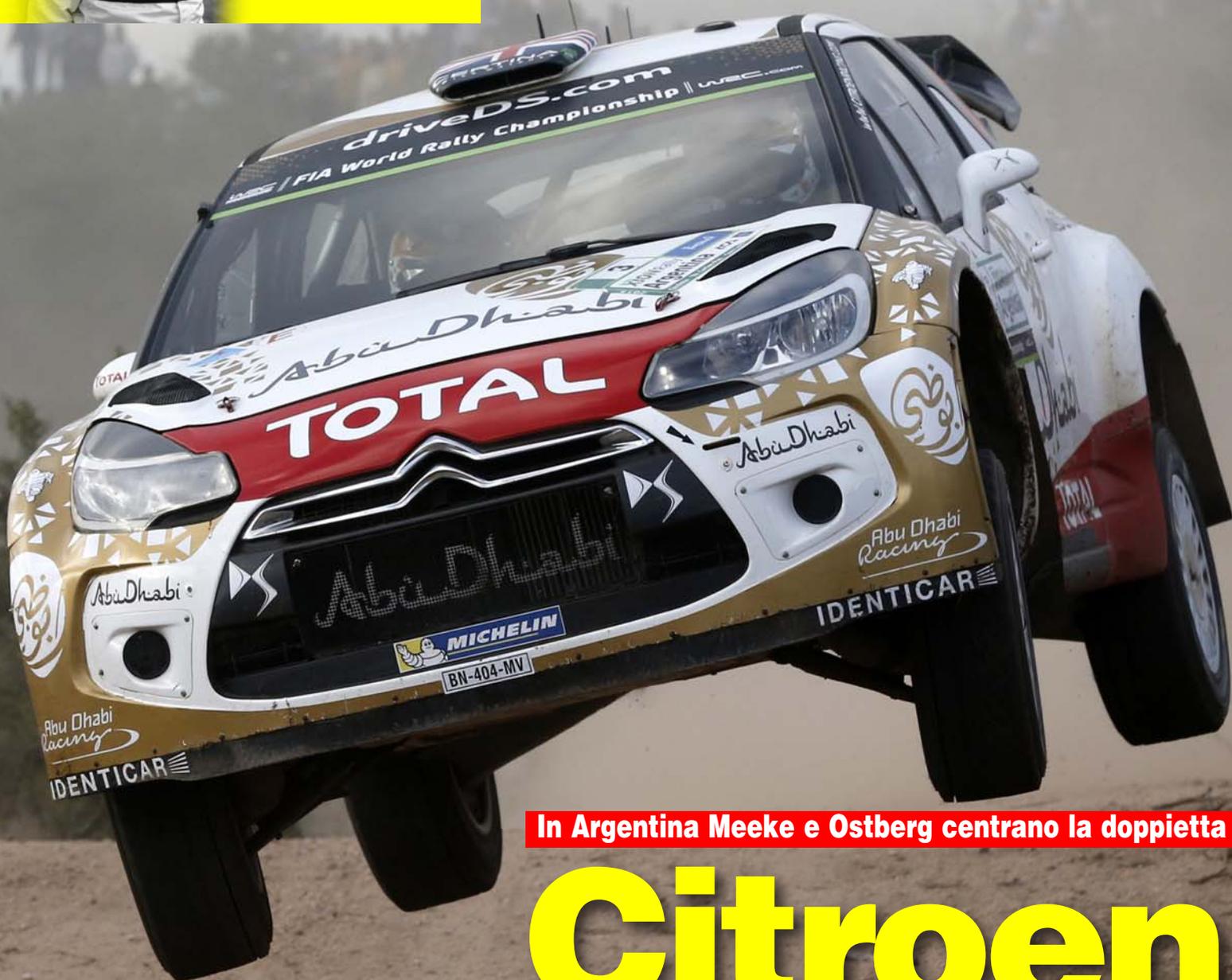




**A Molveno
due giorni
per ricordare
Attilio
Bettega
a 30 anni
dalla
scomparsa**



In Argentina Meeke e Ostberg centrano la doppietta

Citroen torna grande

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

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



10



18



34



38

Il graffio di Baffi!

SOS RED BULL!

C' SONO ANCORA
14 G.P.
E MANCANO I MOTORI ...

POTREMMO SEMPRE
RECUPERARLI DALLE
AUTO E DAI FURGONI
AZIENDALI .

BAFFI

L'editoriale

di Massimo Costa

L'EMOZIONE DEL PUBBLICO IN WORLD SERIES BY RENAULT

Lo scorso weekend è partita dal bell'impianto Motorland Aragon di Alcaniz la World Series by Renault. Per il "pacchetto" francese che vede in pista la 3.5 e la 2.0 litri in attesa dell'arrivo della RS01 a fine maggio a Spa, l'ennesima conferma di un evento che tanto piace al pubblico. Come sempre infatti, il paddock (accesso gratuito ad ogni zona dell'autodromo) è stato letteralmente invaso da appassionati e non, famiglie intere con bimbi piccoli al seguito che hanno trascorso ore nella zona a loro dedicata, con giochi e quant'altro. Poi, gli stand Renault, i simulatori, gli show in pista degli stuntman e della Red Bull F.1 con Carlos Sainz al volante. La World Series by Renault è anche tutto questo, e uscire un attimo dalla frenesia delle gare, delle qualifiche, spostarsi dai box alla parte ludica del paddock, è stato decisamente interessante perché fa scoprire, una volta di più, come si possa vivere un evento motoristico in maniera molto "americano", come se ci si trovasse all'interno di un enorme parco giochi dove le gare sono quasi un contorno. E per gran parte del pubblico arrivato dalla cittadina di Alcaniz, dalle zone circostanti e da Saragozza è proprio così. Una domenica diversa, vissuta in mezzo a piloti che un giorno ritroveranno nei Gran Premi F.1, tra i meccanici che lavorano incessantemente sulle macchine. Un pubblico capace di emozionarsi ogni volta che osserva da vicino una monoposto. E' un modo di vivere le corse che è unico in Europa e che viene proposto soltanto dal DTM. Ecco, quando si osserva tutto questo, non può che venire in mente la tristezza che provoca la desolazione totale delle piste e dei campionati organizzati in Italia o di quei campionati internazionali (F.1 compresa) che preferiscono barricarsi dietro a ridicoli cancelli per sentirsi superiori, altezzosi, parte di una finta elite. Meglio che tornino con i piedi ben piantati per terra...



MOTORLAND

ARAGÓN



**GO
DE**

RENAULT RENAULT



ATTILIO BETTEGA

30 anni dopo



Per Attilio, a Molveno

Trent'anni nei nostri cuori. Il titolo che Isabella, Alessandro e Angela Bettega hanno scelto per ricordare il grande Attilio non poteva essere più adeguato. Tre decenni dopo la tragica scomparsa del ralista trentino dal 2 al 3 maggio a Molveno, la sua città, tantissime delle persone che lo hanno amato e ammirato si ritroveranno per ricordarlo in una due giorni davvero speciale, con un fittissimo programma di eventi e occasioni. Sabato, la giornata centrale, si inizia alle 8 e mezzo con l'arrivo delle vetture al Palazzo dello Sport di Molveno e poi via fino a notte inoltrata, quando sarà presentato anche il libro che Guido Rancati ha curato e che racconta il Bettega uomo e pilota attraverso i ricordi di chi lo ha frequentato e conosciuto.

L'elenco dei protagonisti della giornata è lunghissimo: si va da Miki Biasion ad Ari Vatanen, da Dario Cerrato a Fabrizio Tabaton, a Nini Russo, Renato Travaglia, a Cesare Fiorio e Franco Liistro, ai meccanici della Lancia di allora, ed a tantissimi altri. Ci saranno anche tutte le vetture da competizione che hanno accompagnato la carriera di Bettega e segnato un'epoca leggendaria dei rally: la Fiat 128 Coupé, la 112 Abarth, la Kadett, la Ritmo e la 131, fino alla Lancia 037 Martini.

L'appuntamento, per tutti quelli che amano i rally e hanno amato, o anche solo sentito raccontare di Attilio Bettega, è fissato.

Una festa illuminata dal sorriso di Isabella

Guido Rancati

Una sera alla periferia di Ajaccio, trent'anni fa. Isabella Bettega mette piede nella hall del Campo dell'Oro e mette fine a un'atmosfera irreale fatta di sguardi che si perdono nel vuoto e di silenzi grevi. La moglie dell'uomo che solo poche ore prima ha pagato un prezzo esageratamente alto alla propria passione, sta vivendo un momento tremendo, eppure, appena scorge un cronista amico che sente, che sa, di doverle dire qualcosa ma non riesce ad aprir bocca, gli va incontro. "So che per te sarà difficile farlo, ma nei prossimi giorni, quando tutti saremo ripartiti dalla Corsica, telefonami", gli dice con voce pacata, cercando e trovando la forza di nascondere il suo dolore. I due s'abbracciano e il cantastorie pensa a quanto forza c'è in quella donna che ha di fronte.

"Dentro di me, una voce mi diceva che cedere allo sconforto non sarebbe servito a niente: per quanto sia dura da accettare, la realtà è che chi ci ha lasciato purtroppo non torna indietro e allora mi sono imposta fin da subito di ricordarlo con serenità", dice ora con lo stesso tono di quella sera. E con la consapevolezza di essere riuscita a farlo. Accettando quel destino che con Attilio – e con lei – è stato davvero cinico e baro, non ha rotto con l'ambiente delle corse e neppure con la Corsica. Ha trasmesso la sua serenità ad Alessandro e ad Angela, i loro figli. E adesso, quando parla dell'evento che è stato pensato e allestito per onorare l'Uomo che non c'è più, lo definisce "la festa di Attilio".

Già, anche se inevitabilmente qualcuno, fra i tantissimi che saranno a Molveno, di tanto in tanto avrà gli occhi lucidi, la due giorni trentina sarà una festa. Illuminata dal sorriso sereno di Isabella la dolce, Isabella la forte.

IL PROGRAMMA

SABATO 2 MAGGIO

- **9.30-10.00** arrivo vetture Palazzetto dello Sport Molveno (Via Lungolago)
- **10.00** preparazione vetture, sedili e adesivi
- **11.00** partenza raduno verso Trento passando da Sud (Sarche/Toblino)
- **12.00-13.30/14.00** entrata centro storico Trento (da Via Suffragio) più parco chiuso presso Via Manci.
Pranzo leggero in centro vicino parco Chiuso
- **14.00** partenza da Trento uscendo dal centro da via Alfieri.
Rientro da Nord (Mezzolombardo)
- **14.45** Arrivo Andalo con possibile prova spettacolo presso parcheggio funivie di Gaggia
- **15.00** Sfilata centro Molveno e arrivo al palazzetto
- **15.00-24.00** esposizione vetture fuori Palazzetto dello Sport di Molveno
- **21.00-24.00** Sala Congressi presentazione piloti presenti e aneddoti di gara. Moderatori Leo Todisco Grande e Claudia Peroni. Presentazione libro Guido Rancati e presentazione video Piero Comanducci.

DOMENICA 3 MAGGIO

- **Partenza macchine da zona espositiva**
- **10.00** Santa messa presso Chiesa di Molveno e visita cimitero (per chi



I ricordi del Campione riaffiorano grazie al figlio Alessandro

“Attilio non aveva il carisma naturale di Sandro Munari e, a differenza di Miki Biasion non è diventato campione del mondo. Non ne ha avuto il tempo. Ma pur se non ha vinto nessun rally iridato, il suo ricordo è rimasto ben impresso in quelli che lo avevano conosciuto e in quelli che, per un verso o per l'altro, hanno potuto solo sentire parlare di lui e delle sue gesta. E questo dà la misura di una popolarità ancor più sorprendente in quanto, in vita, non l'aveva cercata”. L'osservazione è di Michel Lizin che non è solo un apprezzatissimo giornalista di lungo corso: è anche e soprattutto uno dei pochi che riescono a

colgiere le doti umane dei protagonisti delle ultime corse su strada. E sa descriverle bene come pochi altri.

Il collega belga ha colto nel segno ancora una volta: anche se sono passati trent'anni da quel tragico schianto che a un tiro di schippo dall'inizio della prova speciale numero quattro del Tour de Corse numero ventinove ha posto fine alla sua breve, dannatamente breve, cavalcata terrena, la gente delle corse non ha dimenticato Bettega. I ricordi del Campione e dell'Uomo riaffiorano con una forza, verrebbe da dire una prepotenza, che obbliga a riflettere chi pensa e dice che la madre dei problemi

che affliggono l'Italia in questo primo scorcio del terzo millennio è la scarsissima memoria di noi italiani. Forse non è così, forse non dimentichiamo tutto troppo in fretta. Forse abbiamo solo bisogno che qualcuno ci stimoli a ricordare. Alessandro, il primogenito dell'asso trentino lo ha fatto allestendo un evento che non poteva non avere Molveno come epicentro e impegnandosi nella realizzazione e nella pubblicazione di un libro che attraverso un mosaico di episodi racconta chi era suo padre. Di questo, anche di questo, gli s'ha da essere grati.

g. ran.

Un mosaico di storie



L'interprete di un'epoca forse irripetibile dei rally raccontato da chi lo ha conosciuto da vicino. Un mosaico di storie inedite che diventa romanzo



Ad Attilio Bettega è dedicato anche un libro, fortemente voluto dal figlio Alessandro e nato come attorno ad tavolo, la sera, quando ci si trova a chiacchierare, ad ascoltare i ricordi che si fanno racconto. Anzi, mosaico, perché ogni tessera brilla per sé ma si accosta anche alle altre, in maniera apparentemente casuale ma finendo poi per comporre la trama di una vita e di una carriera.

Il Bettega pilota e il Bettega di tutti i giorni, così come è rimasto impresso nella mente di chi lo ha frequentato su asfalti e sterrati o in sala stampa, di chi ha condiviso con lui sogni e automobili e di chi invece lo ammirava da lontano, è cresciuto ammirandolo e ha poi avuto modo di conoscerlo e di apprezzarne la genuinità e la generosità, la schiettezza e il senso dell'umorismo.

Il libro si intitola *“Bettega - l'uomo, il campione”*, è edito da InPagina e è stato amorevolmente curato da Guido Rancati, firma leggendaria del rallysmo e dell'automobilismo italiano in genere, che di Bettega era amico vero. Guido ha raccolto le testimonianze di molti, accostandole in alcuni casi ai tanti ricordi personali, e componendo un mosaico davvero emozionante. Dal racconto di una luna di miele passata fra prove speciali e controlli orari di Isabella Bettega, a quello delle avventure vissute da Maurizio de Toffoli e Icio Perissinot, che di Bettega sono stati copiloti, da Fabrizio e Luigi Tabaton, dai ritratti in punta di penna ma intinti nel cuore di altri giornalisti come Andrea Cordovani, Jean-Paul Renvoizé, Beppe Donazzan e Carlo Cavicchi, dalle “cartoline” degli amici di Molveno e di ex colleghi come Pietro Mirri, meccanici come Roberto Vittone, in un elenco troppo lungo da riassumere senza fare torti a nessuno. Alla fine, la dedica “mancata” di un collega eccellente come Marku Alen, un' intervista di Cesare Fiorio, l'uomo che seppe intuire e lanciare ad alto livello il talento di Attilio, e un piccolo “Bignami” di ciò che Bettega sapeva, pensava e prevedeva (profeticamente) dei rally. Un libro che grazie al contributo di tutti, e ad un apparato fotografico ricco e inedito, sa scaldare il cuore e alla fine, completato il mosaico, trasmette tutta la nostalgia per un'epoca forse irripetibile dei rally.



A cura di
Guido Rancati

ATTILIO BETTEGA
L'uomo
il campione

INPAGINA
s.r.l.

**Il volume (144 pagine, 20 euro)
sarà in vendita a Molveno in occasione
delle tre giornate in onore di Bettega
(1-3 maggio).**

Dedicata a

Al termine di una gara perfetta Kris Meeke può finalmente salutare la prima vittoria iridata. Un successo che tra le lacrime ha voluto dedicare a Colin McRae, il campione scomparso che una quindicina di anni lo aveva preso sotto la sua protezione



Colin





Terzo al traguardo
Tonino Di Cosimo

Guido Rancati

Ce l'ha fatta, Kris Meeke ha finalmente vinto il suo primo rally iridato e di cose da dire ne avrebbe proprio tante. Ma le parole non riescono a districarsi nel groviglio di emozioni che prova e allora ne dice solo una, la più importante: "Questa è per Colin".

Piange, il nordirlandese che da qui a due mesi festeggerà il suo trentaseiesimo compleanno. Alza le mani al cielo e piange. Di gioia, come una ragazzino. La strada che l'ha portato prima sul tetto della DS3 e poi sul gradino alto del podio argentino è stata lunga. Il suo viaggio era iniziato una quindicina di anni fa sulle strade della sua isola natale, aveva subito fatto vedere di saperci fare e non ci aveva messo molto ad approdare nella serie iridata per essere protagonista nel mondiale Junior. Sospinto dal padre, ma anche da Colin McRae al quale era subito piaciuto quel Pel di Carota che riusciva a realizzare dei tempi da urlo un po' dappertutto. Lo scozzese non ci aveva

messo molto a convincersi che poteva essere il suo erede, quello che avrebbe fatto sognare moltitudini di appassionati del Regno Unito e l'aveva preso sotto la sua protezione. Di più, l'aveva quasi adottato accogliendolo a casa sua. Alti e bassi, illusioni e delusioni. Qualche porta chiusa in faccia, l'opportunità di continuare a vivere di corse offertagli dalla Peugeot Uk per essere protagonista nell'Intercontinental Rally Challenge con una 207 Super2000 curata e gestita dalla Kronos. Il successo nella serie diventata in fretta sufficientemente importante da preoccupare i promotori del mondiale, il ritorno sul palcoscenico più sfavillante. Altri alti e bassi, altre illusioni e delusioni. Parecchi ritiri, qualche piazzamento e quattro medaglie di bronzo. Con una squadra che non era più l'Armata Rossa di un tempo, che aveva altre priorità.

Pure la strada che alla fine di una quattro giorni pazza come poche l'ha portato a guardare tutti dall'alto è stata lunga. E piena di trabocchetti. La sua marcia verso il paradiso era cominciata giovedì sera con un

secondo tempo a un niente, due decimi, da Sébastien Ogier. Ma quella di San Luis era solo nella mini-prova, una kermesse breve e molto poco saporita. Essersela gettata dietro le spalle con un risultato molto positivo non poteva essere bastato ad alimentare le sue speranze, a regalargli una notte infarcita di bei sogni. Le cose serie ancora dovevano cominciare e il venerdì si annunciava tosto: per cominciare, i cinquantun chilometri e novecentonovanta metri della Agua de Oro-Asochinga. Meeke li ha sfruttati per costruire il suo trionfo: più veloce di tutti, s'era piazzato sull'attico di una classifica nella quale Dani Sordo, il meno lontano degli avversari, era a mezzo minuto e spiccioli, tallonato da Jari-Matti Latvala che a sua volta era seguito da Mads Ostberg. Una classifica nella quale non c'era più traccia di Ogier. Non era in una botte di ferro, non ancora. Era messo bene, molto bene, ma metro dopo metro, prova dopo prova, si rendeva conto di non doversi confrontare solo con lo spagnolo con la Hyundai, il finlandese con la Volkswagen e il norvegese



L'ORDINE DI ARRIVO DOMENICA 26 APRILE 2015

1. Fontana-Agnese (Hyundai i20 Wrc) in 1.29'50"8
2. Michelini-Perna (Ford Fiesta R5) a 31"8
3. Di Cosimo-Di Papa (Citroen C4 Wrc) a 2'35"5
4. Cogni-Pollicino (Peugeot 207 S2000) a 3'29"6
5. Rusce-Barone (Subaru Impreza Wrc) a 3'40"7
6. Bettini-Acri (Peugeot 207 S2000) a 4'12"5
7. Freguglia-Vozzo (Ford Fiesta Wrc) a 4'35"0
8. Mella-D'Amore (Ford Fiesta Rrc) a 5'13"5
9. Gasperetti-Ferrari (Renault Clio R3) a 5'14"0
10. Strata-Garbero (Mitsubishi Lancer Evo IX) a 5'47"0

Le classifiche di campionato

Piloti: 1.Ogier punti 84; 2.Ostberg 51; 3.Mikkelsen 47; 4.Evans 41; 5.Meeke 35; 6.Neuville 35; 7.Sordo 30; 8.Prokop 26; 9.Latvala 19; 10.Tanak 12; 11.Paddon 10; 12.Al-Qassimi 8; 13.Loeb 6; 14.Al-Attiyah 6; 15.Al-Kuwari 6; 16.Dominguez 4; 17.Protasov 2; 18.Fuchs 2; 19.Saba 2; 20.Ketomaa 1; 21.Villagra 1.

Costruttori: 1.Volkswagen 103; 2.Citroen 85; 3.Hyundai 85; 4.M-Sport 71; 5.Jipocar 32; 5.Volkswagen II 15; 7.Hyundai N 9; 8.FWRT 3.

I campioni veri aiutano i talenti

Kris Meeke dedica la vittoria a Colin McRae e viene in mente che il fuoriclasse scozzese non è stato l'unico a dare una grossa mano a un giovane di belle speranze: prima ancora di lui l'aveva fatto, fra gli altri, Juha Kankkunen con Tommi Makinen e dopo, fra gli altri, l'ha fatto Markko Martin con Ott Tanak. E sia Carlos Sainz, sia Sébastien Loeb avevano esercitato la loro forza di convinzione per "costringere" Guy Frequelin e Olivier Quesnel a dare una chances importante a Dani Sordo e a Sébastien Ogier. Così non fa tutti, ma così fan tanti. Dall'altra parte delle Alpi. Nel Bel Paese no, forse perché continuare a manarla con la storia che i ragazzi italiani non emergono perché non c'è più la Lancia è assai più comodo. E soprattutto più economico.

con la sua stessa divisa. Quella che doveva fronteggiare e battere era soprattutto la paura che qualcosa andasse storto. Che qualcosa della DS3 si rompesse, che lui si facesse sorprendere da una curva, un guado, una pietra.

La compatta uscita dall'atelier di Versailles non lo ha piantato in asso, lui ha archiviato senza veri danni un dritto che gli aveva gelato il sangue. L'unico, piccolo, errore di un fine settimana ad altissima tensione. Robetta, confronto agli errori e agli erroracci di molti altri. Di Andreas Mikkelsen e di Thierry Neuville, gli altri due che chissà mai se ce l'avrebbero fatta a emergere senza l'Irc. E ovviamente dello sciagurato Latvala. Con addosso una pressione sempre più difficile da sopportare, è andato avanti concedendo a Ostberg meno di quanto ci sarebbe voluto per convincerlo a dimenticare l'influenza che si portava dietro, a provarci sul serio. Ha rotto il ghiaccio, ha vinto. Ha scritto il suo nome nell'albo d'oro del Rally d'Argentina. Quattordici anni dopo Colin, il suo maestro.



L'ingegner Didier Clement tra i primi a congratularsi con Kris Meeke

Primo podio per Elfyn Evans

La Fiesta arriva sotto la pedana zoppicante, ma ci arriva. Il problema a una sospensione non impedisce a Elfyn Evans di accomodarsi sul podio e alla gente della M-Sport di mettere in cassaforte i punti necessari a puntellare la speranza di chiudere la stagione con un piazzamento importante nel mondiale costruttori. La squadra di Malcolm Wilson è sempre quarta ed è sempre parecchio lontana dalla Volkswagen, però Hyundai e Citroen, appaiate al secondo posto, restano nel mirino. E non è poco.





Thierry Neuville

Neuville in fila al muro del pianto

Ci fosse un muro del pianto nella cittadina edificata sui terreni del signor Carlos Paz, intorno ci sarebbe ressa. Alla fine del quarto appuntamento iridato della stagione, a disperarsi sono in tanti: c'è Thierry Neuville che ha gettato via un quarto posto sbattendo contro un masso alle prime battute dell'ultimo round, ma anche e soprattutto gli uomini della Volkswagen che nella seconda trasferta dell'anno nelle lontane americane hanno raccattato poco assai. Per colpa di Andreas Mikkelsen e di Jari-Matti Latvala e per colpe proprie. Aver perso la battaglia argentina non impedirà alle truppe di Jost Capito di vincere la guerra per l'iride, ma la Panzerdivision tedesca non era mai uscita tanto male da una sfida mondiale.

Bertelli miglior italiano

E' finito alle spalle di Sebastien Ogier e il risultato sarebbe da incorniciare, non fosse che il due volte iridato della Volkswagen ha chiuso al diciassettesimo posto. Mai nelle zone calde, Lorenzo Bertelli non ha lasciato tante tracce del suo passaggio in Argentina, ma alla fine è stato comunque il meglio piazzato della pattuglia italiana, davanti a Gianluca Linari e Simone Tempestini, i due con le Impreza.



Lorenzo Bertelli

In Wrc-2 a far festa è Al-Kuwari Tempestini recrimina

Settimo assoluto e, soprattutto, primo in Wrc-2: Abdulaziz Al-Kuwari ha di che essere molto soddisfatto della sua trasferta sudamericana. Meno lo è Jari Ketomaa, terzo dietro anche a Diego Dominguez, e lo è pure Yuriy Protasov, quarto a conclusione di un rally-calvario. Alle spalle del drappello di Fiesta, un paio di Impreza, quella di Gianluca Linari e di Simone Tempestini. I due italiani hanno fatto la loro parte e Tempestini l'ha fatta pure molto bene, come gli capita sempre più spesso. Anche perché il distacco è bugiardo: a farlo livitare è stata l'assurda penalità di un'ora e sette minuti appioppatagli dai commissari sportivi a bocce ormai ferme. Dopo che i tecnici avevano riscontrato che la ventola della sua giapponesona aveva nove pale e non undici come quella omologata. Nessun vantaggio e nessun dolo: la Subaru ormai vende solo quelle con nove pale e i federali dovrebbe saperlo. Forse lo sanno, però non hanno resistito a mettere in scena l'ennesima (pessima) commedia dell'assurdo. Che, è facile immaginare, sarà prima o poi replicata. Anche nel Bel Paese, purtroppo.





Simone
Tempestini



Finisce con una capriola l'avventura di Nalbandian

David Nalbandian è stato finalista a Wimbledon e numero 3 del mondo (nel 2006), ma ha sempre amato più i rally del tennis. Da quando si è ritirato, un paio di anni fa, ha potuto dare sfogo alla sua passione, ma nel rally di casa non gli è andata benissimo, come si vede nella foto. Peccato, perché con la sua Chevrolet Agile insieme con il co-pilota Daniel Stillo al momento dell'uscita di pista il 33enne argentino era 24esimo assoluto.



Martin
Prokop

Prokop quasi a podio ma la Pirelli si merita di più

Quarto. A poco meno di sei minuti e mezzo da Kris Meeke, ma quarto. Il rallista dell'est si posiziona appena sotto il podio e offre alla Pirelli il miglior risultato in un appuntamento iridato dell'ultimo anno e mezzo. Lo fa senza squilli, all'insegna del "chi va piano, va sano e va lontano". Raccattando due settimi, due ottavi, due noni, due undicesimi, due dodicesimi e un decimo tempo nelle undici prove speciali che tutto il gruppo è riuscito a disputare. Niente di che, insomma. Non abbastanza da far dimenticare le rasoiolate inferte qui e là, con le "scarpe" italiane, agli avversari da Robert Kubica. E l'assenza del polacco si fa ancor più pesante. Forse anche fra gli uomini della "Pilunga", almeno fra quelli di loro poco o tanto frustrati dal non avere nelle loro fila un pilota vero.

FORMULA 1

Lewis Hamilton



Hamilton Superstar

Il campione del mondo pare essere senza freni: non solo vince in pista, ma anche al di fuori del paddock si impone all'attenzione dei media, dei fans, passando da un ruolo di attore a quello di musicista. Con nel cassetto il sogno di poter guidare nel mondiale, un giorno, la Ferrari

Stefano Semeraro

Ci sono momenti nella vita in cui tutto va bene. Prendete Lewis Hamilton, che secondo Bernie Ecclestone è il pilota ideale per la F.1 di oggi, perché sa vincere in pista e far parlare di sé – e per riflesso del Circus – quasi tutti i giorni su giornali e tv. È il campione del mondo uscente, e lanciatisimo verso un bis con la Mercedes. Il suo compagno sembra già rassegnato, la concorrenza di Sebastian Vettel e della Ferrari lo incalza, ma per momento è ancora lontana. Forbes lo ha incoronato sportivo più pagato d'Inghilterra: 123 milioni di euro (88 di sterline, se preferite) guadagnati nel corso del 2014, più dei 100 di Wayne Rooney, la stella del Manchester United e della nazionale, dei 99 di Jenson Button, il suo ex compagno di squadra ai tempi della McLaren, e dei 67 di Andy Murray, il campione di tennis scozzese. Con la Casa di Stoccarda il rinnovo del contratto sembra vicino: pare si tratti di 120 milioni di euro triennali, 40 a stagione, una cifra mai vista e che supera anche quelle strappate da Fernando Alonso alla McLaren (poco più di 100 complessivi) e da Vettel alla Ferrari (25 ad annata più bonus).

La firma sul rinnovo per il GP di Spagna

«Credo che firmeremo prima del GP di Spagna (fra due settimane, ndr)», ha spiegato alla stampa tedesca, e a chi gli chiedeva se in un futuro gli piacerebbe salire a bordo di una Rossa ha risposto con un sorriso. «Di fronte a una proposta sarebbe difficile dire di no. Ma adesso corro per la Mercedes e fatico a immaginarmi in una scuderia diversa». Come dire: Sebastian, tienimi il posto in caldo, che prima o poi arrivo. Intanto, a marzo, a Maranello si è comprato la supercar LaFerrari, del resto se la può permettere, e sul vecchio tracciato di Monza ha sfilato a fianco di Stirling Moss: tanto per chiarire che ormai si confronta con la storia e la leggenda della F.1. Nei prossimi tre anni “Jesus” Hamilton, l'unto del signore dei motori, del resto può sperare di mettere in bacherca altri 2-3 titoli, e poi chiudere in bellezza la carriera a Maranello, dove intanto Vettel avrà contribuito a riportare al vertice la Ferrari.

Musica e cinema Lewis prepara il futuro

Nel frattempo, grazie ad un contratto che nelle clausole prevede sempre meno impegni di pubbliche relazioni – da sempre l'incubo dell'inglese – e più spazio per i suoi hobby, Hamilton può godersi

il lato glamour e “viposo” della sua esistenza di 30enne superstar totale e globale. Chi lo immaginava in lacrime e distrutto per la fine della storia d'amore tormentatissima con Nicole Scherzinger si sbagliava: con il fido Roscoe, il bulldog che lo segue ovunque e con cui si scatta selfie ovunque, dallo studio di registrazione al paddock, dal Colosseo alle occasioni mondane, Lewis se la spassa alla grande. Soprattutto grazie alla musica, la sua grande passione. Suona la chitarra acustica e ha già registrato alcune canzoni con nomi illustrissimi della scena internazionale come Rodney Jerkins, uno dei produttori di Lady Gaga e Madonna. Secondo i tabloid inglesi potrebbe presto pubblicare un album con l'etichetta del famoso rapper Jay Z.

Ma il multiforme Lewis ama anche il cinema, tanto che negli scorsi giorni a Roma ha registrato un cameo in “Zoolander 2”, il sequel del fortunato film con Ben Stiller, Owen Wilson e Billy Zane che la troupe sta girando proprio in Italia. La voce l'aveva già prestata al film di animazione “Cars 2”, stavolta debutterà anche come attore vero e proprio. In pista, insomma, qualche rivale Lewis il multitasking qualche rivale ce l'ha. Fuori, al momento, corre da solo.



FORMULA 1

Chris Horner



Chris Horner is walking towards the left of the frame. He is wearing a dark blue short-sleeved polo shirt with various sponsor logos: Infiniti, Total, Red Bull, and Papa John's. He is also wearing dark blue trousers, a watch on his left wrist, and sunglasses. He is carrying a brown leather bag in his right hand. The background is a blurred grid pattern, likely a building or a fence.

Chris Horner in
compagnia del
progettista Newey

Red Bull devi soffrire

Horner lo ribadisce: i problemi che affliggono il suo team non saranno risolti a breve. Difficile il rapporto con la Renault, anche se un divorzio traumatico non conviene a nessuno. E sul futuro ammonisce: bisogna cambiare le regole, le power unit non possono essere congelate. Altrimenti un addio alla F.1 potrebbe diventare possibile

FORMULA 1

Chris Horner



Matrimoni e divorzi. All'orizzonte di Chris Horner ci sono tutti e due. Nel primo caso con la bella Geri Haliwell, ex Spice Girl con cui da tempo fa coppia fissa. Nel secondo, con addosso non una "suite" da cerimonia, ma la camicia blu della Red Bull, con la Renault, visto il pessimo inizio di questo campionato, funestato dalle rotture ripetute delle power unit francesi. E dai mal di pancia di Dietrich Mateschitz.

«Abbiamo avuto un difficile inizio di stagione – ammette Horner – Non siamo neanche lontanamente nella posizione in cui volevamo o ci aspettavamo di trovarci. Alcuni dei problemi sono fuori dal nostro controllo, tutto ciò che possiamo fare è offrire il nostro supporto».

Se un anno fa qualcuno avesse detto che la Red Bull sarebbe stata dietro il suo junior team, gli avrebbe dato del folle. Eppure in Malesia è successo, anche se non è durato a lungo.

«Be', quello è un caso particolare di una piccola parte della stagione. La Toro Rosso ha fatto un lavoro fantastico, anche se sono stati sfortunati in Bahrain – ed entrambi i loro piloti si stanno comportando bene. Ma un campionato si misura su 19 o 20 gare, non solo su una. E' bellissimo vedere i più giovani fare così bene, ma noi non abbiamo dato grandi possibilità ai nostri piloti. Hanno dovuto combattere con così tante cose che spesso guidare diventa quasi un fattore secondario».

Come mai la Toro Rosso è sembrata quasi più forte di voi nelle prime tre gare? Che cosa stanno facendo di diverso con la power-unit? Hanno quasi la metà del vostro budget e il team è la metà del vostro.

«Stanno utilizzando la power unit esattamente come stiamo facendo noi».

Allora come mai vi sono così vicini? Fino a poco tempo fa sembravate appartenere a mondi diversi...

«Non ci hanno ancora battuto in qualifica! Ma dispongono di una buona macchina. James Key (il direttore tecnico, ndr) ha fatto un lavoro super con il suo team, e a noi non è ancora andato per il verso giusto nemmeno un weekend».

Il vantaggio della Red Bull è sempre stato rappresentato da un telaio superiore che compensava un motore meno performante. Ora però, ci sono problemi anche in quell'area: che fine ha fatto la magia di Adrian Newey?

«Sicuramente dobbiamo migliorare la macchina. Ma abbiamo compromesso il set-up per cercare di risolvere altri problemi che avevamo. Quindi alla fine è un circolo vi-

zioso – meno carico aerodinamico, ecc – che crea a sua volta altri problemi. Non siamo ancora nella posizione ottimale con la RB11, ma è pur sempre una monoposto progettata da Adrian...».

La Power unit è il punto debole della RB 11. Quanto è difficile completare una stagione con solo 4 motori?

«E' frustrante. Sicuramente ne useremo più di quattro: le abbiamo già utilizzate in tre sole gare, quindi le possibilità di stare nelle limitazioni è pari a zero. I team in Malesia si sono dichiarati d'accordo all'unanimità di introdurre un quinto propulsore, ma le penalizzazioni relative ai motori colpiranno anche altri, non solo noi. A noi servirebbe aumentare il numero a sette, otto o nove. Sfortunatamente queste sono le regole e con queste regole non ci vedo molto bene. Spero che siano regole che diventeranno più realistiche in futuro».

Al momento c'è molta discussione sui possibili cambiamenti nei regolamenti per il 2017, e voi siete a favore del cambiamento. Ma se non sarà possibile trovare il consenso di tutti?

«Se congeleranno veramente il motore il prossimo febbraio, congeleranno vantaggi e svantaggi. Credo invece che si debba aprire lo sviluppo perché si tratta di una tecnologia ancora molto giovane. Il lato debole sono i costi. L'alternativa è approvare regole per rendere i motori meno decisivi nel differenziare le performance, tagliando i costi. Qualsiasi cosa si faccia ci saranno i contenti e gli scontenti. Quindi la vera domanda riguarda ciò che è meglio per la Formula 1. Però i team devono curarsi anche dei loro interessi, dunque ci sarà sempre chi cercherà di sfruttare le regole, ed è ovvio che un team competitivo voglia evitare di annullare il proprio vantaggio».

Helmut Marko ha dichiarato che la Red Bull sta lavorando molto intensamente con la Renault per cercare di uscire dalla crisi. Ma che se non si vedesse nessuna luce alla fine del tunnel una soluzione potrebbe essere il cambio di motore. Quando verrà presa la decisione finale?

«Abbiamo un contratto con la Renault per il 2015 e il 2016 ed è interesse tanto della Renault quanto nostro risolvere i problemi il più in fretta possibile».

Non c'è nessun comma del contratto che vi consente di uscire se non viene raggiunta una certa posizione nel campionato costruttori?

«La verità è che la nostra migliore chance è di restare con Renault, e viceversa. Abbiamo vinto 50 GP e 4 Mondiali insieme,

quindi a volte la frustrazione può salire».

La Red Bull non è più quella di un tempo. A parte le difficoltà con la macchina c'è stato l'addio a Sebastian Vettel. Cosa sta facendo il team per reinventarsi?

«Una macchina veloce risolverebbe tutti i problemi. E non dimentichiamo che tutte le nostre vittorie l'anno scorso sono arrivate con Daniel Ricciardo».

Quando arriverà allora questa macchina veloce?

«Il prima possibile».

E quando sarà questo "prima possibile"?

«Non ne ho idea».

Alla Williams è servito quasi un decennio per tornare in alto. La Red Bull ha tutta questa costanza?

«Vi garantisco che non ci vorranno dieci anni! Red Bull è in questo sport da 20 anni: prima come sponsor, poi come azionista, infine come proprietaria di un team. Mateschitz ha investito più in F.1 negli ultimi 20 anni di qualsiasi altra azienda di questo sport».

Mateschitz è apparso però molto critico, ultimamente. Che segnali sta mandando?

«Dietrich non parla pubblicamente molto spesso, ma tutte le volte che lo fa devi ascoltarlo. Quello che vuole significare è: la Renault deve fare il proprio lavoro al meglio o non farlo affatto. Non si può essere incinta a metà».

E' soddisfatto dei suoi due piloti? Kvyat per ora è stato quasi invisibile...

«Daniil per ora ha fatto un buon lavoro. Si è trovato davanti molti problemi che non hanno nulla a che fare con lui. Non ha ancora avuto una gara importante, ma a noi risulta che abbia un buon feeling con la macchina e sia molto veloce. Per quanto riguarda la posizione dei nostri due piloti non c'è nulla di cui essere scontenti».

Può prevedere come sarà il 2015 della Red Bull? Ad esempio se la power unit inizierà davvero a funzionare potreste stabilizzarvi in quinta posizione.

«Non usiamo il se... L'unica previsione che faccio ora è: brutta partenza, grande finale. Per essere realistici: i nostri problemi non sono di breve periodo quindi non saranno risolti a breve. Dobbiamo soffrire un po' per il momento. Ed è nel momento in cui fondi un nuovo futuro che devi sempre soffrire un po'».

Intervista tratta da Formula1.com

Radio Days

Il GP del Bahrain rivissuto attraverso i messaggi fra box e piloti



Mercedes-Benz
PETRONAS



«Ho avuto un guasto, e Perez mi ha portato via l'ala! Incredibile»

Vettel dopo la collisione con la Force India di Perez nella seconda sessione delle libere

«Sono nella ghiaia...»

Un placido Kvyat dopo essere uscito di pista nelle terze libere alla curva 4.

«Incredibile sovrasterzo. Non tocco neppure lo sterzo e sto sovrasterzando.»

Verstappen cerca di far capire in maniera espressiva cosa non va nella trazione della sua Toro Rosso nelle terze libere.

«Uhuuu, ehiii, bello così!»

I gridolini di gioia assortiti di Sainz al momento di qualificarsi per la seconda volta in Q3 quest'anno

«Bel lavoro, bella sorpresa ragazzi.»

Hulkenberg, il più sorpreso di tutti di essersi qualificato ottavo con la sua Force India

«L'appoggiatesta sta cedendo. Tenetene uno di riserva a portata di mano, se ce l'avete.»

Ricciardo avverte i suoi meccanici di tenere la testa concentrata mentre si schiera sulla griglia.



«Forza con le bandiere azzurre! Sta' gente proprio non si vuole muovere!»

Raikkonen al suo meglio, grida come un pendolare bloccato dal traffico mentre la sua rimonta su Rosberg è frenata dalle vetture più lente.

«Sono un po' troppo vicini per sentirmi a mio agio.... Che fine ha fatto il mio vantaggio?»

Hamilton si accorge che Rosberg e Vettel stanno battagliando nel suo specchietto dopo aver ripreso la testa della gara al termine del primo pit-stop.

«C'è qualcosa di strano nella macchina... credo di aver perso una ruota.»

Sainz prova a diagnosticare il problema con la sua Toro Rosso.

«Perché pensate che le option siano meglio? Posso andare più veloce con le 'prime' che con queste option.»

Raikkonen annusa odore di podio a due terzi di gara e vuole accertarsi che la strategia Ferrari sia quella giusta.

«Dunque, il gap con Kimi adesso è di 8"5...» (Ross, ingegnere di pista di Rosberg)

«Non dirmi più quanto è il gap...» (Rosberg, che di solito vuole sapere più informazioni possibili in gara, decide che è meglio non sapere a che distanza sta Raikkonen dai suoi scarichi).

«Guasto al BBW! Guasto al BBW» (Lewis Hamilton)

«Fai solo attenzione con i freni. C'è abbastanza vantaggio per i giri che restano» (Bonnington, ingegnere di pista di Hamilton, cerca di rassicurarlo dopo il problema al Brake-by-Wire)

«Ehi, Iceman, sei stato grande. Sono orgoglioso di te. Grande Kimi.»

Maurizio Arrivabene toglie ogni dubbio a Raikkonen su quanto sia contento per il suo secondo posto.

«Mi spiace per i freni, Nico. E' capitato al momento sbagliato.»

La Mercedes sente il bisogno di scusarsi con Rosberg per il problema che non gli ha consentito di difendere la seconda posizione contro Raikkonen.

NUOVA PEUGEOT 308 GT

≡ VIVI LO SPIRITO GT ≡



Motore 1.6 THP 205 CV / Sospensioni Sport / Peugeot i-Cockpit® / Rapporto peso/potenza
*Motore 2.0 BlueHDi 180 CV / Driver Sport Pack / con volante ridotto / di soli 5,85 kg/CV**

PEUGEOT RACCOMANDA TOTAL Valori massimi ciclo combinato, consumi: 5,6 l/100 km; emissioni CO₂: 130 g/km. *Dato riferito al motore 1.6 THP.

NUOVA PEUGEOT 308 GT

MOTION & EMOTION



PEUGEOT

La gara di Al Sakir ha rappresentato un passo avanti per Alonso, meno per la McLaren che non è riuscita a far partire Button. L'ex ferrarista è però convinto che il team sia sulla giusta strada e si aspetta segnali importanti dai tre Gran Premi che lo aspettano. A partire da quello di casa a Barcellona

«**Ricomincio dalle prossime tre**»

Alonso, in Bahrain è arrivato vicino alla zona punti: soddisfatto? «Be', arrivarci, portando a casa anche un solo punto, sarebbe stato meglio. Alla fine il bilancio è positivo perché abbiamo finito la gara e fatto esperienza, in vista di Barcellona dobbiamo però rivedere molte cose. Ci restano due settimane per migliorare le prestazioni e lavorare sull'affidabilità. Ci sono dei problemi, ed è ovvio perché Jenson non ha potuto nemmeno partire, resta molto da fare».

Per mandare Jenson in pista il team le ha provate tutte. Come state investigando per capire cosa è andato storto?

«Sappiamo che abbiamo dei punti deboli in alcuni settori, quindi ci stiamo concentrando su quelle. Ovviamente per Jenson si è trattato di una situazione molto sgradevole, perché si era preparato la meglio per la corsa e gli ingegneri e i meccanici hanno lavorato tutte la notte fino a poco prima della gara per consentirgli di essere in griglia, sfortunatamente senza successo. Speriamo che non si ripeta più una situazione del genere».

E' stato bello tornare a sorpassare?

«Avevo le gomme nuove quindi è stato più facile. Ma in corsa era strano: spero che nel giro di un paio di gare saremo in grado di lottare per le posizioni di testa, e non solo per sorpassi del genere».



Considerando le tre gare precedenti è stato un buon weekend per lei?

«Sì, perché adesso quello che conta è fare esperienza. E' stato triste partecipare con una sola macchina, ma anche molto importante arrivare al traguardo. Ora vediamo cosa succede nelle prossime settimane. L'affidabilità certo deve essere migliorata».

Nelle precedenti qualifiche si è sempre fermato al Q1, riuscire a entrare nel Q2 è stato un progresso. Sta migliorando anche l'umore?

«Lottiamo tutti insieme. Siamo tutti concentrati sul progetto. Nessuno a questo punto si fa prendere dal panico, anche se 'impanicarsi' in situazioni così dure è facile. Prevedo che a Bar-

cellona si vedrà il primo vero passo in avanti, poi a Monaco la potenza conta meno quindi potremo fare bene anche lì. Le prossime tre gare saranno interessanti per la McLaren».

Il prossimo GP è quello di casa per lei. Ovviamente vorrà fare bella figura davanti al pubblico spagnolo.

«Sì, e prometto ai miei fan che faremo tutto il possibile per migliorare le prestazioni. Tutti i passi che abbiamo compiuto da Melbourne a qui puntano nella stessa direzione. Stiamo dando tutto per essere più competitivi a Barcellona, e gli indicatori dicono che siamo sulla strada giusta. C'è molto da fare, ma sono ottimista».

Intervista tratta
da Formula1.com





SOSPETTI E VELENI



A due settimane dal GP di Spagna, prima tappa europea del mondiale 2015, ripercorriamo quel che accadde nel lontano 1976 quando l'indimenticabile Hunt...

Carlo Baffi

Jarama 2 maggio 1976. James Hunt, al volante della McLaren Ford-Cosworth, taglia vittorioso il traguardo del Gran Premio di Spagna col pugno alzato. Si tratta della seconda vittoria per il 29enne pilota britannico alla sua prima stagione con la scuderia inglese diretta dall'avvocato Teddy Mayer. Un personaggio eccentrico Hunt, con l'aria da hippy, vuoi per i suoi lunghi capelli biondi incolti, che per la sua filosofia di vita godereccia, dove le sigarette, l'alcol e le donne occupano un posto in prima fila. Nonostante questo però, Hunt ha pure la fama del duro in pista: deciso e combattivo, tanto da guadagnarsi l'appellativo di "Hunt the shunt", ovvero "Hunt, lo schianto". E' approdato in McLaren per sostituire Emerson Fittipaldi, il due volte iridato brasiliano che improvvisamente ha deciso di correre con una propria scuderia, la Copersucar. Ebbene, malgrado abbia avuto poco tempo per prendere confidenza con la nuova monoposto, tra gennaio e febbraio a Silverstone il tempo non è dei più clementi, Hunt sigla subito la pole position nei primi due appuntamenti della stagione, in Brasile ed in Sud Africa, dove è secondo alle spalle di Niki Lauda, il campione del mondo in carica, che al volante della Ferrari 312T sta dominando la scena. A Jarama però, circuito alle porte di Madrid, che ha preso il posto del pericoloso tracciato cittadino del Montjuich di Barcellona, scende in pista la nuova vettura bianco rossa, il modello M23, con cui il pilota di Sua Maestà stabilisce il miglior tempo in qualifica. Un risultato che lo piazza davanti a Lauda, il quale è anch'egli dotato di una nuova arma, la Ferrari 312T2.

Le McLaren M23 sono irregolari

L'austriaco non è però nelle condizioni fisiche ottimali. E' reduce infatti da un brutto incidente con un trattore, occorsogli pochi giorni prima nelòla sua villa di Salisburgo; un contrattempo che gli ha provocato la frattura di due costole e non poche critiche da parte di Enzo Ferrari. Al via, Lauda è il più lesto di tutti e brucia Hunt alla prima curva, prendendo la testa della gara. Al 32° giro però, l'inglese si rifà sotto e ripassa il ferrarista, che qualche tornata dopo deve cedere il passo anche a Jochen Mass, sull'altra McLaren; segno inequivocabile che la M23 è competitiva, anche se Lauda, confesserà a fine gara, di aver sofferto non poco per le fitte al torace. Al termine dei 75 passaggi, Hunt corona la sua cavalcata solitaria con la vittoria, precedendo Lauda, tornato secondo dopo il ritiro di Jochen Mass. Ma dopo la premiazione ed i complimenti ricevuti da Re Juan Carlos, arriva il colpo di scena. La vettura del vincitore risulta irregolare alle verifiche e viene gioco forza squalificata. La McLaren presenta una larghezza complessiva (misurata da ruota a ruota posteriori) superiore di quasi 2 centimetri rispetto a quella prevista dal nuovo regolamento, entrato in vigore pro-

prio in occasione della gara iberica. Una normativa introdotta per aumentare i parametri di sicurezza e che prevede l'eliminazione del voluminoso airscoop a periscopio, introducendo un'altezza massima delle prese d'aria motore a 80 cm da terra. Lo sbalzo posteriore viene ridotto a 80 cm, lo sbalzo anteriore si riduce a 120 cm, la larghezza delle ruote viene limitata a 53cm, quella della monoposto a 215cm. Infine è previsto l'inserimento di un archetto di metallo all'interno del cruscotto, per proteggere le mani dei piloti e l'introduzione di alcune limitazioni nella sistemazione dei serbatoi dell'olio. Dunque parecchie novità, che però scatenano fin da subito parecchie discussioni, dal momento che emerge una certa carenza nei controlli, forse perché i commissari non posseggono gli strumenti adeguati per attuare le verifiche del caso. I testimoni raccontano di situazioni paradossali.

Audetto minaccia Mayer vince il ricorso

A poche ore dal via, i commissari rilevano che le McLaren montano tubi dell'olio sporgenti oltre le misure fissate dal regolamento e che i radiatori si trovano in una posizione irregolare. Se su questo ultimo punto, qualunque decisione è rimandata a giugno, sul primo la direzione gara ammette l'infrazione, ma non se la sente di escludere dalla competizione le monoposto inglesi, che non avrebbero nessun vantaggio dall'irregolarità. Di fronte a questa decisione, la Ferrari reagisce e Daniele Audetto, direttore sportivo del Cavallino, si reca da Pierre Ugeaux, presidente della CSI (la Commissione Sportiva Internazionale della Federazione), minacciando di non schierare le 312T2 di Lauda e Regazzoni. Ugeaux allora opta per un compromesso che complica ulteriormente il tutto: "le McLaren prenderanno il via, ma sono irregolari." Una soluzione che molto probabilmente porterà alle accurate verifiche post-gara ed all'esclusione di Hunt. Sorte che tocca anche alla Ligier di Jacques Laffite, che ammessa al via dopo esser stata ritenuta "al limite", s'è vista punire a causa dello sbalzo dell'alettone, di 83cm sulla parte sinistra e di 81,3cm su quella destra, quando la normativa ha stabilito inderogabilmente la misura di 80cm. La McLaren ovviamente non ci sta e per voce di Mayer annuncia ricorso, che ad agosto viene accolto e ribalta la situazione. La Federazione trasforma la squalifica in multa e riporta Hunt sul gradino più alto del podio.

Il pasticcio di Brands Hatch

Un verdetto che fa infuriare la Ferrari, vittima di un'altra beffa subita nel GP di Gran Bretagna. Occorre tornare al 18 luglio, quando la F.1 fa tappa a Brands Hatch. In pole

c'è Lauda, accanto Hunt. Quando scatta la corsa, Regazzoni è un fulmine, passa l'inglese, ma non riesce ad evitare Niki in prossimità della prima curva. Le due 312T2 entrano in contatto e ne scaturisce una carambola in cui sono coinvolti pure Hunt e Laffite. I numerosi detriti e la presenza di olio in pista, inducono la direzione gara a sospendere il Gran Premio. A detta del regolamento, solo i piloti che hanno concluso il giro in cui è stata esposta la bandiera rossa, possono riprendere la corsa. E qui ha inizio una nuova confusione regolamentare, perché viene deciso di far ripartire anche i piloti che hanno le auto danneggiate. Come? Lasciandogli utilizzare le vetture di scorta, o i mulletti. Intanto il tempo passa e nel frattempo, i meccanici della McLaren riparano la vettura numero 11 di Hunt, permettendogli di ripresentarsi in griglia. Si tratta però di un'infrazione. Hunt non potrebbe riprendere la corsa, perché al momento dell'esposizione della bandiera rossa non è più in pista; è infatti uscito alla Bolton Bend ed ha raggiunto lentamente i box da un'entrata posteriore. Dunque si riparte ed il Gran Premio viene vinto proprio da Hunt, davanti a Lauda e Scheckter. Nel dopo gara però spuntano le carte bollate. L'avvocato Luca di Montezemolo, presenta per conto della Ferrari, di cui fino all'anno prima è stato il direttore sportivo, un reclamo sulla base dell'articolo 23, paragrafi B e F del regolamento internazionale. Azione che viene intrapresa anche da Tyrrell e Copersucar. La direzione gara però, rigetta il reclamo contro Hunt ed esclude dall'ordine d'arrivo Regazzoni e Laffite, perché a detta dei commissari non erano in marcia quando la corsa è stata fermata.

Ferrari protesta e non corre a Zeltweg

A salvare il pilota inglese della McLaren arrivano le parole del discusso direttore di gara Dean Delomont, che dopo aver ammesso di essersi trovato in pieno caos a seguito dell'incidente, ha aggiunto che Hunt s'è rimesso in moto dopo il botto, ma avendo la sospensione anteriore danneggiata poteva procedere molto lentamente e che giunto alla terza curva che immette nel rettilineo sul versante opposto ai box, ha visto sventolare le bandiere e ha capito che la corsa era ferma e così ha deciso di recarsi ai box senza completare il giro. Una versione avallata anche dai commissari di percorso, secondo i quali, la McLaren n° 11 era "still running", come richiesto da regolamento. La Ferrari annuncia, ovviamente il ricorso, ma la misura è colma. Complice il drammatico incidente di Lauda, avvenuto nei primi giri del GP di Germania al Nurburgring il 1° agosto, Enzo Ferrari matura la decisione di ritirare le proprie monoposto dal mondiale. Alla base di questa decisione tanto improvvisa, quanto clamorosa, non c'è soltanto lo stato d'animo per le gravi condizioni del proprio pilota, bensì anche l'amezza per le "troppe carenze organizzative" verificatesi a Jarama e a Brands Hatch. Con Lauda fuori dai giochi, i due successi contestati di Hunt, iniziano ad avere un certo peso nella lotta al titolo. Nel suo duro comunicato, il Drake non risparmia nemmeno il Presidente dell'Automobil Club d'Italia, nonché vicepresidente della Federazione Internazionale Automobili, Carpi

de' Resmini, accusandolo di non aver peso in campo internazionale e di non tutelare gli interessi della casa modenese. Alla fine la questione rientrerà in parte. La Ferrari salterà soltanto il Gran Premio d'Austria, con non poco dispiacere per il portafoglio dei promoter di Zeltweg, per tornare in pista nel Gran Premio di Olanda a Zandvoort, con il solo Regazzoni.

Il caso delle benzine a Monza

Purtroppo i veleni saranno destinati a riaffiorare quasi subito. In occasione del Gran Premio d'Italia a Monza, nella gara che saluta il rientro di Lauda a poche settimane dal terribile rogo, i piloti della McLaren si vedono annullare i tempi realizzati nelle prove del sabato, così come John Watson, pilota della Penske. Al termine delle qualifiche, i tecnici della Snam-Agip (fornitore della Ferrari) prelevano infatti dei campioni di benzina per controllare la conformità ai criteri di regolamento, soprattutto dopo quanto accaduto al GP d'Austria vinto da Watson, in cui si sono avanzati sospetti circa le benzine utilizzate da alcuni team tra cui Penske e McLaren. Ebbene, dopo i controlli, emergerà che il carburante della Penske contiene 109 ottani, mentre quello della McLaren 101,75, questo quando il regolamento sportivo vigente in Italia, stabilisce che non si possono superare i 101 ottani. Scatta quindi l'ennesimo provvedimento punitivo. Di conseguenza per Hunt, Mass e Watson valgono soltanto i tempi del venerdì, giornata condizionata dal maltempo. Della serie, piove sul bagnato. Morale i tre "condannati", partiranno dalle ultime due file dello schieramento. Un colpo basso per Hunt, che si dice vittima di un complotto e che medita persino di non correre la gara. A convincerlo sarà Mayer, ma il GP dell'inglese durerà solo 11 tornate, prima di finire fuori pista alla Roggia dopo un contatto con la Shadow di Tom Pryce. Il rientro di Hunt ai box, si trasformerà in una Via Crucis, bersagliato dagli insulti dei tifosi italiani presenti sul circuito. Una situazione che scalda ulteriormente gli animi gettando benzina sul fuoco... è proprio il caso di dirlo. Di fronte alle accuse secondo cui, la gara sottotono di Hunt è da ricercare nella mancanza della benzina "truccata", Mayer replica sfidando chiunque a controllare il carburante usato dalle sue monoposto e rispedendo al mittente ogni attacco. Sulla questione monzese, verrà fatta luce qualche tempo dopo, quando saranno rese pubbliche le dichiarazioni dei responsabili del controllo, che ammetteranno di aver effettuato una lettura sbagliata del numero di ottani presenti nella benzina fornita dalla Texaco, alla Penske ed alla McLaren. Così come verrà fatto chiarimento sui fatti del GP di Gran Bretagna, con la Federazione Internazionale che il 24 settembre squalificherà Hunt, dando ragione alle tesi espresse dalla Ferrari nel proprio reclamo. L'epilogo della guerra Ferrari-McLaren, avrà luogo un mese dopo, il 24 ottobre in uno scenario da tregenda alle pendici del monte Fuji, nel Gran Premio del Giappone. Anche in quell'occasione non mancheranno i veleni, le polemiche ed i colpi proibiti. Hunt sarà campione per un solo punto, forse aiutato negli ultimi giri dalla scarsa velleità di alcuni concorrenti, ma questa è un'altra storia.



PERCHÉ METTERE GLI AIRBUMP® SULLE PORTI RE?



NUOVA CITROËN C4 CACTUS CON PROTEZIONI AIRBUMP®.

Nuova Citroën C4 Cactus, associando un design innovativo ad una tecnologia utile, è l'auto che risponde alle domande di oggi. Grazie agli Airbump®, microcapsule d'aria rivestite da protezioni in soffice materiale plastico, Nuova Citroën C4 Cactus ti protegge dai piccoli urti quotidiani.

**TUA DA 100 EURO AL MESE CON FORMULA SIMPLYDRIVE.
DOPO 2 ANNI SEI LIBERO DI TENERLA, SOSTITUIRLA O RESTITUIRLA.**



WORLD CAR DESIGN OF THE YEAR
2015 WORLD CAR AWARDS

CRÉATIVE TECHNOLOGIE



CITROËN preferisce TOTAL TAN (fisso) 3,99% TAEG 6,67%. Consumo su percorso misto: Nuova Citroën C4 Cactus 1.2 PureTech 110 S&S: 4,7 l/100 km. Emissioni di CO₂ su percorso misto: Nuova Citroën C4 Cactus 1.2 PureTech 75, Nuova Citroën C4 Cactus 1.2 PureTech 82, Nuova Citroën C4 Cactus 1.2 PureTech 110 S&S: 107 g/km. Offerta promozionale esclusi IPT, Kit sicurezza + contributo PFU e bollo su dichiarazione di conformità, al netto dell'Incentivo Concessionarie Citroën. Esempio di finanziamento su Nuova Citroën C4 Cactus PureTech 75 Feel. Promo non cumulabile, valida in caso di permuta o rottamazione €14.400, IVA e messa su strada incluse (IPT e imposta di bollo su conformità escluse). Anticipo €4.250. Imposta sostitutiva sul contratto in misura di legge. Spese di incasso mensili €3,50. Importo totale del credito €10.500. Spese pratica pari a €350. Importo totale dovuto €11.279,97. 23 rate mensili da €99,89 e una rata finale denominata **Valore Futuro Garantito da €9.066,50**. TAN (fisso) 3,99% TAEG 6,67%. L'importo mensile è valido per una percorrenza di 20.000 KM in 24 mesi. Offerte promozionali riservate a Clienti privati per i contratti stipulati fino al 30/04/2015 presso le Concessionarie Citroën che aderiscono all'iniziativa, non cumulabili con altre iniziative in corso. Informazioni europee di base sul credito ai consumatori presso le Concessionarie. Salvo approvazione Banque PSA Finance - Succursale d'Italia. La foto è inserita a titolo informativo.

Il talento è servito

Con il primo successo meritato, Newgarden ha ripagato la fiducia riposta in lui dall'intero ambiente delle corse americano, alla ricerca di un nuovo Andretti, aumentando le sue chance di potere, un giorno non molto lontano, ambire ad un sedile da top-driver

Marco Cortesi

La mela è matura. Con la vittoria al Barber Motorsports Park, Josef Newgarden ha coronato con i fatti tutte le aspettative che negli anni erano state coltivate su di lui da addetti ai lavori e tifosi. Speranze di vedere un giovane pilota americano nuovamente al vertice dell'IndyCar. Un risultato caldeggiato da tutti, un elemento necessario per recuperare le quote di popolarità perse nei confronti della NASCAR. Newgarden il suo successo l'ha conquistato il successo sul campo, con un team chiaramente non al livello delle squadre di vertice quanto a potenziale economico ed ingegneristico. Facendo progredire la sua squadra al meglio, si è messo in posizione di sfruttare la chance, e sorpasso dopo sorpasso, ha preso la vetta. Will Power, Helio Castroneves, Scott Dixon, Simon Pagenaud, nulla hanno potuto, non c'è stato spazio per nessuno. E ora, sebbene sia difficile pensare di vedere il CFH Racing mantenere lo stesso livello sul lungo periodo, la maggiore confidenza potrebbe portare nuove sorprese. Mentre il futuro sembra essere abbastanza chiaro. Non si fa mistero che sia proprio Newgarden il sorvegliato speciale del mercato, per quando si tratterà di sostituire uno dei nomi di punta della serie.





SUPPLY
CAVALLINO
RCC

NEWGARDEN

Il buon momento di Rahal junior

Alle spalle di Newgarden, a Birmingham, è comunque arrivato un altro americano, Graham Rahal, che con una strategia alternativa è andato vicino al "colpaccio". Quasi coetaneo di Newgarden, Rahal continua ad essere nettamente il miglior rappresentante del pacchetto Honda. Ed è un peccato. Dopo diverse stagioni in cui sembrava sempre mancargli qualcosa nonostante una squadra costruita attorno a lui, i tanti sponsor e le professionalità racimolate da papà Bobby, quest'anno a mancare all'appello è il pacchetto tecnico.

Filippi sfiora la top 10 Coletti gara negativa

Per un Newgarden che, dopo qualche risultato zoppicante in Europa con la GP3, si afferma a casa sua (va detto che, obiettivamente, il salto dalla F.Ford alla GP3 per una sola stagione non è che gli offrisse grandi chance) i piloti della GP2 emigrati negli USA hanno faticato più del dovuto. Luca Filippi ha patito una tattica penalizzata dalle "gialle" e dal traffico (anche la reattività della squadra non è stata delle migliori) finendo appena fuori dalla top-10, mentre Stefano Coletti ha avuto un'altra gara da dimenticare. Dopo il botto in gara a NOLA e l'incidente nelle prove di Long Beach che ne aveva condizionato la corsa, il monegasco ha forse pagato il nervosismo per una dubbia penalità sull'ingresso a pit-lane chiusa, finendo a contatto con James Jakes e subendo un drive-through. Un peccato dopo le ottime cose mostrate nei test collettivi: al momento, Coletti naviga oltre la ventesima posizione in classifica quando ormai manca solo una gara al momento dell'esordio sull'ovale di Indy.



Il poleman Castroneves qui davanti a Dixon



Pagenaud davanti a Dracone



L'ORDINE DI ARRIVO DOMENICA 26 APRILE 2015

- 1 - Josef Newgarden (Dallara DW12-Chevy) - CFH - 90 giri
- 2 - Graham Rahal (Dallara DW12-Honda) - Rahal - 2"2061
- 3 - Scott Dixon (Dallara DW12-Chevy) - Ganassi - 4"8371
- 4 - Will Power (Dallara DW12-Chevy) - Penske - 19"4903
- 5 - Ryan Hunter-Reay (Dallara DW12-Honda) - Andretti - 22"0663
- 6 - Carlos Munoz (Dallara DW12-Honda) - Andretti - 24"0595
- 7 - James Hinchcliffe (Dallara DW12-Honda) - Schmidt - 24"6529
- 8 - Sebastien Bourdais (Dallara DW12-Chevy) - KV - 25"4534
- 9 - Simon Pagenaud (Dallara DW12-Chevy) - Penske - 30"6139
- 10 - Marco Andretti (Dallara DW12-Honda) - Andretti - 33"4777
- 11 - Luca Filippi (Dallara DW12-Chevy) - CFH - 34"1607
- 12 - Charlie Kimball (Dallara DW12-Chevy) - Ganassi - 34"6792
- 13 - Tony Kanaan (Dallara DW12-Chevy) - Ganassi - 35"3334
- 14 - Juan Pablo Montoya (Dallara DW12-Chevy) - Penske - 36"6361
- 15 - Helio Castroneves (Dallara DW12-Chevy) - Penske - 39"4194
- 16 - Gabby Chaves (Dallara DW12-Honda) - Herta - 45"8965
- 17 - Takuma Sato (Dallara DW12-Honda) - Foyt - 50"8442
- 18 - Sage Karam (Dallara DW12-Chevy) - Ganassi - 55"1372
- 19 - Stefano Coletti (Dallara DW12-Chevy) - KV - 55"4160
- 20 - Rodolfo Gonzalez (Dallara DW12-Honda) - Coyne - 1'07"9855
- 21 - Jack Hawksworth (Dallara DW12-Honda) - Foyt - 1'13"1828
- 22 - James Jakes (Dallara DW12-Honda) - Schmidt - 1 giro
- 23 - Francesco Dracone (Dallara DW12-Honda) - Coyne - 1 giro

Giro più veloce: Ryan Hunter-Reay - 1'39"7188

Il campionato

1. Montoya 136; 2. Castroneves 133; 3. Dixon 123; 4. Newgarden 119; 5. Power 112.



Graham
Rahal

RENAULT 3.5

Gare ad Alcaniz



Il sorpasso

Il primo weekend stagionale della WSR è stato illuminato dalla grande manovra di Vaxiviere che all'ultimo giro della corsa finale ha superato a pochi metri dal traguardo De Vries. Si conferma al vertice Rowland mentre aha deluso Merhi



**La manovra decisiva di Vaxiviere
ai danni di De Vries in gara 2**

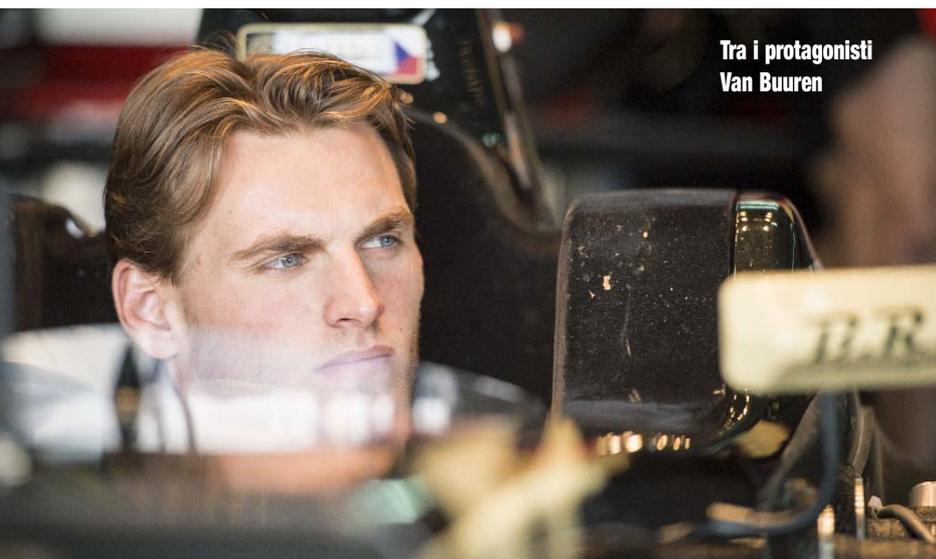
RENAULT 3.5

Gare ad Alcaniz

Stoneman,
terzo in gara 1



Tra i protagonisti
Van Buuren



Massimo Costa

Il momento clou del primo weekend stagionale della World Series by Renault si è verificato all'ultimo giro della seconda corsa. Matthieu Vaxiviere, con una magia studiata e pensata in anticipo, ha superato all'esterno del tornante finale il leader Nyck De Vries, partito dalla pole e sempre al comando di una corsa non facile, con pista bagnata e pure fermata con bandiera rossa per temporale. Vaxiviere ha così confermato di essere in grande spolvero, veloce, attento, intelligente, furbo. Insomma, gli aggettivi si sprecano per questo ragazzo che soltanto un anno fa aveva giocato un po' per disperazione un po' per rivalsa, la carta della Renault 3.5 a seguito di un campionato Eurocup Renault 2013 a dir poco disastroso. Ma Vaxiviere con Lotus Charouz si è messo in luce gara dopo gara, e dopo l'infortunio di Monte Carlo che lo ha lasciato a riposto diverse settimane, è tornato nell'abitacolo ancora più forte di prima tanto da convincere lo Junior Lotus a inserirlo ufficialmente nel proprio programma. Matthieu è stato il grande protagonista dei test invernali di fine 2014 e inizio 2015 ed ha confermato che non era un bluff proprio lo scorso weekend. Primo nei due turni liberi, una pole e un secondo tempo nelle due qualifiche, un quarto e un primo nelle due gare. Con quel quarto posto che poteva essere anche una vittoria, o quanto meno un podio, se il suo compagno Meindert Van Buuren non l'avesse spinto fuori alla prima curva.





Il sorpasso di Vaxiviere su De Vries visto da altra angolazione



Gruppo selvaggio alla prima curva di gara 1

Rowland stella inglese e punta della RSF

La Renault 3.5 ha confermato, nonostante le sole venti monoposto al via, di essere particolarmente attraente, caratteristica che l'accompagna con costanza nel tempo. Al gran finale di gara 2 si è contrapposta una prima corsa piuttosto movimentata anche se cristallizzata nelle prime posizioni. Il regolamento voluto da Renault Sport Technologies di rendere obbligatorio il primo giorno ufficiale (qualifica e gara il sabato) l'uso del basso carico aerodinamico, seppur non amato da team e dalla maggioranza dei piloti, qualche shakerata l'ha prodotta. E proprio De Vries, gran protagonista la domenica, con l'ala stile Monza non si è trovato troppo a suo agio recitando un ruolo secondario. Chi invece è rimasto al vertice con entrambe le configurazioni, oltre naturalmente all'indomabile Vaxiviere, è stato Oliver Rowland, altra certezza per questa stagione. Vincitore in maniera perentoria della prima corsa, il britannico sostenuto dal Racing Steps Foundation, ha poi siglato il terzo posto in gara 2. Rowland ha avuto una fase pre campionato nella quale non era parso particolarmente ficcante, ma al momento opportuno ha bussato alla porta del podio. Per lui al momento non ci sono avvisaglie di impegni extra Renault 3.5, non si parla di F.1 o di altre serie come il WEC per esempio. Caratteristica, del resto, di Derek Walter, responsabile del programma giovani RSF, che preferisce non impegnare in campionati diversi i propri piloti, tenendoli concentrati su un unico obiettivo.

Il caso Merhi lontano dal podio

Il grande atteso, Roberto Merhi, ha clamorosamente fallito l'obiettivo. Che era quello, minimo, di conquistare una posizione da podio. Lo spagnolo che nel 2014 ha tenuto sulle spine Carlos Sainz fino all'ultima corsa e che ora è impegnato anche in F.1 con la Manor, ha trovato ad Alcaniz una tribuna che tifava solo ed esclusivamente per lui, con tanto di striscioni enormi ben posizionati. Merhi e il team Pons che per schierarlo ha fatto non pochi sacrifici, sono però andati incontro a una marea di problemi dai quali non ne sono usciti per tutto il weekend. Prima i freni, poi un gran sovrasterzo e infine una macchina che sul bagnato (specialità nella quale Merhi solitamente non ha rivali) proprio non stava dritta. Neanche fosse la Manor... Subito sono circolate le voci che vorrebbero Roberto troppo distratto dalla F.1, e il discorso ci può anche stare considerando che già Daniel Ricciardo e Jaime Alguersuari quando si alternarono tra WSR e F.1 (rispettivamente con HTR e Toro Rosso), nella serie Renault non hanno mai raccolto risultati interessanti nel periodo in cui correvano anche nel mondiale. Troppe le distrazioni, la sensazione di essere arrivati, di avere raggiunto il sogno a lungo inseguito, che tornare in una serie formativa poco importa forse. Ma non dovrebbe essere il caso di Merhi. Se infatti i suoi colleghi sopra citati avevano un futuro certo in F.1 grazie al programma Red Bull, Roberto si sta sudando il posto in Manor gara dopo gara e quindi ha estremamente bisogno di raccogliere risultati in World Series. Qualcosa non ha funzionato insomma, e la squadra diretta da Emilio De Villota già sta correndo ai ripari per permettere a Merhi di recuperare al più presto i punti persi ad Alcaniz.

Weekend difficile per Merhi



Bella prova in gara 2 di Celis



Draco a punti con Fantin, nella foto, e Bonifacio



L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 1 SABATO 25 APRILE 2015

- 1 - Oliver Rowland - Fortec - 24 giri 42'06"315
- 2 - Jazeman Jaafar - Fortec - 2"117
- 3 - Dean Stoneman - Dams - 4"755
- 4 - Matthieu Vaxiviere - Lotus Charouz - 16"394
- 5 - Meindert Van Buuren - Lotus Charouz - 16"394 *
- 6 - Pietro Fantin - Draco - 20"368
- 7 - Nyck De Vries - Dams - 27"330
- 8 - Nicholas Latifi - Arden - 32"844
- 9 - Tom Dillmann - Carlin - 35"757
- 10 - Gustav Malja - Strakka - 35"891
- 11 - Bruno Bonifacio - Draco - 54"408
- 12 - Aurelien Panis - Tech 1 - 1'11"935
- 13 - Patric Armand - Pons - 1 giro
- 14 - Roy Nissany - Tech 1 - 1 giro

Giro più veloce: Meindert Van Buuren 1'44"201

Ritirati

- 20° giro - Roberto Merhi
- 15° giro - Alfonso Celis
- 2° giro - Egor Orudzhev
- 0 giri - Tio Ellinas
- 0 giri - Sean Gelael
- 0 giri - Beitske Visser

L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 2 DOMENICA 26 APRILE 2015

- 1 - Matthieu Vaxiviere - Lotus Charouz - 19 giri 1.06'48"647
- 2 - Nyck De Vries - Dams - 3"459
- 3 - Oliver Rowland - Fortec - 9"926
- 4 - Tio Ellinas - Strakka - 20"518
- 5 - Tom Dillmann - Carlin - 26"285
- 6 - Meindert Van Buuren - Lotus Charouz - 29"111
- 7 - Jazeman Jaafar - Fortec - 29"607
- 8 - Alfonso Celis - AVF - 32"629
- 9 - Roberto Merhi - Pons - 34"717
- 10 - Bruno Bonifacio - Draco - 48"122
- 11 - Pietro Fantin - Draco - 49"043
- 12 - Dean Stoneman - Dams - 54"607 *
- 13 - Aurelien Panis - Tech 1 - 1'00"323
- 14 - Nicholas Latifi - Arden - 1'10"161
- 15 - Sean Gelael - Carlin - 1'11"014
- 16 - Roy Nissany - Tech 1 - 1'11"100
- 17 - Patric Armand - Pons - 1'11"787
- 18 - Egor Orudzhev - Arden - 1'13"303 **
- 19 - Beitske Visser - AVF - 1'14"210
- 20 - Gustav Malja - Strakka - 1 giro

* Penalizzato di 25"

** Penalizzato di 25"

Giro più veloce: Alfonso Celis 1'58"333

Il campionato

- 1.Rowland 40; 2.Vaxiviere 37; 3.Jaafar, De Vries 24; 5.Van Buuren 18; 6.Stoneman 15; 7.Dillmann, Ellinas 12; 9.Fantin 8; 10.Celis 4.





L'inseguimento di Rovera

L'italiano, passato in Francia nelle file del team BVM, è stato tra i grandi protagonisti della tappa francese incassando un secondo e un terzo posto dietro ai vincitori Baptista, vera rivelazione della stagione scoperta da RP Motorsport, e Tereschenko





Claudio Pilia

Il weekend transalpino dell'Euroformula Open, sceso in pista sul circuito del Paul Ricard per il secondo appuntamento stagionale, ha offerto buoni spunti e tanto spettacolo. Manco a dirlo, colori italiani in evidenza, tanto i team quanto i piloti. Sicuramente il più veloce dei "nostri", Alessio Rovera si è confermato ancora una volta il rookie più ostico del lotto. In gara 1, scattato dalla seconda piazzola, il giovane pilota varesino di BVM Racing ha conservato fino al traguardo la piazza d'onore, risultando l'unico ad insidiare il vincitore Vitor Baptista, confermando poi il buon andamento con un piazzamento in top-5 anche in gara 2. Il brasiliano, da parte sua, ha dato delle soddisfazioni al team piacentino RP Motorsport, con una vittoria e una piazza d'onore che gli hanno dato modo di mettersi all'inseguimento - con appena tre lunghezze di distacco - del leader di campionato Konstantin Terechenko. Il russo della Campos, dopo aver agguantato (seppure a distanza "side-rale" da Rovera e Baptista) un terzo gradino del podio nella prima corsa, ha

mirato al bersaglio grosso, centrando un hat-trick perfetto con pole position, vittoria di gara 2 e giro veloce. I rivali, però, sono ad un passo. E non sono solo Rovera e Baptista, vista la determinazione di alcuni piloti come Yu Kanamaru, Tanart Sathienthirakul e Yarin Stern. Una voglia di emergere che ha mostrato anche Damiano Fioravanti. Il giovane portacolori romano, Kartista Italiaracing 2012, dopo l'ottavo posto di gara 1 si è messo in mostra con l'exploit domenicale, avendo staccato il terzo tempo in qualifica ed un buon quarto posto sotto la bandiera a scacchi, proprio dietro Rovera. Maggiori difficoltà le ha incontrate Leonardo Pulcini. L'altro rookie di casa nostra, Kartista Italiaracing 2013, dopo un piazzamento ben augurante in top-10 in gara 1, nella seconda sessione di qualifica non è riuscito ad andare oltre il 16esimo tempo. Rimboccatosi le maniche, il driver romano ha fatto una rimonta col coltello tra i denti, chiudendo undicesimo dopo aver assaggiato a metà corsa anche la nona piazza. Lottando, in bagarre a centro gruppo, con pieno spirito di apprendistato. Che tornerà utile, in futuro.

Pulcini ha lottato forte in gara 2





Tereschenko
leader del
campionato

L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 1 SABATO 25 APRILE 2015

- 1 - Vitor Baptista - RP Motorsport - 14 giri
- 2 - Alessio Rovera - BVM Racing - 1"178
- 3 - Konstantin Tereschenko - Campos Racing - 15"118
- 4 - Yu Kanamaru - RACE - 15"273
- 5 - Tanart Sathienthirakul - West-Tec - 15"735
- 6 - Yarin Stern - West-Tec - 16"762
- 7 - Igor Walilko - RP Motorsport - 20"281
- 8 - Damiano Fioravanti - RP Motorsport - 20"700
- 9 - John Simonyan - MKTG - 28"391
- 10 - Andres Saravia - RP Motorsport - 28"756
- 11 - William Barbosa - BVM Racing - 29"162
- 12 - Diego Menchaca - Campos Racing - 31"631
- 13 - Henrique Baptista - Campos Racing - 33"524
- 14 - Michael Dörrbecker - De Villota - 38"133
- 15 - Ahmad Al Ghanem - Campos Racing - 55"816
- 16 - Antoni Ptak - RP Motorsport - 1'00"639
- 17 - Manuel Vilalta - De Villota - 1'01"390
- 18 - Leonardo Pulcini - DAV Racing - 1'04"443

L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 2 DOMENICA 26 APRILE 2015

- 1 - Konstantin Tereschenko - Campos - 16 giri in 35"12"640
- 2 - Vitor Baptista - RP Motorsport - 0"784
- 3 - Alessio Rovera - BVM Racing - 1"657
- 4 - Damiano Fioravanti - RP Motorsport - 7"411
- 5 - Andres Saravia - RP Motorsport - 7"765
- 6 - William Barbosa - BVM Racing - 17"052
- 7 - Yu Kanamaru - De Villota - 17"366
- 8 - Tanart Sathienthirakul - West-Tec - 21"007
- 9 - Yarin Stern - West-Tec - 24"760
- 10 - Henrique Baptista - Campos - 30"685
- 11 - Leonardo Pulcini - DAV Racing - 33"692
- 12 - Michael Dörrbecker - De Villota - 35"433
- 13 - Antoni Ptak - RP Motorsport - 1'04"869
- 14 - Jose Manuel Vilalta - De Villota - 1'05"650
- 15 - Ahmad Al Ghanem - Campos - 1'37"099

Giro più veloce: Konstantin Tereschenko in 2'02"816

Ritirati

- 5° giro - John Simonyan
- 0° giro - Igor Walilko
- 0° giro - Diego Menchaca

Il campionato

- 1.Tereschenko 77 punti; 2.V.Baptista 74; 3.Rovera 66; 4.Kanamaru 48; 5.Sathienthirakul 33; 6.Stern 26; 7.Fioravanti 22; 8.Barbosa 20; 9.Saravia 17; 10.Simonyan 14.



Bella vittoria del
giovannissimo
rookie Baptista

Lo svizzero si è imposto nelle prime due corse con grande merito, poi l'assurda terza frazione praticamente svoltasi tutta in regime di safety-car

Massimo Costa

Può anche attraversare un periodo di crisi per quanto riguarda il numero degli iscritti, sempre che 29 monoposto in pista pur con la presenza di qualche wild card lo sia, ma la Eurocup Renault 2.0 offre sempre una certezza che pochi possono permettersi di avere: la qualità. Non si scappa da questo punto. Ogni anno si presentano nuovi protagonisti, giovani promettenti e talentuosi, e la differenza la fanno in centesimi, i millesimi, nelle due qualifiche. Louis Deletraz dopo il grande weekend a Monza nel Renault NEC, si è confermato anche al Motorland Aragon con due pole e una perentoria doppietta in gara 1 e 2. Lo svizzero figlio d'arte ha tenuto un passo elevatissimo riportando al vertice il team Kaufmann, già campione con Robin Frijns nel 2011 e Stoffel Vandoorne nel 2012. Vedremo se l'educato Deletraz saprà confermarsi su questi livelli nel corso del campionato.



Deletraz schiaccia tutti



**Bella doppietta
per Deletraz**



Isaakyan molto veloce per JD Motorsport

Quella rossa non uscita Ma per quale motivo?

Ad Alcaniz poi, ha debuttato la terza corsa e l'esperienza sarebbe anche riuscito se una conduzione della direzione gara alquanto dubbia ne ha rovinato completamente lo svolgimento. Un incidente clamoroso, mentre la safety-car si apprestava a rientrare ai box (era entrata in pista per far togliere un paio di vetture a bordo pista dopo 3 giri di gara), ha visto protagonista in negativo Martin Kodric che non si è avveduto che i primi tre, Dennis Olsen, Jack Aitken e Ignazio D'Agosto avevano alzato il piede dopo avere accelerato, lasciando andare avanti la SC, nel lungo rettilineo del tracciato spagnolo. Kodric ha quindi tamponato con violenza Aitken e di rimbalzo D'Agosto, eliminandoli. A quel punto, con la pioggia che cadeva forte, due macchine in mezzo al tracciato ed Aitken che non riusciva a scendere dalla vettura, intontito per il colpo di frusta rimediato e dolorante al pollice della mano destra, era ovvio attendersi l'esposizione della bandiera rossa. Invece, è rimasta la safety-car fino alla conclusione dei 30' permessi. Una inutile processione. Perché non fermare la corsa decretandone il risultato al momento del crash? Mistero. Oppure, perché non fermarla per poi farla riprendere quando le condizioni di sicurezza erano state ripristinate? Altro mistero. Anzi, forse no. Non vogliamo pensare male, ma da lì a poco era prevista la partenza della seconda prova della Renault 3.5, con il satellite televisivo che ha i suoi tempi e non si può sfiorare. Cosa che sarebbe accaduta se la terza gara Renault 2.0 fosse ripresa...



Buon inizio di stagione, anche se sfortunato, per D'Agosto



L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 1 SABATO 25 APRILE 2015

- 1 - Louis Deletraz - Kaufmann - 14 giri 27'20"972
- 2 - Ben Barnicoat - Fortec - 2"342
- 3 - Anthoine Hubert - Tech 1 - 4"962
- 4 - Matevos Isaakyan - JD Motorsport - 5"902
- 5 - Kevin Joerg - Kaufmann - 7"942
- 6 - Dennis Olsen - Manor MP - 8"017
- 7 - Ignazio D'Agosto - Manor MP - 9"067
- 8 - Jake Hughes - Koiranen - 9"215
- 9 - Simon Gachet - Tech 1 - 11"254
- 10 - Jack Aitken - Koiranen - 12"152
- 11 - Ukyo Sasahara - ART Junior - 14"605
- 12 - Harrison Scott - AVF - 20"910
- 13 - Martin Kodric - Fortec - 21"222
- 14 - Charlie Eastwood - Strakka - 22"883
- 15 - Matthew Graham - AVF - 27"156
- 16 - Luke Chudleigh - Fortec - 33"200
- 17 - Denis Oskoui - ART Junior - 34"864
- 18 - Amaury Richard - ARTA - 35"001
- 19 - Valentin Hasse Clot - Strakka - 36"349
- 20 - Lasse Sorensen - Manor MP - 36"640
- 21 - Anton De Pasquale - Koiranen - 36"910
- 22 - Amaury Boundel - JD Motorsport - 40"654
- 23 - Bruno Baptista - Koiranen - 47"872
- 24 - Claman Demelo - Fortec - 48"864
- 25 - James Allen - ARTA - 49"963
- 26 - Henrique Chaves - AVF - 1'35"195

Giro più veloce: Louis Deletraz 1'56"617

Ritirati

- 12° giro - Hugo De Sadeleer
- 11° giro - Callan O'Keefe
- 8° giro - Thiago Vivacqua

L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 2 SABATO 25 APRILE 2015

- 1 - Louis Deletraz - Kaufmann - 13 giri 27'35"424
- 2 - Kevin Joerg - Kaufmann - 1"042
- 3 - Dennis Olsen - Manor MP - 2"202
- 4 - Matevos Isaakyan - JD Motorsport - 5"374
- 5 - Ben Barnicoat - Fortec - 7"682
- 6 - Anthoine Hubert - Tech 1 - 8"230
- 7 - Jake Hughes - Koiranen - 9"243
- 8 - Jack Aitken - Koiranen - 10"868
- 9 - Ignazio D'Agosto - Manor MP - 11"251
- 10 - Matthew Graham - AVF - 15"950
- 11 - Harrison Scott - AVF - 18"527
- 12 - Callan O'Keefe - Fortec - 20"847
- 13 - Charlie Eastwood - Strakka - 20"909
- 14 - Valentin Hasse Clot - Strakka - 23"932
- 15 - Anton De Pasquale - Koiranen - 24"548
- 16 - Hugo De Sadeleer - Tech 1 - 24"972
- 17 - Ukyo Sasahara - ART Junior - 27"631
- 18 - Martin Kodric - Fortec - 30"205
- 19 - Henrique Chaves - AVF - 30"796
- 20 - James Allen - ARTA - 32"672
- 21 - Lasse Sorensen - Manor MP - 40"098 *
- 22 - Amaury Bonduel - JD Motorsport - 46"497
- 23 - Bruno Baptista - Koiranen - 1 giro
- 24 - Luke Chudleigh - Fortec - 1 giro

* Penalizzato di 25"

Giro più veloce: Kevin Joerg 1'56"620

Ritirati

- 6° giro - Thiago Vivacqua
- 4° giro - Amaury Richard
- 1° giro - Simon Gachet
- 0 giri - Darius Oskoui
- 0 giri - Zachary Demelo

L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 3 DOMENICA 26 APRILE 2015

- 1 - Dennis Olsen - Manor MP - 10 giri 29'37"049
- 2 - Anthoine Hubert - Tech 1 - 1"320
- 3 - Darius Oskoui - ART Junior - 1"835
- 4 - Callan O'Keefe - Fortec - 2"864
- 5 - James Allen - ARTA - 3"612
- 6 - Louis Deletraz - Kaufmann - 5"902
- 7 - Kevin Joerg - Kaufmann - 7"818
- 8 - Harrison Scott - AVF - 8"630
- 9 - Matevos Isaakyan - JD Motorsport - 9"737
- 10 - Matthew Graham - AVF - 12"824
- 11 - Amaury Boundel - JD Motorsport - 13"720
- 12 - Luke Chudleigh - Fortec - 14"976
- 13 - Jake Hughes - Koiranen - 16"820
- 14 - Amaury Richard - ARTA - 17"682
- 15 - Bruno Baptista - Koiranen - 19"164
- 16 - Henrique Chaves - AVF - 21"117
- 17 - Thiago Vivacqua - JD Motorsport - 22"038
- 18 - Zachary Demelo - Fortec - 22"864
- 19 - Simon Gachet - Tech 1 - 23"401
- 20 - Anton De Pasquale - Koiranen - 25"495
- 21 - Hugo De Sadeleer - Tech 1 - 28"413

Giro più veloce: Ignazio D'Agosto 2'13"622

Ritirati

- 6° giro - Jack Aitken
- 6° giro - Ignazio D'Agosto
- 6° giro - Martin Kodric
- 4° giro - Ukyo Sasahara
- 2° giro - Charlie Eastwood
- 2° giro - Valentin Hasse Clot
- 1° giro - Lasse Sorensen
- 0 giri - Ben Barnicoat

Il campionato

Il campionato: 1. Deletraz 58; 2. Olsen 48; 3. Hubert 41; 4. Joerg 34; 5. Barnicoat 28; 6. Isaakyan 26; 7. Oskoui 15; 8. O'Keefe 12; 9. Allen, Hughes 10.

Podio infranto per D'Agosto

Ad Alcaniz vi era un unico italiano in pista, tra Renault 3.5 e Renault 2.0: D'Agosto. La sua storia la conoscete ormai e il barese si è dato un gran da fare per prendere quei punti che possono tenerlo in lizza per il titolo. Settimo e nono nelle prime due gare, nella terza con pioggia era già sul podio avendo anche segnato il giro più veloce e con buone chance di poter anche puntare alla vittoria. Ma a spezzare macchina e sogni di gloria di D'Agosto ci ha pensato Kodric, vedi precedente paragrafo. Ignazio era giustamente arrabbiatissimo, poteva lasciare Alcaniz con 23 punti (minimo), invece se ne ritrova 8. Almeno vi è la consapevolezza che con Manor MP si può puntare molto in alto. A Spa la seconda prova a fine maggio.

Olsen e Aitken nella discussa gara 3



F.4 TEDESCCA

Il fatto





Mick Schumacher non ha deluso le attese nel weekend del debutto in monoposto e con la Tatuus del team Van Amersfoort ha colto la prima vittoria mandando in visibilio il numero pubblico di Oschersleben che non si è voluto far scappare l'avvenimento

Nel segno del padre

Stefano Semeraro

Come papà, prima di papà. E con papà nel cuore, anche dal suo sorriso di sedicenne, da quegli occhi azzurri così concentrati e insieme così lontani, che ricordano tanto quelli di Michael, Mick Schumacher non ha voluto far trasparire troppe emozioni. Lo champagne per le due coppe alzate ad Oschersleben – quella per miglior rookie nella seconda gara di sabato, e soprattutto quella di vincitore della terza gara la domenica – lo ha spruzzato felice sul podio, e dalle sue parole traspariva tutta la felicità di un adolescente che apre gli occhi su un sogno: «Non posso crederci, la prima vittoria al primo evento. Sono super felice, questo weekend non poteva andare meglio». Ma che cosa avesse provato al momento di tagliare il traguardo, con il pensiero che papà Michael lo stava guardando dal letto della sua villa di Gland, non ha voluto dividerlo con nessuno. Giusto così. Ci sono ragioni del cuore che devono restare segrete. Comunque sia Schumi junior, la vera star dello scorso weekend, il suo dovere di figlio e di pilota l'ha fatto. Nono e dodicesimo nelle prime due gare di questo straordinario debutto della Formula 4 tedesca – gare appassionanti, nessun incidente, un pubblico impressionante e un ritorno mediatico incredibile – ha messo la ciliegina sulla torta con la vittoria della domenica.



È in questo che è riuscito a battere papà, che il primo successo in monoposto lo colse nel 1987, a 18 anni, nella Formula König: a Mick ne sono bastati due di meno. E dire che la pressione non era poca. Una marea di giornalisti accreditati («credo avessero richiesto un pass anche Tutto Uncinetto e Cavalli&Segugi...»), la simpatica battuta di Giafranco De Bellis, anima della Tatuus che per parte sua ha gioito per un fine settimana perfetto con le sue monososto), una ressa di fotografi e telecamere che lo inseguivano appena metteva il naso fuori dalla tenda del Van Amersfoort Racing, il suo team. «Ma sarà sempre così, i giornalisti ci saranno sempre?», aveva chiesto a Sabine Kehm, la storica addetta stampa di Schumacher che l'ha preso in consegna e amorevolmente protetto. Sì, Mick, sarà così per tutta la carriera.

Casco verde acido prodotto dalla stessa azienda che produceva quelli di papà, con i sette mondiali di famiglia stampati sopra, e guanto nero e argento, come la livrea della sua macchina, alzato al momento di tagliare il traguardo la domenica, Mick è sembrato l'eroe che tutti volevano, accolto dall'urlo dei 120 mila di Oscherlsleben. Per vederlo erano arrivati in così tanti che è stato necessario alzare una tribuna supplementare di 1000 posti. Non poteva essere diversamente. Sua sorella

Gina Maria è diventata una apprezzata amazzone, vince gare di equitazione stile Western negli States, lui è l'erede designato. In kart è stato vicecampione mondiale, certo, anche grazie ai soldi e al nome di papà. E al suo debutto con le monoposto si è presentato con otto meccanici e Peter Kaiser, il preparatore fisico di suo padre. A guardarlo vincere c'era anche nonno Rolf, mentre mamma Corinna è restata in Svizzera.

«Nel segno del padre», aveva titolato la *Suddeutsche Zeitung*, ma Mick domenica la gara l'ha vinta in prima persona, partendo alla grande e resistendo nel finale agli assalti del suo compagno di squadra, l'australiano Joseph Mawson. Una mano gliel'ha data la seconda safety car, che è uscita a neutralizzare la gara, ma Schumi jr non ha rubato nulla. E già sabato, a colpi di sorpassi era riuscito a rimontare in gara 1 dal 19° al 9a posto, e in gara 2 dal 20° al 12°, sfruttando i 160 cavalli del suo motore Abarth. «In gara 3 sono partito alla grande anche grazie alle gomme fresche, da quel momento è andato tutto bene, solo nel finale c'è stato un momento di incertezza: la safety-car non mi è affatto dispiaciuta. Tutto sommato sono contento, e aspetto le prossime gare con piacere». Nessuna dedica. Ma nessuno se l'aspettava. Per certe cose più delle parole valgono i fatti, e certi sguardi lanciati al futuro.



Sopra, Mick Schumacher davanti a tutti nella vittoriosa gara della domenica. A sinistra, festa grande nel box del team Van Amersfoort



Senza On



mbra

L'ex pilota e ora team manager della squadra lombarda spiega i programmi 2015, le "voglie" future e quel ritorno al volante...



Marco Cortesi

E' in un piccolo capannone della provincia bergamasca che ha sede il team Ombra. Diretta da Davide Mazzoleni, la piccola scuderia è pronta ad una nuova stagione, che avrà come programma principale quello nel Campionato Italiano GT con una Ferrari 458 Italia per Matteo Beretta ed Alex Frassinetti. Ma la passione non è limitata al GT o ai tempi moderni come scopriremo...

Avrete una macchina sola quest'anno, nel GT Italiano, con una coppia di piloti sulla carta ben assortita. Cosa vi aspettate?

"Siamo fiduciosi di poter fare un buon lavoro. I test sono andati bene, anche se abbiamo avuto una piccola uscita di pista al Mugello, abbiamo due piloti di grande qualità oltre al nostro ingegnere Alberto Guffanti, che ha fatto un ottimo lavoro. Grazie ad una situazione positiva dal punto di vista aziendale, siamo stati in grado di pianificare la stagione con un po' più di tranquillità dal punto di vista economico. Anche se siamo piccoli, abbiamo fatto le cose per bene e speriamo di portare a casa buoni risultati".

Qual è il segreto per una squadra relativamente piccola come la vostra che si contrappone a realtà più consistenti in termini numerici?

"Ho due soci, Matteo Quadri e Gianfranco Colleoni, e ci siamo

divisi i compiti in maniera equa. Il segreto è proprio quello. Ogni tanto facciamo dei summit che vanno avanti fino a notte fonda, ma ognuno ha il suo ambito da curare. Inoltre, i nostri meccanici sono tutti con noi da molto tempo e sanno muoversi, il gruppo è affiatato, e ci concentriamo nell'ottimizzare ogni dettaglio".

Ma cosa ti piace di più, oggi come oggi, tra formule e GT?

"Per questione di formazione ho sempre amato le formule, anche se c'è da considerare che quelli a ruote scoperte sono ormai sono tutti campionati monomarca, in cui c'è pochissima possibilità di movimento. Invece, mi piace il Gran Turismo perché c'è tanta varietà. Ci sono macchine diverse e un po' più di creatività. Inoltre, per vincere bisogna andare oltre alla performance puramente esplosiva. C'è da gestire la vettura lungo l'arco della corsa, e ci sono più margini per pianificare una strategia".

Qual è secondo te la caratteristica che un pilota GT deve avere arrivando dalle ruote scoperte?

"Non sono vetture impegnative come le formule, sicuramente dal punto di vista fisico, ma anche da quello delle reazioni. Infatti i piloti che fanno il salto la prima volta si stupiscono di essere loro a dover aspettare la macchina. Viceversa, occorre la capacità di guidarla nei suoi limiti. In altre parole il pilota deve spingere senza però forzarla a fare quello che non è programmata per fare".



Quest'anno portate in pista anche una delle vostre F.3 nel trofeo Formula 2 con Davide Nicelli...

"E' bello rimanere legati alle formule, anche se, oltre al programma in GT e a quello nel Formula 2, abbiamo un'attività di restauro e gestione di vetture formula storiche. Abbiamo due Formula 3 che manteniamo in ottime condizioni, oltre alla Ralt campione F.3000 nel 1985 con Mike Thackwell, e ci stiamo preparando a restaurare una Brabham BT38 di Formula 2. E' un bel lavoro perché sono macchine che ti danno molte possibilità di intervenire, di ingegnarsi, c'è sempre qualcosa da fare, ovviamente rispettando la storicità del modello".

Quando hai debuttato in Formula 3, c'erano molte aspettative sul tuo conto, ma hai dovuto smettere dopo due sole stagioni. C'è una voglia di riscatto nell'ottenere da Team Manager i successi che avresti potuto cercare da pilota?

"Quando ho esordito con le formule in realtà sapevo già che, per motivi di budget, le mie possibilità sarebbero state piuttosto limitate. Ho la consapevolezza di aver fatto il massimo che potevo con ciò che ho avuto a disposizione. Certo, avere qui una Ferrari 458 e non averci mai nemmeno fatto un giro non è il massimo, ma ultimamente mi sono rimesso in gioco con le storiche. Lo scorso anno, dopo nove anni che ero fermo, ho corso a Nogaro con la "nostra" Ralt RT3: il proprietario mi ha dato il permesso, purché vincessi. E l'ho fatto! C'è molto gusto a correre con una macchina storica che ha

ancora frizione e cambio manuale. Inoltre, è più umana in termini di richieste fisiche. Tra gestire il team e la famiglia, di tempo per l'allenamento non ne rimane tantissimo".

Cosa hai in mente per il futuro? Magari una GT2?

"Difficile dirlo perché si parla di livelli di budget davvero importanti. Già con il GT3, come sempre accade quando una categoria attrae interesse, i costi stanno progressivamente aumentando, e in GT2 si sono raggiunti livelli di spesa impossibili. Vedremo cosa deciderà l'ACO con i nuovi regolamenti. Certamente mi piacerebbe fare qualcosa a livello internazionale, magari anche nell'europeo Formula 3. Però, dal dire al fare ci sono tanti discorsi che entrano in gioco. Per ora siamo concentrati nel fare bene il nostro lavoro".

Quali circuiti e vetture ti sono rimasti nel cuore?

"Ho avuto l'opportunità di girare a Le Mans nel Ferrari Challenge ed è fantastico, lo vorrei rifare. Chissà, magari nel prossimo futuro... Anche il Grand Prix di Macao è però una gara veramente fantastica, sia tecnicamente sia, essendo fuori dalle logiche dei vari campionati, per la convivialità del paddock. Una cosa rara oggi. Ci tornerò: dopotutto proprio a Macao ho conosciuto mia moglie, dieci anni fa. Bisogna festeggiare la ricorrenza! Tra le auto, sicuramente la Formula Junior. Erano gare fantastiche, macchine non potenti ma divertentissime: ne abbiamo qui due, e ancora oggi regalano grandi soddisfazioni a chi ha la fortuna di guidarle!".

NASCAR

Il punto

Harvick e Busch i nuovi Johnson?

Come sempre, la prima parte della stagione 2015 ha portato in victory lane molti piloti, ma solo lo Stewart-Haas Racing ha messo in campo un senso di superiorità tale da poter meritare la "mission" di compagne favorita



Marco Cortesi

Lo Stewart-Haas Racing sembra essere ancora padrone della NASCAR. Questa la situazione che si evince dalle prime gare della stagione "normale" dopo la 500 Miglia di Daytona. Nonostante l'alternanza di vincitori sia stata quella che la serie normalmente propone, solo una scuderia è stata in grado di poter essere sempre e costantemente in lotta per la vittoria. Lo dicevano le prestazioni di Kevin Harvick, e l'ha detto la vittoria, nel nono round della Sprint Cup, di Kurt Busch. Il campione californiano non ha dalla sua solo i due successi conquistati. In una serie in cui alla fine conterà chiudere le gare più in alto possibile in graduatoria, Harvick è sempre "a tiro" della prima posizione. Qualunque siano le condizioni della pista, qualunque cosa (o quasi) succeda attorno a lui, incidenti a parte. Il lavoro del team di Tony Stewart e Gene Haas è stato fenomenale. Con la sapiente guida di Greg Zipadelli, si è riusciti a mettere insieme un gruppo così solido da ricordare quello della prima ora tra Jimmie Johnson e Chad Knaus. E a dimostrare l'efficacia del modello di lavoro è il fatto che anche Busch stia chiaramente arrivando.

Non solo cronaca nera per Busch

Già lo scorso anno, il pilota di Las Vegas è entrato in Chase For The Cup, ma piano piano, nelle poche apparizioni 2015, ha non solo messo a referto prestazioni ottime in senso assoluto. Ha potuto beneficiare di un costante miglioramento in termini di

set-up. Qualche volta, patisce ancora i rapidi cambiamenti climatici o di grip che possono portare in un batter d'occhio dalla top-5 alle retrovie, ma lo sviluppo sta maturando anche sulla Chevrolet numero 41. Dopo le brutte esperienze di inizio anno, con l'ordine restrittivo per presunte violenze sull'ex fidanzata e la sospensione da parte della NASCAR, Busch vuole che si torni a parlare delle sue qualità in gara. E Haas, che l'aveva assunto con l'obiettivo di portare al successo i colori aziendali (cosa mai riuscita in precedenza) si gode il secondo accesso in Chase For The Cup consecutivo. Oltre al ruolo di favorito. Chissà cosa ne pensa Rick Hendrick: nonostante le due vittorie di Jimmie Johnson, non può contare, al momento, su una situazione altrettanto solida. I suoi piloti hanno avuto esperienze più altalenanti, e la gestione delle gomme è rimasta, anche se meno del 2014, un problema. Comunque, Harvick, Busch o Johnson, davanti c'è sempre un motore Chevy costruito dal gruppo Hendrick. Poteva andare peggio.

Ford ringrazia Penske Toyota vince con Gibbs

Due successi sono anche arrivati per Ford e Toyota. Nel primo caso, il team Penske continua ad essere punto di riferimento unico, a causa dei continui KO del Roush-Fenway Racing. Joey Logano e Brad Keselowski sono le ancore dell'ovale blu, e avrebbero forse bisogno di più aiuto. Al Joe Gibbs Racing, dopo un inizio zoppicante, hanno timbrato il cartellino Matt Kenseth e Denny Hamlin, due che hanno il passo e la capacità di star fuori dai guai necessari per giocarsela fino alla fine.



Di Luca leader senza vittorie

Non è ancora salito sul gradino più alto del podio, ma grazie ai piazzamenti nelle prime quattro corse comanda la classifica generale

Dario Sala

Non ha ancora vinto una gara, ma è un pilota molto regolare e quindi è il leader del campionato. Simone Di Luca, dopo il secondo round della serie a Varano e quattro corse, non ha ancora riempito la sua casellina relativa ai successi assoluti. Però, può guardare tutti dall'alto al basso grazie ai suoi piazzamenti che l'hanno portato in cima alla classifica del campionato. Sul circuito parmense, dopo aver siglato la pole, il pilota della Essecorse stava quasi per farcela. Era primo ed aveva tutte le carte in regola per concludere in prima posizione. Purtroppo ad impedirglielo è stata una partenza anticipata che ha costretto i commissari ad imporgli un drive-through. La vittoria è così sfumata. In compenso è arrivato un terzo posto che lo ha ripagato in parte. Il fine settimana gli ha poi riservato un altro podio grazie al secondo posto di gara due. Ottimi risultati che stanno delineando chi saranno gli attori principali di questo campionato.

Iacone e Ricciarini una vittoria a testa

Ovviamente ci saranno anche Simone Iacone e Cristian Ricciarini. I due piloti che si sono spartiti le vittorie a Varano. Simone Iacone è staccato dal leader della classifica di sole quattro lunghezze. Il pilota della Rangoni Corse ha vinto la prima gara dopo aver inseguito Di Luca. Quando il pilota della Composit è stato penalizzato, quello della Rangoni ne ha ereditato la po-

sizione prendendosi così la vittoria. Iacone ha replicato il successo già ottenuto a Imola e così si è gettato all'inseguimento di quella leadership sfuggitagli in extremis lo scorso anno. Non l'ha ancora raggiunta, ma è chiaro che l'abruzzese rientra di diritto nella rosa dei pretendenti.

Puccetti veloce e regolare è terzo in classifica

E' presto per dire che campionato sarà, ma è chiaro che la Clio Cup Italia sta mettendo dei paletti per far sì che la stagione possa avere uno svolgimento estremamente spettacolare. Michele Puccetti lascia Varano con il terzo posto in classifica generale. Anche lui sta portando avanti il campionato in maniera regolare. Farà di tutto per incrementare la sua posizione, ma dovrà guardarsi da Cristian Ricciarini. Dopo esserne stato uno dei nomi più altisonanti della Clio grazie al successo assoluto del 2009, il pilota della Essecorse ha lasciato le competizioni e dal 2012 cercava il dolce sapore che solo il gradino più alto del podio può dare. Ci è riuscito in questo anno del rientro dimostrando come l'aretino voglia bissare il titolo. Ci sta provando con una squadra che ha fatto il suo debutto nella serie solamente lo scorso anno. Una squadra piccola, ma agguerrita e che non si arrende. E anche questa è una bella storia. Adesso non resta che aspettare cosa accadrà sulle colline del Red Bull Ring. Ma c'è da giurarci che gli attori di questo campionato non lesineranno spettacolo. L'imperativo per tutti è quello di vincere.



Simone Di Luca guida il gruppone delle Clio

L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 1 DOMENICA 26 APRILE 2015

- 1 - Simone Iacone - Rangoni 19 giri 25'49"291
- 2 - Michele Puccetti - Rangoni - 0"832
- 3 - Simone Di Luca - Composit - 2"128
- 4 - Cristian Ricciarini - Essecorse - 13"579
- 5 - Franco Fumi - Composit - 13"940
- 6 - Alfredo De Matteo - Melatini - 27"119
- 7 - Ermes Della Pia - Essecorse - 42"156
- 8 - Massimiliano Danetti - MC - 47"273
- 9 - Daniele Pasquali - Composit - 2 giri
- 10 - Paolo Gnemmi - MC - 5 giri

Giro più veloce: Simone Di Luca 1'15"218

Ritirati

- 1° giro - Luciano Gioia
- 2° giro - Lorenzo Nicoli
- 2° giro - Massimo Longhitano
- 8° giro - Josh Files

L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 2 DOMENICA 26 APRILE 2015

- 1 - Cristian Ricciarini - Essecorse 20 giri 25'24"641
- 2 - Simone Di Luca - Composit - 0"603
- 3 - Simone Iacone - Rangoni - 1"479
- 4 - Lorenzo Nicoli - Rangoni - 12"530
- 5 - Michele Puccetti - Rangoni - 13"158
- 6 - Luciano Gioia - Composit - 24"629
- 7 - Alfredo De Matteo - Melatini - 34"337
- 8 - Massimiliano Danetti - MC - 44"513
- 9 - Ermes Della Pia - Essecorse - 50"421
- 10 - Franco Fumi - Composit - 55"134
- 11 - Paolo Gnemmi - MC - 56"097
- 12 - Daniele Pasquali - Composit - 1'06"364

Giro più veloce: Simone Iacone 1'15"609

Ritirati

- 1° giro - Massimo Longhitano

Il campionato

1. Di Luca 69; 2. Iacone 65; 3. Puccetti 53; 4. Ricciarini 52; 5. Files 33; 6. Nicoli 24; 7. Longhitano 18; 8. De Matteo e Fumi 16; 10. Gioia 14.



Cristian Ricciarini





Merli torna a volare

Che lotte in tutti i gruppi alla Coppa Nissena mentre il trentino su Osella FA30 RPE si getta all'inseguimento del leader Scola, Cubeda e Fattorini crescono e Magliona si gode un altro record in CN



Gianluca Marchese
Foto E.Caliò

Il duello ai vertici del CIVM si delinea dopo che Merli ritrova il successo alla 61^a Coppa Nissena pareggiando i conti con Scola, vincitore la domenica precedente a Erice. Almeno per il numero di vittorie (ora due a testa), perché in classifica generale il giovane calabrese resta davanti in virtù delle due piazze d'onore conquistate proprio a Caltanissetta, dietro (di poco) a Merli e a fronte di un Cubeda, terzo e primo siciliano al traguardo, scalpitante e apparso più che mai voglioso di riscattare la sfortunata prova ericina. Solo più avanti si capirà davvero se anche Faggioli sarà della partita tricolore, certo è che una prima parte equilibrata lo tiene in corsa, dovesse decidere di rientrare in campionato sulla Norma. Intanto nella serie le Osella fanno tripletta e Merli porta al successo la FA30 Evo con il nuovo motore RPE alla seconda gara disputata, anche approfittando di un tracciato dove le motorizzazioni 3000 possono adattarsi al meglio rispetto ai due litri, pur se le PA2000 Honda inseguatrici non gli hanno reso l'impresa facile: "Siamo contenti della prima vittoria sulla FA30 - commenta allora Merli -, ma i tempi non sono ancora quelli che può ottenere. Il lavoro delle gomme Avon ci ha aiutato ma una scelta meno azzardata ci avrebbe favorito". Tradotto: margine ampio, lavori in corso. Se il trentino di Vimotorsport e Osella troveranno la quadratura in fretta per i rivali del momento sarà durissima controbattere. Scola soprattutto, Cubeda, nonostante qualche noia al cambio al volante, e anche Fattorini, quarto e bravo a farsi trovare già così pronto alla sua seconda apparizione sulla PA2000, alla Nissena hanno comunque rappresentato un ulteriore motivo per il CIVM. E viene voglia di dire che, a fronte di qualche titolo italiano ormai di troppo nelle categorie Turismo, è davvero un peccato che per le E2B sia tuttora previsto soltanto un Trofeo e non si assegni invece un Tricolore.

Magliona super, rientra la quinta

Tricolore che invece è sempre più nel mirino di uno scatenato Magliona. Il campione in carica CN ha trovato grandi motivazioni a fare ancora meglio dei cinque scudetti consecutivi già in bacheca e sulla PA21 Evo sta trovando i giusti settaggi per le nuove Pirelli: a Caltanissetta è così arrivato il secondo record consecutivo (2'08"34 in gara-1) e la vittoria anche di gara-2. In ogni caso, il CIVM è solo all'inizio e il rientrante la quinta, alla prima stagionale, ha fatto capire di esserci. Il calabrese, che tra l'altro si è complimentato per il record con l'alfiere della CST Sport, ha pagato qualcosa nella prima salita di gara, perché se nella somma dei tempi è lui secondo di gruppo, in gara-1, rosciandogli un punticino, un sempre più convincente Corona si è "intromesso" nel duello. Il giovane siciliano non nasconde fiducia nel futuro, anche se alla sua seconda stagione nei prototipi è chiaro che paga ancora un gap di esperienza. Due podi di gruppo consecutivi, però, sono un bel segnale e non è da escludere di poterlo rivedere in azione a Orvieto e/o Verzegnis.



Vittoria e record in CN per Omar Magliona

Anche Ragazzi e Nappi da record

Ma Caltanissetta ha vissuto entusiasmanti sfide in tutti i gruppi. Da cardiopalma i duelli in GT e in E1/E2S. Con una prova di carattere Ragazzi ha rinsaldato la leadership delle Gran Turismo bissando, con record del tracciato, i successi di Erice sulla Ferrari 458 Evo. Il veneto di Superchallenge, anche lui gommato Pirelli, ha però dovuto guardarsi bene da Cannavò che, al contrario di Erice, sulla Lambo SuperTrofeo ha attaccato come un forsennato, fermandosi a soli 9 decimi dal successo assoluto (a 2 in gara-2!). La sfida è comunque lanciata. Così come in E1-E2S. Il campione in carica Nappi è rientrato in campionato strabiliando nella seconda salita, dove pure lui ha segnato il nuovo record di categoria in 2'19"41 sulla Ferrari 550, superando il vincitore di una già tiratissima gara-1, Giuliani sulla Lancia Delta Evo, ora primo solitario in classifica, mentre Gramenzi si è preso il terzo posto sull'Alfa 155. Peccato soltanto che nelle classi più piccole sia saltato il bis dell'atteso duello Aragona-Chirico. L'alfiere della Cubeda Corse vincitore a Erice ha dovuto dare forfait per impegni improrogabili e Chirico ne ha approfittato per andare in testa in classifica.





L'ORDINE DI ARRIVO DOMENICA 26 APRILE 2015

Classifica assoluta: 1. Merli (Osella Fa30 Evo Rpe) in 4'03"43; 2. Scola (Osella Pa2000 Honda) a 3"94; 3. Cubeda (Osella Pa2000 Honda) a 6"03; 4. Fattorini (Osella Pa2000 Honda) a 10"13; 5. Magliona (Osella Pa21 Evo Honda) a 13"89; 6. Castiglione (Tatuus F.Master) a 17"36; 7. Iaquina (Osella Pa21 Evo Honda) a 18"18; 8. Corona (Osella Pa21/S Honda) a 18"46; 9. Bruccoleri (Lola B99 Zytek) a 18"62; 10. Conticelli F. (Osella Pa2000 Honda) a 19"39.

Gara-1: 1. Merli in 2'02"37; 2. Scola a 1"71; 3. Cubeda a 3"22; 4. Fattorini a 4"14; 5. Magliona a 5"97; 6. Bruccoleri a 7"45; 7. Castiglione a 7"84; 8. Corona a 8"44; 9. Conticelli F. a 8"45; 10. Iaquina a 8"56.

Gara-2: 1. Merli in 2'01"06; 2. Scola a 2"23; 3. Cubeda a 2"81; 4. Fattorini a 5"99; 5. Magliona a 7"92; 6. Castiglione a 9"52; 7. Iaquina a 9"62; 8. Corona a 10"02; 9. Ligato (Osella PA21 Evo Honda) a 10"81; 10. Conticelli F. a 10"94.

Classifica dei gruppi. Racing Start: 1. Scappa (Renault Clio) in 5'30"20; 2. Angelini (Renault Clio) a 3"93; 3. Loconte (Peugeot 106) a 26"80. RS turbo: 1. Montanaro (Mini Cooper) in 5'23"88; 2. Novaglio (Mini Cooper) a 1"88; 3. Giraldi (Mini Cooper) a 11"52. Gr. N: 1. "O Play" (Mitsubishi Evo X) in 5'01"91; 2. Del Prete (Mitsubishi Lancer Evo IX) a 2"54; 3. Lanzalaco (Renault Clio) a 28"10. Gr. A: 1. D'Amico (Renault New Clio) in 5'10"76; 2. Lombardo R. (Renault Clio) a 6"10; 3. Parlato (Honda Civic Type-R) a 10"43. E1-E2S: 1. Nappi (Ferrari 550) in 4'40"21; 2. Giuliani (Lancia Delta Evo) a 1"69; 3. Gramenzi (Alfa 155 Dtm) a 9"92. GT: 1. Ragazzi (Ferrari 458 Challenge) in 4'53"60; 2. Cannavò (Lamborghini Gallardo SuperTrofeo) a 0"96; 3. Jarach (Ferrari 458 Challenge) a 20"18. CN: Magliona in 4'17"32; 2. Iaquina a 4"29.; 3. Corona a 4"57. E2/B: 1. Scola in 4'07"37; 2. Cubeda a 2"09; 3. Fattorini a 6"19. E2/M: 1. Merli in 4'03"43; 2. Castiglione a 17"36; 3. Bruccoleri a 18"

Cubeda conquista il podio assoluto a Caltanissetta dopo lo sfortunato ritiro di Erice



A sinistra, Roberto Ragazzi al via della Coppa Nissena dove ha centrato la vittoria in gruppo GT. A destra, Merli premiato da Emanuele Pirro ospite della Coppa Nissena per parlare di sicurezza stradale



Faggioli vince la Rechberg più tragica dopo l'addio a Kramsky

Sopra, il punto dell'uscita di strada di Kramsky.

A destra, lo sfortunato pilota ceco pochi minuti prima della partenza delle prove del sabato insieme a Faggioli, nel tradizionale giro che faceva per salutare i piloti italiani





Gianluca Marchese
Foto Raveggi

Alla Nissena è stato tributato un grande applauso alla memoria di Otakar Kramsky, che tra l'altro molti italiani conoscevano bene, scomparso sabato durante le prove a Rechberg. Dal pomeriggio del 25 aprile i toni erano sempre rimasti dimessi nell'ambiente delle cronoscalate, del resto. In Austria si è deciso di correre ugualmente domenica, su manche unica dopo una salita di prove, e quasi tutti i piloti si sono presentati al via. Il secondo round dell'Europeo si è concluso con la vittoria di Faggioli sulla Norma, con, per la cronaca, il tempo di 2'02"711, non certo sui livelli da primato. Era nell'ordine delle cose, dopo che il giorno prima, poco dopo lo start della sua salita di prove, Kramsky aveva perso il controllo della Reynard K15 mentre percorreva una veloce e lunghissima piega verso destra finendo nel bosco in un punto in cui non era presente alcuna barriera. Nemmeno minima. Per il pilota e preparatore ceco classe 1959, molto noto nell'ambiente (tre allori europei per lui su Bmw M3 negli anni Novanta), non c'è stato nulla da fare dopo lo schianto contro gli alberi. Non era mai successo niente del genere a Rechberg, a livello di conseguenze fatali, ma gli "avvertimenti", soprattutto proprio in quel tratto iniziale, erano stati diversi in passato. Ma anche "in

futuro", perché già il giorno dopo, la domenica stessa, pure Maggiani è uscito di strada lì vicino, ma terminando con l'Osella dall'altra parte rispetto agli alberi, dove nel frattempo a bordo strada erano stati posizionati dei new jersey in cemento. Infatti, per disputare la gara, alcuni piloti, tra cui Faggioli, avevano preteso che in quel punto fossero installate delle barriere, chiedendo che per il 2016 sia trovata una soluzione definitiva. Per quanto riguarda l'uscita di Kramsky, raccogliendo varie testimonianze e considerazioni anche alla luce dei segni lasciati sull'asfalto, l'ipotesi più gettonata sembrerebbe quella di una non perfetta percorrenza del curvone, forse stringendo troppo all'interno per poi finire verso l'esterno, magari nel tentativo di controllare la Reynard. Resta poi possibile anche la dinamica legata a un guasto tecnico. Ma sabato è stata una giornata stramaledetta per le salite anche per la scomparsa di Simon McKinley in un incidente a Scalp Hill (invero un mondo "salitario" del tutto diverso rispetto a quello continentale) mentre il quattro volte campione irlandese era al volante di una Ralt Rt4. E le polemiche, anche se a volte troppo fini a se stesse, fanno discutere non poco. Di certo dalla FIA ora in molti si aspettano risposte verso un deciso cambio di rotta che possa favorire e magari garantire migliori condizioni per tutti gli attori delle cronoscalate. Piloti in primis.

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 Brasetton – 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

Oscher
24. - 26.





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 Varelunga

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

leben
 04.2015



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