

n. 311
7 aprile 2015

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



Muraglia Rossa

Dopo il successo di Sepang la sfida della Ferrari è ripetersi in Cina. Dove conteranno il talento dei suoi solisti e la solidità di un team nel quale anche i nuovi arrivati si sentono parte di un progetto comune

Magazine



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

italiaracing.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

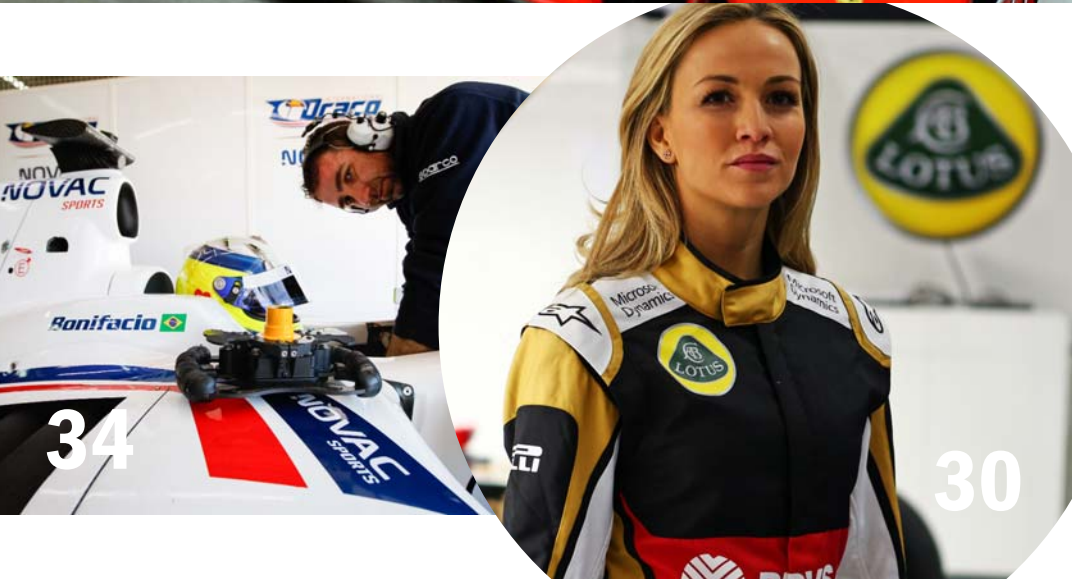
Fotografie:

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

CRISI McLAREN: I DUBBI DI ALONSO.

PER RON DENNIS,
VINCEREMO
A BREVE ...

CHE VOGLIA
FARCI CORRERE
I PROSSIMI G.P.
CON LA
PLAYSTATION ?



BAFFI

L'editoriale

di Massimo Costa

LA FERRARI RIACCENDE L'INTERESSE PER LA F.1 (IN ITALIA)

Ancora pochi giorni, poche ore. Il GP di Shanghai è alle porte e non vediamo l'ora di scoprire se la Ferrari potrà ancora dire la sua fermando definitivamente lo strapotere Mercedes. Quella cinese è una pista che può ricordare Sepang in quanto a conformazione e dunque è lecito pensare che Sebastian Vettel e Kimi Raikkonen potranno giocarsela ancora. Magari non riusciranno a vincere, ma quanto meno sarà fondamentale riuscire a fare il solletico a Lewis Hamilton e Nico Rosberg, metter loro pressione, costringere il muretto box tedesco a innervosirsi e magari commettere qualche errore strategico. C'è tanta voglia di Ferrari, lo abbiamo notato dai dati audience rilasciati da Sky dopo il Gran Premio malese. Come sempre accade in Italia, l'interesse per lo sport è determinato dai risultati che i "nostri" ottengono. La Ferrari delude, e la TV rimane spenta, Valentino Rossi non vince e l'audience delle due ruote crolla, da quando non c'è più un Alberto Tomba lo sci è relegato a comparsa sul piccolo schermo, lontano dai canali che contano e così è per tanti altri sport che hanno momenti magici quando un azzurro è al vertice e poi finiscono in fondo ai notiziari se mancano le medaglie. La F.1 non si sottrae a questa regola tutta italiana.

WEEKEND INTENSO CON WEC ED ELMS E CON I GIOVANI RAMPANTI DI F.3 ED ALPS

Ancora pochi giorni, poche ore. Il GP di Shanghai è alle porte e non vediamo l'ora di scoprire se la Ferrari potrà ancora dire la sua fermando definitivamente lo strapotere Mercedes. Quella cinese è una pista che può ricordare Sepang in quanto a conformazione e dunque è lecito pensare che Sebastian Vettel e Kimi Raikkonen potranno giocarsela ancora. Magari non riusciranno a vincere, ma quanto meno sarà fondamentale riuscire a fare il solletico a Lewis Hamilton e Nico Rosberg, metter loro pressione, costringere il muretto box tedesco a innervosirsi e magari commettere qualche errore strategico. C'è tanta voglia di Ferrari, lo abbiamo notato dai dati audience rilasciati da Sky dopo il Gran Premio malese. Come sempre accade in Italia, l'interesse per lo sport è determinato dai risultati che i "nostri" ottengono. La Ferrari delude, e la TV rimane spenta, Valentino Rossi non vince e l'audience delle due ruote crolla, da quando non c'è più un Alberto Tomba lo sci è relegato a comparsa sul piccolo schermo, lontano dai canali che contano e così è per tanti altri sport che hanno momenti magici quando un azzurro è al vertice e poi finiscono in fondo ai notiziari se mancano le medaglie. La F.1 non si sottrae a questa regola tutta italiana.





HUBLOT

ERSKY

BMW

Santander

cont-reco.com

Shell Power

Uno come

Dopo la vittoria di Sepang e i festeggiamenti con i meccanici in pista, Vettel ha fatto visita a Maranello per ribadire la sua passione e il suo attaccamento alla Rossa. I paragoni con Schumacher sono fondati, ma guai a pensare che si tratti di una copia



e Seb



FORMULA 1

Anteprima Shanghai



ND PRIX

“ Sono parte della squadra e anche se in pista sono solo, so che in realtà non lo sono mai. Ho vinto tante gare, ma farlo con la Ferrari è molto speciale. Domenica ho voluto festeggiare con i meccanici per ringraziarli e ora voglio ringraziare voi per avermi dato una bella macchina. Penso, anzi so che avremo altri bei momenti da festeggiare ”

SEBASTIAN VETTEL A MARANELLO

Stefano Semeraro

«Sono uno di voi». In tutte le grandi storie ci sono frasi che contano. Che lasciano il segno. Sebastian Vettel ne ha firmata una quando dopo la vittoria di Sepang è piombato a Maranello per salutare tutti gli uomini della gestione sportiva. La mattina passata al simulatore, poi l'abbraccio con la gente della Rossa, di cui Sebastian si sente parte. Prima come tifoso poi come pilota. «Sono parte della squadra – ha detto in italiano – e anche se in pista sono solo, so che in realtà non lo sono mai. Ho vinto tante gare, ma farlo con la Ferrari è molto speciale. Domenica ho voluto festeggiare con i meccanici per ringraziarli e ora voglio ringraziare voi per avermi dato una bella macchina. Penso, anzi so che avremo altri bei momenti da festeggiare». Vettel è sempre stato un tifoso della Ferrari, fin da bambino, fin da quando sognava di pilotare un giorno la macchina del suo idolo Michael Schumacher. Lo si sapeva da tempo e lui non lo ha mai nascosto, ma ora che Seb è diventato un ferrarista a tutti

gli effetti, e soprattutto dopo che già alla prima gara ha scritto un pezzetto di storia della Rossa, il legame è diventato improvvisamente di ferro. Chi a Maranello vive e lavora da tempo ha subito avvertito che il ragazzo biondo ha addosso una carica speciale, l'aura del campione. I raffronti con Schumi si sprecano, e vanno benissimo perché il passaporto è lo stesso, stessa la provenienza, la dedizione quasi maniacale al mestiere di pilota. Identico, se non ancora più marcato in Vettel, la passione per la Ferrari. Ma Vettel dopo questa vittoria forse ha iniziato a staccarsi di dosso l'etichetta di “Schumacher numero 2” che qualcuno gli ha incollato addosso dal suo sbarco a Maranello. Lui è Vettel numero 1, un talento certo simile ma anche molto diverso da Michael. Lo dimostra anche la velocità con cui ha voluto imparare (meglio, perfezionare) il suo italiano, il desiderio di comunicare direttamente con tutti. Schumacher era il pilota di Todt, di Brawn, di Montezemolo che lo portò a Maranello nonostante una diffidenza iniziale del popolo ferrarista.

Vettel è diventato subito il pilota di tutti, di Arrivabene e di Marchionne come del meccanico, degli ingegneri come degli appassionati. Merito suo, certo, e merito anche di una vettura che sembra adattarglisi perfettamente. Nel 2014 alla Red Bull aveva sofferto l'introduzione del brake-by-wire, l'impianto frenante elettronico che toglie peso e sensibilità alla frenata, perché Seb è uno che in staccata vuole sentire la vettura, non ama le emozioni da videogame, cerca il contatto fisico. Con la SF15-T – anzi con “Eva”, come ha ribattezzato la sua prima Rossa - ha trovato subito il feeling. Con la Ferrari, intesa come sogno e mito delle corse, lo aveva avuto da sempre. Con il team lo ha rinsaldato con la visita a Maranello, dove in giubbino rosso e jeans è sembrato davvero «uno di loro». Uno che tifa Ferrari, prima ancora di guidarla.

Family feeling

Anche Arrivabene, come Vettel, come Allison, è una tessera di un mosaico nuovo eppure familiare. In comune c'è la passione per la Rossa, a cementare l'intesa sono i risultati



WEICHAI
潍柴

KASPERSKY

SCUDERIA
FERRARI

Andler



Stefano Semeraro

Ci sono alchimie che funzionano, altre che fanno scoppiare la provetta. Fare parte da tanto tempo di uno stesso 'composto' indubbiamente però aiuta, e in fondo il segreto di ogni team vincente è una alchimia più o meno segreta, una formula in grado di far precipitare dalla parte giusta gli eventi.

Maurizio Arrivabene – nomen omen, per il momento – è arrivato nel team al momento giusto, ma in fondo della Ferrari faceva parte già da tanto tempo. Prima e per molti anni come rappresentante dello sponsor del team, ora come team principal. Della Rossa, Arrivabene conosce la storia e le persone, quelle che contano tanto e quelle che (apparentemente) contano meno, sicuramente si muove a suo agio nell'atmosfera particolare della Scuderia. Per il suo ruolo passato è sicuramente più abituato di chi lo ha preceduto, Stefano Domenicali e Marco Mattiacci, ad annusare l'aria che tira non tanto all'interno, ma intorno al team. Nei rapporti con i media infatti, Arrivabene è partito subito con il piede giusto: comunicando, trasmettendo sensazioni, usando magari una battuta per rompere il ghiaccio e il muro di silenzio e di ufficialità che spesso avvolge un team con un peso – politico e mediatico – così importante. «Mi aspetto due vittorie, tre sarebbero un sogno, se ne vinciamo quattro vado a piedi da Maranello a Sestola». Per carità, nulla di epocale. Ma il tono è giusto. Dopo la disponibilità, l'umanità vera ma un po' – come dire – timida, di Domenicali, e i silenzi e lo sguardo cupo di Mattiacci, anche Arrivabene ha rappresentato una rottura. Più emozioni, più dichiarazioni: a uso della stampa, certo, e dei tifosi, ma in linea con le

aspettative sia dell'una sia degli altri. E soprattutto sostenute dai risultati, perché senza quelli anche il migliore dei comunicatori alla lunga suona stonato.

Dopo qualche richiamo anche duro all'indomani di Melbourne, dopo le battute a Sepang, poi sono arrivate anche le lacrime. Quelle provocate da un sms che si è acceso sul cellulare di Arrivabene dopo la vittoria di Vettel, e inviato da Sabine Kehm, la manager di Schumi, che il GP della Malesia lo aveva guardato fianco a fianco di Michael e della moglie Corinna in Svizzera. «Ho provato a rimanere freddo», ha raccontato Arrivabene alla Sport Bild, «ma quel messaggio mi ha commosso». Impossibile, per chi con Schumacher ha condiviso tanti momenti, non sentire l'onda di mille ricordi, rivivere certe sensazioni. «Mi era già capitato di sentire una forte emozione quando mi ero accorto di quanto simili siano Sebastian e Michael nel curare ogni dettaglio, nel cercare ogni modo per motivare gli altri con critiche costruttive. Anche se i due hanno nature e personalità diverse».

I costruttori di macchine lo chiamano "family feeling": la sensazione di ritrovarsi davanti a qualcosa di conosciuto, di familiare, di amico. Anche se molto, quasi tutto è cambiato in Ferrari negli ultimi mesi, il segreto di una alchimia – per ora – vincente sta anche in questo. Nella passione di Vettel, nelle qualità di James Allison, uno che la Ferrari già l'aveva assaggiata; nella lunga frequentazione di Arrivabene, una figura che nel paddock da tempo fa parte del quadro, della storia della Rossa. Della famiglia. Per alimentarla serve che i risultati continuino ad arrivare, certo, altrimenti anche il quadretto più felice e roseo rischia di spaccarsi. Ma per ora la Ferrari sembra davvero una famiglia felice.



Ha viaggiato nel bagaglio a mano del team principal Maurizio Arrivabene ed è arrivata a Maranello. La coppa per il primo posto costruttori del Gp di Malesia è stata esposta nel ristorante aziendale a donne e uomini della Ferrari, per le foto di rito. Arrivabene, il dt James Allison, il direttore Power Unit Mattia Binotto e il chief designer motori Lorenzo Sassi hanno posato accanto al trofeo con altri dipendenti



Il direttore e gli orchestrali

Allison è il direttore tecnico della Ferrari che dopo un anno e mezzo di permanenza a Maranello è riuscito nel compito di invertire la rotta della Scuderia. Merito del suo talento, e di un gruppo rinnovato, in parte cresciuto in casa in parte acquistato da altre scuderie, che si muove all'unisono dietro la sua bacchetta: ma guai a pensare che il DT non sia capace di entusiasmarsi come un principiante

James Allison
sul ponte
di comando
della Rossa





Stefano Semeraro

Il papà della nuova Ferrari finalmente vincente è un inglese che non ha paura delle emozioni. Eppure è cresciuto nel Lincolnshire, è figlio di un ufficiale della Raf, e si è laureato (a Cambridge) in ingegneria aerospaziale: tutti indizi che dovrebbero portare ad un carattere freddo, analitico, iper razionale. Invece: «Domenica in Malesia volevo solo ballare, cantare e abbracciare tutti quelli della squadra che avevano condiviso con me quelle emozioni». Molto british al tavolo di lavoro, ma per nulla ingessato fuori, James Allison, il direttore tecnico della Rossa. Un mix che ricorda quel cocktail che di nome fa Vettel: evidentemente per vincere a Maranello serve conciliare gli opposti.

Allison è l'uomo a cui tocca una responsabilità enorme, quella di cancellare nel più breve tempo possibile anni di delusioni, di inciampi, di scelte sbagliate o fuori tempo. Per qualcuno è

l'erede di Ross Brawn, ad altri ricorda – curriculum a parte – Adrian Newey, cioè uno che come lui raramente sbaglia il colpo. Per evitare di farlo nella scuderia più famosa del mondo si è circondato di una squadra rinnovata, di un "muretto" che sappia recitare come un'orchestra affiatatissima e motivata davanti al gesto della sua bacchetta. Un'orchestra costruita un po' dando fiducia alle "seconde linee", un po' facendo shopping nel paddock. Mattia Binotto, ad esempio, è cresciuto all'ombra di Luca Marmorini, e quest'anno è riuscito a ridurre più velocemente del previsto il distacco dalla power-unit Mercedes, mentre il nuovo capo progettista, Simone Resta, è stato a lungo il "secondo" di Nick Tombazis.

Alla Lotus – oltre che Allison – è stato pescato lo stratega spagnolo Inaki Ruenda (che ha sostituito Neil Martin) mentre Riccardo Adami, chiamato dopo il passaggio di Andrea Stella alla McLaren, aveva già fatto da ingegnere di pista a Sebastian Vettel ai tempi della Toro Rosso – è stato proprio il tedesco a



volo in quel ruolo. Anche Kimi Raikkonen ha cambiato ingegnere di pista, al posto di Antonio Spagnuolo è arrivato Dave Greenwood (estrazione Marussia), che ha da quest'anno il difficile ruolo di "curare" il finlandese senza fargli perdere la pazienza.

Un mosaico di storie e di destini a cui sovrintende appunto Allison, che in realtà alla Ferrari era già stato: fra il 2000 e il 2004, quando ormai l'era formidabile di Schumacher (e di Brawn) si stava esaurendo. «Me ne andai perché mia figlia stava per iniziare alla medie e avrei dovuto rimanere per 11 anni in Italia», ha detto spiegando quell'addio che gli aveva lasciato dentro il senso di una "incompiuta". Oggi i figli sono cresciuti, è tempo di riprendere in mano lo spartito: a inizio Millennio si occupava di aerodinamica in pista, oggi è il perno di una rivoluzione che però – gliene va dato merito – aveva contribuito a iniziare Stefano Domenicali. Fui lui a volerlo fortissimamente a Maranello (dove è riapprodato a metà 2013),

strappandolo alla concorrenza di McLaren e Mercedes. A parlare per lui erano stati i successi alla Benetton (sempre con Schumi, dal 1994) e la grande riuscita della Lotus (dove era diventato dt nel 2009, quando la scuderia si chiamava ancora Renault) con Raikkonen come punta anche senza poter contare su budget faraonici. In F.1 Allison è arrivato nel 1991, fresco di laurea, dopo aver spedito un curriculum a Giorgio Ascanelli, allora alla Benetton. Un uomo vincente, che non a caso ha superato indenne le "purghe" di Marchionne che hanno fatto saltare una dopo l'altra le teste di Tombazis, Marmorini Domenicali e Mattiacci. La SF15-T è la prima creatura nata interamente sotto la sua responsabilità: non l'ha progettata lui ma ne ha verificato e approvato ogni passaggio. Proprio come un direttore d'orchestra, il suo compito è guidare l'orchestra, evitando stecche e ottenendo un suono perfetto, pieno, originale. Per poi ballarci e cantarci sopra, possibilmente a squarciagola.

Determinazione e verdure

Nico Rosberg viaggia con il suo cuscino, una sveglia personale e le cuffie, perché per iniziare bene una giornata (e anche per finirla) la buona musica è essenziale. I dolcetti se li concede solo dopo la gara, magari dopo aver vinto a Monaco - è convinto di farcela anche quest'anno - o fatto un sorpasso da manuale all'Eau Rouge. Per tenersi in forma e avere successo in fondo basta poco...

A man with short, light brown hair and a beard is smiling broadly while sitting at a wooden table. He is wearing a dark blue button-down shirt. On the table in front of him are two glasses of water, a bottle of water, and some cutlery. The background is a bright, white wall with shadows from a window. The text 'zione e bio' is overlaid in large, bright green letters on the left side of the image.

zione
e bio

C'è una routine che segui prima di ogni gara?

«Più che altro mi rilasso nella mia camera ascoltando un po' di musica. Ultimamente – sorpresa, sorpresa – ascolto della musica dance che mi aiutata a caricarmi un po'. Qualche volta gioco a calcio con il mio fisio, tutto qui».

Quando esci qual è l'ingrediente fondamentale per una bella serata?

«Facile: la compagnia. I miei migliori amici, mia moglie, e ovviamente della buona musica. Se ci sono questi ingredienti non importa dove ti trovi, ti divertirai un sacco».

Che cosa deve esserci per forza nel tuo motorhome?

«Le cuffie, la musica, il Blackberry. L'essenziale è questo».

E nel tuo frigorifero di casa?

«Latte ad alta digeribilità e verdure bio per il pranzo».

Le qualità che apprezzi in una moglie o in una compagna?

«Amore e fiducia».

La qualità più importante di un compagno di squadra?

«Rispetto».

Il consiglio che daresti per evitare lo stress in aeroporto?

«Organizzazione prima di tutto».

Le qualità essenziali di un pilota di F.1?

«Il talento, essere ben organizzati e saper prendere le cose con filosofia».

Che cosa ti aiuta a rilassarti dopo un GP?

«Uno spuntino. Di solito mi tengo alla larga da merendine e dolcetti, ma dopo una gara mi concedo qualche 'Frosties' o roba del genere, una specie di dolce ricompensa».

Quali sono gli elementi fondamentali di un bel circuito?

«La giusta combinazione di tutto: curve veloci, tornanti e lunghi rettilinei dove sorpassare».

Qual è il GP a cui un vero appassionato deve assistere almeno una volta nella vita?

«Monaco. E' la mia gara di casa – o meglio una delle mie gare di casa – ed è un'esperienza fantastica. L'ho vinto due volte e ne sono molto orgoglioso. E saranno tre quest'anno...».

E le qualità essenziali di un bravo boss?

«Le qualità umane. La capacità di gestire le persone».

Cosa ti aspetti da un hotel?

«La cosa essenziale è che sia pulito».

Che cosa ti serve per dormire bene?

«Il mio cuscino, il buio assoluto nella stanza ed essere nello stato d'animo giusto».

Che cosa ti porti sempre dietro quando viaggi?

«Il passaporto, il mio bagaglio a mano, il telefono, le carte di credito, un po' di contante e a volte qualcosa da leggere: al momento tutto ciò che riguarda le macchine d'epoca».

Una cosa essenziale per un buon risveglio?

«La mia sveglia. E' fondamentale. Uso la musica per svegliarmi, non un allarme. Mi aiuta ad aprire gli occhi bene».

Qual è la curva "assoluta" in F.1?

«L'Eau Rouge di Spa. Anche se non è più difficile come una volta resta fenomenale».

Quali sono gli elementi base del tuo allenamento?

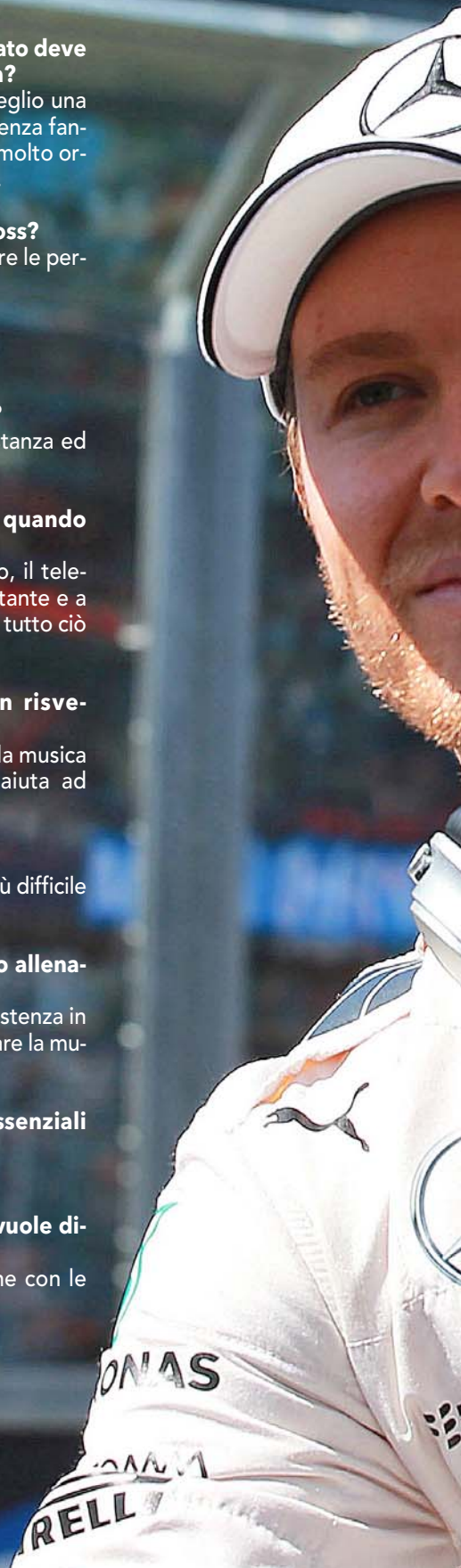
«Mangiare sano, l'allenamento alla resistenza in bicicletta, piscina e palestra per rafforzare la muscolatura».

E le qualità personali che ritieni essenziali per il tuo successo in F.1?

«Determinazione e dedizione».

Un consiglio fondamentale per chi vuole diventare pilota di F.1?

«Credi in te stesso, e comportati bene con le persone che decidono il tuo futuro».





Thomas Sabo

Mercedes-Benz



Thomas Sabo

BOSS
HUGO BOSS

BlackBerry

UBS

PETRONAS

PETRO

OLIA

BOSS

Non siamo in vendita

Marko nega ogni possibile idea di acquisizione della Red Bull da parte dell'Audi e contatti con essa per la fornitura della power unit. Si proseguirà con la Renault che potrebbe dipingere di giallo le vetture della Toto Rosso...



Dopo una stagione 2014 al di sotto delle aspettative, nella quale è emersa in ogni caso la capacità di reagire e di ridurre il gap dalla Mercedes, la Red Bull sta vivendo un altro inizio alquanto disastroso a causa dei problemi della power-unit Renault, ma non solo. A farsi portavoce di questo malcontento è Helmut Marko, il quale non esclude diversi scenari per il futuro

Relativamente alla competitività della power-unit Renault che equipaggia la Red Bull, a che punto vi trovate in questo momento?

“Siamo decisamente indietro rispetto alla Mercedes, la quale sta dominando in maniera netta. I motori attuali sono delle unità abbastanza complesse che prevedono diverse componenti quali il propulsore a combustione interna, quello ibrido, la MGU-K (Motor Generator Unit-Kinetic) e la MGU-H (Motor Generator Unit-Heat). La chiave del successo consiste nel trovare il miglior compromesso da questo insieme di componenti e chiaramente è il caso della Mercedes. Poiché il regolamento è abbastanza restrittivo, è possibile apportare le dovute modifiche solo in maniera limitata. Ciò rende molto difficile, se non impossibile, poter recuperare terreno dagli avversari”.

Ciò vale solo per il 2015 o finché le regole non cambieranno nuovamente?

“Questa situazione durerà fino a quando le regole non cambieranno di nuovo. Quando ti ritrovi a vivere un weekend disastroso come quello di Melbourne, è normale trarre conclusioni frettolose circa la propria competitività. E il weekend della Malesia non è stato da meno. Al momento ci siamo resi conto che sia noi sia la Renault abbiamo commesso degli errori, per lo più frutto delle diverse culture aziendali. Considerando la staticità dei regolamenti e i limiti delle prove al banco in sede, la situazione è quella vista nelle ultime due gare. Come e quando potremo migliorare, se in questa stagione o nella prossima, non è ancora chiaro”.

Pensa che le minacce da parte della Renault di lasciare la Formula 1 siano veritiere?

“La Renault sta investendo molto denaro su questa power-unit. Non quanto la Mercedes, comunque in maniera significativa. Inoltre, devono far fronte ad un problema che li accomuna con noi, ovvero il riscontro dal punto di vista economico che l'impegno in Formula 1 deve garantire. La Renault, non essendo impegnata in prima persona, ma solo come fornitore, ha maggiori difficoltà dal punto di vista del marketing. Da ciò nascono le voci circa una eventuale acquisizione della Toro Rosso o semplicemente sull'adozione di una livrea con i loro colori per aver un miglior riscontro a livello di immagine. Non mi sento di escludere tale eventualità qualora le cifre dovessero corrispondere”.

Se la Toro Rosso dovesse adottare i colori della Renault, cosa significherebbe per la Red Bull?

“Uno scenario del genere potrebbe prendere corpo senza intaccare la relazione tra Red Bull e Toro Rosso. L'organico

della Red Bull è più elevato e al contempo sofisticato. Senza il know-how della Casa madre, la Toro Rosso ne pagherebbe in termini di competitività. Pertanto, come ho appena affermato, l'affiatamento tra le nostre due squadre è di fondamentale importanza affinché si verifichi tale scenario”.

Secondo alcuni rumors l'Audi ha già messo a punto una power-unit e sta solo aspettando che la Red Bull si renda disponibile sul mercato. E' così?

“Rispondo ribadendo quanto già dichiarato da Dietrich Mateschitz: non ci sono trattative in corso e non siamo in vendita. La cifra di trecento milioni quale prezzo per acquistare la Red Bull è solo una voce campata in aria che sta circolando da un po' di tempo a questa parte”.

In ogni caso non state considerando la possibilità di cambiare motorista?

“Abbiamo un contratto con la Renault fino alla fine del 2016. Un potenziale nuovo costruttore quale l'Audi dovrà sicuramente aspettare la pubblicazione del regolamento 2017 prima di valutare un eventuale ingresso in Formula 1 e ciò non avverrà prima del prossimo anno. Inoltre bisogna considerare le dovute tempistiche, immagino un paio di anni, per sviluppare e mettere a punto una power-unit competitiva”.

Quanto è ipotizzabile che la Red Bull possa avvalersi di un nuovo costruttore per la fornitura della power-unit?

“Innanzitutto ci tengo a precisare che non stiamo valutando la possibilità di sviluppare una nostra power-unit. Il nostro obiettivo è quello di realizzare un telaio competitivo ed avere la migliore organizzazione possibile. La nostra priorità è ritornare a vincere con la Renault. Se ciò non dovesse verificarsi, penso che sarebbe normale cercare delle alternative”.

La Red Bull ha vissuto un lustro di grandi successi con la Renault, culminati con la vittoria di otto titoli in quattro anni. Una stagione al di sotto delle aspettative può distruggere un matrimonio così felice?

“Con la Renault abbiamo conquistato tanti successi in cinque anni, quindi non ci aspettavamo di vivere un 2014 pieno di problematiche. Nonostante il ritardo dalla Mercedes, siamo stati l'unica squadra a vincere delle gare e durante la stagione le nostre performance sono migliorate costantemente. La vera delusione è l'inizio di questo 2015. Al momento ci troviamo al sesto posto tra i costruttori, preceduti anche dal nostro team satellite. Naturalmente questo è un campanello d'allarme per la Renault e ci hanno promesso un consistente miglioramento delle prestazioni nel corso dell'anno”.

Quali sono le aspettative per la stagione in corso e gli obiettivi minimi che vi siete prefissati?

“Red Bull terza tra i costruttori, Toro Rosso quinta. Considerando le problematiche emerse finora e gli handicap imposti dal regolamento, posso dire che si tratta di un obiettivo ragionevole per questa stagione. Di sicuro non per il medio termine”.



FORMULA 1

Anteprima Shanghai

Cambio d'Honda

Il futuro dei giapponesi nel mondiale è già a rischio? Per ora no, anche se la crisi d'immagine ed il recente cambio di rotta in termini di governance difficilmente potranno non avere conseguenze anche sul mondo delle corse





Marco Cortesi

Che succede alla Honda, oltre naturalmente alle difficoltà di un ritorno in Formula 1 che ha portato le McLaren ad arrancare in fondo alle griglie di partenza? Il gigante di Minato sta affrontando uno dei periodi più complicati della sua storia recente, a dispetto del fatto che le vendite siano tutt'altro che disastrose, in particolare se confrontate a livello incrementale con quelle degli arcivali della Toyota. Eppure, c'è un problema interno, tanto grave da aver portato ad un avvicendamento al vertice. Si è trattato di un cambio radicale a livello di governance, con il CEO Takanobu Ito clamorosamente rimpiazzato da Takahiro Hachigo. La situazione ha poco a che vedere con le corse, almeno in apparenza. Il "casus belli" è stato un ormai celebre richiamo, che ha coinvolto oltre 25 milioni di veicoli: i passeggeri sarebbero stati a rischio per un difetto negli air-bag provenienti dal fornitore Takata. Inaccettabile, anche se forse in un altro paese la cosa avrebbe potuto passare senza ripercussioni. Ma in una terra in cui la percezione di

qualità e prestigio, ed il senso di solidità fanno la differenza, le cose sono precipitate. Il marchio Honda è ai minimi recenti in termini di immagine e rispetto, e si è sentita chiaramente la necessità di dare una sterzata. In che senso ciò impatta sulle corse? In primis, è facile comprendere che se il problema è il brand, la sua posizione in F.1, vedere due piloti che navigano nelle retrovie proprio non aiuta. Ma non finisce qui. Perché il focus della nuova gestione è stato dichiarato: riprendere le quote perse in termini di credibilità sul mercato del prodotto. Mentre Ito era il padre della NSX, entusiasta delle corse, motociclista e tanto appassionato da voler provare (cadendo e fratturandosi un braccio) uno dei modelli da gara, Hachigo è diventato qualcuno con un altro dei modelli storici della casa, il monovolume Odyssey. Non significa che di colpo l'impegno nelle corse svanirà, anche se alcuni temono già i primi tagli (sarebbe stato messo in discussione il debutto della RC213v stradale). E' sicuro però, che ci sarà un cambio di direzione, e non necessariamente potrebbe essere una buona notizia per la Formula 1.







Passo dopo passo

La ventiseienne spagnola sta affrontando i suoi primi passi nel mondiale con un occhio ad una possibile competizione tutta al femminile!



Carmen Jordà è arrivata in Formula 1 dalla porta laterale, accordandosi per un contratto da "development driver" per la Lotus pur senza aver ottenuto risultati di rilievo nella serie da cui proviene, la GP3 Series. Intervistata da Formula1.com, ha condiviso le sue esperienze e le sue aspettative, commentando in modo estremamente positivo l'idea di Bernie Ecclestone di lanciare una categoria tutta al femminile.

Carmen, sei riuscita a raggiungere un accordo per un ruolo di sviluppo con la Lotus. Puoi dirci di più su come ci sei arrivata?

"L'idea è nata molto tempo fa, quando correvo in GP3. Penso che le donne debbano essere parte del motorsport e quando ho visto Susie Wolff arrivare in F.1 tre anni fa, due come pilota di sviluppo e uno da test driver in Williams, ho pensato che ce l'avrei potuta fare anch'io. E ho guardato a due team".

Qual è stato l'altro?

"Un altro... ma l'accordo è arrivato con Lotus. Era un'ottima opzione. Ho molta fiducia in come mi stanno supportando e sono molto felice".

L'ingresso di Susie in F.1 ti ha aiutato?

"Sono di una generazione un po' più giovane rispetto a lei e ho sempre seguito la sua carriera. Quando ce l'ha fatta, il pen-

siero è stato: se ce ne può essere una, perché non due?"

Pensi sia difficile per una donna arrivare in Formula 1? Se sì, perché?

"Penso che la società sia cambiata molto negli ultimi decenni. Si vedono donne che hanno lavori migliori e fare carriera in settori che per molto tempo sono stati considerati appannaggio degli uomini. Oggi le donne competono nei loro campionati nella maggior parte degli sport. Calcio, tennis, sci, ma in nessuna di queste discipline ci sono uomini e donne che competono gli uni contro gli altri. Quindi la domanda è: perché non avere un campionato mondiale di F.1 femminile?"

La Formula 1 celebra i suoi 65 anni questa stagione, ma in tutto questo tempo solo una pilota, Lella Lombardi, 40 anni fa, ha marcato punti. Mezzo punto per l'esattezza. Quali sono le tue possibilità di ripetere quel risultato?

"Non conosco la situazione di Susie, ma nel mio caso vogliamo andare avanti passo dopo passo. Stiamo pianificando la stagione attorno al primo test con la E23 Hybrid, e devo essere pronta per quello. Avrò bisogno di molto lavoro al simulatore. Non va dimenticato che questo è il mio primo anno nel mondiale. Poi vedremo che accadrà il prossimo o quello successivo."



Cosa differenza la F.1 da tutte le serie a cui hai partecipato? In quali aree devi ancora lavorare per essere pronta?

"La GP3 è un campionato di livello alto, ed ero l'unica donna. La vettura non ha il servosterzo quindi bisogna lavorare di più sul volante, c'è più downforce e quindi va allenato molto di più il collo e le alte forze G richiedono un allenamento diverso. Sto affrontando un programma d'allenamento tosto che sarà la mia sfida per il prossimo periodo".

Come trascorrerai i mesi a venire?

"Al momento voglio passare molto tempo a Enstone ed essere presente alle gare prendendo parte alle riunioni della squadra e ai meeting strategici per avere una miglior comprensione dei vari processi."

Qual è l'elemento più difficile del percorso verso la F.1? E' il lato tecnico o semplicemente la maggior richiesta in termini di allenamento?

"Per me, la parte tecnica è solo questione di imparare, allenarti e metterti alla prova. E il programma di allenamento diventa sempre più facile all'aumentare dell'esercizio. Una volta che i muscoli crescono, non è più così difficile."

Quanta preparazione fisica affronti?

"Mi alleno due volte al giorno, due ore la mattina e lo stesso tempo anche nel pomeriggio."

Vale la pena di sopportare tutte queste difficoltà per il sogno di arrivare in Formula 1? Non c'è garanzia che correrà mai...

"Sicuramente. Non ho dubbi nemmeno per un secondo".

Ultimamente il trend è stato di promuovere in F.1 piloti ancora molto giovani come Max Verstappen, che ha nove anni in meno di te. Quanto conta il fattore-età, oltre a quello del genere, quando una donna si avvicina alla serie? Gli uomini raramente arrivano in F.1 oltre i 23 anni...

"La verità è che non c'è una strada di riferimento per una donna verso la F.1. Ci sono molte barriere e sono da superare tutte. Gli uomini hanno dei percorsi verso la Formula 1, quindi è più facile farlo ad una giovane età."

Qual è stata la barriera più alta da superare finora nella tua carriera?

"Quando ero molto giovane, avevo appena iniziato a correre in kart, ho conquistato un podio e il ragazzo che aveva finito terzo si è messo a piangere. Quando gli ho chiesto perché, mi ha detto che era per essere stato battuto da una donna. Questa è la reazione degli uomini nelle corse. Provano a spingerti a fondo".

Avere una donna in macchina crea molta attenzione, gli sponsor dovrebbero apprezzarlo. Perché non sono loro i primi a chiedere di avere più donne al via?

"Perché tutti loro sognano di vincere, e non credono che una donna possa vincere in Formula 1. Questo è il motivo per cui penso che una donna campione del mondo possa essere la risposta giusta. E ci sono molti sostenitori di quest'idea."

Hai una timeline per la tua carriera in Formula 1, sia nel campionato attuale che in un'ipotetica serie femminile?

"Come detto prima, con Lotus andiamo avanti un passo alla volta. E' la mia prima stagione e ho solo 26 anni quindi non ho fretta. Certo, se ci fosse un campionato femminile sarebbe fantastico!"

Renault 3.5

Test ad Alcaniz





Vaxiviere alza la voce

Il francese è stato velocissimo al Motorland Aragon, sede degli ultimi test pre campionato, e si pone come l'uomo da battere nel 2015. Ma gli avversari non stanno a guardare, in primis Ellinas e il duo Fortec composto da Rowland e Jaafar mentre la Dams...

Massimo Costa

Se nei due giorni di test della World Series Renault 3.5 il mattatore era stato Tio Ellinas, a salire sul palcoscenico nel ruolo di protagonista assoluto al Motorland Aragon di Alcaniz ci ha pensato Matthieu Vaxiviere. Il francese ha voluto così dare una conferma a chi lo ha voluto far entrare nel programma Junior Lotus, passaggio reso ufficiale proprio prima degli ultimi test collettivi pre-campionato della categoria. Vaxiviere corre per il team Lotus di proprietà del ceco Charouz, con sede a Praga. Il suo ritmo è stato a dir poco impressionante nei primi tre turni disputati tra lunedì 30 e martedì 31 marzo (tutti in configurazione low downforce come da regolamento) risultando sempre primo fino a segnare il crono migliore in 1'40"635, unico a spingersi sotto il muro dell'1'41". Ellinas però, non è stato a guardare. Il cipriota del team Strakka ha colto il secondo tempo assoluto in 1'41"083 confermandosi tra coloro che hanno il passo giusto per far bene nel corso del campionato. Costanti al vertice anche i due piloti del team Fortec, Oliver Rowland (terzo tempo assoluto) e Jazeman Jaafar, che spesso e volentieri hanno concluso nella top 5 di ogni sessione.

Stoneman si fa vedere Orudzhev cresce bene

Ripresosi dal terribile incidente di Jerez, Dean Stoneman ha voluto dimostrare che la scelta di Helmut Marko e della Red Bull di puntare su di lui non è stato un errore. L'inglese della Dams è stato il più rapido nella quarta sessione, ma il suo tempo migliore rimane l'1'41"152 che gli ha permesso di concludere secondo il turno del pomeriggio della prima giornata e che è stampato come quarta prestazione complessiva. Da segnalare anche l'exploit del giovane russo, debuttante in WSR, Egor Orudzhev del team Arden. Parte del programma SMP Racing, ha concluso terzo la seconda frazione commettendo poi un errore il giorno seguente che non gli ha permesso di ripetersi a quei livelli. Tanto lavoro per il team italiano Draco con i piloti brasiliano Bruno Bonifacio e Pietro Fantin, quest'ultimo più volte in top 10.

De Vries non al top Solo pretattica?

Tra i piloti attesi a prestazioni di livello e che invece mancano all'appello tra Jerez e Alcaniz, sicuramente Nyck De Vries. L'olandese del programma Junior McLaren in forza alla Dams ha subito il compagno di squadra Stoneman e si è fatto vedere nelle posizioni nobili solo nella quarta sessione segnando il quinto tempo. De Vries porta un fardello pesante: non deve far rimpiangere in Dams chi l'ha preceduto, i campioni 2013 e 2014 Kevin Magnussen e Carlos Sainz, e soprattutto non deve far peggio dei precedenti campioni Eurocup Renault come lui, ovvero Robin Frijns (subito primo nella stagione 2012), Stoffel Vandoorne e Pierre Gasly, secondi classificati nei campionati 2013 e 2014. Ma sicuramente al via di Alcaniz il prossimo 25-26 aprile, prima prova 2015, farà di tutto per dire la sua.





I migliori tempi

Lunedì 30 marzo 2015, 1° turno

- 1 - Matthieu Vaxiviere - Lotus Charouz - 1'41"331 – 36 giri
- 2 - Jazeman Jaafar - Fortec - 1'41"559 - 37
- 3 - Oliver Rowland - Fortec - 1'41"562 - 45
- 4 - Tom Dillmann - Carlin - 1'41"698 - 37
- 5 - Gustav Malja - Strakka - 1'41"771 – 36

Lunedì 30 marzo 2015, 2° turno

- 1 - Matthieu Vaxiviere - Lotus Charouz - 1'40"635 - 16 giri
- 2 - Dean Stoneman - Dams - 1'41"152 - 28
- 3 - Egor Orudzhev - Arden - 1'41"295 - 22
- 4 - Jazeman Jaafar - Fortec - 1'41"452 - 25
- 5 - Tio Ellinas - Strakka - 1'41"457 – 35

Martedì 31 marzo 2015, 3° turno

- 1 - Matthieu Vaxiviere - Lotus Charouz - 1'40"662 – 29 giri
- 2 - Tio Ellinas - Strakka - 1'41"083 - 39
- 3 - Oliver Rowland - Fortec - 1'41"126 - 29
- 4 - Beitske Visser - AVF - 1'41"245 - 21
- 5 - Jazeman Jaafar - Fortec - 1'41"254 – 32

Martedì 31 marzo 2015, 4° turno

- 1 - Dean Stoneman - Dams - 1'41"273 - 18 giri
- 2 - Matthieu Vaxiviere - Lotus Charouz - 1'41"474 - 34
- 3 - Oliver Rowland - Fortec - 1'41"478 - 33
- 4 - Jazeman Jaafar - Fortec - 1'41"521 - 37
- 5 - Nyck De Vries - Dams - 1'41"534 - 28



Egor Orudzhev

Renault 3.5

Test ad Alcaniz



Dean Stoneman



Beitske Visser



Oliver Rowland

La Visser impressiona E' lei la ragazza al top

Una menzione particolare la merita Beitske Visser. La ragazza olandese continua a impressionare proseguendo nella sua costante crescita avviata nella stagione 2014 e culminata con il 5° posto della gara finale di Jerez. Quarta nel terzo turno, la bionda del team AVF aveva colto il secondo tempo nella quarta sessione, ma gli è stato tolto per vettura sottopeso in verifica. Niente di che, aveva poca benzina nel serbatoio e per una incomprensione col suo team, ha fatto un paio di giri in più andando sotto livello. Ma il tempo giusto lo aveva fatto prima. La Visser è senza dubbio la più veloce donna in Europa in questo momento, Susie Wolff e Carmen Jordà pur essendo coinvolte in F.1 con Williams e Lotus, non hanno mai ottenuto niente di che nelle serie dove hanno corso. Diciamolo pure: se c'è una ragazza che merita attenzioni da parte dei team F.1, questa è proprio la Visser.

La Comtec abbandona Tensione Zeta-Regalia

Le speranze di vedere nel paddock della Renault 3.5 il team Comtec sono crollate. La squadra inglese di Pierre Moncheur aveva dato forfait per i test di Jerez, ma aveva assicurato che era in trattativa con alcuni piloti. Evidentemente non sono andate in porto perché il team che era ormai un punto di riferimento della categoria, presente fin dal 2006, anno in cui vinse subito il titolo con Alex Danielsson, non ha affrontato la trasferta per Alcaniz e probabilmente non riuscirà ad essere al via del campionato. Secondo indiscrezioni, il personale è stato lasciato libero di scegliere altre squadre, ma chi è rimasto avrà comunque lavoro da fare perché Moncheur ha provveduto a rilevare qualche vettura storica da preparare e schierare in pista nelle gare inglesi. Un bel gesto. Saranno quindi 22 le monoposto al via della Renault 3.5. Un'altra situazione impreveduta l'ha vissuta la russa Zeta Corse. Facundo Regalia è stato lasciato a piedi il primo giorno di test, al suo posto Roman Mavlanov, ma ha comunque guidato il secondo giorno. L'altra monoposto Zeta è invece rimasta a riposo perché Johnny Cecotto, che aveva provato a Jerez, ha deciso di lasciare perdere.



Facundo Regalia

Massimo Costa

Non poteva che partire dalla Gran Bretagna la caccia per scoprire chi saranno le nuove, giovani, velocissime lepre del FIA F.3 European Championship. Sulla scia di quanto verificatosi nel 2014, con la scoperta del talento del 16enne Max Verstappen, salito in F.1 a 17 anni dopo una sola stagione di monoposto, la categoria cadetta ha subito una netta impennata di partecipanti: saranno infatti almeno 36 al primo evento di Silverstone questo fine settimana. Il FIA F.3 si ritrova ad accogliere una serie di giovanotti più o meno meritevoli provenienti da F.Renault 2.0, F.Adac Masters, Formula Academy, F.4 Italia e Karting. Moltissimi quindi hanno saltato quello che prima era il passaggio naturale per la formazione di un pilota, la Eurocup F.Renault 2.0, ritenuta da sempre fondamentale come del resto dimostrano il suo albo d'oro e gli schieramenti che hanno visto al via piloti che poi hanno proseguito con grandi risultati la propria carriera. Ma la frenesia, la fretta di arrivare in cima al monte in breve tempo, si è im-

possessata dei ragazzi, dei loro mentori, manager e genitori, che ora hanno battezzato la F.3 come naturale passaggio verso la F.1, sospinti anche dai punti FIA valevoli per il rilascio della Superlicenza F.1 che la F.3 europea regala. Ma sarà così? Nell'ambiente si sottolinea come questa escalation della serie continentale subirà presto un ridimensionamento quando molti piloti rimarranno scottati dai risultati negativi che otterranno e dal non aver fatto una maggiore esperienza nelle formule minori. E si accorgeranno, dovendolo ammettere, che forse del fenomeno Verstappen non esistono copie. Ma tant'è, questa è oggi la situazione, la moda imperante. Un aspetto da non sottolineare è che rispetto al 2014, anno in cui il FIA F.3 ha sicuramente vissuto uno degli anni più competitivi della sua storia, il livello qualitativo della categoria rischia di essere, almeno sulla carta, inferiore. Anche se i recenti test di Valencia hanno già lasciato intravedere qualche nota più che interessante sia da parte dei pochi esperti della categoria rimasti sia da alcuni dei tantissimi debuttanti che vedremo all'opera, ben ventotto.

Caccia alla lepre

Scatta dalla Gran Bretagna la serie cadetta che sta incontrando come mai prima l'interesse dei piloti. Saranno 36 i partecipanti al primo evento stagionale e di questi ben 28 sono debuttanti. Tre gli italiani al via



Gli iscritti al campionato

Prema (Dallara-Mercedes)

Felix Rosenqvist – Jake Dennis – Brandon Maisano – Lance Stroll

Carlin (Dallara-Volkswagen)

Antonio Giovinazzi – Gustavo Menezes – Tatiana Calderon – George Russell – Ryan Tveter – Callum Iott – Sean Gelael

Mucke (Dallara-Mercedes)

Santino Ferrucci – Michele Beretta – Mikkel Jensen – Maximilian Gunther – Kang Ling

Van Amersfoort (Dallara-Volkswagen)

Charles Leclerc – Alessio Lorandi – Arjun Maini

West Tec (Dallara-Mercedes)

Fabian Schiller – Raoul Hyman

Fortec (Dallara-Mercedes)

Pietro Fittipaldi – Matthew Rao – Hongwei Cao – Zhi Cong Li

Eurointernational (Dallara-Mercedes)

Nicolas Beer – Marvin Kirchhofer

T Sport (Dallara-NBE)

Julio Moreno

Double R (Dallara-Mercedes)

Nicolas Pohler – Matthew Solomon

Signature (Dallara-Volkswagen)

Dorian Bocolacci – Alexander Albon

Motopark (Dallara-Volkswagen)

Nabil Jeffri – Sergio Camara – Mahaveer Raghunathan – Markus Pommer

Il calendario 2015

12 aprile – Silverstone
3 maggio – Hockenheim
17 maggio – Pau
31 maggio – Monza
21 giugno – Spa
28 giugno – Norisring
12 luglio – Zandvoort
2 agosto – Spielberg
30 agosto – Mosca
27 settembre – Nurburgring
18 ottobre – Hockenheim





La forza della Prema

La squadra italiana ha vinto quattro titoli consecutivi, ma è sempre affamata di successi e va alla caccia del quinto trionfo. Per farlo proporrà l'esperto Rosenqvist, il talentuoso Dennis e i debuttanti Maisano e Stroll

Massimo Costa

La prima parola che viene in mente quando si osserva il lavoro del team Prema è una sola: organizzazione. La squadra della famiglia Rosin, diretta in pista dal giovane René, anno dopo anno ha costruito una metodologia di lavoro che difficilmente trova riscontro nel mondo della F.3. Una pianificazione degna di una categoria superiore quella della Prema, che nulla lascia al caso e vede gli ingegneri, i telemetristi, i piloti, impegnati in lunghe e costanti riunioni tecniche affrontate tra una pausa e l'altra dei test, delle qualifiche, delle gare. Si cerca sempre il pelo nell'uovo, di curare e perfezionare all'ossessione ogni minimo dettaglio, non solo quando si è in pista, ma anche quando si rientra dalle trasferte e si comincia a focalizzarsi sul successivo appuntamento. Tutto ciò potrebbe sembrare eccessivo per un osservatore esterno, un po' maniacale, ma i fatti danno ragione a Rosin e compagnia. Quattro campionati in fila non si conquistano se alla base di tutto non c'è una programmazione precisa, attenta e un rapporto eccellente con il costruttore Mercedes. La cinquina non sarà comunque facile. Prema non ha confermato nessuno dei piloti schierati in F.3 lo scorso anno, ma grazie alla Casa di Stoccarda è arrivato il veterano Felix Rosenqvist che della Prema è sempre stato il primo rivale avendo trascorso cinque stagioni con il team Mücke. Poi, è approdato Jake Dennis, ragazzo inglese molto veloce che ha tanta voglia di rifarsi dopo un 2014 con il team Carlin fatto di alti e bassi. Con loro, due debuttanti che arrivano dalla F.4 Italia, serie disputata proprio con Prema con grandi risultati: il campione Lance Stroll, appena 16enne, e il più esperto Brandon Maisano, già nella F.3 Italia 2012 con Prema, ex pilota del Ferrari Driver Academy, che dopo un 2013 nel quale era uscito dal giro che conta, è stato ripescato dal tunnel e rilanciato con soddisfazione.



Brandon
Maisano



Felix Rosenqvist



Jake
Dennis



Lance
Stroll

Eurointernational cerca il riscatto

Il team di Ferrari è reduce da un'annata piuttosto complicata nonostante il 2013 fosse stato positivo con Blomqvist e Cassidy. Ma con Beer, atteso a una crescita costante, e il veloce Kirchhofer l'obiettivo è quello di ritrovare la top 10



Massimo Costa

Antonio Ferrari è uno che non molla mai. Il team principal della Eurointernational è reduce da un 2014 nella F.3 europea non facilissimo, con il rookie Michele Beretta che si è dovuto ambientare e Riccardo Agostini che ha lasciato la squadra piemontese dopo pochissimi appuntamenti. Ma Ferrari non si è dato per vinto e pur dovendo far fronte anche alla inattesa chiusura del campionato di F.3 tedesca, che vedeva tra gli iscritti la propria squadra con Nicolas Beer, d'accordo col danese si è deciso di portarlo subito nell'europeo affiancandovi un nome pesante come quello di Marvin Kirchhofer. Se Beer, che ha avuto un avvio di stagione complicato con l'incidente di Imola e una commozione cerebrale

per fortuna rapidamente superata, sarà al via di tutti gli appuntamenti continentali, il tedesco si dividerà tra GP3, il suo primo programma che affronta con ART, e FIA F.3. Kirchhofer salterà la prima tappa di Silverstone, ma ha tutte le qualità per far tornare la Eurointernational in quelle posizioni che aveva raggiunto nel 2013 con Tom Blomqvist e Nick Cassidy. Ferrari è fiducioso, lui e i suoi uomini hanno lavorato sodo nel corso dell'inverno per non perdere il passo, dal punto di vista tecnico, della concorrenza. Se Beer dovrà affrontare il proprio percorso formativo ed è lecito non aspettarsi di vederlo nelle prime posizioni almeno nella parte iniziale del campionato, con Kirchhofer il discorso è diverso, con lui si punterà come minimo alla top 10 in ogni gara.



FIA F.3

Anteprima Silverstone



La missione di Giovinazzi

Il pugliese è la punta della Volkswagen e del team Carlin, il pilota su cui puntare per spezzare il dominio Mercedes che perdura dal 2011. E lui ha subito rispinto presente ottenendo il miglior crono nei test collettivi di Valencia

Massimo Costa

Questa volta non si scherza. Antonio Giovinazzi ha una missione da compiere: vincere la F.3 europea. Per se stesso, per il team Carlin e soprattutto per quella Volkswagen che lo ha voluto a tutti i costi nuovamente nella serie cadetta, di fatto bloccando il suo passaggio, che era ormai certo, in World Series Renault 3.5. Giovinazzi avrà le spalle larghe per reggere questo peso importante? La sua spensieratezza, il suo talento, la sua applicazione al lavoro, dicono di sì e lo ha subito dimostrato nei test collettivi di Valencia dove è stato il più veloce. Il 21enne pugliese è ottimamente inserito nella squadra di Trevor Carlin e gode dell'appoggio e dell'affetto incondizionato di Ricardo Gelael, l'uomo che gli ha permesso di proseguire la carriera agonistica col suo marchio KFC Jagonya Ayam. Sulla carta, l'avversario principale di Giovinazzi sarà Felix Rosenqvist della Prema, ma dovrà guardarsi anche dal suo ex compagno Jake Dennis (anch'egli con Prema) e soprattutto da qualche giovanotto al debutto che tenterà di imitare quanto compiuto nel 2014 da Esteban Ocon. E ci riferiamo in particolare a George Russell, che ritroverà sotto la tenda di Carlin, e a Charles Leclerc, col team Van Amersfoort. Entrambi arrivano da un anno di F.Renault 2.0 (l'inglese ha anche disputato e vinto il BRDC F.4) e nei test di Valencia hanno lanciato segnali piuttosto preoccupanti per Giovinazzi e Rosenqvist.

La scheda

2014 - 6° FIA F.3
2013 - 2° British F.3
2013 - 17° FIA F.3
2012 - Campione F.China

FIA F.3

Anteprima Silverstone



Beretta si gioca tutto

Il milanese è pronto per affrontare la seconda stagione nella categoria e ha scelto il team Mucke col quale sta lavorando molto bene dalla fine del 2014

Massimo Costa

Anche Michele Beretta ha la sua missione da compiere, decisamente più personale rispetto agli impegni che il connazionale Antonio Giovinazzi dovrà cercare di assolvere. Il 20enne milanese infatti, deve dimostrare a se stesso di meritare un posto nel mondo delle formule che contano. Il 2014 è stato un anno decisamente complicato nel quale si è anche ritrovato a inizio campionato unico pilota della Eurointernational. Non facile per un debuttante ritrovarsi nel FIA F.3, super competitivo, tutto solo, senza riferimenti in squadra. Beretta non ha mollato, ha proseguito il suo percorso senza farsi prendere dallo sconforto nonostante risultati non propriamente esaltanti. Qualche sprazzo positivo però, qua e là, c'era stato e questo gli ha fatto capire che era necessario proseguire l'avventura nella F.3 continentale. Per farlo si è accordato con il team Mucke, una istituzione nella serie, team di grande esperienza col quale ha iniziato a lavorare sodò già sul finire del 2014. I risultati sono piuttosto confortanti e Beretta ha dimostrato di non essere un pilota fisso da ultime file.

La scheda

2014 – FIA F.3

2013 – 2° F.Abarth

2012 – 11° F.Abarth



Lorandi, il volto nuovo

16enne di Salò, dopo i grandi risultati ottenuti nel karting ha deciso di debuttare nella categoria cadetta internazionale e subito ha convinto per la professionalità e la velocità mostrata

Massimo Costa

Non ha nulla da perdere, ha tutto da guadagnarci. Alessio Lorandi è il volto nuovo del motorsport. Arriva direttamente dal karting, come Calum Iloft, e la decisione di debuttare nel FIA F.3 saltando le formule minori come la F.4 o la F.Renault l'aveva presa in tempi non sospetti, prima che l'effetto Verstappen esplodesse in tutta la sua fragorosità. Già a inizio 2014 aveva infatti puntato gli occhi sulla F.3, suggeritagli proprio dall'amico olandese delle piste del karting, ora in Toro Rosso. Lorandi si è preparato al meglio. Tanti giorni di test con una Tatuus F.Renault nei mesi freddi di fine 2014, poi le prove con la Dallara-VW di Van Amersfoort, la squadra di Amsterdam consigliata da Verstappen e con la quale ha poi trovato l'accordo. Lorandi, 16 anni, ha mostrato evidenti progressi arrivando al test collettivo di Valencia già ben preparato, come hanno dimostrato i risultati del secondo giorno (il primo, la rottura del cambio lo ha tenuto fermo). Alessio è veloce e metodico, concentrato e determinato come pochi, molto puntiglioso nel lavoro, l'ultimo a lasciare il box dopo aver esplorato con il proprio ingegnere ogni minimo particolare. Una dote che raramente abbiamo visto in un ragazzo di appena 16 anni. Se questo è l'inizio...



La scheda

2014 - 6° CIK FIA Euro KF

2014 - 21° CIK FIA World KF

2013 - Campione CIK World Junior

2013 - 6° CIK FIA KF Junior



La F.3 low cost prende il volo

Parte da Jerez il campionato organizzato da GT Sport che schiera tutte Dallara-Toyota a costi decisamente inferiori alla serie europea. Tre gli italiani al via: Fioravanti, Pulcini e Rovera oltre alle squadre BVM, Corbetta, DAV e RP







Fioravanti con l'ing Vergani



Kanamaru

Antonio Caruccio foto: Speedy

Prenderà il via questo fine settimana la seconda stagione della EuroFormula Open. Nata dalle ceneri della Formula 3 Open, la serie organizzata da GT Sport è l'unico campionato rimasto in Europa per le monoposto Formula 3 oltre alla serie FIA. Con la scomparsa simultanea del campionato inglese e di quello tedesco, l'Open ha così avuto la possibilità di tirare un sospiro di sollievo. Gli organizzatori parlano di 24 vetture presenti alla prima gara di Jerez, un risultato sicuramente incoraggiante, anche se una entry-list al momento di pubblicare il magazine di Italiaracing non è ancora disponibile. Sicuramente sarà parte della lotta per il titolo il team RP Motorsport, che si è aggiudicato il campionato lo scorso anno con Sandy Stuvik. Con la compagine piacentina ci saranno Vitor Baptista, Igor Walilko, Antoni Ptak, Andres Saravia, John Simonyan e non ultimo Damiano Fioravanti. Il romano, nonostante qualche difficoltà nei test invernali, potrebbe essere l'asso nella manica di RP, dati i due anni di esperienza maturati precedentemente. Nelle prove collettive invece, i più costanti sono stati Yu Kanamaru, alfiere del team De Villota, e Yarin Stern, di West Tec. La

compagine inglese, dopo un difficile 2014, cercherà di tornare al vertice dopo aver conquistato il titolo con Ed Jones nel 2013, e vede nell'israeliano il pilota più completo tra le sue fila e al cui fianco ci sarà Tanart Sathienthirakul. In seno al team di Emilio De Villota, il giapponese è il leader indiscusso, ma dovrà stare attento al recupero di Jose Manuel Vilalta e Micheal Dorrbecker, che nel corso dell'anno tenteranno di avvicinarsi al vertice. Nell'ultima sessione di prove ha ben impressionato Konstantin Tereshchenko del team Campos. Il russo, ormai un veterano della serie, non sembra tuttavia essere capace di avere costanza durante l'arco dell'anno, ma se dovesse farcela sarà uno dei pretendenti al titolo. Al suo fianco nel box di Adrian Campos ci saranno Henrique Baptista e Diego Menchaca. Incertezza per le altre tre squadre italiane che prendono il via alla serie. I colori italiani saranno ben rappresentati anche da Leonardo Pulcini, che ha tutte le carte in regola per ben figurare con la DAV Racing, e da Alessio Rovera, vincitore della Winter Series al Paul Ricard con la BVM. Rovera però, al momento di chiudere queste pagine, non ha ancora deciso con quale squadra disputerà il campionato. Per quanto riguarda invece il team Corbetta, sarà al via con il romeno Edi Haxhiu dalla seconda prova di Le Castellet.



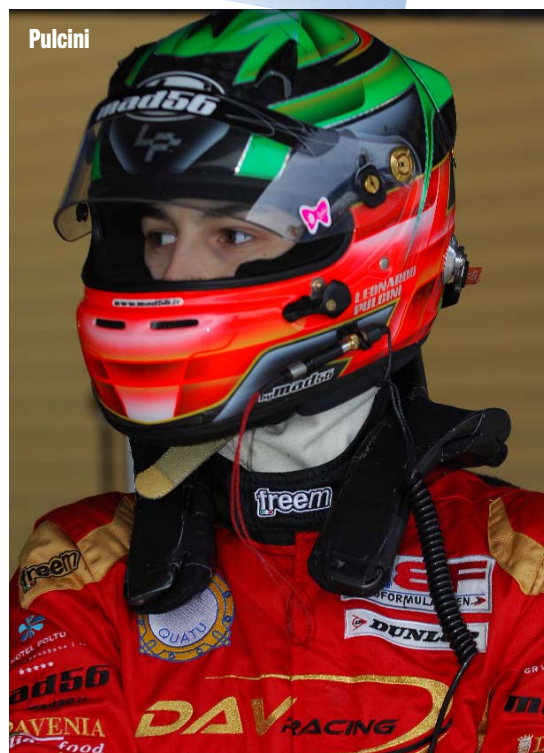
Terschenco

Il calendario 2015

- 12 aprile – Jerez
- 26 aprile – Le Castellet
- 10 maggio – Estoril
- 7 giugno – Silverstone
- 5 luglio – Spielberg
- 6 settembre – Spa
- 4 ottobre – Monza
- 1 novembre – Barcellona



Rovera con BVM



Pulcini



Stern



Rivoluzione in corso

Il quinto anno della serie presenta un parco partenti di qualità e alcune novità che vanno a modificare sostanzialmente il format del fine settimana agonistico, come l'apparizione della seconda qualifica e della terza gara



Vasily
Romanov

Massimo Costa
foto: Actualfoto

Renault ALPS anno quinto. La serie organizzata dalla Fast Lane riaccenderà ufficialmente i motori questo fine settimana a Imola per vivere un nuovo campionato pieno di interesse e novità. Diciamo subito che rispetto alle ultimissime stagioni, si è verificata una lieve flessione per quanto riguarda il numero delle presenze. Un calo che coinvolge anche il Renault NEC e soprattutto la Eurocup Renault, fenomeno dovuto al crescente interesse per il FIA F.3 (effetto Verstappen) e per la F.4, che in Germania e Gran Bretagna ha raggiunto numeri record. Ma la Renault 2.0, che ha sempre resistito alle mode imperanti del momento, rimane un punto fermo imprescindibile per i giovani che affrontano i primi passi nel motorsport, una categoria importante per la crescita dei piloti grazie a una vettura Tatuus difficile, veloce, che ben prepara per le formule superiori, come testimoniano i campioni (e non solo) sfornati dal 2000 a oggi.

Le novità: terza gara e due qualifiche

L'ALPS 2015 si presenta al via con alcune novità di rilievo, come l'introduzione della terza gara che sarà adottata sui circuiti di Spielberg e Monza e soprattutto la seconda qualifica che sarà valevole per la seconda corsa. Un passo in avanti notevole ed importante e che finalmente segue quanto già avveniva nella Eurocup Renault. Per gli eventi con la terza gara, lo schieramento di quest'ultima sarà stilato prendendo i tempi della qualifica 2 e ribaltando sullo schieramento i primi dodici. Cancellata quindi la vecchia formula dei secondi migliori tempi, con questo sistema che verrà utilizzato per la terza corsa si proverà a smuovere un po' le "acque" benché il capovolgimento delle posizioni non sia certo una soluzione che ci abbia mai trovato d'accordo, dalla GP2 in giù.

Tre piste di F.1 L'importanza di Pau

Il calendario ricalca quello del 2014 ed ha una connotazione decisamente internazionale. In Italia si correrà a Imola, Monza e Misano. La pista romagnola è stata inserita all'ultimo dopo la cancellazione del weekend del Mugello del 6 settembre. In questa data infatti, è stata spostato l'appuntamento World Series by Renault, con la Eurocup 2.0, di Silverstone. Una "collisione" quella tra europeo e ALPS improponibile essendo team e piloti impegnati nei due tornei. Fuori dai confini nazionali si farà visita al bel circuito cittadino di Pau, in Francia, ormai meta tradizionale della serie e importante per far apprendere ai giovani i meccanismi di questa tipologia di tracciati, poi si andrà in Austria sulla pista di Spielberg e in Belgio sul tradizionale e affascinante Spa, infine il campionato si concluderà in Spagna a Jerez che farà anche da antipasto alla Eurocup che si terrà in Andalusia dopo una settimana.

Gli iscritti

- Jake Hughes – Koiranen
- Jack Aitken – Koiranen
- Philip Hemprecht – Koiranen
- Bruno Baptista – Koiranen
- Stefan Riener – Koiranen
- Matteo Ferrer – Cram
- Vasily Romanov – Cram
- Travis Jordan Fischer – Cram
- Denis Bulatov – GSK
- Daniele Cazzaniga – GSK
- Andrea Russo – GSK
- Danylo Pronenko – BVM
- Martin Kodric – Fortec
- Ben Barnicoat – Fortec
- Hugo De Sadeleer – Tech 1
- Anthoine Hubert – Tech 1
- Simon Gachet – Tech 1
- Amaury Richard – ARTA
- James Allen – ARTA
- Matevos Isaakyan – JD Motorsport
- Thiago Vivacqua – JD Motorsport



Matevos Isaakyan



Danylo Pronenko



Stefan
Reiner



Si lavora al muretto GSK



Koiranen contro JD che punta su Isaakyan

Ma chi saranno i protagonisti dell'ALPS 2015? Chi sarà l'erede di Nyck De Vries, e prima ancora di Antonio Fuoco, Daniil Kvyat e Javier Tarancon? Il team Koiranen, campione lo scorso anno con l'olandese del programma Junior McLaren, presenta piloti di tutto rispetto come gli esperti Jack Aitken, Jake Hughes e Stefan Reiner oltre ai giovani, ma di cui si parla molto bene, come Philip Hamprecht e Bruno Baptista. La corazzata finlandese ha tutte le carte in regola per tentare di dominare la serie, ma dovrà fare i conti in primis con la JD Motorsport. La squadra italiana di Roberto Cavallari ed Alfredo Cappelletti avrà in Matevos Isaakyan la punta di diamante. Il russo, già gran protagonista nel 2014 al debutto, disputerà anche la Eurocup col chiaro intento di puntare al doppio titolo. Non sarà facile, ma il giovane del programma SMP ha il talento per riportare in alto la JD Motorsport che sulla seconda vettura avrà il brasiliano Thiago Vivacqua, in cerca di rilancio dopo un 2014 difficile vissuto con la Fortec.



Cram e GSK le mine vaganti

Terza incomoda, la Cram che presenta Vasily Romanov, altro russo, ma non facente parte di nessun programma giovani. Romanov ha disputato con la squadra dei fratelli Rosei la tappa finale di Jerez del 2014 ottenendo eccellenti risultati. Anche nei test invernali i tempi ottenuti sono stati validi e i chilometri percorsi hanno contribuito senza dubbio alla crescita di questo ragazzo sulla quale la Cram fa molto affidamento. I Rosei hanno poi messo a segno altri due colpi interessanti acquisendo all'interno del box l'americano Travis Jordan Fischer e l'inglese Matteo Ferrer che potrebbero rivelarsi come le sorprese nel corso del campionato. Da non sottovalutare la GSK. La squadra di Sergio Cane dopo alcune annate sfortunate, ha finalmente raccolto quanto seminato ed ora si presenta con tre vetture. Il confermato Daniele Cazzaniga è atteso al salto di qualità mentre Denis Bulatov (altro russo in arrivo dalla Formula Academy dove ha ottenuto importanti risultati) e Andrea Russo, terzo nella F.4 Italia, possono rappresentare le mine vaganti della categoria. Da verificare in casa BVM la crescita di Danylo Pnomenko. Tech 1 e Fortec saranno presenti come wild card. Un peccato perché Ben Barnicoat poteva dire la sua così come Anthoine Hubert.

FORMULA E

Gara a Long Beach

Vincendo
a Long Beach,
Piquet è ora secondo
in campionato
a 1 punto
da Di Grassi



Brazilian connection

Piquet ha vinto la sua prima corsa nella serie ed ora è a un solo punto dal connazionale Di Grassi, tornato leader del campionato dopo l'opaca prova di Prost. Nel paddock le star Di Caprio e Brody oltre alla modella Shayk



Massimo Costa

Sulla tribunetta VIP, Leonardo Di Caprio che sorseggia da un calice del vino bianco (immaginiamo di alta qualità) mentre è intento a parlare con Adrien Brody. Il quale a momenti faceva ritardare la partenza della gara per una intervista sempre lunga concessa sullo schieramento. Non troppo lontano, la meravigliosa Irina Shayk in completo bianco che si aggirava un po' ovunque curiosa come non mai e salita sul podio per premiare il secondo classificato Jean-Eric Vergne, non rimasto insensibile al bacio sulla guancia ricevuto dalla modella russa. Stiamo parlando di una gara di F.1? Assolutamente no, ma della tappa della Formula E a Long Beach, non distante da Los Angeles. Gli organizzatori della serie per monoposto a motore elettrico non si sono fatti mancare niente per la gara californiana, una botta di vita notevole per una serie che non è il top del motorsport. E che a Long Beach ha proposto il sesto vincitore diverso su sei gare. Questa volta è toccato a Nelson Piquet del team China. Un vero dominio quello del brasiliano che ha festeggiato nel migliore dei modi i 25 anni della prima vittoria in F.1 del padre, avvenuta proprio a Long Beach nel 1980. Piquet jr ha vinto in partenza quando alla prima staccata ha superato Nicolas Prost e Daniel Abt, salito in pole dopo la penalità inflitta a Sebastien Buemi al termine della qualifica. Tutto facile quindi per Piquet che ha saggiamente controllato ogni giro, ogni metro della corsa contenendo nel finale il tentativo di Vergne di raggiungerlo. Il brasiliano si è portato al secondo posto in classifica ad appena un punto dal leader e connazionale Lucas Di Grassi, terzo all'arrivo al termine della solita gara saggia cui ci ha abituati il pilota del team Audi Abt. Bello il recupero di Buemi, quarto, e di Bruno Senna, quinto dopo essere scattato dalla sesta fila. Prost che si era presentato a Long Beach da primo in campionato, si è dovuto fare da parte dopo una prima parte di gara piuttosto anonima e un drive through per manovra scorretta nei confronti di Jerome D'Ambrosio, sesto all'arrivo. Prost ha chiuso solo quattordicesimo, ma ha preso due punti grazie al giro più veloce.





L'ORDINE DI ARRIVO SABATO 4 APRILE 2015

- 1 - Nelson Piquet - China - 39 giri
- 2 - Jean-Eric Vergne - Andretti - 1"705
- 3 - Lucas Di Grassi - Audi Abt - 2"994
- 4 - Sebastien Buemi - e.dams Renault - 3"518
- 5 - Bruno Senna - Mahindra - 8"844
- 6 - Jerome D'Ambrosio - Dragon - 13"460
- 7 - Antonio Felix Da Costa - Aguri - 16"171
- 8 - Jaime Alguersuari - Virgin - 17"975
- 9 - Loic Duval - Dragon - 18"436
- 10 - Stephane Sarrazin - Venturi - 20"418
- 11 - Nick Heidfeld - Venturi - 21"326
- 12 - Karun Chandhok - Mahindra - 32"917
- 13 - Vitantonio Liuzzi - Trulli - 38"592
- 14 - Nicolas Prost - e.dams Renault - 42"375
- 15 - Daniel Abt - Audi Abt - 44"361
- 16 - Charles Pic - China - 58"125

Giro più veloce: Nicolas Prost 58"973

Ritirati

- 27° giro - Salvador Duran
- 22° giro - Sam Bird
- 7° giro - Jarno Trulli
- 3° giro - Scott Speed

Il campionato

1.Di Grassi 75; 2.Piquet 74; 3.Prost 69; 4.Buemi 55; 5.Bird 52; 6.Da Costa 43; 7.D'Ambrosio 42; 8.Vergne 32; 9.Alguersuari 30; 10.Senna 28.

Sei corse sei vincitori

Pechino – Lucas Di Grassi

Putrajaya – Sam Bird

Punta del Este – Sebastien Buemi

Buenos Aires – Antonio Felix Da Costa

Miami – Nicolas Prost

Long Beach – Nelson Piquet



La modella Irina Shayk ha premiato il secondo classificato Vergne



Di Caprio presente alla gara di Long Beach

Caldarelli da sogno

L'italiano ha iniziato alla grande il 2015 aggiudicandosi con Hirakawa la prima gara della stagione con la Lexus ed ora guarda fiducioso al prossimo suo impegno nel campionato Super Formula che scatterà il 19 aprile

Antonio Caruccio

Andrea Caldarelli ha conquistato la vittoria nel round inaugurale della stagione 2015 del SUPER GT ad Okayama. Il pescarese, in coppia con Ryo Hirakawa, ha dominato il fine settimana risultando velocissimo nelle prove libere, nelle qualifiche (la pole l'ha poi siglata il suo compagno giapponese), nel warm-up ed infine in gara. Dal suo arrivo in Giappone, Andrea non era ancora riuscito nella doppietta pole position e vittoria, un altro passo in avanti verso la sua affermazione in Oriente. Andrea, come consuetudine in questi ultimi tre anni, ha guidato la Lexus fin dalla partenza, mantenendo la leadership per una decina di giri, fino a quando l'intensità della pioggia non è diminuita e le gomme medie montate sulla RC-F hanno fornito meno aderenza. Caldarelli ha comunque tenuto la vettura in terza piazza, riconsegnandola al pit-stop ad Hirakawa nuovamente in prima posizione, grazie anche al ritorno della pioggia. Ryo ha mantenuto la vettura al secondo posto sino a quando, nuovamente con pista scivolosa, si è rilanciato all'inseguimento della leadership, che era nelle mani della Honda. Già lo scorso anno Caldarelli, in coppia allora con Daisuke Ito, aveva vinto proprio ad Okayama la prima corsa stagionale, quella che esprime al meglio il valore e la velocità dei concorrenti e delle vetture, perché non viene attuato il Balance of Performance (BOP) che rallenta i più veloci.

La Lexus quindi, si riconferma ancora la vettura più completa, ma la speranza è quella di non essere penalizzati come nel 2014, quando il pescarese fu beffato nella volata finale per il titolo dalla Nissan di Ronnie Quintarelli. Non è tuttavia una novità per Caldarelli la vittoria nel round di apertura perché prima di questo ultimo biennio, Andrea si aggiudicò il successo della prima gara della Formula 3 Italia, nel 2010 a Misano. Anche in quella occasione l'abruzzese fu in lotta per il titolo sino all'ultima di campionato, ma a batterlo in quell'occasione furono Cesar Ramos e Stephane Richelmi. La speranza è che quest'anno, dopo un terzo posto nel 2010 ed un secondo nel 2014, la cabala assecondi Caldarelli concedendogli il titolo. Per Andrea però, il 2015 sarà un anno molto complicato perché, oltre al Super GT, correrà anche in Super Formula. Lo scorso anno venne chiamato per sostituire Loic Duval ed André Lotterer, conquistando una pole position ed un podio, e la conseguente chiamata ufficiale di Toyota come difensore del proprio marchio con la Dallara che l'abruzzese sviluppò in fase embrionale al simulatore con gli ingegneri della fabbrica varanese. "Non ho parole per descrivere l'entusiasmo in questo momento. Durante i test avevamo trovato un buon compromesso, e sapevamo di essere veloci, ma la vittoria di Okayama dimostra che siamo in grado di gestire ogni situazione di gara. Con meteo variabile e la pioggia che a intermittenza è caduta sull'asfalto, sia io che il mio compagno siamo riusciti a non commettere errori e dal box ci hanno assistiti con un'ottima strategia. Ora il mio prossimo impegno sarà in Super Formula, per la gara inaugurale di Suzuka il 19 aprile", ha concluso Caldarelli.





L'ORDINE DI ARRIVO DOMENICA 5 APRILE 2015

- 1 - Caldarelli-Hirakawa (Lexus RC F) - Tom's - 82 giri
- 2 - Yamamoto-Izawa (Honda NSX) - Kunimitsu - 42"663
- 3 - Tachikawa-Ishiura (Lexus RC F) - Cerumo - 44"265
- 4 - Matsuura-Nojiri (Honda NSX) - ARTA - 48"768
- 5 - Hirate-Kovalainen (Lexus RC F) - Sard - 54"612
- 6 - Kogure-Turvey (Honda NSX) - Drago - 1'08"923
- 7 - Yasuda-De Oliveira (Nissan GT-R) - Impul - 1'13"573
- 8 - Motoyama-Yanagida (Nissan GT-R) - MOLA - 1 giro
- 9 - Oshima-Kunimoto (Lexus RC F) - 1 giro
- 10 - Wakisaka-Sekiguchi (Lexus RC F) - Bandoh - 1 giro
- 11 - Sasaki-Ordenez (Nissan GT-R) - Kondo - 3 giri
- 12 - Tsukakoshi-Mutoh (Honda NSX) - Real - 5 giri
- 13 - Matsuda-Quintarelli (Nissan GT-R) - Nismo - 16 giri
- 14 - Ito-Rossiter (Lexus RC F) - Tom's - 24 giri

Giro più veloce: Kosuke Matsuura - 1'30"701

Ritirati

17° giro - Nakajima-Baguette

Il campionato

1. Caldarelli-Hirakawa 20;
2. Yamamoto-Izawa 15;
3. Tachikawa-Ishiura 11;
4. Matsuura-Nojiri 8;
5. Hirate-Kovalainen 6.



Scala

Quattro costruttori ufficiali nella classe regina, e tanti piloti di qualità. Con la quarta stagione dalla sua re-istituzione, il Mondiale Endurance cercherà di continuare nella crescita mostrata lo scorso anno

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 Megajoule, 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.



Reale





Toyota - 6 MegaJoule Le Mans nel mirino

Dopo aver conquistato il titolo mondiale lo scorso anno, la Toyota si ripresenta con l'obiettivo principale di conquistare la sospirata 24 Ore di Le Mans. La riduzione dei test ha dato una mano ai giapponesi nel chiudere il gap a livello di budget rispetto ai rivali, così come uno slancio rinnovato della dirigenza nipponica verso il motorsport, dovuto anche alle soddisfazioni che si stanno trovando sul mercato interno. Derivate dal modello precedente, le TS040 apportano miglioramenti in quasi tutti i settori, e ci sarà anche la possibilità di mantenerle in migliori condizioni, magari sostituendo sempre su entrambi gli esemplari i super condensatori. C'è però da dire che a lasciare dubbi, anche lo scorso anno, non erano mai state le performance quanto le macroscelte tecniche e di squadra. Chissà se la TS040 sarà in grado quantomeno di proseguire a ritmo ridotto in caso di problemi all'aggiornato sistema ibrido. Soprattutto, si è ancora una volta deciso di schierare a Le Mans due vetture: una scelta davvero delicata visti i responsi di tutte le più recenti edizioni.

Audi - 4 MegaJoule La sfida è lanciata

L'Audi ha migliorato la sua R18 sotto molteplici punti di vista. Dal punto di vista aerodinamico sono stati fatti passi avanti, e dalla power unit è arrivato il passaggio dalla prima alla seconda classe di recupero di energia ibrido, quella da 4 MegaJoule. A Ingolstadt non si fa mistero di voler puntare al titolo mondiale, e serviva uno step deciso rispetto allo scorso anno. La R18 aveva un ottimo passo sulla distanza, ma pagava dazio in termini di prestazione pura, molto più determinante in gare da sei ore. Non che si sia dimenticata Le Mans. Alla Sarthe, a favore della casa dei quattro anelli è sempre stata l'attitudine. Le Audi hanno quasi sempre vinto, anche quando si trovavano in apparente inferiorità. E ci sono tutti i presupposti per pensare che anche quest'anno possa accadere.





Porsche - 8 MegaJoule Pronti per diventare grandi

La nuova 919 Hybrid rappresenta un passo in avanti deciso per Stoccarda. Lo step che tipicamente accompagna la maturazione di un progetto oltre il primo anno di operatività. Un po' come accadde per la Toyota TS030, la vecchia 919 era pensata per poter accomodare soluzioni anche molto diverse tra loro, mentre col modello 2015 si è andati a mettere in pratica gli insegnamenti della passata stagione. Nonostante l'aumento di efficienza energetica verso la classe ad 8 MegaJoule, si è riusciti a ridurre il peso al limite minimo di 870 chilogrammi. A Le Castellet, nei test collettivi, la Porsche non si è nascosta, staccando tempi impressionanti, ma la situazione, sulle lunghe distanze, si attende molto più ravvicinata: c'è la sensazione che gli altri abbiano "giocato" po' di più. Ma i confronti sono resi ancor più difficili dal fatto che in Porsche, così come in Audi, non si è visto il pacchetto Le Mans.



Nissan In pista da Le Mans

La Nissan, per preparare la GT-R LM Nismo, ha rinunciato alle due prime prove del Mondiale a Silverstone e Spa. Dopo aver fallito il crash test anteriore, e aver dovuto interrompere i test di Sebring per un guaio alla scocca, la vettura è stata aggiornata e ha superato le prove. Continuerà lo sviluppo negli Stati Uniti. Ancora non si è scelto quanto potenziale ibrido sarà utilizzato. Si userà un KERS singolo a volano (ammesso che si decida di metterlo in pratica) mentre l'obiettivo ora è gestire la trazione anteriore al meglio. In altre parole, tutto sembra ancora in sospeso, e non ci sono certezze. Questo, naturalmente, vuol dire anche che le aspettative sono piuttosto basse. L'obiettivo è quello di essere degli outsider almeno credibili.

Rebellion e ByKolles Perché ammessi in LMP1?

In classe LMP1-L la situazione è quella, piuttosto triste, di una guerra tra poveri. In casa ByKolles si continuerà con l'ex Lotus LMP2 riconvertita per la classe maggiore, mentre Rebellion porterà in pista (solo a Le Mans) la R1 rivista dopo l'addio ai motori Toyota. Entrambe le vetture sono spinte da propulsori AER, ed entrambe le scuderie sono ai limiti con il budget. La domanda vera è: perché in LMP1?

LMP2 Sfida tutta francese

La classe LMP2 quest'anno brillerà di luce propria. Tante sono le scuderie di buon livello così come le novità dal punto di vista tecnico. Dopo la rivoluzione portata lo scorso anno dalla Ligier JS P2 si sono affacciate nuove proposte. E' il caso dell'Oreca 05, coupé che sostituirà l'affidabilissima 03. Ma anche della Dome S103. Una vettura nata da una gestazione lunga un anno, ma che ora si presenta con sulle spalle una quantità di test impressionanti. Insieme alla nuova leva, ci saranno le Zytek, aggiornate e diventate Gibson, oltre all'Oreca-Alpine. Dal punto di vista dei motori, la Nissan la fa da padrone.



Ancora ai box
la Nissan GT-R LM Nismo



La Ligier
dell'OAK Racing



Il WEC dice basta alle grid girls

Ci sono tante cose che, nel motorsport, non sono esattamente politically correct. Che forse sono rimaste un po' fuori da ogni tempo. E' inevitabile che, prima o poi, inizino a sgretolarsi. Grazie al WEC, è arrivato il turno delle grid girls che non saranno più sulle griglie di partenza con le loro tabelle. "I box, il paddock, le tribune, le hospitality e le sale stampa sono piene di belle donne che lavorano duramente e meritano di essere apprezzate, non solo prima dell'inizio della gara", ha spiegato l'organizzazione. Molti sono stati scioccati, piangendo la fine di un'altra tradizione di quel bel "motorsport di una volta". Chissà come se la caverebbero, poco vestiti e con un cartello in mano, davanti ad una vettura in griglia. Comunque, non è tutto finito: team e sponsor potranno portare le loro ragazze in griglia come prima. Chissà se magari, prima o poi, si introdurranno delle "quote azzurre"...





Af Corse e la Ferrari ancora al top in GTE



L'Orca 05 KCMG

GTE Pro e GTE-Am Ferrari la vettura da battere

Tra le Gran Turismo della classe GTE, la stagione 2015 sarà una transizione verso il futuro della categoria nel 2016, con nuove regole che ancora non sono state annunciate, ed una sfida alla Ferrari che lo scorso anno ha dominato. Prima sfidante sarà la Porsche, che con la 991 ha raccolto finora meno di quanto auspicato. Ma anche in Aston Martin, dopo le performance del 2013, si punterà al colpaccio. Ad intervenire nella "questione" ci saranno due elementi: il Balance Of Performance, che recentemente ha spesso cambiato le carte in tavola, e l'uragano Corvette, dopo il doppio successo tra Daytona e Sebring.



L'Aston Martin di Sorensen

Jota



Antonio Caruccio

Sarà Silverstone ad accogliere il round inaugurale della European Le Mans Series 2015. La gara inglese di questo fine settimana vedrà la ELMS a contorno del Mondiale Endurance, tant'è vero che la corsa si disputerà sabato pomeriggio, e non domenica, proprio per lasciare spazio alla 6 Ore del WEC il 12 aprile. Non mancheranno comunque i motivi di interesse e le battaglie in tutte e quattro le classi. I campioni in carica dell'Alpine sono infatti stati promossi nel WEC, ed i maggiori accreditati al successo ELMS restano i piloti del team Jota, che ha in Filipe Albuquerque, anche ufficiale Audi in LMP1, il suo pilota di punta. Al fianco del portoghese, il pro-

prietario del team Simon Dolan ed Harry Tincknell, pilota Nissan LMP1 e richiamato all'ultimo per sostituire l'appiedato Nick Yelloly. Tuttavia non sarà facile per loro riuscire nell'impresa, perché ci sono squadre decisamente agguerrite alle loro spalle. Su tutti TDS, che dopo la debacle dello scorso anno, quando passarono alla Ligier dopo aver vinto il round inaugurale proprio a Silverstone, sono tornati alla Oreca, ma non sulla tradizionale barchetta, bensì sulla nuovissima 05, un modello col tetto che si è dimostrato in grado di lottare per la pole position nei test di Le Castellet. Con la squadra francese correranno Pierre Thiriet, che da anni ormai è il main sponsor della squadra d'oltralpe, Ludovic Badey e Tristan Gommendy.

da battere

La squadra inglese ha tutte le carte in regola per iscrivere il proprio nome nell'albo d'oro del campionato, orfano della Alpine passata nel WEC. Ma attenzione anche al team Murphy, il più rapido nei test pre stagione di Le Castellet



Berthon super impegnato Bellarosa e AF Corse al via

Proprio al Paul Ricard invece, il migliore tempo lo ha stabilito il team Murphy, che può vantare tra i suoi alfieri il giovane, ma esperto, Nathanael Berthon, che oltre a difendere i colori della compagine irlandese, corre in GP2. Al suo fianco Michael Lyons e Mark Patterson. Sarà assente il team Algarve, con cui aveva provato Andrea Roda negli scorsi mesi. La compagine di matrice portoghese, ma con capitali inglesi e Michael Munemann a capo, ha infatti deciso di non partecipare alla stagione, lasciando a piedi il comasco che sembra avere comunque trovato un programma alternativo per il 2015, verosimilmente in GT con Audi. Per i colori italiani ci sarà Ivan Bellarosa, coinvolto nel progetto Ibanez, mentre non compare ancora tra gli iscritti di Silverstone Michele La Rosa, che invece era presente ai test collettivi. A sorpresa si scorge il nome di AF Corse. La squadra piacentina, che gestisce il progetto SMP, è scesa in campo in prima persona per ovviare ai problemi che la compagine russa sta vivendo in questi mesi per le sanzioni internazionali che gravano sulla nazione. Già nei test la vettura GT3 non girò il primo giorno perché Dunlop non poteva vendere gli pneumatici, e così a sorpresa AF compare tra gli iscritti, con due Oreca 03-Nissan e con lo stesso line-up di Le Castellet: da una parte Maurizio Mediani, David Markozov e Nicolas Minassian, dall'altra Mikhail Aleshin e i due Ladygin, Kirill e Anton. Da non sottovalutare inoltre il team Khron, che oltre al WEC ha anche un programma ELMS sempre con la Ligier JS P2 affidata a Tracy Krohn, Niclas Jonsson ed Oswaldo Negri.



Pegasus
insegue SMP

LMP3 al debutto Cinque gli iscritti

Si attende con curiosità il debutto della classe LMP3. Dopo il fallimento della classe LMPC qualche anno fa, ACO ha deciso di riprovare con un progetto low-cost che permette di avvicinarsi al mondo dell'Endurance con i prototipi. La formula sembra essere quella giusta, anche se il tempismo non è dei migliori. Una sola vettura ha girato a Le Castellet, con il team LNT, anche se per la gara del Northampton ci sono già cinque iscritti. Per questa classe però, l'assegnazione del titolo sarà sui quattro migliori risultati stagionali, con la possibilità quindi per molti di saltare Silverstone ed arrivare pronti ad Imola.

Il calendario 2015

- 11 aprile – Silverstone
- 17 maggio – Imola
- 12 luglio – Zeltweg
- 6 settembre – Le Castellet
- 18 ottobre - Estoril



L'Oreca 05 by TDS



La Ligier
di Krohn



Gli iscritti di Silverstone

LMP2

Roussel-Cheng -Coleman (Morgna-Nissan) – Pegasus
 Minassian-Mediani-Markozov (Oreca 03-Nissan) – AF Corse
 Jin-DeBruijn (Oreca03R-Nissan) – Eurasia
 Aleshin-K.Ladygin-A.Ladygin (Oreca 03-Nissan) – AF Corse
 Dolan-Albuquerque-Tincknell (Gibson 015S-Nissan) – Jota
 Krohn-Jonsson-Negri (Ligier JSP2-Nissan) – Krohn
 Hirsch-Lancaster (Gibson 015S-Nissan) – Greaves
 Yamagishi (Oreca03R-Nissan) – Ibanez
 Bellarosa-Perret (Oreca03R-Nissan) – Ibanez
 Thiriet-Badey-Gommendy (Oreca 05-Nissan) – TDS
 Berthon-Lyons-Patterson (Oreca03R-Nissan) – Murphy

LMP3

Simpson (Ginetta LMP3-Nissan) – LNT
 Hoy-Robertson (Ginetta LMP3-Nissan) - LNT
 Garofall-Petersen (Ginetta LMP3-Nissan) – Bolton
 Craven-Foster-Hollings (Ginetta LMP3-Nissan) - Lanan
 Calko-Fuster-Matijosaitis (Ginetta LMP3-Nissan) - SVK

GTE

Mann-Giammaria-Cressoni (Ferrari 458) – AF
 Priaux-Hassid-Krohn (BMW Z4) – Marc VDS
 Cameron-Griffin (Ferrari 458) – AF
 Talkanitsa Sr&Jr (Ferrari 458) – AT
 Laurens-Mac-Rizzoli (Ferrari 458) – Formula
 Richardson-Smith (Ferrari 458) – JMW
 Rugolo-Wyatt (Ferrari 458) – AF
 Wainwright-Carroll-Keen (Porsche 911) – Gulf
 Bachler-Ried (Porsche 911) - Proton

GTC

Perera-Lunardi-Dermont (BMW Z4 GT3) – TDS
 Flohr-Castellacci-Hall (Ferrari 458 GT3) – AF
 Roda-Melnikov-Cioci (Ferrari 458 GT3) – AF
 Rasmussen-Barreiros-Guedes (Ferrari 458 GT3) – AF
 Elgaard-Poulsen-Moller (Aston Martin Vantage GT3) – Massive
 Goethe-Brown-Hamilton (Laborghini Gallardo) - Gulf

L'incognita monogomma Dunlop nelle classi GT

La grande novità dell'anno invece nel mondo del GT è rappresentata dal monogomma della Dunlop. AF Corse è accreditata della maggiore competitività con le Ferrari sia in GT2 sia in GT3, ma in entrambe le categorie le BMW hanno alzato la testa nel corso delle prove pre campionato. In GTE la presenza di Marc VDS con gli ufficiali Andy Priaux, Henry Hassid e Jesse Krohn è più che una minaccia, come anche in GTC Franck Perera con TDS, affiancato da Dino Lunardi ed Eric Dermont, ha dimostrato di poter essere un ostico rivale per Maranello. Nei test francesi, ciò che più aveva stupito era la difficoltà della GT2 nello sfruttare le gomme, una difficile erogazione di potenza ed una costruzione della spalla non al pari della Michelin. Proprio l'italiano Alessandro Pierguidi però, con una miscela sperimentale sembrava aver ritrovato la via, quindi le prove libere saranno fondamentali per capire i valori in campo. Per la gara di casa inoltre, il team Gulf, che già schiera una Porsche GTE, si appresterà a portare una Lamborghini GTC. Da non sottovalutare nemmeno la Aston Martin Vantage GT3 dei danesi del Massive Motorsport.



BMW



La Ferrari
del team JMW

Duello tra campioni

Di Luca e Ricciarini, già vincitori del campionato rispettivamente nel 2008 e 2009, si daranno battaglia difendendo i colori di Composit ed Essecorse, ma attenzione al team Rangoni che schiera ben cinque vetture con piloti molto veloci

Massimo Costa

Il campionato 2015 della Clio Cup si annuncia decisamente accattivante. Merito della presenza di due piloti che già hanno vinto la serie: Cristian Ricciarini, primo classificato nel 2009 e che guiderà la vettura della Essecorse, Simone Di Luca che salirà sulla piccola francese del team Composit e che il titolo lo aveva conquistato nel 2008. Ma attenzione al team Rangoni che proprio negli ultimi giorni ha definito il proprio schieramento. Saranno cinque le Clio della compagine bolognese che avrà il veloce Simone Iacone e l'inglese John Files oltre ai sempre presenti nelle posizioni che "scottano" Michele Puccetti e Lorenzo Nicoli. Composit controbatte con la certezza Luciano Gioia, già svariate volte protagonista assoluto della Clio Cup. Insomma, gli ingredienti per divertirsi non mancano e non vanno per nulla messi in secondo piano gli altri piloti della serie, non citati in queste prime righe, che potrebbero emergere nel corso della stagione e gettare ulteriore pepe sulla serie. Nei test di Imola di metà marzo, Ricciarini ha subito fatto capire le proprie intenzioni realizzando il miglior crono. Ma Di Luca di certo non starà a guardare.



Gli iscritti

Alfredo De Matteo – Melatini
Cristian Ricciarini – Essecorse
Ermes Della Pia – Essecorse
Paolo Gnemmi – MC Motortecnica
Massimiliano Danetti – MC Motortecnica
Franco Fumi – Composit
Luciano Gioia – Composit
Daniele Pasquali – Composit
Giuliano Lolli – Composit
Simone Di Luca – Composit
Christ Johannes Schreiber – Schreiber
Massimo Longhitano – Rangoni
Michele Puccetti – Rangoni
Lorenzo Nicoli – Rangoni
Simone Iacone – Rangoni
Josh Files – Rangoni

Il calendario 2015

12 aprile – Imola
26 aprile – Varano
24 maggio – Spielberg
5 luglio – Monza
19 luglio – Misano
6 settembre – Mugello
25 ottobre – Adria





Un... Lambo su Monza

Per la prima prova del Blancpain Endurance in programma questo fine settimana a Monza, il pilota vicentino ricoprirà con Bortolotti e Zaugg il ruolo di pilota ufficiale della Lamborghini Huracan e non nasconde subito obiettivi ambiziosi come la vittoria

Antonio Caruccio

Giovanni Venturini sarà uno dei piloti ufficiali Lamborghini nel Blancpain Endurance 2015. Un incarico importante perché la casa di Sant'Agata Bolognese non disputava competizioni internazionali in forma ufficiale da anni, ed ha deciso di farlo per lanciare la nuova Huracan, una vettura innovativa che punta ad affermarsi rapidamente nel mondo delle GT3.

Domenica partirà la stagione BES 2015. Ti senti pronto per questa nuova avventura?

"Si siamo pronti. Abbiamo fatto alcune giornate di test durante l'inverno e pensiamo di poter essere competitivi. La squadra è motivata e puntiamo ad avere un buon weekend d'esordio".

Per la prima volta correrai come pilota ufficiale, cosa cambia nell'approccio?

"La gara è sempre la gara. Però entò più responsabilità, non solo in pista, ma anche nel paddock perché rappresenterò una Casa ufficiale come la Lamborghini, e quindi dovrò mantenere un certo atteggiamento".



Come è arrivata la chiamata ufficiale di Lamborghini?

"Tutto è partito a inizio 2014. Dopo l'inverno mi ritrovavo senza un programma sportivo e mi è stato proposto di prendere parte al Super Trofeo. Penso sia stata una buona scelta perché mi hanno messo alla prova e da parte loro è poi arrivata la chiamata per l'ingaggio ufficiale per il 2015".

Quali sono gli obiettivi di quest'anno?

"L'obiettivo principale è quello di vincere a Monza all'esordio. Nel campionato non sappiamo poi come proseguiranno le cose, ma cogliere il successo, al debutto, davanti al pubblico di casa sarebbe una grande conquista. Sicuramente poi anche la 24 Ore di Spa-Francorchamps avrà un peso rilevante, ma ad ogni gara dovremo porci un obiettivo".

Quali sono i punti di forza della vostra Huracan? Quali invece quelli deboli?

"Abbiamo un ottimo degrado degli pneumatici. A gomma usata siamo incredibilmente costanti, motivo che ci fa credere di poter cogliere dei buoni risultati. Come punti negativi invece, non è che ci sia qualcosa che spicchi, devo dire che è una macchina abbastanza equilibrata".

Come ti trovi coi tuoi compagni di equipaggio?

"Benissimo. Con Mirko Bortolotti e Adrian Zaugg c'è un buon feeling. Siamo un equipaggio competitivo, abbiamo grande esperienza in monoposto e se non avremo problemi o imprevisti penso che ci sia il giusto potenziale per fare bene".

Sarà la prima volta in cui dovrai dividere l'abitacolo. Hai qualche preoccupazione?

"Sicuramente è strano, ma mi fido di loro. Abbiamo fatto tante

prove di pit-stop e penso che siamo coordinati ormai".

Facciamo un passo indietro: due anni fa interrompesti la tua carriera in monoposto per passare al GT. Hai qualche rimpianto?

"Sicuramente quando inizi a fare questo mestiere, vuoi arrivare in Formula 1. È il sogno di tutti. Ad un certo punto però, bisogna essere realistici e capire che, senza un grande supporto economico, l'unica alternativa che hai è sperare in una sostituzione in qualche team GP2. A quel punto abbiamo deciso di puntare su una carriera da professionista e siamo arrivati fino a qui".

Lo scorso anno è stata una stagione un po' strana. Che cosa ti ha insegnato?

"Dal punto di vista tecnico mi ha insegnato a fare le partenze lanciate e a gestire le gomme. La gara dura infatti un'ora ma hai un solo set a tua disposizione, altrettanto per l'usura dei freni e soprattutto nella bagarre con una macchina chiusa. Tutta esperienza che mi tornerà utile quest'anno".

Il tuo ruolo in Lamborghini non riguarda solo le gare...

"È vero. Faccio l'istruttore ai corsi. Insegno ai clienti come guidare la macchina in pista. Non è facile, perché a volte la gente non si aspetta le difficoltà di una vettura così complicata come una SuperCar".

Sei sempre stato tifoso di Raikkonen. Ora che la Ferrari è tornata competitiva cosa ti aspetti da lui?

"Speriamo che riesca ad avere un po' più di fortuna. Penso che sarà molto competitivo, a livello di Vettel. Anche lui è un campione del mondo e si dimostrerà all'altezza della situazione".

Padrone in casa

Vincitore sull'asfalto amico, Craig Breen ha messo le mani sul trofeo che ha sognato fin da bambino entrando di diritto tra i grandi del suo paese. Ora la prima guida Peugeot è anche leader della classifica continentale, ma dovrà continuare a guardarsi dal sempre più convincente Kajetanowicz





Kajetanowicz un argento che vale settemila euro

Mentre si sbatteva per non perdere il contatto con Craig Breen e Robert Barrable aveva detto che il Circuit of Ireland era uno dei più bei rally d'asfalto che aveva disputato. A bocce ferme, dopo essersi guadagnato il secondo gradino del podio e aver intascato i settemila euro che alla fine di ogni gara Eurosport assegna al privato meglio piazzato fra gli iscritti alla serie continentale, Kajto Kajetanowicz corregge il tiro: "Questo è il più bello e più affascinante appuntamento su strade catramate al quale ho partecipato. Per le caratteristiche delle strade, per le condizioni climatiche e per la passione del pubblico, direi che è unico e farò il massimo per tornare a correrlo nei prossimi anni". Il secondo posto lo soddisfa e lo dice: "Non sono tanto sciocco da averlo affrontato per la prima volta con l'idea di vincerlo. Il mio obiettivo era quello di fare bene e speravo di raccogliere un risultato che mi consentisse di restare in corsa per il titolo". Ha fatto questo e quello, il polacco. Non ha sbagliato praticamente niente e ha impreziosito l'argento con un paio di successi parziali.



Lidia Mugai

Non tutti - perché l'albo d'oro del Circuit of Ireland è lungo - ma molti dei piloti che in un passato più o meno recente hanno vinto la gara-monumento dell'isola riappacificata glieli ha ricordati Julian Porter all'ultimo controllo-stop. E mentre la voce più famosa del rallismo che conta, quello mondiale e quello europeo, sciorinava nomi e cognomi, Craig Breen ha avuto la certezza di aver compiuto un'impresa alla quale pensava da sempre: "Mi fatto ripensare a Bertie Ficher, ad Austin MacHale, a Franck Heagher, i miei idoli giovanili", confessa l'irlandese. Aggiunge: "In quel momento ho realizzato di aver centrato l'obiettivo che mi ero posto da bambino". Ce l'ha fatta, il venticinquenne di Waterford ha messo le mani su un trofeo che, importante per tutti, per lui vale tantissimo: "Prima ancora di cominciare a correre, sognavo di vincere il Ravens Rock e il Circuit of Ireland. A impormi nella mia gara di casa ero riuscito quattro anni fa, ma ancora non ce l'avevo fatta a spuntarla anche qui...".

Alla fine di una due giorni tiratissima, la voglia di assaporare ogni istante di un sabato ancor più bello di come se l'era immaginato è più forte di tutto. Si gode i complimenti che gli piovono addosso e racconta come ha vissuto la gara. Ricorda il problema al turbo della 208 T 16 che gli aveva rovinato la qualifica e che, riaffiorato nelle ultime battute, ha rischiato di rovinargli anche il finale, parla del suo duello con Robert Barrable e non evita di ricordare il suo unico errore. Quello che gli ha fatto temere il peggio. "Anche se non correva da qualche mese, Robert è andato davvero forte e per tenere il suo passo avevo dovuto veramente dare il massimo. E' bravo e mi è proprio dispiaciuto vedere la sua Fiesta ferma fuori strada, pur se il suo ritiro mi ha spianato la strada: a quel punto, per vincere, dovevo solo controllare Kajto Kajetanowicz ed è quello che mi ero riproposto di fare. E invece, subito dopo il via della penultima prova speciale, mi sono girato e

sono andato a sbattere". Attimi che devono essergli sembrati eterni, scanditi dalla paura che il busso avesse danneggiato il radiatore. Poi altri minuti di angoscia, in attesa del momento di poter saltar fuori dall'abitacolo per controllare che nessun organo vitale della Peugeot fosse danneggiato: "Visto che apparentemente solo la carrozzeria aveva sofferto, ho tirato un po' il fiato e mi sono detto che forse aveva ragione Martin...". Martin, che di nome fa Scott ed è il suo copilota, gli stava dicendo di non arrendersi: "Siamo ancora primi con cinque secondi e non possiamo mollare proprio adesso che il più è fatto. Dobbiamo solo continuare a crederci e restare concentrati".

Così è stato. Archiviato lo scampato pericolo, ha chiuso dando un altro secondo e spiccioli al polacco. Aggiungendo un altro successo parziale, l'ottavo sui diciotto a disposizione. Tanta roba. Più che abbastanza per convincerlo a un cambiamento di programma: "Dopo il Liepaja mi ero ripromesso che avrei evitato di festeggiare una vittoria con troppi brindisi, ma adesso non so. L'euforia di questa gente è talmente coinvolgente...", annuncia prima di andare incontro alla notte.

Lukyanuk all'inferno e ritorno

"Sono esperienze che ti aprono la mente", fa Alexey Lukyanuk a cose fatte. Non si lamenta, il russo dal piede decisamente pesante e dalla testa decisamente pensante. Anche se potrebbe farlo: le sue speranze (legittime) di essere almeno co-protagonista sull'asfalto nordirlandese sono naufragate quasi subito, trascinate a fondo dalla rottura dell'albero di trasmissione della Fiesta. Risolto il problema, s'è dato da fare per risalire. Con successo: tredicesimo alla fine della prima tappa, ha chiuso sesto dietro a Charles Martin che, al debutto con la 208 T 16, ha fatto cose decisamente buone.



Kajto
Kajetanowicz

L'ORDINE DI ARRIVO SABATO 4 APRILE 2015

1. Breen-Martin (Peugeot 208 T16 R5) in 2.04'04"5
2. Kajetanowicz-Baran (Ford Fiesta R5) a 6"4
3. J.Moffett-Rowan (Ford Fiesta S2000) a 1'42"3
4. S.Moffett-Atkinson (Ford Fiesta S2000) a 2'24"1
5. Martin-Salva (Peugeot 208 T16 R5) a 2'41"2
6. Greer-Riddick (Citroen DS3 R5) a 4'31"7
7. Lukyanuk-Chervonenko (Ford Fiesta R5) a 4'36"1
8. Tarabus/Trunkat (Skoda Fabia S2000) a 7'29"7
9. Jeets-Toom (Ford Fiesta R5) a 8'35"5
10. Bergkvist-Sjoberg (Opel Adam R2) a 8'53"3

Il campionato

Piloti: 1.Breen 78; 2.Kajetanowicz 75; 3.Lukyanuk 43; 4.Consani 40;
5.Plangi 28; 6.Tarabus 26; 7.J.Moffett 24; 8.Butvilas 23; 9.S.Moffett 17;
10.Svilis 15.

Junior: 1.Bergkvist 78; 2.Ingram 36; 3.Rokland 33; 4. Sirmacis 32.



A Jon Armstrong
il Trofeo Flat Out
intitolato a Colin McRae



Alexey
Lukyanuk

Pirelli batte Michelin 10-8

Otto prove le ha vinte Craig Breen, le altre se lo sono spartite in quattro: Robert Barrable ne ha firmate cinque, Kajto Kajetanowicz e Alexey Lukyanuk ne hanno firmate due a testa e in una l'ha spuntata Josh Molfett. Per quel che può valere una graduatoria del genere, la Ford ha vinto il duello con la Peugeot per dieci a otto. Lo stesso punteggio con quale la Pirelli ha battuto la Michelin sull'asfalto bagnato e a tratti bagnatissimo dell'Irlanda. Ed è difficile credere che sia solo un caso...



Robert Barrable

Consani tradito dalla sua nuova arma

Ha raccolto moltissimo Breen e ha raccolto molto anche Kajetanowicz. Qualcosa ha raccolto pure Lukyanuk. L'unico a tornare a mani vuote dalla trasferta nordirlandese è stato Robert Consani, al debutto con la DS3 R5. E a tradire le sue aspettative è stata proprio l'auto con la quale aveva sostituito la 207 Super2000, appiedandolo sia nella prima, sia nella seconda giornata di gara.

Per Costenaro trasmissione interrotta

I sogni non finiscono solo all'alba. Quello di Giacomo Costenaro è svanito sul far della sera di sabato, quando la trasmissione della sua 207 Super2000 s'è rotta. Era undicesimo, il veneto e alla fine di una gara piuttosto regolare ce l'avrebbe forse fatta a infilarsi nella top-ten irlandese. Sarà per un'altra volta, si dice sempre così...

Josh vince il derby della famiglia Molfett

Terzo Josh, quarto Sam. E' il più giovani dei due fratelli con le Fiesta Regional a vincere la sfida in famiglia Molfett: il non ancora ventitreenne precede di quarantun secondi e otto il non ancora ventiseienne e fatica a trovare le parole giuste per esprimere la sua gioia. "Sono sulla luna...", mormora mentre va ad occupare il terzo gradino del podio. Poi confessa che manco si sognava di ottenere un risultato del genere: "Alla partenza speravo di finire nei primi dieci, sono terzo ed è proprio fantastico". Fra quelli che si congratulano con lui c'è ovviamente anche Sam: "Sei stato proprio bravo", gli dice. Agli altri dice di essere comunque contento della sua gara: "Quella fra noi è stata una bella lotta e spero che nelle prossime gare faremo ancora meglio!".



Giacomo Costenaro



Emil Bergkvist

Bergkvist ancora primo tra gli Junior

La spunta Emil Bergkvist, davanti a Marijan Griebel. Lo svedesino e il tedesco con le Adam ufficiali, agli altri, quelli con le Peugeot 208 R2, lasciano solo le briciole: Chris Ingram, terzo ben davanti a Diogo Gago, chiude a quasi un minuto e mezzo dalla vetta. Sono decisamente bravi, i due sui quali ha puntato la Opel per tornare alle corse su strada. Ma a rendere loro le cose un po' più facili è stata una leggerezza della squadra di Jon Armstrong che, venerdì mattina, lo ha spedito all'assalto con gomme non punzonate, facendogli beccare cinque minuti di penalità che hanno vanificato il suo andare arrembante. E, alla fine di una prima tappa che con un po' di attenzione da parte dei suoi avrebbe concluso davanti a tutti gli Junior, lo hanno consigliato di lasciar perdere. Ma i suoi tempi non sono passati inosservati: ad accorgersene, fra gli altri, anche Jean-Pierre Nicolas e Jimmy McRae che alla fine lo hanno ripagato assegnandogli il Trofeo Flat Out che gli è stato consegnato da Hollie, la figlia del grande Colin.

Midej a segno in ERC2

Le berlinone da corsa con quattro ruote motrici e il turbo appartengono a una razza in via d'estinzione. Ma qualcuno ancora le usa anche nella serie continentale e in Irlanda è Krisztian Midej a imporsi in Erc-2 con ventitré secondi e nove su Vojtecj Staff. Alle spalle del magiaro con la Lancer Evo IX e del ceco con l'Impreza, David Botka completa il podio con un'altra Mitsu.





Umberto Scandola
vincitore nel 2014

Il Sanremo dà i numeri



E' proprio vero che il tempo vola: pare ieri che il Rallye Sanremo numero cinquantasei andava in archivio con la vittoria di Umberto Scandola e Guido D'Amore e già sta per iniziare il Sanremo numero sessantadue. Non si tratta di un errore, è solo che gli organizzatori dell'appuntamento del ponente ligure hanno deciso di conteggiare anche le cinque edizioni della Perla di Sanremo che era una gara (tosta) di regolarità riservata, come si diceva allora, al gentil sesso. Per rendere omaggio, spiegano, alle pioniere che affrontavano un percorso di svariate centinaia di chilometri su strade aperte al traffico punteggiato da qualche tratto di velocità. E anche per celebrare l'ottantesimo e ultimo compleanno dell'Automobile Club Sanremo che da qui a poco andrà a confluire con quelli di Imperia e Savona per dare vita a un nuovo ente. Interprovinciale e, s'ha da immaginare, scarsamente utile come tanti altri.

Anteprima

Cinquantasette o sessantadue non cambia niente. Sono solo numeri che non aggiungono niente alla storia di una corsa che ha fatto la storia del rallyismo, che ha comunque un passato importante. E un presente assai meno affascinante. A sottolinearlo sono altri numeri: per dire quelli delle prove speciali, dieci in tutto, e soprattutto della loro lunghezza totale, scesa a centosessanta chilometri. Robetta, persino una ventina meno di quelli che, undici anni fa, dodici mesi dopo che il Sanremo aveva subito lo scippo della validità iridata, Renato Travaglia aveva dovuto percorrere undici anni fa per avere il suo nome dopo quello di Sébastien Loeb nell'albo d'oro. Così vogliono le regole nelle quali gli inquilini del palazzo hanno imbrigliato un campionato, quello italiano, che se mai lo è stato ha smesso da una mezza vita di essere il più bello del globo. Anche se c'è chi, per continuare a menarla con la storiella che la serie tricolore è l'ombelico del mondo, fa finta di non sapere che scelta di Sébastien Chardonnet di esserne protagonista è poco più che casuale. Direttamente legata alle difficoltà del francese, primo nel 2013 in Wrc-3, di mettere insieme un budget per essere presente a tempo pieno nel mondiale e favorita da un paio di uomini di buon volontà.

Sia come sia, la presenza del ventiseienne nipote del grande André con una top car è il valore aggiunto del Sanremo che va a cominciare ed era lecito aspettarsi che gli fosse assegnato il numero 1. Invece venerdì pomeriggio sarà il quarto a scendere dalla pedana, dietro ad Alessandro Perico, a Stefano Albertini e a Paolo Andreucci. Così hanno deciso quelli che fanno il bello – e più spesso il brutto, nel mondo piccolo dell'automobilismo da corsa verde-bianco-rosso in ossequio a un codicillo in base al quale è l'ordine di partenza è stabilito in base alla classifica dell'italiano. Anche, ma non solo: conta anche l'appartenenza ai vari gruppi di priorità – ma solo quelli stabiliti dalla federazione italiana – e così Nicola Caldani, terzo al Ciocco, partirà dietro a Chardonnet e pure a Giandomenico Basso e a Umberto Scandola che dalla Garfagnana sono tornati a mani vuote. Quando si dice dare i numeri...

ran.



Sébastien Chardonnet
impegnato nei test pre-gara



Paolo Andreucci e la sua Peugeot 208 T16
tra i più attesi in riviera dopo il mezzo passo falso del Ciocco



Alessandro Perico
primo leader del tricolore

PRODUZIONE

Ford Focus RS





La nuova generazione RS della Focus promette tanto perché ha tanto di nuovo sotto la pelle. A partire da una ripartizione delle trazione integrale su misura. Il motore dispone di 320 cavalli

Cambio di passo



Ford Focus RS

“La Focus RS è una sportiva pura, ricca di tecnologia e innovazione, e stabilisce un nuovo punto di riferimento in pista e sulla strada portando il piacere di guida a nuovi livelli”, ha dichiarato Raj Nair, Vice Presidente Sviluppo Prodotti Globali, di Ford. “La gamma RS ha alle spalle un’illustre tradizione che ha permesso a Ford di sviluppare tecnologie di cui ha beneficiato l’intera gamma dell’Ovale Blu. La nuova Focus RS è fedele a questo spirito e contemporaneamente sottolinea la nostra passione per l’innovazione attraverso un design e delle prestazioni in grado di far battere i cuori degli appassionati”.

La nuova Focus RS sarà la prima RS dotata di selettore della modalità di guida, tra le quali il “Drift Mode” e il “Launch Control”, per eseguire drift emozionanti e partenze brucianti.

La Focus RS affiancherà la nuova Focus ST nella gamma di vetture Ford ad alte prestazioni, che entro il 2020 conterà 12 nuovi modelli globali, tra cui la nuova supercar Ford GT. E’ un’auto che affascinerà gli appassionati di tutto il mondo e che evidenzia l’impegno di Ford nel caratterizzare ogni elemento del proprio business con eccellenza e innovazione. Sarà la prima RS globale e sarà prodotta a partire dalla fine di quest’anno a Sarlouis, Germania, dove nasceranno le unità destinate a tutti i mercati di tutto il mondo, compreso il Nord America.

La nuova sportiva di Detroit è stata sviluppata in Europa e USA dagli ingegneri del nuovo team Ford Performance, e segue le 2 precedenti generazioni di Focus RS del 2002 e del 2009. Sarà la 30esima auto a portare sulla scocca il leggendario badge RS, che in passato ha caratterizzato modelli iconici e innovativi come la Escort RS 1600 del 1970, con il suo motore 16 valvole, la Sierra RS Cosworth del 1985, con il suo approccio radicale all’aerodinamica, o la Escort RS Cosworth del 1992, con la sua inedita trazione integrale.

La vettura dell’Ovale Blu scarica la sua potenza sull’asfalto grazie all’innovativa trazione integrale sportiva con ripartizione dinamica della coppia (Ford Performance All-Wheel-Drive with Dynamic Torque Vectoring), che garantisce, agilità, trazione e grip anche nelle curve affrontate alle andature più elevate.

Questa trasmissione è basata su un sistema composto da 2 frizioni a controllo elettronico, ognuna delle quali gestisce il trasferimento della potenza alle singole ruote posteriori.

In questo modo l’auto è in grado di adeguare in tempo reale sia l’equilibrio della trazione tra le ruote anteriori e quelle posteriori, sia la distribuzione della coppia tra le ruote, per migliorare il comportamento e la stabilità in curva.

L’unità di controllo tiene sotto controllo i sensori di bordo dell’auto misurandone i valori 100 volte al secondo, ed è in grado di trasferire sull’asse posteriore, indirizzandolo anche verso una singola ruota, fino al 70% della trazione totale.

Durante l’ingresso in curva, il sistema di controllo della coppia indirizza una maggiore quantità di potenza verso la ruota posteriore esterna, rispondendo progressivamente e in tempo reale alle condizioni di guida, rilevate misurando l’angolo del volante, l’accelerazione laterale, l’imbardata e la velocità. Questo trasferimento di coppia aiuta il pilota a mantenere la stabilità lungo tutto l’arco della curva, permettendo traiettorie più dinamiche ed eliminando il sottosterzo. La trazione integrale sportiva è stata messa a punto per massimizzare l’aderenza anche quando l’accelerazione laterale supera 1g, garantendo velocità superiori ed accelerazioni in uscita-curva al vertice della categoria. Le regolazioni elettroniche permettono inoltre, in pista, di limitare o escludere l’intervento dei sistemi di controllo della trazione per eseguire ‘drift’ e sovrasterzi con-

trollati, per un’esperienza ad alto contenuto adrenalinico.

La trazione integrale sportiva Ford lavora in sinergia con il controllo elettronico della stabilità e con il controllo dinamico della trazione in curva (Torque Vectoring Control), il sistema, già presente su Focus e Focus ST, che agisce sui freni per controllare la velocità di rotazione tra le ruote all’interno della curva.

La messa a punto delle dinamiche di guida è stata completata con sospensioni sportive con molle, boccole e barre antirollio più rigide rispetto alla Focus ST. Gli ammortizzatori possono essere regolati in modalità strada o pista per un assetto ancora più preciso durante i track-day. Il servosterzo elettrico (EPAS) è stato calibrato per lavorare in sinergia con sospensioni anteriori più rigide e con braccetti a lunghezza ridotta, per trasmettere un contatto ancora più diretto e reattivo con la strada.

In modalità Drift, il sistema di trazione integrale modifica la distribuzione della coppia agevolando il verificarsi del sovrasterzo in condizioni di guida in pista, mentre il Launch Control permette di effettuare partenze brucianti senza rischiare di far slittare le ruote, garantendo la massima accelerazione.

Per attivare il Launch Control, al guidatore basta selezionarne l’apposita funzione nel menu di bordo e, dopo aver inserito la prima marcia, accelerare al massimo mentre rilascia la frizione. L’auto regolerà l’erogazione, la distribuzione della coppia e il regime del motore impedendo alle ruote di slittare e massimizzando l’output del motore. Il sistema applica anche un overboost al turbo per garantire la massima accelerazione, e regola gli ammortizzatori su un assetto adatto a contenere il trasferi-



mento dei pesi. Successivamente alla partenza, l'indicatore di cambio marcia nel pannello strumenti, tarato sull'utilizzo ad alti regimi, suggerisce il momento più idoneo a cambiare marcia all'interno dell'arco di giri in cui il motore eroga maggiore potenza, dai 5.900 ai 6.800, soglia oltre la quale interviene il limitatore.

Per assicurare rapide decelerazioni in pista e prestazioni costanti in frenata, la nuova Focus RS è dotata di dischi anteriori ventilati da 350mm con pinze Brembo a 4 pompanti, con monoblocco ultraleggero. Le pinze possono essere ordinate anche in colore blu, con logo Brembo a vista. Per mantenere costante la temperatura del gruppo frenante ed evitare l'effetto 'fading', l'aerodinamica anteriore prevede 2 condotti di raffreddamento che indirizzano i flussi d'aria verso i dischi, dotati di elementi che favoriscono il controllo della temperatura.

La nuova Focus RS, come quasi ogni veicolo Ford disponibile oggi, è spinta da un motore EcoBoost. L'unità in alluminio da 2.3 litri, già disponibile a bordo della Mustang, è stata calibrata per erogare livelli superiori di potenza e coppia e garantire alla trazione integrale un'accelerazione pressoché istantanea.

L'incremento di potenza, che sarà di oltre 320 cavalli, è stato ottenuto attraverso l'implementazione di un turbo 'twin-scroll' a bassa inerzia di maggiori dimensioni, per un incremento della portata d'aria, e di un intercooler maggiorato, per ridurre la temperatura dell'aria e aumentarne la densità. La gestione dei flussi è stata migliorata grazie a un design interno senza strozzature e a uno scarico con valvola parzializzante, che equi-

libra la contropressione dei gas di scarico e controlla i livelli di rumore.

La testata è realizzata in una lega capace di sopportare stress termici elevati, ed è dotata di una guarnizione a elevata resistenza e adatta anche a temperature fuori dall'ordinario. Il blocco del motore è in alluminio, con canne dei cilindri in lega di ghisa ad alta resistenza.

La meticolosa calibrazione del motore ha fatto in modo che l'EcoBoost 2.3 sia in grado di garantire una risposta brillante anche ai bassi regimi e di spingere senza esitazione fino al limitatore, impostato a 6.800 giri. Il sound è emozionante e avvolgente, e si distingue per il carattere sportivo e la voce cupa ed echeggiante che caratterizza la tradizione RS.

Durante lo sviluppo è stata data massima priorità alla messa a punto di un impianto di raffreddamento in grado di controllare la temperatura del motore anche ai regimi di funzionamento più elevati. Gli ingegneri hanno ricavato uno spazio nel cofano per l'installazione del più grande radiatore mai montato a bordo di una Focus.

"Questo speciale EcoBoost 2.3 farà sentire l'adrenalina trasmettendo l'impeto del turbo con una spinta fino alla linea rossa del contagiri, accompagnata da un sound che renderà l'esperienza a bordo ancora più esaltante", ha detto Pericak.

La trasmissione manuale a 6 marce si avvale di leva corta, per garantire rapidità e precisione dei movimenti. Sia la frizione che la trasmissione sono stati adeguati al generoso output e all'elevata coppia del motore.



E' un'automobile del segmento B, quello di Fiat Punto, VW Polo, Ford Fiesta....Come queste rivali, ha una lunga tradizione e viene offerta sia con carrozzeria a tre porte sia a cinque porte. Ricordiamo che la Corsa in 32 anni di produzione ha conquistato ben 12 milioni di consumatori

Una lunga storia



La nuova Corsa è più una evoluzione che una rivoluzione. Ciò si evince immediatamente dal posizionamento dei montanti che sono rimasti invariati.

Il mantenimento delle stesse quote di sostegno del tetto e del giro porta ha permesso di mantenere le buone doti di abitabilità sia per i passeggeri anteriori sia per quelli posteriori della precedente versione. Il progetto di base ricordiamo che venne sviluppato congiuntamente con Fiat in quanto all'epoca GM e il marchio italiano erano alleati. Sotto la pelle invece sono state modificate le sospensioni, gli ammortizzatori ed è stato abbassato il baricentro: da guidare è un'altra auto.

L'ulteriore novità è l'aggiunta di un motore a tre cilindri da 1.0 litri figlio di un investimento molto importante. Un tre cilindri che va come un quattro. Questo nuova unità propulsiva è disponibile con 90 cv o 116 cv, con la versione più potente è la più veloce Corsa attualmente disponibile: ha una velocità massima di 195 km/h e accelera da 0 a

100 in 10,3 secondi. Il consumo si attesta attorno a una percorrenza di 20,4 km/l, un valore degno di un motore a gasolio.

Per quanto riguarda l'impatto estetico la nuova Corsa al primo colpo d'occhio si potrebbe facilmente confondere con il modello precedente. Secondo Opel è stato mantenuto ciò perché ai clienti esistenti è piaciuto il look della vettura precedente, ma mantenendo lo stesso layout Opel ha risparmiato soldi sulla progettazione. Nuove luci e un naso ispirato alla Adam, la nuova Corsa ha il frontale più vicino al suolo, con una griglia più bassa e luci a LED come moda comanda. Due pieghe taglienti danno più personalità alla vista laterale. Aperte le porte posteriori si nota che il vetro è identico al vecchio modello con una parte che copre la parte metallica: è ben eseguito e non si nota quando si è seduti nella parte posteriore.

Vista posteriormente ha le luci che si estendono sopra il portellone, mentre i nuovi disegni delle ruote svelano un tocco di originalità. Nel complesso, la Corsa si pre-

senta fresca e moderna, anche se un osservatore casuale potrebbe non notare che è nuovo di zecca. All'interno le differenze tra vecchio e nuovo modello sono invece molto più evidenti. Il cruscotto guadagna il touchscreen della Adam, che raggruppa tutte le funzioni. Nell'allestimento "base" ci sono i retrovisori esterni regolabili elettricamente, la chiusura centralizzata e l'assistenza alle partenze in salita; la versione n-Joy aggiunge il clima manuale e l'impianto radio con comandi al volante, il Bluetooth per collegare il telefono al vivavoce dell'auto, ingresso USB e AUX-In per collegare delle fonti esterne come le "chiavette" contenenti la musica; l'allestimento b-Color cerchi in lega da 16 pollici, fari diurni a Led, fendinebbia, volante in pelle, finestrini posteriori scuri, pedaliera sportiva, mondanature colorate e cruise control. La più dotata Cosmo offre cerchi in lega a otto razze da 15 pollici, fari allo xeno, climatizzatore automatico, luci ambiente a Led e sedili posteriori ripiegabili 60/40.



Sulle portiere ci sono tasche più grandi

Opel ha riprogettato una parte sostanziale della ciclistica della Corsa per garantire che possa competere con la Fiesta. La piattaforma di base della Corsa in uscita è stato riportata, ma avvitata su una nuova sistemazione di sospensione che migliora la corsa notevolmente e offre un migliore controllo.

Ci vogliono 10,4 secondi per arrivare a 100, è un po' più lenta rispetto alla Fiesta 1.0 litri EcoBoost, ma è un motore estremamente raffinato. In città o alle velocità più alte c'è molto poco rumore del motore e anche da bassi regimi tira sorprendentemente forte. La turbina fa sempre sentire la sua presenza e complice il cambio a sei marce (nuovo) ben si sfrutta.

Lo sterzo è po' nervoso in autostrada ma molto dinamico sui percorsi tortuosi. Attenzione alle ruote: con quelle da 17 pollici ci sono molte reazioni sullo sterzo e se non si tengono ben salde le mani sul volante è l'auto a guidare perché copia tutte le imperfezioni della strada. La tenuta di strada è buona ma il rollio è presente, in poche parole è più confortevole della Fiesta ma un po' più lenta nei cambi di direzione.

In città, con la funzione city è leggera da portare e da parcheggiare, ma questa funzione con il crescere della velocità si toglie autonomamente.

La nuova Corsa utilizza molte parti della vecchia che fa ben sperare per l'affidabilità. Anche il sistema IntelliLink touchscreen disponibile su Adam, Insignia e Ampera, dovrebbe funzionare senza problemi ma non è velocissimo: ha preso un po' di tempo in più nell'avviamento e i controlli touchscreen non reagiscono come quelli della Polo. Inoltre è posizionato un po' troppo in basso.

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
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
British F.4 a Donington
Italiano Rally – Sanremo

19 aprile

F.1 ad Al Sakhir
GP2 ad Al Sakhir
Super Formula a Suzuka
Moto GP a Rio Hondo
Indycar a Long Beach
USCC a Long Beach
Nascar a Bristol
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
TCR 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
TCR Series a Portimao
3 Ore Endurance al Mugello
Coppa Italia ad Adria
RS Cup ad Adria
Coppa Italia ad Adria
British F.4 a Thruxton

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
TCR 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
TCR 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
British F.4 a Oulton Park
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
TCR 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
British F.4 a Croft
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
TCR 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
TCR Series a Codegua
British F.4 a Snetterton

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
British F.4 a Knockhill

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
British F.4 a Rockingham

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
TCR 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
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
British F.4 a Silverstone
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
 British F.4 a Brands Hatch
 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
 Super Formula a Sugo
 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
 TCR 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
 TCR 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