



ROSSI d'orgoglio

**Vettel riporta al successo la Ferrari "made in Marchionne",
in Moto GP trionfano Valentino Rossi e la Ducati:
è l'Italia dei motori che rialza la testa spolverando i suoi gioielli**

Magazine



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
Dario Sala
Silvano Taormina
Filippo Zanier

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

**SEPANG:
LA DOMENICA ... DELLE PALME
AL BOX FERRARI.**

EVVAAAAA!!!



DAMMI IL CINQUE!!!

BAFFI

L'editoriale

di Stefano Semeraro

MAI COSÌ TANTA ITALIA

Una giornata di festa, un moto di orgoglio. L'Italia afflitta da mille crisi, mille problemi, che all'improvviso ritrova un po' di fiducia accorgendosi di non essere poi malaccio, quando ci si mette. A Sepang ha vinto il tedesco Sebastian Vettel, è vero, ma la monoposto che gli ha permesso di beffare i suoi connazionali della Mercedes è rigorosamente made in Maranello: ora e per sempre, come ha promesso – e speriamo mantenga - Sergio Marchionne.

Valentino Rossi cavalca, invece, una Yamaha, ma è nato a Tavullia. La Ducati è di proprietà tedesca, dell'Audi, ma il suo Dna resta molto italiano: la fabbrica è sempre lì, a Borgo Panigale, provincia di Bologna, la sua rinascita passa attraverso l'arrivo di Gigi Dall'Igna, la costanza di Claudio Domenicali. E i suoi piloti si chiamano Andrea Dovizioso e Andrea Iannone, ovvero la Penisola rappresentata da nord a sud. Nell'epoca della globalizzazione, certo, sarebbe anacronistico invocare una "purezza" che forse non è mai esistita – nemmeno nella nazionale di calcio, oggi tormentata da una cavillosa querelle sugli 'oriundi' - e guai a premere troppo sul pedale di un nazionalismo facile e un po' vuoto.

Un po' di sano orgoglio però è lecito. E anche terapeutico, visti i chiari di luna che stiamo attraversando, fuori e dentro lo sport. In F1 da troppo tempo manca un pilota italiano, anche se Raffaele Marciello ci ha appena messo un timido piedino, e da troppo tempo l'italiana Ferrari rimediava bastonate. Forse siamo ad una piccola svolta. Ora non dimentichiamoci di chi soddisfazioni ce le ha date in tante altre categorie, e magari nella scalata alla Massima Serie è penalizzato da un sistema che premia più le valigie degli sponsor al bagaglio tecnico. Nel prossimo weekend ad esempio, partirà il SuperGT giapponese, dove il campione in carica è Ronnie Quintarelli, e il suo 'vice' Andrea Caldarelli, pupilli di Nissan e Lexus, mentre Marco Bonanomi parte all'assalto del Blancpain Sprint con l'Audi. Dai tempi di Marco Polo, gli italiani sanno farsi apprezzare in tutto il mondo, e su tutti i mercati. Non buttiamoci troppo giù.





GP MALESIA

Sebastian Vettel



VETTEL come Schumi diverso da Schumi

Cresciuto nel mito del grande Michael, Sebastian nel giorno del primo trionfo in Rosso si è commosso pensando alle vittorie del suo Maestro. Ma il suo carattere è unico, feroce e cordiale insieme. Ha già conquistato Maranello con la sua simpatia da ragazzino, Ecclestone invece lo bocchia: «non è personaggio». Lui bada al sodo: cioè a vincere con la sua squadra del cuore



Stefano Semeraro

«Mi sentite?». Sì che lo hanno sentito. Non solo ai box della Ferrari ma in tutto il mondo. Anche perché era quello che da anni i ferraristi di tutto il mondo aspettavano, sognavano, ma ormai quasi disperavano di ascoltare. «Grazie mille ragazzi, grazie, grazie, grazie, dai! Forza Ferrari». In uno slogan: «Ferrari is back!», la Ferrari è tornata. Grazie ad una macchina vincente, alle strategie azzeccate del muretto. E alla classe di ragazzino di 27 anni con già quattro titoli mondiali in tasca ma capace di entusiasarsi per l'unica squadra che da sempre gli fa girare la testa. La squadra che a Sepang ha saputo tirare fuori il meglio da Sebastian Vettel, il tedesco feroce e veloce che sa vincere e sorridere, scherzare sempre e pestare (duro) quando serve. «Sono felicissimo, l'atmosfera è strepitosa», ha detto Seb dopo aver pianto di commozione mentre saliva verso il podio, e fatto poi esplodere la sua gioia fanciullesca (con un salto alla Jerry Lewis) durante la premiazione.

Il dito alzato al cielo, dopo il cazzotto (mimato) alla concorrenza. Il sabato da fenomeno, con la prima linea strappata a Rosberg sotto la pioggia, la domenica perfetta. «Li abbiamo battuti in una gara normale. E' una giornata speciale, che porterò sempre con me. Come ricordo il mio primo giorno a Maranello, io che da bambino sognavo di guidare la Ferrari di Schumacher. Era il mio mito, e ora sono sulla sua macchina». Più in alto di tutti già alla seconda gara in rosso. Nemmeno a Schumi era riuscito tanto. Per Vettel è un *auf-wiedersehen* ai dispiaceri dello scorso anno in Red Bull: «mi era mancato non solo lo champagne, ma la sensazione di guardare tutti dall'alto». Per la Ferrari l'addio ad anni di carestia e alle cupezze inacidite dell'ultimo Alonso. Sebastian è un campione teutonico nell'etica del lavoro, ma solare nella quotidianità ai box. Un "secchione" che riempie di appunti il suo quaderno di scuola ma sa poi trovare anche il guizzo, l'ironia per battezzare "Eva" la sua prima rossa e azzerare l'effetto-divo sfoderando un sorriso da adolescente al primo bacio. Simile a Schumacher per il puntiglio e la concentrazione con cui sa lavorare su tutti gli aspetti della vettura, ma molto diverso dal suo maestro dichiarato per carattere.

Ecclestone alla vigilia del GP di Malesia non gli ha risparmiato critiche, sostenendo che Hamilton è l'unico vero personaggio mentre Vettel e Alonso "non hanno dato nulla alla F.1». E in fondo non ha tutti i torti. Sebastian fuori dall'abitacolo è un uomo normalissimo, sposato giovanissimo e con già una figlia, lontano dagli eccessi "glamour" del suo rivale inglese. Lui è Hanna Prater, sua moglie, vivono nella campagna svizzera e non ammettono alcuna intrusione nel privato, non fanno notizia.

I suoi idoli da ragazzino? Quelli di tutti o quasi i ragazzi come lui: Michael Jordan e Michael Schumacher. Più Jenna Jameson, la regina del porno – ormai archiviata come passione dalla versione familiare di Seb... - che faceva sballare gli ormoni a tantissimi altri adolescenti. Viene da una famiglia normale, sogna un futuro tranquillo. Ma non in pista.

«Sebastian è feroce sul lavoro e molto bravo a comunicare con il team», ha spiegato alla vigilia James Allison, il "papà" della SF-15-T. «Se deve dire qualcosa di duro, lo fa in modo costruttivo e gradevole». Uno stile molto diverso anche da quello del suo predecessore spagnolo, che al team non risparmiava battute anche sprezzanti. Una serenità da verificare quando finirà la luna di miele e arriveranno giornate meno luminose, ma per ora fra la Rossa e il suo amante tedesco è amore vero. Da prima pagina. «La strategia è stata l'asso nella manica: grazie ai ragazzi, è stata la vittoria di tutta la squadra», ha ribadito nel dopo gara. «Mi ha sorpreso vedere le Mercedes rientrare ai box con la safety-car, ma già da venerdì si era visto che non erano a loro agio con le gomme medie. All'inizio sono riuscito a reggere il loro ritmo, divertendomi anche molto, poi si è trattato di far durare le gomme il più possibile. Loro (le Mercedes, ndr) hanno avuto un ottimo secondo stint, ma io sono riuscito a trovare un miglior bilanciamento della vettura e a gestire un buon distacco negli ultimi giri». Alla fine ha dovuto tenere a bada anche i nervi: «guardavo il cofano della mia vettura e mi dicevo: sei sulla Rossa, stai per vincere con la Ferrari. Ma ho dovuto smettere di pensarci perché rischiavo di sbagliare. E' stato un grande sollievo vedere la bandiera a scacchi e i ragazzi che festeggiavano». L'ennesimo capolavoro di un predestinato che fino ad oggi in una carriera da record (40 vittorie, 45 pole) non ha sbagliato una mossa, da quando si fece notare sostituendo per una gara Kubica alla Bmw (era il 2007), all'occasione colta nel 2008, alla Toro Rosso, dove subentrò in corsa a Scott Speed e riuscì a centrare un leggendario successo a Monza sotto la pioggia. Guadagnandosi la promozione alla Red Bull e quattro anni da fenomeno. Passare alla Ferrari poteva sembrare un azzardo, il "timing" invece è stato perfetto. E adesso, campione? «La Mercedes è difficilissima da battere. Dobbiamo continuare così, c'è tanta strada da fare. Oggi però non voglio pensare se riuscirò a vincere il titolo, ma solo godermi il momento. Sarà una notte molto lunga». La lunga notte della Ferrari, anche grazie a lui, è appena finita.



“ Li abbiamo battuti in una gara normale. È una giornata speciale, che porterò sempre con me. Come ricordo il mio primo giorno a Maranello, io che da bambino sognavo di guidare la Ferrari di Schumacher. Era il mio mito, e ora sono sulla sua macchina

SEBASTIAN VETTEL

”

GP MALESIA

Sebastian Vettel



Il primo sigillo in rosso

Carlo Baffi

Ha fatto centro al suo secondo Gran Premio. Diciamo, ha un po' bruciato le tappe Sebastian Vettel, ingaggiato pochi mesi fa da una Ferrari in piena ricostruzione, dove i suoi vertici avevano messo le mani avanti, dicendo che per il 2015 sarebbero bastati tre podi. Invece, nella umida Malesia, ecco il quattro volte iridato teutonico bruciare le favoritissime "Frecce d'Argento" di Hamilton e Rosberg. Un trionfo che rompe un digiuno reciproco. Vettel ed il Cavallino, non salivano sul gradino più alto del podio dal 2013; rispettivamente in Brasile ed in Spagna, quando s'era imposto Fernando Alonso. Già il bi-campione del mondo chiamato nel 2010 da Maranello, che doveva guidare la grande riscossa e che a fine 2014, lasciò la Rossa, spalancando le porte al tedesco. L'asturiano dimostrò subito il suo valore, conquistando il suo primo successo in rosso all'esordio nel G.P. del Bahrain (con tanto di giro veloce), seguito dal compagno Massa. Un'impresa riuscita a pochi altri alfiere del Cavallino. Nel 2007, fu Kimi Raikkonen a rompere subito il ghiaccio (siglando pure l'hat trick) in Australia, al volante di una F2007, che lo avrebbe portato al titolo mondiale nello stesso anno. Nel 1989, l'inglese Nigel Mansell, trionfò sul tracciato di Jacarepaguà, davanti a Prost e Gugelmin. Fu un grande biglietto da visita, quello con cui si presentò il "Leone", ma a cui non seguirono i successi sperati. Altro debutto trionfale, fu quello del "Piedone", ovvero Mario Andretti. L'italo-americano, dopo tre stagioni in F.1 su Lotus e March, fece il suo esordio sulla Ferrari 312B, nel G.P. del Sud Africa il 6 marzo del 1971. A Kyalami, Andretti, partito col 4° tempo, s'impose davanti a Stewart ed al compagno Regazzoni. Un'affermazione, che valse a Piedone pure il primo successo in F.1. Trionfo in apertura, anche per il mitico Juan Manuel Fangio. Era il 1956 ed il Gran Premio era proprio quello di casa dell'argentino, all'autodromo di Buenos Aires. Una corsa problematica per "El Chueco", che dal 23° giro fu tradito dal motore e proseguì sulla Ferrari del compagno Luigi Musso. Come Vettel, un altro grande campione, per l'esattezza quattro volte iridato, fece centro alla seconda gara. Si tratta di Alain Prost, al secolo "il Professore". Giunto in Ferrari nel 1990, dopo due stagioni di difficile convivenza alla McLaren con Senna, il transalpino regolò la concorrenza nel G.P. del Brasile del 25 marzo. Memorabili le sue lacrime a fine gara, quando nel box di In-

terlagos abbracciò il direttore sportivo Cesare Fiorio. Forse fu un pianto liberatorio quello del Professore, che pregustava la rivincita sulla sua ex scuderia e soprattutto sul grande rivale brasiliano. Invece, i sogni di Prost sarebbero naufragati a fine stagione nel contatto assassino di Senna alla prima curva nel G.P. del Giappone. Michele Alboreto, poté festeggiare il suo successo targato Ferrari dopo 3 G.P. Correva la stagione 1984, ed il milanese condusse al trionfo la sua 126C4 sulla pista di Zolder in Belgio. Stessa sorte toccò anche a Carlos Reutemann e Peter Collins. L'argentino vinse il G.P. del Brasile 1977, seconda gara del mondiale, ma terza per Reutemann, avendo debuttato sulla 3ª rossa nel G.P. d'Italia del 1976. L'inglese invece, appose il suo primo sigillo (anche in F.1) in Belgio, a Spa, il 3 giugno del 1956. Vittoria al 4° round per Niki Lauda, che al suo quarto mondiale, colse il successo nel G.P. di Spagna a Jarama nel 1974. In una corsa segnata dalla pioggia, l'austriaco portò al successo la 312B seguito dall'altra rossa pilotata da Clay Regazzoni. Fu il segnale della riscossa del Cavallino, dopo anni di delusioni. Come Lauda, anche il britannico Mike Hawthorn iscrisse il proprio nome tra i vincitori in rosso dopo 4 G.P.; nel caso specifico si trattò del G.P. di Francia a Reims del 1953; fu anche la prima affermazione nella massima serie dell'elegante driver di "Sua Maestà". Più lunga fu invece l'attesa per altri campioni schierati da Maranello. Jackie Ickx e Clay Regazzoni trionfarono al 5° G.P., John Surtess, "il figlio del vento" dopo 6 prove, come Jody Scheckter. E Michael Schumacher dovette aspettare il G.P. di Spagna del 1996. Il 2 giugno, sul Circuito de Catalunya, il futuro "Kaiser" brindò al 7° round della sua prima stagione alla corte di Montezemolo & C. Partito col 3° tempo, Schumi diede sfoggio delle sue abilità danzando su una pista resa insidiosa dalla pioggia. La sua impresa permise al Cavallino di riassaporare un successo che mancava da quasi un anno. Dal G.P. del Canada vinto da quel Jean Alesi, che dovette cedere il volante della Rossa proprio al futuro sette volte iridato. Per chiudere, è doveroso ricordarsi di un record, se così possiamo definirlo, detenuto da un pilota di casa nostra. Parliamo di Giancarlo Baghetti, che il 2 luglio del 1961, nel G.P. di Francia, trionfò non solo alla sua prima corsa in rosso, ma anche nel suo primo Gran Premio di F.1 in assoluto. La monoposto era la 156F1 numero 50, messaggi a disposizione dalla Federazione Italiana Sport Automobilistici.

GP MALESIA

Ferrari



La Rossa con il golfino blu



Dietro il successo di Vettel c'è tutta una squadra, e una azienda. Nel nuovo progetto non manca lo zampino di uomini del passato, legati alla gestione di Montezemolo, ma la sterzata che ha cambiato obiettivi e orizzonti l'ha data Marchionne, scegliendo di mettere al timone Allison e Arrivabene

Stefano Semeraro

Ha vinto la Ferrari – quella che va in pista, tutta, da Vettel e James Allison fino all'ultimo dei meccanici. I "1300" citati e ringraziati a Sepang da Maurizio Arrivabene. Ma questo è soprattutto il trionfo di Sergio Marchionne. Il capo supremo, il Presidente che pare lontano e invece le vicende della Scuderia le segue, eccome. «Sta nell'ombra, ma quando c'è un problema interviene. E' andato anche ai meeting dello strategy group. Certo non è uno che usa il metodo Montessori...».

L'uomo ha maniere forti, a volte ruvide, può non piacere – e infatti a molti non piace. Ma per ora ha avuto ragione. Ha rovesciato Maranello, cancellando nei fatti l'era Montezemolo, usando Mattiacci – anche cinicamente – come rottamatore, e poi sostituendolo con Arrivabene quando si è accorto che il manager romano con il team non aveva trovato il giusto feeling. Era stato però proprio Mattiacci a contattare Vettel, quindi un po' del merito di questa vittoria ce l'ha anche lui, come un pezzettino della "vecchia Ferrari" c'è in tante cose, in questo ha ragione Montezemolo: dalla struttura ereditata da Stefano Domenicali a un telaio su cui aveva messo le mani Nick Tombazis prima di essere cacciato. Un ruolo importante o ha avuto anche Rory Byrne, l'uomo del grande ciclo targato Brawn, Todt e Schumacher, che in sede di progetto ha individuato uno dei problemi strutturali della vecchia monoposto nelle sospensioni posteriori che sporcavano l'aerodinamica e

limitavano la trazione. Sulla nuova power unit aveva iniziato a intervenire Luca Marmorini, il suo lavoro poi è stato raffinato e corretto da Resta e Binotto. Ma la verità è che è stato Marchionne, sempre lui, a mettere in mano a James Allison il timone del futuro della Rossa. Ad affidargli una rivoluzione a tratti silenziosa a tratti eclatante, comunque radicale nella visione, negli obiettivi, nell'orizzonte dei desideri. A predicare che la Ferrari doveva tornare protagonista, e in fretta, non accontentarsi di vivere di grandi ricordi. Il trionfo scacciapaura di Sepang è il primo pezzetto di un cammino ancora lungo. Ora ci si chiede se la Rossa può davvero sfidare la Mercedes del Mondiale, anche grazie ai tre "gettoni" di sviluppo in più che ha in mano rispetto alla concorrenza. «Bisogna tenere i piedi per terra – predica adesso Arrivabene – essere umili. In Australia ho predicato coraggio, ho fatto il Fonzie della situazione, ma i festeggiamenti li faremo al momento opportuno. Mi auguravo due vittorie quest'anno, siamo già a una, forse è arrivata persino troppo presto. Non ci esaltiamo troppo». Anche perché se per caso ne arrivassero quattro dovrà mantenere il voto fatto prima dell'inizio del Mondiale, e andare a piedi da Maranello a Sestola.

Questione di chilometri, e questione di secondi. Dai meno 35 (secondi) di Melbourne, ai più 8 di Sepang, ma guai a dimenticare che quello Australiano era un tracciato cittadino e un po' bugiardo. Fra la Cina e Barcellona spremo un po' più di verità.



La jella non si batte

Vettel va subito sul podio e si scatena in conferenza stampa con Rosberg («mi inviti nel tuo box?»), ma sa benissimo che ridurre il distacco da questa Mercedes sarà difficilissimo. Fra tre gare, assicura Seb, capiremo davvero quanto sono più forti di noi



Grande gara
di Raikkonen
penalizzato
dal contatto
iniziale con Nasr

Stefano Semeraro

Nel giorno del trionfo di Vettel e della Ferrari Kimi Raikkonen è un capitolo dolce e amaro. Dolce perché in Malesia si è avuta la conferma che il finlandese è un pilota ritrovato, finalmente a suo agio con una vettura che risponde alle sue esigenze di attaccante nato. Amaro perché come in Australia sono state circostanze esterne a rovinare – stavolta in parte – una gara che avrebbe potuto essere leggendaria per il team, e forse riportare Raikkonen sul podio accanto al suo amico Sebastian. Sia a Melbourne, con la collaborazione di Carlos Sainz jr, sia a Sepang la costante negativa è stata rappresentata da Felipe Nasr. Anche stavolta il brasiliano ha commesso un errore e a rimetterci è stato sempre Kimi, che si è ritrovato con una gomma squarciata dall'irruenza di Nasr e ha dovuto completare un intero giro di pista in quelle condizioni, danneggiando anche il fondo, prima di rientrare ai box per cambiarla. Ripartito dal basso però Raikkonen ha combattuto come un leone, finendo quarto, a ridosso dei migliori. Senza mai perdersi d'animo. «Sono partito molto male – ha ammesso con la solita sincerità – ho patinato e alla prima curva non mi sono trovato al posto giusto, così ho perso alcune posizioni. Ne ho riconquistate alcune qualche curva dopo, poi è arrivata la fora-

tura e ho dovuto rientrare ai box. Per fortuna c'è stata la safety car che ci ha aiutato, ma in complesso siamo stati sfortunati. Quando capitano cose del genere non c'è molto che puoi fare. Per il team è stato un weekend positivo, con la vittoria di Sebastian, io avrei potuto fare meglio ma visto quello che è successo abbiamo raccolto il massimo». James Allison, direttore tecnico della Rossa, ha ammesso che il fondo della vettura di Raikkonen è stato danneggiato. «Non è stato un danno enorme, alla fine era il quarto più veloce in pista, però quella è una zona aerodinamica molto delicata e alla fine le sue gomme si sono degradate più di quelle di Sebastian, perché poteva godere di un minore carico aerodinamico. E' stato bravo a risalire la griglia». Ancora più deciso nei complimenti Maurizio Arrivabene, che pure con il finlandese aveva avuto un momento di tensione durante le qualifiche, quando per un errore di valutazione del muretto Raikkonen era finito fuori dal Q3. «Kimi ha dimostrato ancora una volta di essere un pilota fantastico. Dopo le qualifiche a caldo ci eravamo trovati con pareri diversi, poi prima della gara ci siamo chiariti alla presenza anche degli ingegneri. Non potrei immaginare di avere un duo migliore di lui e Vettel». Prima o poi verrà anche il suo giorno, ma la parola "poi" davanti a Raikkonen è meglio non pronunciarla.

Per la Mercedes il trionfo di Vettel è stato uno shock. Nessuno si aspettava una Rossa così avanti nello sviluppo, e per una volta anche la scelta della strategia non è stata lucida. Wolff incassa anche il nervosismo di Hamilton e promette vendetta

Torneremo davanti





Hamilton davanti a Vettel ad inizio gara



Stefano Semeraro

Confusi e infelici. Quelli della Mercedes sapevano che la Ferrari stava rimontando con intenzione bellicose, ma non si aspettavano certo una botta del genere. «Ci hanno battuti "fair and square" (senza se e senza ma, diremmo noi, ndr), sono stati più forti di noi e hanno vinto con merito. Ovviamente dispiace. Ma non è che si può vincere sempre. E comunque non è finita un'era». Toto Wolff ammette la sconfitta con stile ma si vede che soffre di fronte al tripudio Rosso. Anche perché stavolta il team non è stato certo impeccabile. La scelta di usare le medie in qualifica ha privato Hamilton di una scelta nell'ultimo stint, quello in cui avrebbe dovuto andare all'assalto di Vettel che si era messo in testa alla gara grazie alla strategia di due sole soste. «La macchina era molto sovrasterzante – ha spiegato l'inglese – non riuscivo a gestirla bene ma con le medie le cose erano migliorate. Così mi aspettavo che mi avrebbero di nuovo montate quelle, invece mi sono ritrovato con le dure...». Un Hamilton nervosetto, che in pista ha anche risposto male ad una comunicazione radio: «Ehi, non parlatemi in curva, rischio di

sbagliare». Secondo Lauda montare le dure era comunque la scelta migliore, perché le medie avrebbero rischiato di degradarsi prima della fine del GP (18) giri, ma allora è evidente che la McLaren qualche problemino con il consumo degli pneumatici ce l'ha. Come ha confermato indirettamente anche lo stesso Hamilton: «restare fuori come ha fatto Vettel durante la safety car? Non credo avrebbe cambiato molto, loro hanno semplicemente degradato di meno le gomme». Alla fine è Rosberg quello che dà il tono esatto della sorpresa Mercedes: «la Ferrari? Be', fra starci vicini e batterci c'è una bella differenza. Comunque lotteremo per tornare avanti». Forse è circolata anche un po' di presunzione in casa delle Freccie d'Argento. La calma del più forte che è scivolata un po' verso l'arroganza di chi è convinto di poter dominare. «Negli ultimi due anni non avevamo sbagliato nessuna strategia, non mi attaccherei a queste cose», ha negato Wolff. «Ci troviamo di fronte ad una nuova sfida, affronteremo anche questa. Con tranquillità e sviluppando ancora la vettura. Abbiamo le forze necessarie per respingere l'attacco». Un attacco che nessuno si aspettava così forte, e così immediato.



Troppo caldo

Le FW37 vanno in sofferenza con le alte temperature e le gomme si degradano più del dovuto. Una situazione preoccupante considerando che la maggior parte delle gare si disputa durante l'estate



Massimo Costa

Il sorpasso della Ferrari non se lo aspettavano, parola di Felipe Massa, ma ancora peggio non immaginavano di essere così lontani dalla Mercedes. La Williams FW37 continua a deludere le aspettative e i risultati interessanti emersi dai test pre campionato non sono stati ripetuti. La quarta fila in qualifica è stata la prima nota negativa malese, tra l'altro disputata in condizioni climatiche che hanno sempre esaltato Valtteri Bottas, mentre la gara si è conclusa con un duello rusticano tra i due piloti di Claire Williams, alla caccia del quinto posto. Poca gloria anche perché il distacco rimediato al traguardo supera il minuto. Bottas ha anche dichiarato di aver percorso il peggior primo giro della sua carriera, urtato da un rivale e più volte ritrovatosi stretto a sandwich tra altre macchine. Poi, la gara ha preso il suo corso abbastanza positivo che lo ha portato a superare Massa negli ultimi metri. La Williams soffre le temperature elevate e non è un buon segno considerando che la maggior parte delle gare si svolgono in Paesi caldi. Rob Smedley non digerisce che la FW37 abbia avuto bisogno di effettuare tre soste e non per scelta, ma per il consumo eccessivo delle gomme. La Ferrari di Sebastian Vettel per esempio, si è fermata due volte vincendo il Gran Premio, la Williams ha sofferto perdendo il "posteriore". Ci sarà da lavorare insomma, non una buona notizia per chi pensava di dover lottare per qualcosa di molto importante.





Red Bull a rischio

Il team di Mateschitz è stato battuto dalle due Toro Rosso e le accuse di Horner e Marko alla Renault sembrano, alla luce dei fatti, eccessive. Un mal di pancia che potrebbe tradursi con la stanchezza nel subire sconfitte tanto che qualcuno parla di possibile ritiro dalla F.1, ma il magnate austriaco ha dimostrato di avere pazienza in passato per raggiungere il successo



Massimo Costa

A volte sarebbe meglio non parlare troppo, non spargere veleno e accuse. C'è il rischio che poi i fatti dimostrino il contrario di quello che si vuole far credere. Christian Horner ed Helmut Marko avevano allestito il teatrino della polemica dopo il pessimo fine settimana di Melbourne vissuto dalla Red Bull. Pungenti contro la Renault che fornisce loro la power unit, lagnosi contro la FIA alla quale chiedevano di intervenire per fermare il dominio Mercedes. Ma a Sepang è accaduto che qualcuno dietro le quinte ha modificato la sceneggiatura. La Mercedes è stata battuta dalla Ferrari, quindi progettando una vettura competitiva e adottando una valida strategia, le W06 non sembrano poi essere così imprevedibili in questo avvio di campionato. La Toro Rosso, che impiega la stessa power unit Renault della Red Bull, in gara si è messa alle spalle le due RB11, sulle quali Newey sarà meglio intervenga, con una certa facilità. E lo ha fatto con due piloti debuttanti e con una STR10 che per nascere ha richiesto

un budget nettamente inferiore a quello delle monoposto di Adrian Newey. Una beffa dietro l'altra, insomma, per Horner e Marko che hanno pensato bene di chiudere la bocca nel dopo Sepang. Un silenzio assordante. Vedere Daniel Ricciardo e Daniil Kvyat scornarsi per un nono posto e lottare con la Force India è stato deprimente. Kvyat è anche stato speronato da Nico Hulkenberg alla curva 2 (il tedesco è stato poi penalizzato, ma il russo non è immune da colpe) mentre Ricciardo ha avuto problemi ai freni e una macchina mai competitiva nonostante il buon exploit in qualifica col quarto tempo. Alla vigilia di Sepang si è anche parlato del futuro della Red Bull. Un uomo come Dietrich Mateschitz, abituato a vincere, potrà sopportare due stagioni in F.1, con investimenti economici enormi, fallimentari? La paura di tanti è che il magnate austriaco si stanchi e abbandoni tutto, ma è anche vero che in F.1 la Red Bull non ha vinto subito, il percorso compiuto è stato lungo, Mateschitz ha dimostrato di avere tanta pazienza. Saprà averne anche ora, aspettando il ritorno nell'élite mondiale?







Verstappen

L'olandese ha centrato i primi punti nel mondiale a soli 17 anni, nessuno vi era mai riuscito prima. Nonostante la giovane età e i dubbi che aveva scatenato, il rookie della Toro Rosso sta dimostrando grande maturità e consistenza

Massimo Costa

Due volte nella storia dei record della F.1. La prima, come debuttante più giovane mai apparso nel mondiale, la seconda per avere conquistato punti a 17 anni. E la sensazione è che la lista si allungherà. Max Verstappen a Sepang ha impressionato ancora. Se a Melbourne non aveva lasciato il segno in qualifica (ma era pur sempre la sua prima volta) e in gara si era ritirato per noie alla power unit dopo una prova regolare e consistente che lo aveva portato in sesta posizione, in Malesia si è superato. Nella qualifica, pur in condizioni di asfalto critiche, si è esaltato



nella storia

entrando nella Q3 e cogliendo il sesto tempo, ovvero una magica terza fila. La strategia per la gara è stata aggressiva, con tre cambi gomme. Verstappen, a parte una sbavatura nell'ultimo ingresso in pit-lane quando ha rischiato di andare contro le barriere, si deve essere divertito non poco tra soprassi, difese aggressive e una settima posizione finale meritatissima. Sembrava tutto esagerato, tutto affrettato, il debutto di Verstappen in F.1 dopo un solo anno di monoposto trascorso nel FIA F.3. Helmut Marko ama le scommesse forti, impossibili, e anche se è presto per tracciare un primo bilancio, Melbourne e Sepang ci hanno detto che il 17enne olandese ha superato a pieni voti il

primo esame. E, a questo punto, non potrà che migliorare. Certamente la Toro Rosso STR10 è una monoposto nata bene, veloce, performante sia su un tracciato cittadino come quello australiano sia sul difficile autodromo malese dove per andare forte occorre una aerodinamica perfetta, un bilanciamento ottimale. Tutte doti che la Toro Rosso ha dimostrato di possedere ampiamente. Verstappen raccontano che potrebbe già salire sulla Red Bull nei test che la F.1 svolgerà durante la stagione a Montmelò e Spielberg e addirittura qualcuno ha osato azzardare che se Daniil Kvyat non convincerà, verrà tagliato a stagione in corso per far spazio all'olandese. Con Marko tutto è possibile...



A person wearing a dark blue racing suit with Red Bull, Cepsa, and Galicia logos is leaning on a chain-link fence. The person is also wearing a grey cap and a white towel draped over their shoulder. The background shows a blurred crowd of spectators.

Sainz ancora a punti

Anche per il compagno di Max Verstappen non mancano gli elogi. Meritati. Carlos Sainz a Sepang ha scalato un gradino nella classifica finale del Gran Premio. Se a Melbourne aveva conquistato i primi punti concludendo nono, domenica scorsa ha fatto meglio terminando ottavo dietro a Verstappen. Sainz, al contrario di Max che aveva adottato una strategia aggressiva sui tre pit-stop, si è fermato due volte a cambiare gli pneumatici. Gara più conservativa la sua quindi e nel finale, con le gomme dure in crisi ha dovuto cedere la settima piazza proprio al compagno di squadra, che arrivava più rapido con le medie. Per tutto il weekend Sainz ha lavorato benissimo, purtroppo nel momento clou della Q2 ha commesso un errore alla curva 14 che non gli ha permesso di entrare nella Q3, come il suo passo lasciava capire. In gara si è prodotto in una bella rimonta, non ha sbagliato nulla, facendo sorridere gioia il suo ingegnere Matassa.



Bugie, falsi sorrisi e videotape

Dopo l'assenza forzata di Melbourne Alonso in Malesia si è dovuto accontentare di un mesto ritiro dopo un accenno di duello con le Red Bull. Alla vigilia c'era stata la polemica con il team sui motivi dell'incidente di Barcellona, ma la parola d'ordine di tutti, a partire da Ron Dennis, è: va tutto bene

Stefano Semeraro

Se non sembrasse una battuta, si potrebbe dire che la parola di Fernando Alonso e della McLaren dopo Sepang è una sola: fare finta che non sia successo nulla. Dimenticarsi del (recentissimo) passato. Una amnesia stavolta volontaria per cancellare due ritiri che fanno capire come i problemi di affidabilità delle vetture di Woking, motorizzate Honda, non siano affatto risolti. Anzi, siano abbastanza gravi.

«Tutto il weekend è stato migliore di quanto mi aspettassi – ha provato a buttare lì Alonso, che prima di ritirarsi per un guaio alla power unit in gara era stato al massimo ottavo – e la cosa positiva è che siamo stati in grado di batterci con altre vetture, non è che io e Button ci siamo semplicemente sfidati l'un l'altro. Il nostro ritmo gara era buono e prima della sosta ero riuscito anche prendere le due Red Bull, cosa che mi ha sorpreso». Ma se l'avversario designato deve essere una Red Bull in crisi nera che medita l'addio alle corse, allora vuol dire che in McLaren le cose vanno decisamente male. «Alla fine il team mi ha chiesto di tornare ai box per salvaguardare la macchina, e sicuramente bisognerà investigare sulle cause. Purtroppo siamo alle prese con problemi di affidabilità che di solito si risolvono in inverno». Stesso discorso per Button, che ha dovuto fermarsi per un problema al turbo.

Per Alonso si trattava anche del ritorno in pista dopo l'as-

senza forzata in Australia a causa dei – misteriosi – postumi del misteriosissimo incidente durante nei test di Barcellona. Con tutto quello che ne era seguito, compresa la polemica neanche tanto scoperta con la McLaren sui reali motivi dell'incidente. Alonso alla vigilia di Sepang aveva negato che il vento potesse aver avuto un ruolo nella faccenda («neanche se fosse soffiato ai 100 all'ora...») e aveva puntato il dito su un problema allo sterzo. Comunque il clima fra l'ex ferrarista e il team era apparso tesissimo, tanto che qualcuno aveva addirittura parlato di una frattura già profonda fra Fernando e Dennis. Due che notoriamente non si sono mai amati. «Non c'è nessun problema fra il team e Alonso», ha provato a troncargli Dennis. «Lui ha fornito la sua ricostruzione, noi abbiamo fornito i dati, la storia è finita lì. Va tutto bene». Credibilissimo come al solito, no? Fernando ha risposto con un muro di gomma anche a chi gli sottoponeva la diversa situazione fra lui e il suo successore a Maranello Vettel: «Non sono invidioso, perché io punto a vincere il titolo, e quest'anno comunque il Mondiale lo vincerà la Mercedes». Nessun rimpianto per l'addio alla Ferrari proprio nel momento della rinascita, insomma: anche qui la diplomazia, chiamiamola così, ha davvero le gambe corte. Ma prima o poi Alonso dovrà riflettere sulle tante scelte "fuori tempo" di una carriera che avrebbe potuto essere molto più gloriosa di quello che è stata fino ad oggi.

GP MALESIA

Il volto nuovo



**Merhi
ce l'ha fatta**



Finalmente il talentuoso pilota spagnolo è riuscito a debuttare nel mondiale guidando la Manor a motore Ferrari e vedendo anche il traguardo

Massimo Costa

Finalmente ce l'ha fatta. Roberto Merhi ha debuttato in F.1, seppur con la scalcagnata Manor-Ferrari. Lo spagnolo ha fatto la sua prima apparizione nel mondiale nel GP di Malesia riuscendo anche a vedere il traguardo, seppur a 3 giri da Sebastian Vettel. Una piccola impresa la sua che ha fatto tornare il sorriso agli uomini della Manor dopo la farsa, chiamatela come volete, di Melbourne, con le due vetture sui cavalletti e i piloti Merhi e Will Stevens a osservare i monitor nelle vesti di turisti per tre giorni. Lo spagnolo di Castellon, 24 anni, una carriera in monoposto iniziata a 16 con la F.Renault 2.0, ha sempre avuto la F.1 come obiettivo. Come tutti del resto. I due anni nel DTM, con scarsi risultati, lo avevano definitivamente estromesso dal giro che conta nonostante una robusta carriera nelle formule propedeutiche e nonostante fosse stato ambito da Toyota, Mercedes e Red Bull negli anni belli delle vittorie in F.Renault e F.3. Merhi

poi, grazie a un tiro di dadi quasi della disperazione, ovvero rientrare in monoposto nella World Series Renault con una squadra nuova, russa, che credeva in lui, ha potuto mostrare che il suo talento era intatto ed è riapparso nel mirino di alcuni team di F.1, anche se di secondo piano. Ha provato per la Caterham nel 2014, partecipando ad alcune prove libere del venerdì sul finire della stagione, ha sperato di poter disputare un Gran Premio, ma senza successo. Poi, la chance recente arrivata dalla Manor, via John Booth, che lo ha schierato a Macao F.3 lo scorso novembre (altro tiro di dadi di Merhi...) e lo fece correre nella F.3 europea del 2009. Il team principal inglese ha sempre avuto un debole per Merhi e gli ha voluto dare la grande occasione. Salito in macchina a Sepang, non sono mancati gli errori nelle prove libere, ma in qualifica e in gara, seppur ultimo, ha fatto tutto bene. Merhi sarà di nuovo al via della World Series Renault, la sua presenza continuativa in F.1 non è per nulla certa. Si vivrà alla giornata, come la Manor.

Ecclestone ha lanciato una provocazione interessante: creare una serie dedicata alle donne da disputarsi nei weekend dei Gran Premi. Una cosa è certa, non mancherebbero le iscrizioni

Massimo Costa

Il tema donne in F.1 è sempre di attualità. Sempre molto caldo. Da tempo Bernie Ecclestone spinge per avere al via di un Gran Premio una rappresentante del gentil sesso, prova a lanciare messaggi, ma al momento di concretizzare, le squadre si tirano indietro. Non vogliono rischiare e soltanto la Williams, forse perché al comando vi è Claire Williams, sta provando con Susie Stoddart Wolff di spezzare il muro di indifferenza in un paddock molto maschilista. Le donne, al di là di ruoli di addette alle pubbliche relazioni e qualche rarissima ingegnere, in F.1 sono assenti. E soltanto due hanno corso: Maria Teresa de Filippis e Lella Lombardi, curiosamente due italiane. Mentre Divina Galica, Giovanna Amati e Desireé Wilson non hanno mai superato lo scoglio della qualifica. Ma Ecclestone nel weekend della Malesia si è spinto in un territorio fino ad ora mai esplorato: lanciare la proposta di creare una categoria riservata alle quote rosa: "Sarebbe una buona idea dare loro un palcoscenico. Per qualche ragione le donne non arrivano a gareggiare in F.1, ma non perché noi non le vogliamo, anzi. Sono convinto che attirerebbero molta attenzione, molti sponsor. Dobbiamo iniziare a fare qualcosa, creare un campionato separato magari e forse i team capiranno il loro valore e avremo finalmente una ragazza al via in F.1. Le loro gare si potrebbero disputare prima del Gran Premio o il sabato, così avrebbero maggiore visibilità. Per il momento è solo una idea, ma penso sarebbe meraviglioso per i weekend della F.1 avere una serie rosa". Ecclestone non dice con quali vetture le ragazze dovrebbero correre: monoposto o vetture a ruote coperte? MrE è uno specialista nelle provocazioni, alcune di queste risultano essere spesso e volentieri geniali, che hanno poi segnato la storia della F.1 e non solo.

Ma chi sono le donne appetibili per la F.1? La Wolff ha già partecipato a test e sessioni libere del venerdì nei weekend dei Gran Premi e lo farà anche questa stagione in due occasioni. La moglie di Toto Wolff ha i chilometri e la velocità per provarci seriamente. Carmen Jordà è stata recentemente insignita del ruolo di development drivers per la Lotus. La ragazza spagnola difficilmente salirà sulla E23 nel corso del campionato, e a dire la verità quando ha corso in GP3 e F.3 non ha mai lasciato tracce. Beitske Visser è con Tatiana Calderon una delle pochissime ragazze in Europa a correre nelle formule a livello internazionale. La bionda olandese è impegnata in World Series Renault 3.5 col team AVF e sta ottenendo risultati notevoli mentre la colombiana è tra i protagonisti della F.3 europea. Abbiamo poi sempre Danica Patrick, gettonatissima in USA e impegnata nella Nascar dopo le ottime stagioni vissute in Indycar. In Italia troneggia Michela Cerruti, che con le monoposto ha dimostrato di saperci fare lo scorso anno in Auto GP. La Svizzera presenta Simona De Silvestro, grande protagonista in Indycar, categoria che aveva visto all'opera l'inglese Pippa Mann (nel 2014 al via della sola 500 Miglia di Indianapolis). In Giappone, Super GT 300, c'è Cindy Allemann, che dalle nostre parti era arrivata fino alla F.3 europea con discreti risultati mentre Rahel Frey, brillante in F. Renault 2.0 e F. Masters, ha poi corso nel DTM, con le Gran Turismo e nell'Audi R8 LMS Cup. Un'altra ragazza veloce è Katherine Legge, ex Champ Car e DTM, vista in qualche occasione nella Formula E. La venezuelana Samin Gomez dopo GP3 ha corso in Auto GP, la italiana Vicky Piria ha corso in F.3, GP3 e nella serie americana Pro Mazda. Alice Powell, già in F.3 e GP3, ha vinto nel 2014 la F. Renault Asia. Probabilmente ne stiamo tralasciando altre, ma l'elenco come vedete, sarebbe numeroso interessante per creare una serie in rosa.



Quota rosa

Michela Cerruti
e Samin Gomez



Susie
Wolff



Simona De Silvestro

La possibile enty list

Cyndie Allemann
Tatiana Calderon
Michela Cerruti
Simona De Silvestro
Rahel Frey
Samin Gomez
Katherine Legge
Carmen Jordà
Danica Patrick
Vicky Piria
Alice Powell
Beitske Visser
Susie Wolff

osa

L'ORDINE DI ARRIVO **DOMENICA 29 MARZO 2015**

- 1 - Sebastian Vettel (Ferrari SF15-T) - 56 giri in 1.41'05"793
- 2 - Lewis Hamilton (Mercedes W06) - 8"569
- 3 - Nico Rosberg (Mercedes W06) - 12"310
- 4 - Kimi Raikkonen (Ferrari SF15-T) - 53"822
- 5 - Valtteri Bottas (Williams FW37-Mercedes) - 1'10"409
- 6 - Felipe Massa (Williams FW37-Mercedes) - 1'13"586
- 7 - Max Verstappen (Toro Rosso STR10-Renault) - 1'39"085
- 8 - Carlos Sainz (Toro Rosso STR10-Renault) - 1 giro
- 9 - Daniil Kvyat (Red Bull RB11-Renault) - 1 giro
- 10 - Daniel Ricciardo (Red Bull RB11-Renault) - 1 giro
- 11 - Romain Grosjean (Lotus E23-Mercedes) - 1 giro
- 12 - Felipe Nasr (Sauber C34-Ferrari) - 1 giro
- 13 - Sergio Perez (Force India VJM08-Mercedes) - 1 giro
- 14 - Nico Hulkenberg (Force India VJM08-Mercedes) - 1 giro
- 15 - Roberto Merhi (Manor-Ferrari) - 3 giri

Ritirati

Pastor Maldonado
Jenson Button
Fernando Alonso
Marcus Ericsson

Non partito

Will Stevens

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 |



CLASSIFICA PILOTI

| | | | |
|----|------------------|----------------------|----|
| 1 | Lewis Hamilton | Mercedes | 43 |
| 2 | Sebastian Vettel | Ferrari | 40 |
| 3 | Nico Rosberg | Mercedes | 33 |
| 4 | Felipe Massa | Williams-Mercedes | 20 |
| 5 | Kimi Raikkonen | Ferrari | 12 |
| 6 | Felipe Nasr | Sauber-Ferrari | 10 |
| 7 | Valtteri Bottas | Williams-Mercedes | 10 |
| 8 | Daniel Ricciardo | Red Bull-Renault | 9 |
| 9 | Nico Hulkenberg | Force India-Mercedes | 6 |
| 10 | Max Verstappen | Toro Rosso-Renault | 6 |
| 11 | Carlos Sainz | Toro Rosso-Renault | 6 |
| 12 | Marcus Ericsson | Sauber-Ferrari | 4 |
| 13 | Daniil Kvyat | Red Bull-Renault | 2 |
| 14 | Sergio Perez | Force India-Mercedes | 1 |
| 15 | Jenson Button | McLaren-Honda | 0 |
| 16 | Romain Grosjean | Lotus-Mercedes | 0 |
| 16 | Pastor Maldonado | Lotus-Mercedes | 0 |
| 17 | Kevin Magnussen | McLaren-Honda | 0 |
| 18 | Fernando Alonso | McLaren-Honda | 0 |
| 19 | Will Stevens | Manor-Ferrari | 0 |
| 20 | Roberto Merhi | Manor-Ferrari | 0 |

CLASSIFICA COSTRUTTORI

| | | |
|----|-----------------------------|----|
| 1 | Mercedes | 76 |
| 2 | Ferrari | 52 |
| 3 | Williams-Mercedes | 30 |
| 4 | Sauber-Ferrari | 14 |
| 5 | Scuderia Toro Rosso-Renault | 12 |
| 6 | Red Bull Racing-Renault | 11 |
| 7 | Force India-Mercedes | 7 |
| 8 | McLaren-Honda | 0 |
| 9 | Lotus-Mercedes | 0 |
| 10 | Manor-Ferrari | 0 |

Fratelli d'Ita

Nove anni dopo l'ultimo podio tutto azzurro a Motegi, nel nuovo en-plein italiano c'è sempre lui, Valentino Rossi, che a 36 anni conferma di non avere età in pista. Il magnifico duello del Dottore con Dovizioso e Iannone rilancia alla grande anche la Ducati, mentre per sostituire Pedrosa in odore di ritiro la Honda pensa a Stoner

Luigi Ansaloni

Un momento atteso da nove anni, quello del podio tutto italiano. Una scena che sembrava essere riservata solo agli spagnoli, visto il loro incredibile dominio negli ultimi anni. A Motegi era toccato a Loris Capirossi, Valentino Rossi e Marco Melandri festeggiare insieme un momento che non sapevano essere storico.

DA ROSSI A... ROSSI: In Qatar, prima gara del 2015, dei tre che furono premiati allora, ne è rimasto solo uno, l'highlander delle due ruote: Valentino. Che non ha fatto solo da semplice comparsa, ma ha recitato il ruolo di attore protagonista a 36 anni e dopo 20 stagioni nel mondiale. Il Dottore ha condiviso il momento magico con due piloti Ducati, Andrea Dovizioso e Andrea Iannone, i quali fino alla fine hanno provato a batterlo, ma senza riuscirci. Primo Valentino, poi le due Ducati. Lorenzo quarto, nettamente battuto dal Dottore, poi le Honda Hrc di Marquez e di Pedrosa. Già, Pedrosa. Dopo la gara è arrivato l'annuncio del suo stop a tempo indeterminato. Problemi all'avambraccio: troppo dolore, il piccolo spagnolo dalla faccia triste non ce la fa a continuare. Addio? Arrivederci? Troppo presto per dirlo ma le sensazioni non sono delle migliori.



A nove anni di distanza è tornato un podio tutto italiano

lia



CHE BATTAGLIA CON DOVIZIOSO

«Metto questa gara - ha detto Rossi - tra più belle della mia carriera. La battaglia con Dovizioso è stata all'altezza dei miei duelli con Marquez o con Lorenzo, come quello del Gp di Barcellona del 2009. Non ricordo bene cosa è successo nell'ultimo giro, ma solo che stavo cadendo almeno tre o quattro volte e che Dovizioso è stato fortissimo e difficile da battere». In principio la Yamaha non sembrava poter essere protagonista a Losail. Dopo le prove libere e ufficiali, le M1 erano indietro sia rispetto alle Honda che alle Ducati. «Abbiamo trovato qualcosa nel warm-up che ha cambiato le cose - ha detto Rossi - poi questa è una pista che è storicamente favorevole alle Yamaha. Ma la battaglia con Dovizioso è stata fantastica. Andrea ha guidato benissimo e in modo furbo. Negli ultimi giri ci siamo passati molte volte e Dovizioso è stato sempre molto bravo. Tutto esaltante».

MAGIC MOMENT DUCATI

La vittoria Yamaha si riflette comunque in un momento magico per la Ducati che piazza due moto, le nuove GP15, sul podio. «Se prima della gara mi avessero detto che avrei fatto una gara come questa - ha detto Dovizioso - avrei sorriso. Ma dopo averla fatta, oltre alla felicità per il risultato, rimane anche l'amaro in bocca per non essere riuscito a vincere. Non sapevamo esattamente come si sarebbe comportata la moto dopo metà gara. Sospettavamo un calo di gomme che c'è stato, nonostante questo sono riuscito a lottare a lungo con Valentino e il fatto che mi sia arrivato davanti ora un po' mi dispiace».

MARQUEZ SVANTAGGIATO

Prima del via le grandi favorite erano le Honda Hrc del campione del mondo Marquez e di Pedrosa. Su Marc c'è da dire che è sì arrivato quinto, nemmeno troppo attardato dai primi, ma ha dovuto fare una corsa in rimonta dall'ultimo posto per un contatto al primo giro. Particolare non da poco, insomma. A naso, il grande favorito per la corsa al mondiale rimane lui. Anche se sul "Piccolo Diavolo" incombe un'ombra mica da ridere, tanto suggestiva e bella quanto possibilmente esplosiva per Marquez, per l'Hrc e per tutto il motomondiale: Casey Stoner.



PEDROSA STOP

Dani Pedrosa, come detto, non ha pronunciato la parola «ritiro», ma ha lasciato intendere che sta valutando proprio quell'ipotesi, perchè il dolore ormai è insopportabile, tanto da togliergli la gioia di correre. Se stop dovesse essere, sarebbe però difficile dire per quanto, comunque il tempo necessario a risolvere il problema di sindrome compartimentale all'avambraccio destro che lo tormenta dal 2014. Lo spagnolo, tra l'altro, ha già chiarito di aver parlato con tutti i dottori specializzati del mondo e l'opinione, unanime, è che non può più essere operato. Una situazione sicuramente non facile, non bella, sia per lui che per tutta il mondo dei motori.

IL SOGNO E' STONER

E dunque, l'ipotesi più suggestiva (ed ardua) sarebbe quella di richiamare in pista Casey Stoner. L'australiano ha smesso di correre alla fine del 2012, ma è rimasto nell'orbita della casa giapponese come collaudatore. Quando ha provato la moto, giusto così per togliersi un po' di ruggine e beccarsi dei quattrini, è sempre andato veloce. Molto, molto veloce. L'ostacolo maggiore sarebbe convincerlo a lasciare la sua amata fattoria e tornare all'attività agonistica, strada già tentata più volte dal vice presidente della HRC, Shouey Nakamoto, che ha sempre avuto il pallino per quell'australiano completamente matto in pista e completamente avulso da un mondo, quello del paddock, che non gli è mai piaciuto e non lo ha mai interessato più di tanto.



Dani Pedrosa

Le due Ducati davanti a Rossi





L'ORDINE DI ARRIVO DOMENICA 29 MARZO 2015

- 1 - Valentino Rossi (Yamaha) - Yamaha - 23 giri in 42'35"717
- 2 - Andrea Dovizioso (Ducati) - Ducati - 0"174
- 3 - Andrea Iannone (Ducati) - Ducati - 2"250
- 4 - Jorge Lorenzo (Yamaha) - Yamaha - 2"707
- 5 - Marc Marquez (Honda) - Honda - 7"036
- 6 - Dani Pedrosa (Honda) - Repsol Honda - 10"755
- 7 - Cal Crutchlow (Honda) - LCR - 12"384
- 8 - Bradley Smith (Yamaha) - Tech 3 - 12"914
- 9 - Pol Espargaro (Yamaha) - Tech 3 - 13"031
- 10 - Yonny Hernandez (Ducati) - Pramac - 17"435
- 11 - Aleix Espargaro (Suzuki) - Suzuki - 19"901
- 12 - Danilo Petrucci (Ducati) - Pramac - 24"432
- 13 - Scott Redding (Honda) - Marc VDS - 32"032
- 14 - Maverick Vinales (Suzuki) - Suzuki - 33"463
- 15 - Hector Barbera (Ducati) - Avintia - 33"944
- 16 - Stefan Bradl (FTR Yamaha) - Forward - 33"944
- 17 - Nicky Hayden (Honda) - Aspar - 38"970
- 18 - Eugene Laverty (Honda) - Aspar - 46"750
- 19 - Mike Di Meglio (Ducati) - Avintia - 59"211
- 20 - Alex De Angelis (ART) - Ioda - 1'14"981
- 21 - Marco Melandri (Aprilia) - Gresini - 1'48"143
- 22 - Loris Baz (FTR Yamaha) - Forward - 3 giri

Ritirati

- Karel Abraham (Honda) - AB
- Jack Miller (Honda) - LCR
- Alvaro Bautista (Aprilia) - Gresini







Bentornato Montoya

Power domina ma è Montoya a vincere proprio dove lo scorso anno aveva faticato molto a riadattarsi ai ritmi delle ruote scoperte. Mentre Coletti e Filippi hanno lasciato il segno

Marco Cortesi

Per Juan Pablo Montoya, la prima tappa dell'IndyCar 2015 è stata una liberazione, oltre che una rivincita. Proprio a St. Petersburg lo scorso anno erano emersi una serie di problemi di riadattamento alle ruote scoperte, che l'avevano portato, su un tracciato sconosciuto, a lottare nelle retrovie mentre Will Power andava a conquistare il successo. Stavolta, pur se con un po' di fortuna, la sua prestazione è stata notevole, permettendogli di mettere in luce anche la natura da mastino. Power è stato di un altro pianeta, poco da dire. A metà gara è perfino riuscito ad infilare quattro vetture in un solo re-start, allontanandosi sempre con facilità. A costargli carissimo un problema ai box nel corso dell'ultima sosta, che ha lasciato scappare il compagno. Power ha iniziato una furiosa rimonta, e in un attacco deciso, con risposta altrettanto veemente di Montoya, ha avuto la peggio, rovinando una bandella. Comunque, ha evitato di combinare disastri, incassando un secondo posto che sicuramente gli tornerà utilissimo in seguito.

Chevrolet domina Aerokit in pezzi

In Chevrolet si sono portate davanti sei vetture, ma in realtà il confronto tra costruttori non è stato così rilevante. A far la vera differenza, la forma strepitosa del Capitano e dei suoi, e le contemporanee difficoltà dei team Andretti e Schmidt. Entrambe le scuderie sono sembrate in crisi di assetto, e lo stesso è capitato a Scott Dixon che, rallentato da un sovrasterzo, ha pagato anche un problema tecnico. Ma a St. Petersburg, l'unica speranza era restare fuori dai guai, dato che i nuovi aerokit hanno portato al risultato che ci si aspettava. Ovvero pezzi che volavano ovunque, rompendosi facilmente anche per via della poca esperienza e misura dei piloti nelle fasi di apertura gara. Tony Kanaan, tenendosi fuori dai guai, ha chiuso terzo davanti ad Helio Castroneves e Simon Pagenaud. Ma addirittura c'è chi di ali ne ha rotte due, come Jack Hawksworth, poi miracolosamente riuscito a far funzionare la strategia e chiudere in top-10.

Filippi roccioso Coletti sfortunato

Top-10 anche per Luca Filippi, bravissimo nella gestione delle varie fasi di corsa. Nonostante la perdita dei flick-up anteriori nelle concitate fasi iniziali, è stato roccioso, mettendosi dietro con facilità il compagno al CFH Racing Josef Newgarden. Un problema di consumo nel finale ha costretto Stefano Coletti ad una sosta a quattro giri al termine. Il monegasco del team KV aveva disputato un'ottima prova recuperando dalle retrovie senza commettere errori. Un risultato eccellente, alla prima esperienza su un tracciato come quello di St. Petersburg che, stretto ed insidioso, sembra fatto apposta per mettere KO i rookie. Per lui, come per Filippi, a prevalere è stata comunque la capacità, emersa chiaramente, di poter lottare alla pari con i rivali diretti e, magari contando su ulteriori passi avanti in qualifica, impensierire i primi. Delusione per Simona De Silvestro, che ha tamponato James Jakes venendo penalizzata, mentre Francesco Dracone ha positivamente impressionato, migliorando i propri tempi in maniera consistente prima di essere costretto al ritiro. L'IndyCar si sposterà ora al nuovo NOLA park di New Orleans, un tracciato che proprio per i piloti con meno esperienza potrà dare il vantaggio di partire alla pari.



Sfortunato Francesco Dracone



Lo scatto al via di Will Power



L'ORDINE DI ARRIVO DOMENICA 29 MARZO 2015

- 1 - Juan Pablo Montoya (Dallara DW12-Chevy) - Penske - 110 giri
- 2 - Will Power (Dallara DW12-Chevy) - Penske - 0"9930
- 3 - Tony Kanaan (Dallara DW12-Chevy) - Ganassi - 11"1685
- 4 - Helio Castroneves (Dallara DW12-Chevy) - Penske - 11"4376
- 5 - Simon Pagenaud (Dallara DW12-Chevy) - Penske - 12"3909
- 6 - Sebastien Bourdais (Dallara DW12-Chevy) - KV - 16"4923
- 7 - Ryan Hunter-Reay (Dallara DW12-Honda) - Andretti - 27"7102
- 8 - Jack Hawksworth (Dallara DW12-Honda) - Foyt - 34"9206
- 9 - Luca Filippi (Dallara DW12-Chevy) - CFH - 38"1564
- 10 - Marco Andretti (Dallara DW12-Honda) - Andretti - 38"6910
- 11 - Graham Rahal (Dallara DW12-Honda) - Rahal - 40"3895
- 12 - Josef Newgarden (Dallara DW12-Chevy) - CFH - 51"7710
- 13 - Takuma Sato (Dallara DW12-Honda) - Foyt - 52"2688
- 14 - Carlos Munoz (Dallara DW12-Honda) - Andretti - 56"7210
- 15 - Scott Dixon (Dallara DW12-Chevy) - Ganassi - 59"6613
- 16 - James Hinchcliffe (Dallara DW12-Honda) - Schmidt - 1'02"4581
- 17 - Gabby Chaves (Dallara DW12-Honda) - Herta - 1'03"0667
- 18 - Simona De Silvestro (Dallara DW12-Honda) - Andretti - 1'03"1422
- 19 - Sage Karam (Dallara DW12-Chevy) - Ganassi - 1 giro
- 20 - Stefano Coletti (Dallara DW12-Chevy) - KV - 1 giro
- 21 - Charlie Kimball (Dallara DW12-Chevy) - Ganassi - 1 giro
- 22 - James Jakes (Dallara DW12-Honda) - Schmidt - 10 giri

Ritirati

- 71° giro - Francesco Dracone
- 20° giro - Carlos Huertas



Simon Pagenaud



Porsche travolgente

**Nel Prologue
sul tracciato francese,
la 919 Hybrid domina,
ma Audi e Toyota non
stanno a guardare.
Grande varietà in
LMP2, Aston Martin
leader in GT**

Marco Cortesi

Sono stati chiari i responsi emessi dal prologo al Mondiale Endurance. Porsche davanti, gli altri inseguono. Stoccarda quest'anno non ha lasciato nulla al caso e non ne ha fatto mistero. Dopo una prima versione che, come sempre accade per le nuove avventure a Le Mans, era nata anche per sperimentare e comprendere appieno i limiti, la 919 Hybrid versione 2015 ha portato uno step importante, che è stato ripagato da un miglior tempo, ottenuto nella terza sessione, nettamente inferiore a quello delle rivali Porsche e Audi. Non è chiaramente detto che la vita per Stoccarda sia così semplice. Il passaggio alla classe energetica degli 8 Mega-joule, sembra aver portato i risultati sperati con una vettura che è anche più leggera nonostante la maggiore complicazione tecnica. Il crono di Neel Jani è stato di 1'37"220, ben due secondi più veloce di quello della migliore tra le vetture avversarie, l'Audi R18 con Benoit Treluyer al volante. A Ingolstadt, d'altronde, hanno dichiarato senza troppi giri di parole che la volontà per quest'anno sarà quella di portare a casa il titolo mondiale. E la scelta dei 4 MJ è stata anche legata a quel tipo di obiettivo anche se a Le Mans sarà, come sempre, durissima batterli.





La Toyota si è un po' nascosta a Le Castellet

Toyota in ritardo Nissan assente

E' sembrata un po' attardata la Toyota, anche se va considerato che i giapponesi non sono ancora entrati nella fase della caccia al tempo con run da qualifica: cosa che sicuramente in Porsche non è stata fatta visto che si è andati all'assalto col buio, proprio per cercare le condizioni più simili alle prove della 24 Ore di Le Mans. Per il resto, ha girato (lontanissima) la By-Kolles ex Lotus, mentre le Rebellion non ci saranno almeno fino a Le Mans. I telai subiranno modifiche per passare dai motori Toyota a quelli AER. Assente ovviamente anche la "batmobile" Nissan. I giapponesi hanno però incassato la buona notizia del superamento del crash-test con la GT-R NISMO.

Nella LMP2 la Oreca sbaraglia

In classe LMP2, grande varietà di vetture si è presentata alla grande l'Oreca 05, al top con il team KCMG e Nick Tandy, Richard Bradley e Richard Howson affiancati dal nuovo acquisto Nicolas Lapierre. Il tutto nonostante un incidente che ha coinvolto la vettura nelle fasi iniziali ed un problema tecnico nell'ultimo giorno. Il miglior tempo è stato segnato nella sessione notturna da Howson. Seconda posizione per la Ligier di Canal-Bird-Rusinov. Cinque vetture diverse hanno terminato nella top-5 con l'Alpine A450b seguita dalla Morgan del Team SARD-Morand e la Strakka-Dome S103. Per tutti, è stato fondamentale completare i 50 giri obbligatori senza sforzare troppo i propulsori, che dovranno durare tutto l'anno. Si è segnalata la presenza del team Extreme Speed con le vecchie HPD spider inviate da Sebring. Scott Sharp e Ed Brown hanno anche provato la Ligier dell'OAK Racing, che arriverà loro per Le Mans.

Nella classe GT la Aston Martin in fuga

Dopo una stagione in cui le Aston Martin Vantage non erano sembrate competitive come in passato, la casa inglese è stata scappata al largo tra le GT. Il miglior tempo assoluto per le gran turismo è stato segnato dal britannico Stuart Hall, con la vettura ufficiale di classe Pro-Am condotta insieme a Francesco Castellacci e Roald Goethe. Entusiasta dell'esperienza il pilota romano. Poco lontana, e leader della GTE-Pro, l'altra Aston di Fernando Rees ed Alex MacDowall. A soli tre decimi, la Ferrari 458 di Toni Vilander e Gianmaria Bruni, riusciti a precedere un'altra coupé di Gaydon, quella di Marco Sorensen. Più indietro le Porsche 991, che erano però alle prese con gli ultimi aggiornamenti tecnici. I tempi sono comunque rimasti ravvicinatissimi, ed è attesa la solita lotta senza quartiere.

L'Oreca
leader in LMP2



Sempre al top
i tempi delle Audi



Aston Martin velocissime

I tempi del Prologue, classifica generale

- 1 - Dumas/Jani/Lieb (Porsche 919 Hybrid) - Porsche - 1'37"220
- 2 - Bernhard/Webber/Hartley (Porsche 919 Hybrid) - Porsche - 1'38"552
- 3 - Fässler/Lotterer/Tréluyer (Audi R18) - Audi - 1'39"058
- 4 - Di Grassi/Duval/Jarvis (Audi R18) - Audi - 1'39"354
- 5 - Davidson/Buemi/Nakajima (Toyota TS040) - Toyota - 1'39"949
- 6 - Wurz/Sarrazin/Conway (Toyota TS040) - Toyota - 1'40"819
- 7 - Trummer/Kaffer/Liuzzi (ByKolles CLM P1-AER) - ByKolles - 1'46"983
- 8 - Howson/Bradley/Tandy/Lapierre (Oreca 05-Nissan) - KCMG - 1'47"456
- 9 - Rusinov/Canal/Bird (Ligier JSP2-Nissan) - G-Drive - 1'47"760
- 10 - Panciatici/Chatin/Capillaire (Alpine A450B-Nissan) - Signatech - 1'47"950
- 11 - Ragues/Webb/Vautier (Morgan Evo-Sard) - Sard Morand - 1'48"022
- 12 - Leventis/Watts/Kane (Dome S103-Nissan) - Strakka - 1'48"192
- 13 - Klien/Saga/Amberg (Morgan Evo-Sard) - Sard Morand - 1'48"325
- 14 - Yacaman/Derani/Gonzalez (Ligier JSP2-Nissan) - G-Drive - 1'48"588
- 15 - Nicolet/Merlin/Maris (Ligier JSP2-Nissan) - OAK Racing - 1'51"142
- 16 - Scott Sharp (HPD ARX-03) - ESM - 1'51"215
- 17 - Ed Brown (HPD ARX-03) - ESM - 1'56"042
- 18 - Castellacci/Goethe/Hall (Aston Martin Vantage) - Aston Martin - 1'57"116
- 19 - Macdowall/Rees (Aston Martin Vantage) - Aston Martin - 1'57"331
- 20 - Bruni/Vilander (Ferrari 458) - AF Corse - 1'57"440
- 21 - Sørensen (Aston Martin Vantage) - Aston Martin - 1'57"675
- 22 - Avenatti/Giermaziak (Porsche 911) - Porsche - 1'57"851
- 23 - Lietz/Christensen/Bergmeister/Muller (Porsche 911) - Porsche - 1'57"976
- 24 - Pilet/Makowiecki/Henzler (Porsche 911) - Dempsey - 1'58"003
- 25 - Long/Seefried (Ferrari 458) - AF Corse - 1'58"275
- 26 - Rigon/Galado (Ferrari 458) - AF Corse - 1'58"327
- 27 - Ried/Al Qubaisi/Bachler (Porsche 911) - Proton - 1'58"473
- 28 - Shaytar/Bertolini/Basov (Ferrari 458) - SMP - 1'58"838
- 29 - Perrodo/Collard/Aguiar (Ferrari 458) - AF Corse - 1'59"291
- 30 - Paolo Ruberti (Corvette C7R) - Larbre - 2'08"080

Buona



Dario Sala

Buona la prima verrebbe da dire. A Sepang, la TCR International Series ha finalmente mosso i primi passi dopo i fiumi di inchiostro scritti in inverno. Le aspettative ovviamente erano tante e non sono andate deluse. Lo spettacolo in pista è stato, tutto sommato, di buon livello per essere il primo round di una categoria nuova che deve cercare ancora una identità precisa. Aver scelto di correre assieme alla

F.1 era una scommessa molto rischiosa, ma necessaria per lanciare la TCR con il botto e dargli la massima visibilità possibile. Alla fine è stata vinta e Marcello Lotti ha avuto ragione ancora una volta. Il paddock ha ricevuto la gradita visita di Bernie Ecclestone mentre i piloti hanno potuto festeggiare su un podio prestigioso davanti al Gotha dell'automobilismo. Ovviamente ci sono ancora molte cose da sistemare, ma i primi passi sembrano essere stati presi nella giusta direzione.

la prima

L'atteso debutto del campionato Turismo voluto da Lotti è stato positivo nonostante qualche problema di troppo ad alcune vetture e a un BOP confuso. Ma le corse sono state interessanti e divertenti e questo è quel che alla fine conta



Comini vincitore di gara 1

Seat e Honda competitive

Il primo round della serie ha fotografato la situazione tecnica dello schieramento. Come era lecito attendersi, la parte del leone, nonché la macchina più competitiva è risultata la Seat León Racer. Del resto questa è la vettura più collaudata in quanto parente strettissima di quella usata nell'Eurocup da qualche stagione. Veloce e guidata bene, ha portato a casa due vittorie che hanno fatto felici i vertici di Seat Sport arrivati a Sepang per vedere da vicino la nuova serie. Bene anche la Honda, apparsa subito su buoni livelli e già capace di lottare per la vittoria, almeno con Gianni Morbidelli che l'ha portata sul podio. La Civic della JAS paga ancora qualcosa per ovvie ragioni di gioventù, ma è chiaro che nel corso dell'anno saprà togliersi diverse soddisfazioni.

In ritardo Opel e Ford

Lasciando perdere l'Audi che lascerà il passo alla Golf, va detto che gli altri sono decisamente indietro. Le Opel Astra della Campos, durante il fine settimana, hanno patito diversi problemi di surriscaldamento, tanto che la prima gara non è stata disputata per evitare guai maggiori. Le cose sono migliorate montando radiatori più grandi per gara due anche se poi il ritiro è arrivato lo stesso. E' chiaro che le prestazioni non sono ancora a livello degli altri modelli presenti. Il programma è in ritardo e occorrerà il tempo fisiologico per recuperare. Non è giudicabile la Ford della Onyx affidata al Proteam semplice-



mente perché ha fatto solo qualche tornata nelle libere prima di essere ritirata dall'evento. I problemi sono stati individuati nell'attuatore del cambio difettoso che non faceva entrare le marce in scalata. Alla squadra toscana non è rimasto altro che ritirare la vettura visto che non era possibile riparare il particolare in loco. In Cina ci si farà un'idea più precisa delle prestazioni, anche se la Focus appare ancora indietro.

Il caso del BOP chili messi e poi tolti

Le macchine però non sono le uniche che dovranno migliorare, anche l'organizzazione dovrà oliare meglio certi meccanismi. A Sepang qualche problema è venuto fuori con il Balance of



Jordi Gene e Pepe Oriola in lotta in gara 2



Morbidelli a podio
nella gara domenicale

Performance. Dopo i test di Barcellona, alla Honda e all'Audi sono stati dati 30 e 50 Kg in più rispetto al peso di 1260 Kg fissato per tutti. Dopo le prime prove libere i chili sono stati tolti. Poi, per la qualifica, alla Honda ne sono stati tolti altri 30 per poi essere rimessi poco prima di gara uno. Alla fine tutti hanno corso a 1260 Kg con un po' di frustrazione dei tecnici della West Coast che dovevano ogni volta adattare macchina e assetti per quanto potevano. Un aspetto questo sul quale occorrerà far più chiarezza in futuro, per evitare malumori. Con lo stesso peso alla fine lo spettacolo non è mancato. Forse era solo questione di far percorrere chilometri alle macchine e dare tempo a piloti e tecnici di capirle meglio. Nulla di trascendentale comunque ed è giusto sottolineare come l'organizzazione sia stata vigile e reattiva ogni volta per sistemare la situazione.

Comini e Gené I due vincitori

Le due gare hanno messo in evidenza diversi piloti. Su tutti ovviamente Stefano Comini che lascia la Malesia da leader del campionato. Lo svizzero della Target ha vinto autorevolmente gara uno mentre in gara due ha ottenuto il quarto posto. Ottimo il suo passo e la consapevolezza di aver rispettato le previsioni della vigilia che lo volevano inserito nella lista dei favoriti. Bene anche Pepe Oriola, autore di due secondi posti e Jordi Gené che ha vinto gara due. Molto buono anche il fine settimana di Gianni Morbidelli culminato con il podio. Potenziale alto mostrato anche da Andrea Belicchi purtroppo non supportato dai risultati. Da verificare invece Sergey Afanasiev e Michel Nykjaer. Piloti tutti inseriti nella lista di chi è destinato a vivacizzare questa nuova categoria. Ovviamente stiamo ancora parlando di previsioni, ma il quadro mostrato a Sepang indica in questi nomi i possibili protagonisti delle prossime gare. Le risposte in questo senso arriveranno già a Shanghai. Le gare in ogni caso hanno mostrato uno spettacolo discreto. Sepang, così come forse Shanghai, non sono le piste migliori per far correre macchine dotate di poco più di trecento cavalli. Il rischio di grandi pause fra un passaggio e l'altro è alto, così come quello di vedere il gruppo sgranato. Invece, le gare sono state belle, tirate fino alla fine e alcuni risultati si sono definiti solo sotto la bandiera a scacchi. Un buon viatico in vista di piste, meno lunghe e larghe. I luoghi migliori dove far scatenare questa nuova serie.

L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 1 SABATO 28 MARZO 2015

- 1 - Stefano Comini (Seat León) - Target - 9 giri 21'26"159
- 2 - Pepe Oriola (Seat León) - Craft Bamboo - 3"381
- 3 - Sergey Afanasiev (Seat León) - Craft Bamboo - 8"095
- 4 - Gianni Morbidelli (Honda Civic) - West Coast - 9"002
- 5 - Andrea Belicchi (Seat León) - Target - 9"708
- 6 - Kevin Gleason (Honda Civic) - West Coast - 11"428
- 7 - Jordi Gene (Seat León) - Craft Bamboo - 12"494
- 8 - Michel Nykjaer (Seat León) - Target - 16"215
- 9 - Ferenc Ficzka (Seat León) - Zengo - 21"148
- 10 - Lorenzo Veglia (Seat León) - Engstler - 26"651
- 11 - Frank Yu Siu Fung (Seat León) - Craft Bamboo - 1'08"472

Giro più veloce
Stefano Comini 2'20"585

Ritirati
1° giro - Franz Engstler
3° giro - Mikhail Grachev
7° giro - René Munnich

Non partiti
Diego Romanini
Igor Skuz
Jordi Oriola



L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 2 DOMENICA 29 MARZO 2015

- 1 - Jordi Gene (Seat León) - Craft Bamboo - 10 giri 23'53"256
- 2 - Pepe Oriola (Seat León) - Craft Bamboo - 0"752
- 3 - Gianni Morbidelli (Honda Civic) - West Coast 2"366
- 4 - Stefano Comini (Seat León) - Target - 2"594
- 5 - Andrea Belicchi (Seat León) - Target - 3"570
- 6 - René Munnich (Honda Civic) - West Coast - 9"603
- 7 - Kevin Gleason (Honda Civic) - West Coast - 10"859
- 8 - Mikhail Grachev (Audi TT) - Engstler - 12"067
- 9 - Frank Yu Siu Fung (Seat León) - Craft Bamboo - 33"560
- 10 - Ferenc Ficzka (Seat León) - Zengo - 1 giro
- 11 - Lorenzo Veglia (Seat León) - Engstler - 1 giro

Giro più veloce Andrea Belicchi 2'21"336

Ritirati
1° giro - Jordi Oriola
1° giro - Michel Nykjaer
1° giro - Sergey Afanasiev
6° giro - Igor Skuz
6° giro - Franz Engstler

Il campionato

1. Comini 40; 2. P.Oriola 36; 3. Gené 31; 4. Morbidelli 27; 5. Belicchi 24; 6. Gleason 19; 7. Afanasiev 15; 8. Munnich 9; 9. Grachev e Nykjaer 4

Un bruttissimo incidente ha funestato al Nordschleife la prima tappa del campionato. Portando, oltre al cordoglio, un'attenzione mediatica non sempre positiva ed una decisione drastica che rimette in discussione il futuro della pista tedesca

Marco Cortesi

Dalla festa alla tragedia in un battito di ciglia. Doveva essere un inizio in grande stile quello del VLN 2015. Il campionato che si svolge tutto al Nurburgring, utilizzando il regolamento della 24 Ore con GT e vetture turismo mescolate in gare affollatissime, si presentava al via con uno schieramento impressionante di scuderie e piloti ufficiali, ancor di più che negli anni scorsi. Sfortunatamente però, la natura delle corse si è mostrata in tutta la sua brutale semplicità. Dopo solo due ore di gara sulle quattro previste, un tremendo incidente ha messo fine alle ostilità. Nulla di più spaventoso: al Flugplatz, proprio dove le vetture saltano, la Nissan GT-R di Jann Mardenborough ha preso troppa aria all'anteriore, decollando, superando le reti ed investendo degli spettatori. Bilancio, un morto tra il pubblico e due feriti che, così come il pilota della GT Academy, sono già usciti dall'ospedale, mentre la vettura è attualmente sotto sequestro da parte della polizia. La speranza è che Mardenborough possa riuscire ad affrontare la situazione, aiutato da un costruttore molto sensibile verso i proprio piloti. Per la serie, che organizzando corse tutte in una giornata ha sempre attratto i favori del pubblico, proponendo un'apertura quasi totale oltre ad un parco macchine enorme ed unico nel suo genere, si apre un periodo di riflessione.

Polemiche a valanga GT3 e GT4 fermate

Ma le conseguenze rischiano di andare oltre lo stesso campionato. La tragedia arriva in un momento difficile per un circuito che così spesso è finito al centro dell'attenzione dei detrattori, e ha appena evitato lo spettro del fallimento. Molti in Germania contestano non solo il tanto denaro pubblico speso per uno sviluppo mai andato in porto, ma anche l'apertura al pubblico del Nordschleife, situazione unica che si basa sull'escamotage legale di considerarlo un'autobahn senza limiti di velocità. In alcuni casi, lo sciaccallaggio è arrivato a livelli feroci: qualcuno ha perfino accusato Mardenborough per il fatto di essere un ex videogiocatore quando, in realtà, ha sempre mostrato un talento cristallino e, a prescindere, non ha avuto chiaramente alcuna colpa di quanto accaduto. E poco importa che, come pare al momento,

gli spettatori fossero in un'aera vietata. Proprio in questo quadro è arrivata la clamorosa decisione del DMSB, il bureau tedesco del motorsport, di fermare le vetture GT3 e GT4. Scelta forte e cautelativa, atta proprio, oltre che a chiarire l'accaduto, a difendere il tracciato da chi sta speculando. In ogni modo, buona parte dell'automobilismo tedesco, e non solo, è stata scaraventata nell'incertezza. Stando così le cose, non si sa se l'indagine in corso sarà chiusa prima della 24 Ore del Nurburgring, e quali saranno le conclusioni. Dal punto di vista tecnico, c'è chi parla di bandire il fondo piatto, mentre altri sperano di non vedere cambiamenti. Ma si tratta solo di rumor. Team e piloti, che non ne fanno molto di più, restano in attesa, nella speranza che la ragione prevalga.

Cerruti: "Più sicure le GT3 delle Turismo"

Al via del primo round del VLN, anche Michela Cerruti ha dovuto come tutti i suoi colleghi, affrontare alti e bassi di una situazione davvero difficile, passando dalla gioia dell'impegno ufficiale con BMW allo shock della tragedia e alle conseguenze successive. "Anche se è vero che al Flugplatz le macchine si alzano - ha spiegato Michela - e si è trattato indubbiamente di una tragedia, va considerato che questo rimane comunque un incidente anomalo. Purtroppo, in questo sport succede ogni tanto che, per delle combinazioni di motivi ed avvenimenti spesso unici, si verifichi qualcosa di molto brutto. Sarà sempre una cosa con cui dovremo convivere. La pista è fatta così, senza vie di fuga. Per questo è conosciuta e per questo tutti vogliono venire a correrla e a guardare le gare. Da pilota e spettatore, posso dire che partecipare ad una gara al Nurburgring è la cosa più bella che si possa fare nel mondo delle corse. Ti ricordi veramente del perché hai iniziato a praticare questo sport. Il problema è che questo incidente ha avuto un'eco mediatica enorme, è finito su tutti i giornali e tutte le televisioni, e la decisione del DMSB ci ha colto di sorpresa. Anche perché, onestamente, al Nurburgring mi sono sentita molto più sicura su una GT3, con il suo carico aerodinamico, che sul una vettura Turismo. Spero davvero che la situazione si possa risolvere, e che la razionalità tedesca faccia il proprio corso".

Il dramma dell'Eifel



Il volo della la Nissan GT-R
di Jann Mardenborough finito in tragedia





Rossetti spot vincente

Al via grazie alla passione dell'imprenditore Oscar Maurigi che ha diviso con lui l'abitacolo della Ford Focus, il pilota friuliano si è aggiudicato la prova d'apertura dell'italiano Wrc





Marco Signor

Pronti-via e mette tutti in riga. Senza esagerare, Luca Rossetti archivia la prima prova del 1000 Miglia mettendosi dietro Marco Signor che ha una Focus e Alessandro Bosca che ha una Fiesta più o meno come la sua e che, come lui, è gommato Pirelli. I tre sono in un fazzolettino, ma se è vero che chi ben comincia è a metà dell'opera, Rox ha di che essere soddisfatto: partito con l'imperativo di non far danni, non ne ha fatti. E ha dato a Ivan Maurigi, l'imprenditore bresciano che divide con lui l'abitacolo della vuerreci dell'Ovale Blu, un assaggio delle emozioni che si provano quando si occupa il sedili di destra. Trentanove anni compiuti da qualche giorno, il friulano trapiantato in Valtellina ha ormai messo da parte il sogno di ritagliarsi un posto stabile fra i protagonisti abituali del rallyismo che conta davvero, ma ha ancora tanta voglia di dimostrare che il suo colpo di volante è ancora quello che gli aveva permesso di primeggiare sulle strade dell'italiano, dell'europeo e, soprattutto, dell'Intercontinental Rally Challenge. A conferma che andare forte in auto è un po' come andare in bicicletta e una volta imparato a farlo non lo si dimentica più.

Non fa il vuoto neppure sulle Pertiche dove Elvis Chentre lo batte di un secondo e sette, ma dà altri sei secondi e uno a Signor e altri undici e quattro a Bosca. E' sempre primo e sempre più deciso a gustarsi l'opportunità di maneggiare un gingillino simile a quello che altri, forse solo più fortunati di lui, usano nel mondiale. Vince l'ultimo dei tre impegni della prima mini-boucle e allunga ulteriormente. Memorizzato bene il percorso, affronta il secondo giro più sereno. E ancor più motivato. Firma le prime due prove e affronta la terza con un supplemento di cautela. I giochi sono fatti, essere secondo alle spalle di Signor nella Moerna non gli rovina la festa. Vince con poco meno di venti secondi su Chentre che resiste al ritorno del veneto. Sa che scrivere il proprio nome nell'albo d'oro di una gara il cui nome mette i brividi non gli cambierà la vita, ma ha di che essere soddisfatto.

I.w.



Corrado Fontana

L'ORDINE DI ARRIVO SABATO 28 MARZO 2015

1. Rossetti-Maurigi (Ford Fiesta Wrc) in 1.02'52"6
2. Chentre-Pogliano (Ford Focus Wrc) a 19"0
3. Signor-Bernardi (Ford Focus Wrc) a 23"2
4. Fontana-Arena (Hyundai i20 Wrc) a 1'31"0
5. Manzini-Lucchi (Ford Fiesta Wrc) a 2'19"7
6. Niboli-Fappani (Peugeot 208 T16 R5) a 4'18"5
7. Liberini-Guerra (Peugeot 207 S2000) a 4'26"8
8. Hoelbling-Grassi (Skoda Fabia S2000) a 4'39"6
9. Vescovi-Guzzi (Renault Clio R3) a 4'48"3
10. Catterina-Michi (Peugeot 207 S2000) a 4'55"5



Per Bosca un ritiro tra i complimenti

L'amarezza per essersi dovuto fermare prima ancora di mettere le ruote della Fiesta sulla quinta pieve è tanta. Ma Alex Bosca riesce comunque a trovare il modo di complimentarsi con Luca Rossetti e la cosa resta una delle più belle del sabato bresciano. Insieme alle prestazioni del ragazzo piemontese che, terzo tempo nella prima prova, quarto nella seconda e secondo nella terza, quando il cambio l'ha appiedato era terzo nella provvisoria a una dozzina scarsa di secondi dal leader e a un'incollatura da Elwis Chentre. A consolare Buschin ci provano in tanti, in tanti gli dicono che il tempo è dalla sua e che il bello per lui deve ancora venire. Lui ascolta e ringrazia, ma la delusione resta forte.



Alessandro
Bosca

Un tracciato contro la storia

Il regolamento federale consente di allestire gare con appena cento chilometri di prove speciali e gli organizzatori bresciani prendono al volo l'opportunità di allestire un'altra edizione decisamente ligh del 1000 Miglia. Con tre tratti da ripetere due volte per un totale di cento chilometri e centoventi metri contro il cronometro. Per dire, una quarantina meno di quelli affrontati da Sébastien Loeb al Vins de Champagne. Sempre per dire, trentatré e mezzo meno di quelli che proporrà l'Elba. E vabbè che sono anni di vacche magre, ma è lecito pensare che la gara della "Freccia Rossa" avrebbe meritato un percorso più lungo. Anche e soprattutto per rispetto al nome e alla storia.

Poche Wrc in un campionato che non decolla

Una quindicina di iscritti e, fra loro, solo un manipolo al via del 1000 Miglia con una vuerreci: Elwis Chentre, Marco Signor e Paolo Porro con le intramontabili Focus e Alex Bosca con la Fiesta. Il piatto piange e vien da chiedersi se davvero è stata una buona idea gratificare con un titolo tricolore il vincitore di una serie che non decolla. E inevitabilmente cresce il sospetto che a ispirare gli inquilini più o meno legittimi del palazzo sia soprattutto stata la voglia di compiere un'azione – un'altra – di disturbo nei confronti dei promotori dell'IRCup. Oltre a quella di gratificare in qualche modo gli organizzatori amici.

I.w.

Fontana cerca il feeling con la Hyundai i20

Più che una gara, un test a grandezza naturale. L'obiettivo stagionale di Corrado Fontana è ancora l'IRCup e il comasco sfrutta il centinaio di chilometri di prove speciali proposto dal 1000 Miglia per fare amicizia con la Hyundai i20 sulla quale ha puntato. Non cerca i tempi, cerca le soluzioni migliori per adattare la vuerreci coreana alle Pirelli e cerca di capire le reazioni dell'auto alle modifiche. Quasi senza colpo ferire, anche sfruttando i guai altrì, chiude quarto a un minuto e trentuno da Luca Rossetti. Ma con la consapevolezza di aver seminato piuttosto bene e la convinzione che già all'Elba la musica sarà diversa.

Per Rox nessun errore ma il leader è Chentre

Massimiliano Ruffini

“Visto che al Ciocco ero andato a sbattere subito, qui a Brescia il primo obiettivo di giornata era uscire dalla prima prova speciale!” Si è schermato così Luca Rossetti (Ford Fiesta) all’arrivo del 39° Rally 1000 Miglia che lo ha visto leader dai primi chilometri sino al traguardo. Per il friulano questa è stata una gara spot, opportunità realizzatasi grazie all’intervento di Ivan Maurigi, che per l’occasione gli ha fatto anche da navigatore. “Si tratta comunque di una vittoria di coppia – ha ammesso ‘Rox’ – perché sulle tortuose strade bresciane Ivan non ha sbagliato una nota”. Il vincitore, primo in quattro delle sei prove speciali in programma, non ha dimenticato poi di rendere il giusto merito alla Pirelli che gli ha messo a disposizione delle ottime coperture, probabilmente leggermente superiori a quelle ‘clienti’ che devono usare i partecipanti alla Michelin Rally Cup. Tra i partecipanti al monomarca della casa del Bibendum, si sono distinte in particolar modo le Ford Focus di Elwis Chentre e Marco Signor, che hanno occupato i due rimanenti gradini

del podio. Il valdostano, contento del risultato considerati gli avversari presenti in gara, grazie al secondo posto è ora leader del Campionato Italiano WRC (Rossetti non prende punti in quanto non iscritto alla serie). Un po’ più deluso Marco Signor, che ha tentato fino all’ultimo di insidiare Chentre e finito a soli 4 secondi dal rivale; il trevigiano vede comunque il bicchiere mezzo pieno: “per il campionato è un risultato positivo, anche perché la nostra auto è stata completata solo giovedì e abbiamo dovuto provarla direttamente in gara. Comunque abbiamo visto che per le prossime gare possiamo esserci anche noi a giocarci la vittoria”. Alle spalle dei duellanti per il CIWRC ha chiuso Corrado Fontana, che svolgeva un test in vista della partecipazione alla serie ‘rivale’ IRCup. Il comasco ha portato al debutto la Hyundai i20 Wrc della nuova struttura italiana HMI. “Non abbiamo mai attaccato – ha spiegato il comasco – visto che eravamo qui soprattutto per svolgere un collaudo, ma la possibilità di confrontarci con Rossetti ha permesso di verificare la bontà della vettura, che sarà pronta per l’Elba dopo un altro test”.



Elwis Chentre



Alex Caffi

Caffi guida i delusi di giornata

Il numerosissimo – e non sempre composto – pubblico bresciano contava molto sulle prestazioni di Alex Caffi, in gara con una Ford Focus. L'ex pilota di Formula 1 è invece stato tradito già sulla prima prova speciale dal turbo della sua Wrc ed ha quindi dovuto rimandare i propositi di vittoria alla prossima edizione.

Musi lunghi anche per due dei candidati al successo finale nel Campionato Italiano WRC: Paolo Porro è stato frenato sin dal primo giro da problemi di elettronica alla sua Ford Focus che, dopo avergli fatto perdere quindici minuti sulla Moerna lo hanno poi costretto al ritiro definitivo. Noie al cambio invece per Alessandro Bosca: penalizzato nel primo giro da una scelta di gomme troppo conservativa, il piemontese contava di rifarsi nella seconda parte di gara, ma il guasto tecnico lo ha invece costretto al ritiro.

Delusione anche per Zanini-Fusi che nel primo passaggio sulla Pertiche hanno sfondato la ringhiera di un ponte finendo nel torrente sottostante. Semidistrutta la Mégane Maxi, ma almeno il duo bresciano è uscito sulle proprie gambe dalla vettura. Impossibile invece riparare il ponte in tempi brevi, motivo per cui il secondo passaggio su quella prova speciale è stato accorciato di oltre 6 chilometri.

m. r.

Manzini primo tra i piloti di casa

Dopo la vittoria 2014 di Pedersoli – assente in questa edizione – si sapeva che sarebbe stato difficile per i bresciani al via poter eguagliare il risultato del 'Pede'. I forti piloti locali però hanno comunque messo in mostra buone prestazioni. Cristiano Manzini ha chiuso quinto assoluto, ultimo tra le Wrc al traguardo ma comunque con un distacco accettabile da Rossetti, considerato che il pilota di Salò si limita ormai a solo un paio di uscite stagionali.

Sesto assoluto, con l'unica R5 in gara, Gianluigi Niboli ha regalato un altro buon risultato alla Peugeot 208 T16 che solo una settimana fa si era imposta al Ciocco con Perico al volante. Intenso infine il duello per la vittoria tra le Super2000: ad imporsi è stato Andrea Liberini (Peugeot 207). L'ex motociclista bresciano ha duellato dalla prima all'ultima speciale con il veronese Luca Hoelbling, in gara con la Skoda Fabia ufficiale. Liberini ha avuto la meglio solo grazie a un ultimo colpo di reni sulla Moerna, ottenuto nonostante i problemi all'interfono. Terzo di Super2000 e decimo assoluto ha chiuso un altro bresciano, Alessandro Catterina.

Vescovi tra le 2RM Amorisco ok nel Suzuki

Ancora una prestazione da mettere in cornice per Roberto Vescovi e Giancarla Guzzi. Il duo emiliano ha letteralmente annientato la concorrenza tra le vetture a 2 ruote motrici, risultando l'unico tra le 'tuttoavanti' a piazzarsi nella top ten assoluta.

Per Vescovi la vittoria in classe R3, mentre per il successo tra le Super1600 si è assistito ad un bel duello tra il trevigiano Antonio Forato ed il locale Davide Arici. A prevalere è stato Forato, autore di una gara regolare ed esente da errori, mentre Arici, autore di tempi ottimi sui passaggi a Moerna, è stato meno continuativo ed ha chiuso a soli 4 secondi dal rivale.

All'ultimo sangue la sfida per la vittoria nell'affollata classe R2, con il trio di Citroen C2 condotte da Fiorenti, Nember e Griso che hanno chiuso nell'ordine. Tra le Suzuki Swift che partecipano all'omonimo trofeo infine va registrata la perentoria vittoria del ligure Paolo Amorisco.

m. r.



Paolo Amorisco

1 aprile

Test Porsche Carrera Cup Italia a Misano

1-3 aprile

Test GP2 ad Al Sakhir

5 aprile

F.E a Long Beach
Super GT a Okayama
Blancpain GT Sprint a Nogaro
ERC - Circuit of Ireland
BRDC F.4 a Oulton Park

7 aprile

Test FIA F.3 a Silverstone

9-10 aprile

Test GP3 a Valencia

12 aprile

F.1 a Shanghai
Moto GP ad Austin
Indycar New Orleans
Super Formula a Suzuka
WEC a Silverstone
FIA F.3 a Silverstone
ELMS a Silverstone
Blancpain GT Endurance a Monza
Super Trofeo Lamborghini a Monza
Targa Tricolore Porsche a Monza
F.Renault NEC a Monza
Stock Car Brasil a Ribeirao Preto
Nascar a Fort Worth
Euroformula Open a Jerez
F.Renault ALPS a Imola
Clio Cup a Imola
RS Cup a Imola
Coppa Italia a Imola
Italiano Rally - Sanremo

19 aprile

F.1 ad Al Sakhir
GP2 ad Al Sakhir
Moto GP a Rio Hondo
Indycar a Long Beach
USCC a Long Beach
Nascar a Bristol
Auto GP a Marrakech
WTCC a Marrakech
TC3 Series a Shanghai
F.3 giapponese a Suzuka
Formula Academy a Ledenon
F.2 Trophy a Monza

22-23 aprile

Test GP3 a Montmelò

26 aprile

Mondiale Rally in Argentina
Indycar a Birmingham
World Series Renault ad Alcaniz
Eurocup F.Renault ad Alcaniz
Euroformula Open a Le Castellet
GT Open a Le Castellet
Adac GT Masters a Oschersleben
Adac Formel 4 a Oschersleben
Stock Car Brasil a Brasilia
Nascar a Richmond
Clio Cup a Varano
RS Cup a Varano

28-29 aprile

Test Porsche Carrera Cup Italia a Imola

3 maggio

Moto GP a Jerez
WEC a Spa
DTM a Hockenheim
FIA F.3 a Hockenheim
Super GT al Fuji
Auto GP a Budapest
WTCC a Budapest
ETCC a Budapest
TC3 Series a Valencia
USCC a Laguna Seca
Nascar a Talladega
V8 Supercars a Perth
GT Italia a Vallelunga
F.4 Italia a Vallelunga
F.2 Trophy a Vallelunga
Formula Academy a Le Mans
BRDC F.4 a Rockingham
Italiano Rally - Adriatico
Trofeo Rally Terra - Adriatico

10 maggio

F.1 a Montmelò
GP2 a Montmelò
GP3 a Montmelò
Porsche Supercup a Montmelò
Indycar a Indianapolis (road)
F.E a Monte Carlo
GT Open a Estoril
Euroformula Open a Estoril
F.3 giapponese a Motegi
Blancpain GT Sprint a Brands Hatch
Nascar a Kansas City
TC3 Series a Portimao
3 Ore Endurance al Mugello
Coppa Italia ad Adria
RS Cup ad Adria
Coppa Italia ad Adria

12-13 maggio

Test F.1 a Montmelò

17 maggio

Moto GP a Le Mans
FIA F.3 a Pau
F.Renault ALPS a Pau
Formula Academy a Pau
ELMS a Imola
WTCC al Nurburgring Nordschleife
24 Ore del Nurburgring
Nascar All Stars a Charlotte
CITE a Magione
V8 Supercars a Winton
SMP F.4 Hameenlinna

24 maggio

F.1 a Monte Carlo
GP2 a Monte Carlo
World Series Renault a Monte Carlo
Porsche Supercup a Monte Carlo
Mondiale Rally in Portogallo
Indycar a Indianapolis
Super Formula a Okayama
F.3 giapponese a Okayama
Formula E a Berlino
Auto GP a Silverstone
Blancpain GT Endurance a Silverstone
Super Trofeo Lamborghini a Silverstone
F.Renault NEC a Silverstone
Nascar a Charlotte
TC3 Series a Monza
Targa Tricolore Porsche a Monza
F.Renault ALPS a Spielberg
Clio Cup a Spielberg
Italiano Rally - Targa Florio

28 maggio

Test FIA F.3 a Monza

31 maggio

Moto GP al Mugello
Indycar a Detroit
USCC a Detroit
DTM al Lausitzring
Test 24 Ore Le Mans
World Series Renault a Spa
Eurocup F.Renault a Spa
Renault RS01 a Spa
TC3 Series al Salzburgring
Stock Car Brasil a Curitiba
Nascar a Dover
FIA F.3 a Monza
F.4 Italia a Monza
GT Italia a Monza





CITE a Monza
Porsche Carrera Cup Italia a Monza
BRDC F.4 a Silverstone
Italiano WRC – Salento

7 giugno

F.1 a Montreal
Indycar a Fort Worth
Blancpain GT Sprint a Zolder
GT Open a Silverstone
Euroformula Open a Silverstone
F.3 giapponese al Fuji
Adac GT Masters a Spielberg
Adac Formel 4 a Spielberg
WTCC a Mosca
SMP F.4 a Mosca
Formula E a Mosca (cittadino)
Nascar a Pocono
F.Renault ALPS a Spa
F.Renault NEC a Spielberg
ERC nelle Azzorre – Sata Rallye Acores

14 giugno

Mondiale Rally in Italia
Trofeo Rally Terra – Sardegna
Moto GP a Montmelò
WEC - 24 Ore di Le Mans
Indycar a Toronto
World Series Renault a Budapest
Eurocup F.Renault a Budapest
Renault RS01 a Budapest
Formula Academy a Budapest
Nascar a Michigan
F.4 Italia a Franciacorta
F.2 Trophy a Franciacorta
Targa Tricolore Porsche a Misano
RS Cup a Misano
Coppa Italia a Misano

21 giugno

F.1 a Spielberg
GP2 a Spielberg
GP3 a Spielberg
Porsche Supercup a Spielberg
Super GT a Buriram
Blancpain GT Endurance a Le Castellet
Super Trofeo Lamborghini a Le Castellet
FIA F.3 a Spa
Adac GT Masters a Spa
Adac Formel 4 a Spa
WTCC al Slovakia Ring
ETCC al Slovakia Ring
TC3 Series a Sochi
V8 Supercars a Darwin
Coppa Italia a Varano
Italiano WRC – Marca

23-24 giugno

Test F.1 a Spielberg

28 giugno

Moto GP ad Assen
Indycar a Fontana
F.E a Londra
FIA F.3 al Norisring
DTM al Norisring
USCC a Watkins Glen
Auto GP a Le Castellet
WTCC a Le Castellet
ETCC a Le Castellet
Nascar a Sonoma
F.3 giapponese a Okayama
CITE a Imola
Porsche Carrera Cup Italia a Imola
F.2 Trophy a Imola
ERC in Belgio – Geko Rallye Ypres

5 luglio

F.1 a Silverstone
GP2 a Silverstone
GP3 a Silverstone
Porsche Supercup a Silverstone
Mondiale Rally in Polonia
Euroformula Open a Spielberg
GT Open a Spielberg
Blancpain GT Sprint a Mosca
Adac GT Masters al Lausitzring
Adac Formel 4 al Lausitzring
Nascar a Daytona
GT Italia a Imola
F.Renault ALPS a Monza
Clio Cup a Monza
RS Cup a Monza
Coppa Italia a Monza
Italiano WRC – Lanterna

12 luglio

Moto GP a Sachsenring
Indycar a West Allis
World Series Renault a Spielberg
ELMS a Spielberg
Auto GP a Zandvoort
DTM a Zandvoort
FIA F.3 a Zandvoort
USCC a Mosport
Nascar a Kentucky
V8 Supercars a Townsville
WTCC a Vilareal
F.4 Italia al Mugello
GT Italia al Mugello
Porsche Carrera Cup Italia al Mugello
BRDC F.4 a Snetterton
SMP F.4 a Kazan
Italiano Rally e TRT – San Marino

19 luglio

F.1 al Hockenheim
GP2 al Hockenheim
GP3 al Hockenheim
Porsche Supercup a Hockenheim
Indycar a Newton
Nascar a New Orleans
Super Formula al Fuji
F.3 giapponese al Fuji
F.Renault ALPS a Misano
Clio Cup a Misano
Coppa Italia a Misano
3 Ore Endurance a Misano
ERC in Estonia – auto24Rallye

26 luglio

F.1 a Budapest
GP2 a Budapest
GP3 a Budapest
Porsche Supercup a Budapest
Blancpain GT Endurance a Spa (24 Ore)
Super Trofeo Lamborghini a Spa
Porsche Carrera Cup Italia a Spa
F.Renault NEC a Spa
Nascar a Indianapolis
SMP F.4 a Parnu
TC3 Series a Buenos Aires
ETCC al Salzburgring
CITE a Pergusa

2 agosto

Mondiale Rally in Finlandia
Indycar a Lexington
FIA F.3 a Spielberg
DTM a Spielberg
V8 Supercars a Ipswich
Stock Car Brasil a Salvador
Nascar a Pocono
F.Renault NEC ad Assen
BRDC F.4 a Brands Hatch

9 agosto

Moto GP a Indianapolis
Super GT a Fuji
USCC a Elkhart Lake
Nascar a Watkins Glen
TC3 Series a Codegua

16 agosto

Moto GP a Brno
Adac GT Masters al Nurburgring
Adac Formel 4 al Nurburgring
Nascar a Michigan
SMP F.4 ad Alastaro
Stock Car Brasil a Goiania

23 agosto

F.1 a Spa
GP2 a Spa
GP3 a Spa
Porsche Supercup a Spa
Mondiale Rally in Germania
Indycar a Pocono
Super Formula a Motegi
F.3 giapponese a Motegi
V8 Supercars a Sydney
Nascar a Bristol
BRDC F.4 a Snetterton

30 agosto

Moto GP a Silverstone
Indycar a Sonoma
WEC al Nurburgring
FIA F.3 a Mosca
DTM a Mosca
Super GT a Suzuka
Adac GT Masters al Sachsenring
Adac Formel 4 al Sachsenring
Stock Car Brasil a Cascavel
Formula Academy a Magny-Cours
ERC in Repubblica Ceca – Barum Rally
Italiano Rally – Friuli Venezia Giulia

6 settembre

F.1 a Monza
GP2 a Monza
GP3 a Monza
Porsche Supercup a Monza
World Series Renault a Silverstone
Eurocup F.Renault a Silverstone
Renault RS01 a Silverstone
Auto GP a Brno
ETCC a Brno
ELMS a Le Castellet
Blancpain GT Sprint a Portimao
GT Open a Spa
Euroformula Open a Spa
Nascar a Darlington
Clio Cup al Mugello
RS Cup al Mugello
Coppa Italia al Mugello
Targa Tricolore Porsche al Mugello
F.4 Italia ad Adria
F.2 Trophy ad Adria
SMP F.4 Mosca

13 settembre

Mondiale Rally in Australia
Moto GP a Misano
World Series Renault al Nurburgring
Eurocup F.Renault al Nurburgring
Renault RS01 al Nurburgring
DTM a Oschersleben
Adac F.4 a Oschersleben
WTCC a Motegi
V8 Supercars a Sydney
Stock Car Brasil a Brasilia
Nascar a Richmond
GT Italia a Vallelunga
CITE a Vallelunga
Porsche Carrera Cup Italia a Vallelunga
BRDC F.4 a Donington
Italiano WRC – San Martino di Castrozza

20 settembre

F.1 a Singapore
TC3 Series a Singapore
Super GT a Sugo
WEC ad Austin
USCC ad Austin
Blancpain GT Endurance al Nurburgring
Super Trofeo Lamborghini al Nurburgring
F.Renault NEC al Nurburgring
Adac GT Masters a Zandvoort
Nascar a Chicago
F.4 Italia a Imola
SMP F.4 a Sochi
Italiano Rally – Roma
Trofeo Rally Terra – Roma

27 settembre

F.1 a Suzuka
Moto GP ad Alcaniz
Super Formula a Sugo
World Series Renault a Le Mans
Eurocup F.Renault a Le Mans
Renault RS01 a Le Mans
FIA F.3 al Nurburgring
DTM al Nurburgring
WTCC a Shanghai
Nascar a Loudon
GT Italia a Misano
CITE a Misano
Formula Academy a Navarra
BRDC F.4 a Brands Hatch
ERC a Cipro
BRDC F.4 a Brands Hatch
ERC a Cipro





4 ottobre

Mondiale Rally in Francia
 Blancpain GT Sprint a Misano
 GT Open a Monza
 Euroformula Open a Monza
 USCC a Braselton - Petit Le Mans
 F.Renault NEC a Hockenheim
 Adac GT Masters a Hockenheim
 Adac Formel 4 a Hockenheim
 Stock Car Brasil a Santa Cruz do Sol
 Nascar a Dover
 ETCC a Pergusa
 F.4 Italia a Misano
 F.2 Trophy a Misano
 Porsche Carrera Cup Italia a Misano

11 ottobre

F.1 a Sochi
 GP2 a Sochi
 GP3 a Sochi
 Moto GP a Motegi
 WEC al Fuji
 V8 Supercars a Bathurst
 Nascar a Charlotte
 F.Renault ALPS a Jerez
 Targa Tricolore Porsche a Imola
 3 Ore Endurance a Imola
 Coppa Italia a Imola
 ERC in Grecia - Acropoli
 Italiano Rally - Due Valli

18 ottobre

Moto GP a Phillip Island
 World Series Renault a Jerez
 Eurocup F.Renault a Jerez
 Renault RS01 a Jerez
 ELMS a Estoril
 FIA F.3 a Hockenheim
 DTM a Hockenheim
 F.3 giapponese a Sugo
 Stock Car Brasil a Curitiba
 Nascar a Kansas City
 GT Italia al Mugello
 CITE al Mugello
 Porsche Carrera Cup Italia al Mugello
 F.2 Trophy al Mugello
 Italiano WRC - Como

25 ottobre

F.1 ad Austin
 Moto GP a Sepang
 Porsche Supercup ad Austin
 Mondiale Rally in Spagna
 Blancpain GT Sprint a Baku
 TC3 Series a Buriram
 V8 Supercars a Surfers Paradise
 Nascar a Talladega
 Formula Academy a Le Castellet
 3 Ore Endurance ad Adria
 Coppa Italia ad Adria
 Clio Cup ad Adria
 RS Cup ad Adria
 Trofeo Rally Terra - Costa Smeralda

1 novembre

F.1 a Mexico City
 WEC a Shanghai
 Super GT a Autopolis
 GT Open a Montmelò
 Euroformula Open a Montmelò
 WTCC a Buriram
 Nascar a Martinsville

8 novembre

Moto GP a Valencia
 Super Formula a Suzuka
 V8 Supercars ad Auckland
 Stock Car Brasil a Taruma
 Nascar a Fort Worth
 ERC in Francia - Giro di Corsica

15 novembre

F.1 a San Paolo
 Mondiale Rally in Gran Bretagna
 Super GT a Motegi
 Nascar a Phoenix
 3 Ore Endurance a Vallelunga

22 novembre

F.3 a Macao
 TC3 Series a Macao
 WEC ad Al Sakhir
 WTCC a Losail
 V8 Supercars a Phillip Island
 Nascar a Miami

29 novembre

F.1 ad Abu Dhabi
 GP2 ad Abu Dhabi
 GP3 ad Abu Dhabi

6 dicembre

V8 Supercars a Sydney

13 dicembre

Stock Car Brasil a San Paolo

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