Marcus Ericsson (Sauber C34-Ferrari) - 2 giri
- 17 - Will Stevens (Manor 04-Ferrari) - 4 giri
- 18 - Alexander Rossi (Manor 04-Ferrari) - 4 giri

Ritirato

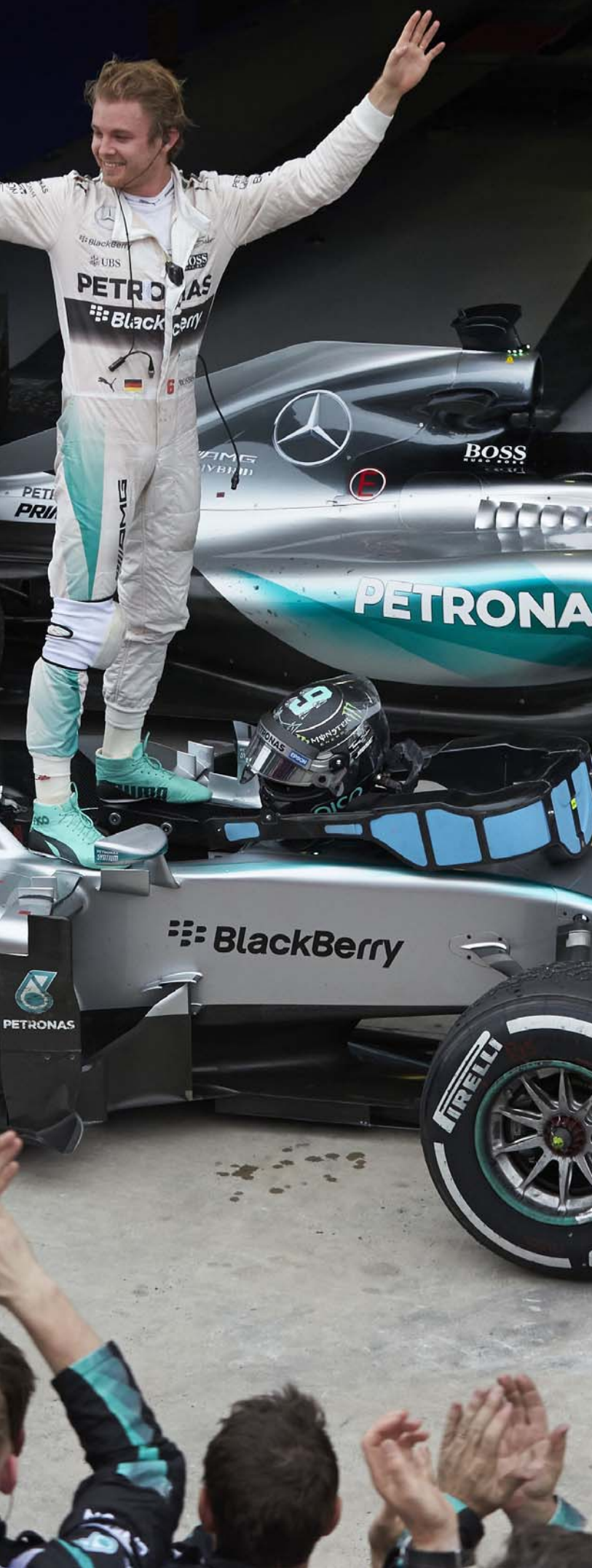
1° giro - Carlos Sainz

Escluso

Felipe Massa

IL RIEPILOGO DELLA STAGIONE 2015

Australia	15/03/2015	Lewis Hamilton (Mercedes W06)	58 giri in 1.31'54"067
Malesia	29/03/2015	Sebastian Vettel (Ferrari SF15-T)	56 giri in 1.41'05"793
Cina	12/04/2015	Lewis Hamilton (Mercedes W06)	56 giri in 1.39'42"008
Bahrain	19/04/2015	Lewis Hamilton (Mercedes W06)	57 giri in 1.35'05"809
Barcellona	10/05/2015	Nico Rosberg (Mercedes W06)	66 giri in 1.41'12"555
Monaco	24/05/2015	Nico Rosberg (Mercedes W06)	78 giri in 1.49'18"420
Canada	7/06/2015	Lewis Hamilton (Mercedes W06)	70 giri in 1.31'53"145
Austria	21/06/2015	Nico Rosberg (Mercedes W06)	71 giri in 1'30"16"930
Gran Bretagna	5/07/2015	Lewis Hamilton (Mercedes W06)	52 giri in 1.31'27"729
Ungheria	26/07/2015	Sebastian Vettel (Ferrari SF15-T)	69 giri in 1.46'09"985
Belgio	23/08/2015	Lewis Hamilton (Mercedes W06)	43 giri in 1.23'40"387
Italia	6/09/2015	Lewis Hamilton (Mercedes W06)	53 giri in 1.18'00"688
Singapore	20/09/2015	Sebastian Vettel (Ferrari SF15-T)	61 giri in 2.01'22"118
Giappone	27/09/2015	Lewis Hamilton (Mercedes W06)	53 giri in 1.18'00"688
Russia	11/10/2015	Lewis Hamilton (Mercedes W06)	53 giri in 1.37'11"024
USA	25/10/2015	Lewis Hamilton (Mercedes W06)	56 giri in 1.50'52"703
Messico	1/11/2015	Nico Rosberg (Mercedes W06)	71 giri in 1'42'35"038
Brasile	15/11/2015	Nico Rosberg (Mercedes W06)	71 giri in 1.31'09"090



CLASSIFICA PILOTI

1	Lewis Hamilton	Mercedes	363
2	Nico Rosberg	Mercedes	297
2	Sebastian Vettel	Ferrari	266
4	Valtteri Bottas	Williams-Mercedes	136
5	Kimi Raikkonen	Ferrari	135
6	Felipe Massa	Williams-Mercedes	117
7	Daniil Kvyat	Red Bull-Renault	94
8	Daniel Ricciardo	Red Bull-Renault	84
9	Sergio Perez	Force India-Mercedes	68
10	Nico Hulkenberg	Force India-Mercedes	52
11	Romain Grosjean	Lotus-Mercedes	49
12	Max Verstappen	Toro Rosso-Renault	49
13	Felipe Nasr	Sauber-Ferrari	27
14	Pastor Maldonado	Lotus-Mercedes	27
15	Carlos Sainz	Toro Rosso-Renault	18
16	Jenson Button	McLaren-Honda	16
17	Fernando Alonso	McLaren-Honda	11
18	Marcus Ericsson	Sauber-Ferrari	9
19	Roberto Merhi	Manor-Ferrari	0
20	Will Stevens	Manor-Ferrari	0
21	Alexander Rossi	Manor-Ferrari	0
22	Kevin Magnussen	McLaren-Honda	0

CLASSIFICA COSTRUTTORI

1	Mercedes	660
2	Ferrari	401
3	Williams-Mercedes	253
4	Red Bull Racing-Renault	178
5	Force India-Mercedes	120
6	Lotus-Mercedes	76
7	Scuderia Toro Rosso-Renault	67
8	Sauber-Ferrari	36
9	McLaren-Honda	27
10	Manor-Ferrari	0

MONDIALE RALLY

Galles GB





Il pilota della Volkswagen ha onorato con un'ultima vittoria il titolo iridato, ma soprattutto ha voluto rendere onore alle vittime della barbarie parigina

Ogier vittoria triste

Marco Minghetti

“Sportivamente, sono stato felice di aver concluso questa stagione con una vittoria, ma vi posso assicurare che non avevo la testa qui in Galles negli ultimi due giorni di gara. È stato davvero difficile proseguire dopo la tragedia che ha colpito Parigi. Io e Julien dedichiamo completamente questo successo alle vittime e a tutti quelli che sono rimasti in qualche modo toccati da quei tragici avvenimenti. Una maniera per dimostrare che noi dobbiamo essere più forti...”.

Non c'è gioia nelle parole di Sébastien Ogier e la smorfia disegnata sul volto dimostra che il trentunenne di Gap ha fretta di espletare le formalità del podio. Un finale amaro per il dominatore assoluto per il terzo anno consecutivo, arrivato alla ottava vittoria stagionale (trentaduesima in carriera...). E se il pilota della Citroen il sabato mattina aveva pensato, anche solo per un attimo di gettare la spugna, ben presto il cannibale che tutti conosciamo ha continuato a spingere sull'acceleratore fino al traguardo. L'unica trasgressione l'ha concessa nella Power Stage conclusiva che, a dispetto della sua proverbiale voglia di non lasciare nemmeno le briciole, ha affrontato con il piede leggero. Memore, forse, anche dell'errore che gli è costata una vittoria certa in Spagna. “Certo sono felice per questo successo, ma ora non chiedetemi di festeggiare...”. Così Ogier, aveva liquidato il giornalista che gli si era avvicinato al termine dell'ultimo impegno. Poco prima il pilota e il suo navigatore Julien Ingrassia, arrivati all'ultimo controllo stop avevano srotolato una bandiera francese adagiandola con rispetto sul parabrezza della loro Polo Wrc poi, senza gioia, avevano lentamente raggiunto le altre due coppie in attesa vicino all'improvvisato podio per le foto di rito.

Insieme, in un quadro un po' spettrale, sotto la pioggia e nella bruma della campagna gallese hanno ancora dispiegato il vessillo della Repubblica Francese e nel silenzio hanno cominciato a risuonare le note della Marsigliese.

Grazie a Meeke, Citroen seconda nel mondiale

Anche in casa Citroen, ovviamente, pochi sorrisi, ma seppur misurate, le parole del boss Yves Matton vogliono celebrare l'obiettivo che a Versailles si erano imposti.

Il secondo posto nella classifica Costruttori non sarà il massimo della vita, ma con una Volkswagen al momento imprevedibile per tutti, rimane un risultato sportivo che salva la stagione e che va a sommarsi ai due titoli vinti con facilità nel WTCC. In Galles (quasi) tutto il peso della spedizione dell'ex armata rossa francese è finito ben presto sulle spalle di Kris Meeke, davvero a proprio agio sulle viscide e infide strade della Gran Bretagna. E i diciotto punti accumulati dal nord irlandese hanno permesso alla squadra francese di attutire la prestazione negativa di Mads Ostberg terminato comunque settimo.



Sébastien Ogier





L'ORDINE DI ARRIVO DOMENICA 15 NOVEMBRE 2015

1. Ogier-Ingrassia (VW Polo Wrc) - 3.03'02"0
2. Meeke-Nagle (Citroen DS3 Wrc) - 26"0
3. Mikkelsen-Floene (VW Polo Wrc) - 36"2
4. Sordo-Marti (Hyundai i20 Wrc) - 2'51"3
5. Paddon-Kennard (Hyundai i20 Wrc) - 3'00"5
6. Evans-Barritt (Ford Fiesta RS Wrc) - 3'09"1
7. Ostberg-Andersson (Citroen DS3 Wrc) - 4'28"4
8. Lefebvre-Prevot (Citroen DS3 Wrc) - 5'38"4
9. Kubica-Szczepaniak (Ford Fiesta RS Wrc) - 6'22"7
10. Bertelli-Granai (Ford Fiesta RS Wrc) - 8'05"0

Le classifiche di campionato

Piloti: 1.Ogier 263 punti; 2.Latvala 183; 3.Mikkelsen 171; 4.Ostberg 116;
5.Meeke 112; 6.Neuville 90; 7.Evans 89; 8.Sordo 89; 9.Paddon 84; 10.Tanak 63.

Costruttori: 1.Volkswagen Motorsport 414 punti; 2.Citroen WRT 230; 3.
Hyundai Motorsport 224; 4.M-Sport WRT 181; 5.Volkswagen Motorsport II
131; 6.Hyundai N 67; 7.Jipocar 51; 8.F.W.R.T. 13.



Kris
Meeke



Dani Sordo

Hyundai amara e Neuville sbatte ancora

Se alla Citroen hanno comunque di che essere soddisfatti, alla Hyundai si cerca di fare il classico buon viso alla sorte avversa. Il team principal Michel Nandan ricordando di aver combattuto con rivali molto più esperti non sbaglia di certo, ma il finale di stagione rimane comunque amaro con un secondo posto sfumato proprio sul filo di lana. In Galles la squadra coreana con base in Germania non è mai stata in grado di impensierire il più veloce dei piloti del Double Chevron ed è parso che si cercasse soprattutto di non sbagliare sperando nell'errore altrui, che però non è arrivato. Anzi a commettere errori in serie è stato quel Thierry Neuville che, spostato sul sedile del team satellite, si è reso protagonista di due incidenti terminando la sua gara la mattina del sabato. Ora per il ventiseienne belga si tratta davvero di resettare un'annata che più nera era difficile prevedere e ripartire subito con l'orizzonte 2016. Se ancora con Hyundai questa è un'altra storia...





Evans salva il bilancio di M-Sport

Costantemente nella top ten e con il miglior tempo nella prova spettacolo di Chirk Castle, Ott Tanak ha affrontato l'ultima giornata da quarto in classifica. Purtroppo per l'estone il primo impegno domenicale gli è stato fatale, disperdendo in un amen quanto di buono aveva raccolto sin lì. A salvare così il magro bilancio della squadra diretta da Malcolm Wilson ci ha pensato ancora una volta Elfyn Evans che, seppur non così brillante come in altre occasioni, ha portato a casa un discreto sesto posto finale. Posizione che è valsa al giovane inglese anche il settimo posto assoluto nella graduatoria stagionale. Bilancio da top ten anche per Robert Kubica finito nono dopo i soliti alti e bassi, ma con la consapevolezza di avere nel piede responsi cronometrici di valore assoluto, come il terzo posto nella Power Stage finale testimonia. Piccolo contentino anche per Lorenzo Bertelli, il quale dopo il decimo posto raccolto in Finlandia ad agosto ha aggiunto un identico piazzamento in Galles.



A sinistra,
Elfyn Evans.
In alto
Ott Tanak

Wrc-2 Suninen solo nel finale

L'en plein francese è svanito nella mattinata di domenica. Eric Camilli dominatore del Wrc-2, dopo che una foratura aveva rallentato Craig Breen nel pomeriggio del venerdì, e in vantaggio di trentacinque secondi su Teemu Suninen improvvisamente è stato costretto a rallentare per un problema al motore della sua Ford Fiesta. Una noia che costava al ventottenne di Nizza la leadership tanto duramente difesa, e il via libera definitivo per il primo successo in Wrc-2 per la giovane promessa finlandese.



Sopra, il vincitore morale del Wrc-2 Eric Camilli. A destra, Teemu Suninen all'arrivo





Wrc-3 Gilbert un bronzo di felicità

Già consacrato campione Junior ad inizio ottobre in Corsica, Quentin Gilbert si era presentato in Galles con la determinazione di chiudere in bellezza la stagione e bagnare con una vittoria anche il titolo del Wrc-3. Il francese aveva cominciato la prima giornata con il passo giusto, ma dietro l'angolo la sorte ha presentato un conto salato. La rottura della cinghia della pompa dell'acqua sulla sua DS3 R3, ha impedito al francese di continuare a sognare la vittoria ma, ripartito il sabato in sesta posizione gli ha comunque permesso di aggiudicarsi il titolo stagionale. Gilbert, infatti, a suon di vittorie parziali è risalito fino alla terza piazza finale - dietro al vincitore Christian Veiby e al nostro bravissimo Fabio Andolfi - sufficiente per laurearsi campione e cominciare a pensare sin da subito alla stagione 2016, che l'alsaziano affronterà con una Citroen DS3 R5 nel Wrc-2. Il ventiseienne francese all'arrivo non ha voluto festeggiare più di tanto, ma ha comunque voluto prendersi i giusti meriti: "Dopo l'inconveniente meccanico che ci ha privato del successo, siamo dovuti ripartire il sabato grazie al Rally 2 e abbiamo cercato solo di divertirvi il più possibile. Conoscevo bene le prove speciali e le tipiche condizioni della strade del Galles e penso che sia stata una buona esperienza per il futuro, al termine di una stagione davvero incredibile..."



Fabio Andolfi

Production Cup Per Linari e Arena un titolo con giallo

Cinquantaseiesimi a oltre due ore dal vincitore, ma finalmente rilassati. Gianluca Linari e Nicola Arena ne hanno tutto il diritto. La Production Cup 2015 è nelle loro mani al termine di una settimana a dir poco sconcertante, un saliscendi di emozioni di sconcerto e disgusto che solo il lieto fine riesce in qualche modo a placare. Il pilota fiorentino e il navigatore genovese (ma di stanza a Santo Stefano Belbo...) erano sbarcati a Llandudno con un solo obiettivo arrivare al traguardo, risultato che avrebbe dato loro la matematica certezza della conquista della coppa riservata ai protagonisti del Produzione. Il lunedì notte precedente il via l'amara scoperta. Il cofano della Subaru da gara era stato forzato e con esso reso il motore inutilizzabile dalla presenza di sabbia. Un vero colpo al cuore alle speranze dei due, che però non si perdevano d'animo e in qualche maniera riuscivano a sostituire in tempo il propulsore manomesso e presentarsi alla partenza in orario. La gara si è poi dimostrata un calvario e solo i tanti pezzi di ricambio hanno permesso ai due di riuscire in qualche maniera

a tagliare l'agognato traguardo come Arena ha ricordato sul suo profilo Facebook: "Vinto la Production Cup 2015. L'ultima della storia. Anche ieri (domenica, ndr...) giornata di veleni purtroppo: appena partiti, subito fuori dal parco assistenza, un braccio posteriore ha ceduto inspiegabilmente (una spiegazione potrebbe esserci ma sono persino stufo di lamentarmi). Avevamo la macchina carica di ricambi e ce lo siamo sostituito, ma la manovra ha scatenato una serie di chiacchiere per un presunto aiuto esterno che hanno portato al reclamo di fine gara di Carchat. Reclamo poi rigettato visto che non è stato trovato niente di rilevante contro di noi. Quindi è stato solo molte ore dopo la fine della gara che abbiamo avuto la certezza di avercela fatta. Durante la stagione non siamo stati i più veloci, ma siamo stati i più regolari, grazie anche a un pizzico di fortuna, e alla fine è andata bene. Grazie ai ragazzi della GB Motors che hanno dato l'anima tutto l'anno e solo loro sanno quanto sia stato difficile questo risultato ottenuto con un budget risicato".





Susie Wolff e Leena Gade copilotesse per un giorno



Susie Wolff nell'abitacolo con Kris Meeke

Una, Susie Wolff, ex collaudatrice della Williams F.1, ha ufficialmente annunciato di appendere il casco al chiodo, l'altra, Leena Gade, prima donna ingegnere di pista a vincere la 24 Ore di Le Mans, ancora ben salda sulla tolda di comando dell'Audi. Insieme si sono presentate giovedì 12 novembre a Clocaenog, sede dello shakedown del rally del Galles in qualità di rappresentanti della commissione femminili della FIA e rispettivamente hanno potuto salire al fianco di Kris Meeke e Sébastien Ogier. Al termine della prova tutte e due hanno dimostrato di aver molto apprezzato l'occasione che gli era stata data. Ha cominciato Susie che, appena scesa dalla Citroen Wrc non ha potuto che ammettere di essere rimasta colpita dalla guida di Meeke: "Incredibile quanto possa arrivare veloce e frenare tardi in una curva. La guida di una F.1 è molto più facile e i movimenti sono limitati. È stata un'esperienza incredibile e mi sono già prenotata per un altro giro...". Più o meno dello stesso tenore le parole di Leena Gade, salita al posto di Julien Ingrassia al fianco di Seb Ogier: "Incredibile, incredibile, questi sono pazzi! La cosa davvero impressionante è la velocità in curva e come siano agevoli i salti sui dossi. Poi la frenata... Rispetto a quello a cui sono abituata a vedere con le LMP1, mi ha colpito l'abilità di Sébastien. È stato davvero affascinante vedere da vicino la sua guida...".

Ronnie l'imperatore



Con uno spettacolare recupero dal dodicesimo al secondo posto, Quintarelli ha vinto il suo quarto titolo in cinque anni, il secondo consecutivo insieme a Matsuda e al team Nismo

Marco Cortesi

Il migliore di sempre. Non suona male. In cinque anni, Ronnie Quintarelli ha conquistato quattro titoli assoluti in Super GT, risultato mai ottenuto da nessun altro, e che l'ha reso di fatto il pilota più vincente nella storia della categoria di punta nel motorsport giapponese. Soprattutto, un risultato perfino migliore considerato i 36 anni di età e lo status da pezzo da novanta ormai raggiunto nello scacchiere delle competizioni del sol Levante. Da promessa italiana del volante arrivata anni fa in Giappone con una valigia e poco altro, Ronnie è diventato una superstar unendo il talento puro, che già c'era, al meglio dei va-

lori orientali. Concentrazione, umiltà, rispetto, disciplina, preparazione. Entrato in punta di piedi in un mondo difficilissimo da interpretare sia dal punto di vista sportivo sia da quello umano, non ha fatto prigionieri. Vinto il primo titolo nel 2011, lasciando di sasso la scuderia ufficiale Nissan con il piccolo team Mola e Masataka Yanagida come compagno, ha risposto colpo su colpo anche quando Nismo l'ha voluto come suo alfiere, affiancandolo a Tsugio Matsuda. Il risultato, come detto, un poker stellare, un doppio successo ufficiale nelle ultime due stagioni, ed il fatto di essere l'unico "capitano" ad avere portato al successo la Nissan GT-R sia nella versione attuale con propulsori turbo e col nuovo regolamento stile-DMT, sia con le vetture vecchio stile.

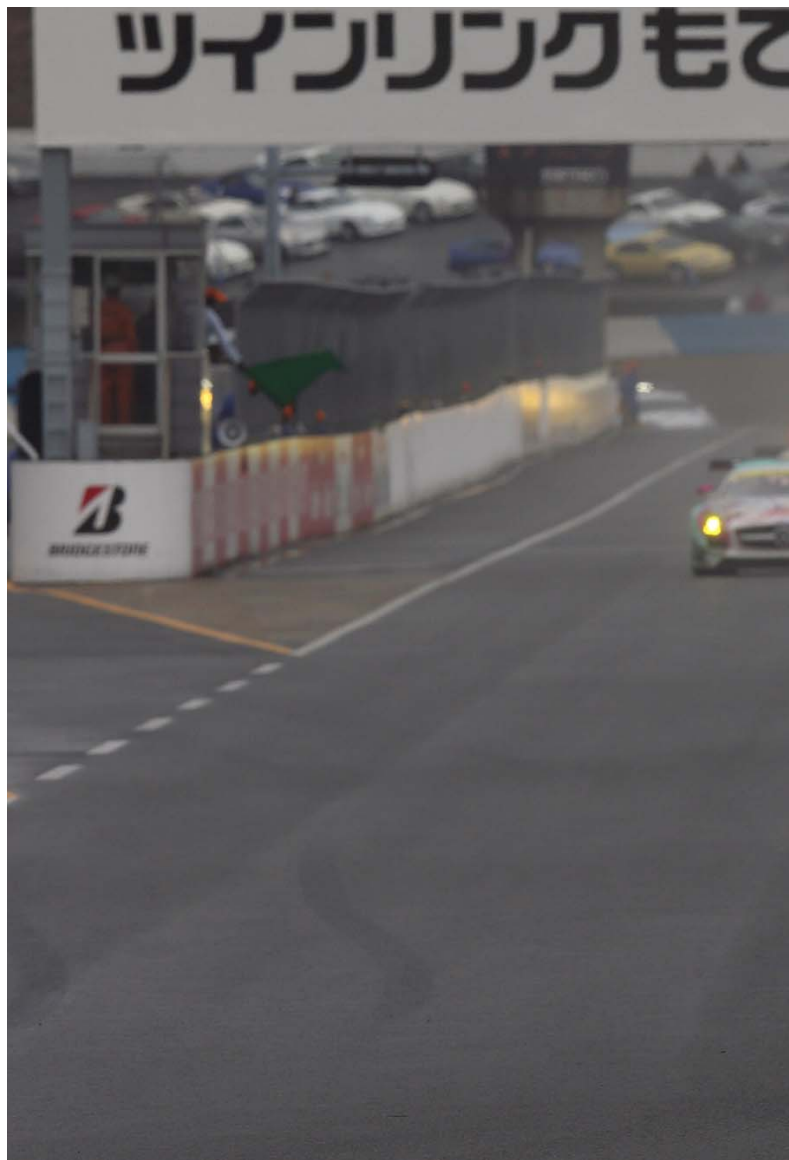


Un successo di squadra sempre al cento per cento

Il titolo arrivato a Motegi ha ripagato gli sforzi fatti durante l'anno, ma anche qualche episodio sfortunato. Ad esempio, quando la rottura di un piccolo componente del sistema frenante aveva messo KO la vettura numero 1 ad Okayama mentre si trovava al comando. O l'uscita di pista di Matsuda in occasione della 1000 chilometri di Suzuka per un contatto. O ancora, qualche difficoltà in qualifica con piazzamenti oltre la top 10 in griglia di partenza. Il finale della stagione, ha però ripagato gli sforzi. A Sugo, un recupero eccezionale dopo una toccata ricevuta ha portato il distacco dai rivali a -7 punti nonostante il sesto posto. Ad Autopolis, una vittoria strepitosa con una gran prova di squadra ha reso possibile la stoccata decisiva. E a Motegi il sogno è diventato realtà con un recupero incredibile dal dodicesimo posto da parte di Quintarelli, una strategia azzeccata, ed un'ottima prova da parte di Matsuda. A fare la differenza coi rivali, è stata la capacità di riprendere la giusta strada anche in condizioni iniziali difficili e, soprattutto, di essere in grado di sfruttare il cento per cento della vettura in gara. Cosa riuscita sicuramente in modo meno marcato all'equipaggio De Oliveira-Yasuda, in particolare a quest'ultimo nelle fasi successive al cambio gomme a Motegi.

Un talento lasciato scappare

Come sempre, alla felicità per un successo tricolore, condito dalla seconda vittoria dell'anno per Andrea Caldarelli, si affianca il rammarico per non aver visto un talento di questo livello supportato nella rincorsa al vertice dell'automobilismo europeo. Lasciato scappare verso un altro ambiente che invece l'ha saputo valorizzare dapprima in F.3, col titolo vinto, poi in F.Nippon (oggi chiamata Super Formula). Buon per Ronnie di aver trovato spazio altrove, dimostrando tutte le sue qualità. Nella speranza di poterlo veder correre qualche volta, prima o poi, nel vecchio continente, magari a Le Mans (si spera con una Nissan più competitiva dell'ultima volta) o nel Blancpain. Dopotutto, le vie del motorsport, specie fuori dall'Italia, sono infinite...





L'ORDINE DI ARRIVO DOMENICA 15 NOVEMBRE 2015

- 1 - Caldarelli-Hirakawa (Lexus RC F) - Tom's - 53 giri
- 2 - Matsuda-Quintarelli (Nissan GT-R) - Nismo - 0"591
- 3 - Yamamoto-Izawa (Honda NSX) - Kunimitsu - 1"389
- 4 - Yasuda-De Oliveira (Nissan GT-R) - Impul - 1"630
- 5 - Tachikawa-Ishiura (Lexus RC F) - Cerumo - 3"112
- 6 - Hirate-Kovalainen (Lexus RC F) - Sard - 4"375
- 7 - Kogure-Turvey (Honda NSX) - Drago - 10"490
- 8 - Tsukakoshi-Mutoh (Honda NSX) - Real - 1'33"028
- 9 - Oshima-Kunimoto (Lexus RC F) - LeMans - 1'39"104
- 10 - Wakisaka-Sekiguchi (Lexus RC F) - Bandoh - 1 giro
- 11 - Matsuura-Nojiri (Honda NSX) - ARTA - 1 giro
- 12 - Sasaki-Krumm (Nissan GT-R) - Kondo - 1 giro
- 13 - Nakajima-Baguette (Honda NSX) - Nakajima - 2 giri

Ritirati

- 10° giro - Ito-Rossiter
25° giro - Motoyama-Yanagida

Il campionato finale

1. Matsuda-Quintarelli 79; 2. Yasuda-De Oliveira 74; 3. Yamamoto-Izawa 60;
4. Tachikawa-Ishiura 59; 5. Caldarelli-Hirakawa; 6. Motoyama-Yanagida 50;
7. Ito-Rossiter 49; 8. Tsukakoshi-Mutoh 39; 9. Oshima-Kunimoto 32; 10. Sasaki-Krumm 31.



Deserto infuocato

Bahrain e Abu Dhabi accolgono le ultime quattro gare stagionali della categoria. Soltanto due piloti possono vincere il titolo: Ghiotto e Ocon, separati da appena due punti. Sarà battaglia vera

▶▶ **ESTEBAN OCON**
194

▶▶ **LUCA GHIOTTO**
196

Massimo Costa

E' Italia contro Francia. Da una parte Luca Ghiotto e il team Trident di Maurizio Salvadori, dall'altra Esteban Ocon e la ART di Frederic Vasseur e Nicolas Todt. Da una parte un ragazzo che si è costruito in casa, che ha dovuto lottare anno dopo anno con le proprie forze economiche per poter proseguire la carriera e trovando finalmente in GP3 le soddisfazioni che ha sempre cercato e destando l'interesse della Red Bull. Dall'altra parte, un giovanissimo che non avendo una famiglia ricca alle spalle in grado di appoggiarlo nel suo cammino, è stato bravo nel guadagnarsi la fiducia del programma Junior Lotus che lo ha prelevato dal karting e accompagnato nelle monoposto fino a raggiungere il titolo del FIA F.3 e a salire su una Lotus F.1. Finendo poi nelle grazie della Mercedes quando lo Junior Lotus non era più in grado di supportarlo.

Il programma (orario italiano)

Giovedì 19

07.35: prove libere

10.40: qualifica

Venerdì 20

11.20: gara 1

Sabato 21

07.00: gara 2



La GP3 non era nei loro piani

Ghiotto conta 196 punti, Ocon 194. Sarà una sfida infernale in tutti i sensi considerando che le ultime quattro gare del 2015 si terranno questo fine settimana, e quello subito successivo, in mezzo al deserto del Bahrain e di Abu Dhabi. La cosa curiosa è che sia per Ghiotto sia per Ocon, la GP3 è stata una scelta forzata, non cercata, e dettata dalle situazioni sfortunate in cui entrambi si sono ritrovati. Luca infatti, avrebbe voluto ripetere il secondo anno in Renault 3.5, come sarebbe stato ovvio dopo una prima annata non particolarmente esaltante, ma il budget richiesto era troppo alto. E così ha accolto a braccia aperte le offerte della Trident che lo voleva a tutti i costi. Ocon aveva già un piede, anche due, nel team Dams per correre in GP2, ma l'improvviso taglio economico al programma Junior Lotus ha bloccato ogni prospettiva. Alla fine si è trovato per lui una sistemazione in GP3 quando pareva che dovesse ricoprire soltanto il ruolo di tester per la Mercedes nel DTM. Delusi da come erano andate le cose, non hanno storto la bocca e con professionalità si sono buttati nella nuova avventura.

Ghiotto ha stravolto tutti i pronostici

E con grandi risultati. Ghiotto è stato la rivelazione della stagione e con lui il team Trident. Incredibile quello che la coppia tutta italiana ha raccolto contro ogni pronostico. Come detto, Luca arrivava da un 2014 non troppo positivo e nonostante fosse stato vice campione Renault ALPS 2013, battuto da Antonio Fuoco all'ultimo appuntamento, non godeva dei favori di nessuno nell'ambiente. Così come la squadra di Salvadori

che in GP3 ha sempre sofferto. Ma a volte basta quella chimica speciale che unisce un pilota a un ingegnere per stravolgere tutti i pronostici possibili e immaginabili. E così, Ghiotto ha comandato la classifica generale praticamente per tutta l'annata mettendo a segno cinque pole e quattro successi. Al contrario, Ocon era ritenuto il pilota che avrebbe dominato la GP3 2015 a mani basse, forte del suo talento e della grande vittoria ottenuta nel FIA F.3. E a sostenerlo il team ART, sempre al vertice nella serie e anche politicamente molto forte. Ma il motorsport è bello perché offre ancora belle sorprese e Ocon si è ritrovato a fare i conti con Ghiotto vincendo una sola gara contro le quattro del vicentino. Il francese ha poi segnato un record difficilmente battibile: nove secondi posti consecutivi. Che se da un lato possono rappresentare il segnale della sua grande forza e continuità, dall'altro rappresentano un enorme senso di frustrazione per uno che era abituato a vincere. Una sola vittoria nella prima gara stagionale, una sola pole a Sochi nel weekend russo che ha preceduto questa doppia sfida finale nel deserto.

Ghiotto troppo emotivo? Ocon ha gestito Verstappen

Ghiotto o Ocon? Chi sarà l'erede di Alex Lynn? Ghiotto ha già vissuto due finali di campionato del genere, sia in F.Abarth sia in F.Renault ALPS, ma gli è andata sempre male. Troppa emotività? Fatica nel contenere la pressione e la tensione? In questo 2015 Luca ha avuto soltanto un momento difficile, a Monza quando l'emozione lo ha tradito al via. Ocon invece, è abituato a vivere da protagonista assoluto, lo ha fatto lo scorso anno nel complicato FIA F.3 riuscendo a gestire bene la rivalità con un certo Max Verstappen. Chi dei due uscirà con la corona del RE dalle sabbie arabe?





Così in gara Ghiotto

Montmelò: 2° - 8°
 Spielberg: 1° - 3°
 Silverstone: 4° - 7°
 Budapest: 1° - 4°
 Spa: 5° - 1°
 Monza: Ritirato - 3°
 Sochi: 1° - 8°

Così in gara Ocon

Montmelò: 1° - 7°
 Spielberg: 3° - Ritirato
 Silverstone: 6° - 2°
 Budapest: 2° - 2°
 Spa: 2° - 2°
 Monza: 2° - 2°
 Sochi: 2° - 2°

Così in qualifica Ghiotto

Montmelò: Pole
 Spielberg: Pole
 Silverstone: 6°
 Budapest: Pole
 Spa: Pole
 Monza: Pole
 Sochi: 6°

Così in qualifica Ocon

Montmelò: 2°
 Spielberg: 2°
 Silverstone: 8°
 Budapest: 3°
 Spa: 2°
 Monza: 2°
 Sochi: Pole





Esame di fine anno

Come da tradizione, la stagione della categoria cadetta viene chiusa dal mondialino su quello che può essere definito il circuito cittadino più difficile e pazzo presente nei calendari del motorsport. Due gli itaiani al via, Giovinazzi (favorito alla vittoria finale) e Lorandi, al debutto. Rosenqvist, già vincitore nel 2014, l'uomo da battere



**Auer e Blomqvist davanti
a tutti nell'edizione 2014**

Jacopo Rubino

Nelle ultime stagioni il panorama della Formula 3 ha conosciuto diverse trasformazioni sotto la regia della FIA, ma una certezza sembra resistere: il prestigio del Gran Premio di Macao, di fatto un "mondialino" in tappa unica. Un evento che ha spesso rappresentato il trampolino di lancio per tante future stelle, e che continua a mantenere intatto il proprio fascino. La sfida nel tremendo toboga asiatico conserva un sapore esotico, quasi d'altri tempi, e non sempre il verdetto è scontato. I guardrail non perdono gli errori, serve una preparazione fisica e mentale di livello assoluto. Cosa non facile, visto anche il lunghissimo viaggio che è necessario intraprendere. Per questa 33esima edizione gli iscritti ai nastri di partenza sono 28, riunendo il top del contesto europeo e di quello giapponese. Quella del Sol Levante è ormai rimasta l'unica serie nazionale di categoria, sempre fedele ai dettami tecnici della Federazione.

Rosenqvist e Prema coppia di riferimento

Il favorito della vigilia è con ogni probabilità Felix Rosenqvist. Già vincitore dodici mesi fa con il team Mucke, al quinto tentativo in carriera, lo svedese con il bis metterebbe la ciliegina sulla torta di una annata strepitosa sotto le insegne della Prema, insieme a cui ha finalmente conquistato l'agognato titolo continentale. «La considero la corsa più bella al mondo», ha dichiarato. «Lo scorso anno andò tutto al meglio, ma avevo una grande responsabilità addosso. Il 2014 era stato difficile, dovevo dimostrare il mio valore. Questa volta è diverso, arrivo senza pressione e cosciente delle mie capacità. Per vincere qui ci vuole tanta fortuna, non mi arrabbierei troppo in caso di ritiro. Cercherò semplicemente di fare del mio massimo». Il 24enne nordico ha tutte le carte in regola per ripetere l'impresa del nostro Edoardo Mortara, l'unico capace di conquistare due successi in F3 sul "Circuito da Guia".

Giovinazzi nostra speranza prima Macao per Lorandi

Rosenqvist, tuttavia, troverà ancora nel nostro Antonio Giovinazzi l'avversario più temibile. Il pugliese, laureatosi vice-campione continentale con il team Carlin, a settembre ha già trionfato nel Masters di Zandvoort, l'altra grande classica riservata a queste monoposto. L'obiettivo diventa così mettere assieme una doppietta (Masters e Macao) che, dal 1991, hanno centrato appena in tre: David Coulthard, Takuma Sato e Alexandre Premat. «Di sicuro darò il 100 per cento, ma Macao è Macao... non sai mai cosa potrebbe accadere, si può pure sbattere alla prima curva», ha spiegato Antonio. Giovinazzi non sarà l'unico rappresentante tricolore al via: all'esordio in Oriente vedremo infatti Alessio Lorandi. Il 17enne bresciano del Van Amersfoort Racing cercherà di accumulare esperienza su un tracciato fra i più impegnativi, evitando tutte le insidie nella strada verso la bandiera a scacchi.



Il programma

Giovedì 19 novembre
02.35-03.15: Prove libere 1
07.20-08.00: Qualifica 1

Venerdì 20 novembre
02.35-03.15: Prove libere 2
08.55-09.35: Qualifica 2

Sabato 21 novembre
06.45: Gara di qualifica

Domenica 22 novembre
08.30: Gara finale

C'era anche Merhi nel 2014





La tamponata di Cao a King

Albo d'Oro

1983 - Ayrton Senna (Ralt RT3-Toyota)

1984 - John Nielsen (Ralt RT3-Volkswagen)

1985 - Mauricio Gugelmin (Ralt RT30-Volkswagen)

1986 - Andy Wallace (Reynard 863-Volkswagen)

1987 - Martin Donnelly (Ralt RT31-Toyota)

1988 - Enrico Bertaglia (Dallara 388-Alfa Romeo)

1989 - David Brabham (Ralt RT33-Volkswagen)

1990 - Michael Schumacher (Reynard 903-Volkswagen)

1991 - David Coulthard (Ralt RT35-Honda)

1992 - Rickard Rydell (TOM'S 032F-Toyota)

1993 - Jorg Muller (Dallara 393-Fiat)

1994 - Sascha Maassen (Dallara F394-Opel)

1995 - Ralf Schumacher (Dallara F394-Opel)

1996 - Ralph Firman (Dallara F396-Honda)

1997 - Soheil Ayari (Dallara F396-Opel)

1998 - Peter Dumbreck (Dallara F398-Toyota)

1999 - Darren Manning (Dallara F399-Toyota)

2000 - André Couto (Dallara F399-Opel)

2001 - Takuma Sato (Dallara F301-Honda)

2002 - Tristan Gommendy (Dallara F302-Renault)

2003 - Nicolas Lapierre (Dallara F302-Renault)

2004 - Alexandre Premat (Dallara F304-Mercedes)

2005 - Lucas di Grassi (Dallara F304-Mercedes)

2006 - Mike Conway (Dallara F306-Mercedes)

2007 - Oliver Jarvis (Dallara F307-Toyota)

2008 - Keisuke Kunimoto (Dallara F308-Toyota)

2009 - Edoardo Mortara (Dallara F308-Volkswagen)

2010 - Edoardo Mortara (Dallara F308-Volkswagen)

2011 - Daniel Juncadella (Dallara F308-Mercedes)

2012 - Antonio Felix da Costa (Dallara F312-Volkswagen)

2013 - Alex Lynn (Dallara F312-Mercedes)

2014 - Felix Rosenqvist (Dallara F312-Mercedes)



Verstappen davanti a Takahashi

Quotati Dennis e Leclerc in 4 dalla F3 giapponese

Tra i nomi emersi nel FIA Formula 3 European Championship, sono ovviamente ben quotati pure Jake Dennis e il monegasco Charles Leclerc, già rivelatosi fortissimo tra i muretti di Pau, oltre che a Lance Stroll. L'altro lato della barricata, quello dell'All Japan F3, sarà invece capeggiato dal neocampione Nick Cassidy. Il veloce neozelandese sarà la punta di diamante della Tom's, compagine ufficiale Toyota, assieme al compagno Kenta Yamashita. Della partita anche Yuhi Sekiguchi e Mitsunori Takaboshi.

Tre wild-card al via Il coraggio di Juncadella

Le wild-card in lista sono Yu Kanamaru, Alexander Sims e, soprattutto, Daniel Juncadella. Il nipponico ha trovato quasi in extremis l'accordo con Carlin in sostituzione di George Russell. Dalla sua, un buon bagaglio nell'Euroformula Open e tre round anche in Formula Renault 3.5, dove ha mostrato numeri interessanti. Il 27enne Sims, presenza abituale nell'ex colonia portoghese nonostante la carriera intrapresa fra le ruote coperte, sarà schierato dalla Double R. Un capitolo a parte lo meriterebbe Juncadella, sul tetto d'Europa nel 2012, che già nel 2011 aveva sbancato Macao. Dopo tre stagioni nel DTM, una parentesi da tester F1 con la Force India e qualche apparizione fra le GT, lo spagnolo ha deciso di rimettersi coraggiosamente in gioco. Juncadella guiderà una delle Dallara-Mercedes di casa Fortec. La prova generale, necessaria per iscriversi a Macao, è stata l'appuntamento dell'Euroformula a Barcellona, dove è salito sul podio di gara 2 con il team De Villota. Abbastanza per candidarsi al ruolo di mina vagante.



Fuoco (n.2) a fianco di MacLeod



Rosenqvist
vincitore
nel 2014



Una caratteristica
immagine
del tracciato
di Macao

Questi i 28 iscritti

- Felix Rosenqvist (Dallara F312-Mercedes) - Prema/Theodore
- Jake Dennis (Dallara F312-Mercedes) - Prema/Theodore
- Lance Stroll (Dallara F312-Mercedes) - Prema/Theodore
- Kenta Yamashita (Dallara F312-Toyota) - Tom's
- Nick Cassidy (Dallara F312-Toyota) - Tom's
- Antonio Giovinazzi (Dallara F312-VW) - Carlin
- Gustavo Menezes (Dallara F312-VW) - Carlin
- Yu Kanamaru (Dallara F312-VW) - Carlin
- Callum Iott (Dallara F312-VW) - Carlin
- Mitsunori Takaboshi (Dallara F312-Toyota) - B-Max
- Yuhi Sekiguchi (Dallara F312-Toyota) - B-Max
- Charles Leclerc (Dallara F312-VW) - Van Amersfoort
- Alessio Lorandi (Dallara F312-VW) - Van Amersfoort
- Alexander Albon (Dallara F312-VW) - Signature
- Dorian Boccia (Dallara F312-VW) - Signature
- Markus Pommer (Dallara F312-VW) - Motopark
- Sergio Sette Camara (Dallara F312-VW) - Motopark
- Daniel Juncadella (Dallara F312-Mercedes) - Fortec
- Andy Chang (Dallara F312-Mercedes) - Fortec
- Martin Cao (Dallara F312-Mercedes) - Fortec
- Santino Ferrucci (Dallara F312-Mercedes) - Mücke
- Mikkel Jensen (Dallara F312-Mercedes) - Mücke
- Arjun Maini (Dallara F312-Tomei) - T-Sport
- Ryan Tveter (Dallara F312-Mercedes) - West-Tec
- Sam MacLeod (Dallara F312-Mercedes) - West-Tec
- Alexander Sims (Dallara F312-Mercedes) - DoubleR
- Matt Solomon (Dallara F312-Mercedes) - DoubleR
- Peter Li (Dallara F312-Mercedes) - Zeller



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