

n. 315  
4 maggio 2015

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

# Futuro col Bottas

**Arrivabene snobba Hamilton  
ma ammette che la Ferrari è in cerca  
di un talento giovane da affiancare  
a Vettel. E nel mirino c'è il finlandese**



# Magazine

16



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

28



6



38

Il graffio

di Baffi

**VERSO BARCELONA:  
ALONSO INCONTRA DENNIS.**

SOGNO DI ESSERE  
IN TESTA  
NEL G.P. DI CASA ...

ALLORA NANDO,  
GUIDA  
LA SAFETY CAR.

BAFFI



# Hamilton no Bottas quasi

**Nel futuro della Ferrari c'è l'arrivo di un nuovo compagno per Vettel. Non il campione del mondo, che pure ha manifestato il suo amore per la Rossa, ma un altro finlandese per sostituire il 35enne Raikkonen. Dal 2017 o addirittura già dalla prossima stagione**



Stefano Semeraro

Lewis Hamilton è il campione del mondo, il pilota più 'caldo' del momento e non ha mai nascosto la voglia di infilarsi un giorno nell'abitacolo di una Rossa. Ma per Maurizio Arrivabene, il team manager della Ferrari, a Maranello per il momento nessuno ha bisogno di Hamilton. Motivo: l'inglese sarebbe un doppione dell'attuale top-driver tedesco della Rossa. «Perché ai dovremmo, quando già disponiamo di un peso massimo come Vettel?», ha spiegato Arrivabene alla stampa tedesca nei giorni scorsi. «Semmai preferisco guardarmi intorno per trovare un pilota giovane e di talento da affiancare a Sebastian. Chi disprezza compra, recita un antico adagio, ma per ora, con Hamilton oramai in dirittura d'arrivo per il rinnovo con la Mercedes, la questione è in effetti prematura. La dichiarazione di Arrivabene piuttosto sembra non dare grandi chance a medio termine a Kimi Raikkonen, anche lui impegnato nella discussione del possibile prolungamento del contratto in Ferrari. Kimi va molto d'accordo con Vettel, e questo è punto a suo favore: «lavorano bene insieme, a volte viaggiano anche insieme, e questo è un fatto molto positivo, le performance in pista sono solo uno dei parametri da considerare», spiega il team manager. Raikkonen, oggi 35enne, in teoria potrebbe restare anche nel 2016, al suo posto potrebbe poi arrivare un altro finlandese che a quanto pare piace molto anche a Marchionne, ovvero Valtteri Bottas, oggi driver di punta della Williams. I rumors parlano di un preaccordo già firmato da Bottas e la Ferrari per il 2017, il suo avvento però potrebbe anche essere anticipato. Dipenderà, anche se Arrivabene non vuole ammetterlo, dai risultati.

«Prima dell'inizio del campionato ho promesso che non avrei mai raccontato bugie alla stampa – ha sorriso Arrivabene – ma per parlare di queste cose è davvero troppo presto». Parafrasando un vecchio motto di Giulio Andreotti, a pensare in anticipo si fa peccato, ma spesso ci si prende.





**FORMULA 1**

**GP Spagna story**

# La grande di Spagna

**La Ferrari è la scuderia che ha conquistato più gare mondiali nel paese iberico. Dopo gli esordi problematici e i derby persi con l'Alfa, il primo successo risale al 1954 con Hawthorn, a cui fecero seguito trent'anni di digiuno. Nelle edizioni più recenti Regazzoni, Lauda, Schumacher e infine Alonso nel 2013 hanno firmato l'albo d'oro: riuscirà Vettel ad eguagliarli?**





Risale al 2013  
con Alonso  
l'ultimo successo Ferrari  
in Spagna

Carlo Baffi

E' la scuderia che ha vinto più edizioni del Gran Premio di Spagna. Ben dodici sono stati i trionfi del Cavallino in terra iberica. E pensare che gli inizi furono tutt'altro che felici. E' il 28 ottobre del 1951, secondo anno di vita del mondiale di F.1 e la gara che assegna la corona iridata è proprio quella spagnola, ultimo round in calendario. Si corre a Pedralbes, un circuito ricavato nell'omonimo quartiere di Barcellona. Davanti a circa 300 mila spettatori si fronteggiano l'argentino Juan Manuel Fangio ed il nostro Alberto "Ciccio" Ascari. Alfa Romeo contro Ferrari, praticamente un derby tra costruttori italiani, dove il Cavallino è dato per favorito. Il Biscione schiera infatti l'evoluzione della 159, un modello nato nel lontano 1937, e ha annunciato il ritiro dalle competizioni. Eppure ad esultare sarà proprio la Scuderia del Portello, complice un errore dello stesso Enzo Ferrari, che malgrado i consigli degli esperti della Pirelli decide di equipaggiare le sue 375 con le gomme più piccole. Dopo un inizio favorevole alle rosse, ecco i primi guai: Ascari dovrà cambiare i pneumatici più volte, mentre Fangio marcerà spedito verso il primo dei suoi cinque titoli. Il riscatto arriverà tre anni più tardi, il 25 ottobre del 1954, sempre a Pedralbes, quando a vincere sarà l'inglese Mike Hawthorn, al volante della 553, che andrà in testa al 24° giro, al termine di una rimonta iniziata dopo esser finito in testacoda. Un successo molto sentito tra gli uomini di Maranello, tanto che Aurelio Lampredi, papà del motore che spinge la Ferrari, si commuove. Dietro la rossa finiscono la Maserati di Luigi Musso e la Mercedes di Fangio. Dovranno poi trascorrere addirittura trent'anni per rivedere di nuovo un ferrarista sul gradino più alto del podio, anche se va sottolineato che il Gran Premio iberico non viene disputato dal 1955 al 1966. L'8 aprile del 1974 è una data storica per il Cavallino, che torna alla vittoria dopo un digiuno lungo quasi due anni. L'ultima affermazione in F.1, risale al G.P. di Germania del 30 luglio 1972, quando al Nurburgring Jackie Ickx e Clay Regazzoni firmano la doppietta. Ebbene, anche a Jarama è doppietta, con Regazzoni ancora secondo. Il vincitore invece è un giovane pilota austriaco, al suo quarto anno in F.1 e alla sua 4a corsa con la Ferrari: Niki Lauda. La squadra, completamente rinnovata, ha come obiettivo il rilancio dopo un periodo contrassegnato da troppe delusioni. Oltre a Lauda, c'è un nuovo direttore sportivo, Luca di Montezemolo e la parte tecnica è gestita in prima persona dall'ingegner Mauro Forghieri. Tutte le forze vengono concentrate sul programma F.1, abbandonando le altre categorie come i prototipi e fortunatamente i risultati non tardano ad arrivare. La 312B3, giunta alla sua quarta evoluzione, con un propulsore da 495 cavalli, si dimostra competitiva e torna ad occupare le posizioni di vertice. A Jarama, sotto il diluvio, Lauda è in pole, ma causa un'esitazione allo start, balza al comando Ronnie Peterson sulla Lotus. Niki è comunque dietro lo svedese e quando la pioggia cessa, si rimescolano le carte con il cambio degli pneumatici. La sosta di Lauda dura solo 49", mentre quella di Peterson si dilunga per 2'. E' la mossa con cui l'austriaco balza al comando, mentre lo svedese sarà poi costretto al ritiro per problemi alla pressione dell'olio. Al 38° passaggio, il G.P. vive attimi di paura per la rovinosa uscita di pista della Iso Marlboro di Arturo Merzario, che dopo essere decollata su un cordolo termina la sua folle corsa oltre il guard-rail investendo un gruppo di fotografi. Fortunatamente questi riporteranno solo lievi ferite ed il pilota uscirà indenne dall'abitacolo. Dunque trionfa Lauda, dietro di lui Regazzoni che balza al comando



della classifica. Il ticinese lotterà per il mondiale sino all'ultimo appuntamento in calendario, il G.P. degli Stati Uniti a Watkins Glen che incoronerà, purtroppo per la Ferrari, il brasiliano Emerson Fittipaldi.

Decisamente da dimenticare il G.P. di Spagna dell'anno successivo, disputato sul pericoloso tracciato realizzato all'interno del parco del Montjuich a Barcellona. Sebbene Lauda e Regazzoni siano al volante delle potenti 312T che monopolizzano la prima fila, entrano in collisione pochi metri dopo il via eliminandosi a vicenda. Un Gran Premio sfortunato non solo per il Cavallino, ma anche per il Circus, causa un drammatico incidente che vede la Lola di Rolf Stommelen volare tra gli spettatori dopo aver perso l'alettone posteriore; il bilancio è tragico con quattro morti e sei feriti. Trascorrono sette anni ed ecco che la corsa spagnola si tinge nuovamente di rosso. E' il giorno del mitico Gilles Villeneuve, che porta alla seconda vittoria consecutiva la 126CK spinta dal motore turbo. Quel 21 giugno 1981, a fine gara, Forghieri urla ai suoi uomini: «Grazie a tutti, avete fatto un buon lavoro». Ed ai giornalisti dirà che dietro a quel risultato ci sono solo il turbo e Villeneuve. Già, perché il piccolo canadese compie quasi un miracolo. Partito dalla settima piazza, riesce subito a conquistare il terzo posto ed alla 14a tornata, complice un errore di Alan Jones, diviene il leader, per restarci fino alla bandiera a scacchi. La sua monoposto non è certo veloce quanto quelle dei rivali, ma Gilles tiene in scacco il trenino degli avversari che lo incalzano pericolosamente. E' abilissimo a sfruttare la potenza del turbo nel rettilineo dei box di Jarama, impedendo alla Ligier di Jacques



Laffite, suo immediato inseguitore, di farsi sotto e di passarlo in staccata. E' una battaglia che entusiasma il pubblico e che si conclude dopo 80 giri, con un arrivo in volata di cinque vetture raccolte in poco più di 54 metri. Purtroppo questa affermazione sarà anche l'ultima del funambolo capace di far sognare i tanti appassionati. Nel 1990 sarà invece il "Professor" Alain Prost a firmare un nuovo successo della rossa. E' l'ennesima stagione che vede il fuoriclasse francese lottare col suo grande rivale, il brasiliano della McLaren Honda Ayrton Senna da Silva. Una guerra senza esclusione di colpi tra due mostri sacri delle piste fino all'anno prima "compagni" nel team anglo-giappone di Ron Dennis. Il 30 settembre, a Jerez del la Frontera, Senna parte dalla pole in un weekend segnato dal brutto incidente occorso a Martin Donnelly nelle prove del venerdì pomeriggio. La sua Lotus si schianta contro il guard-rail a 200 all'ora e l'inglese viene proiettato, insieme al seggiolino, a 50 metri di distanza dal punto dell'impatto. Miracolosamente il pilota se la caverà soltanto con una tripla frattura alla gamba sinistra. Al semaforo verde, Senna va subito al comando seguito dalle 641/2 di Prost e Mansell. Con una vittoria, il paulista chiuderebbe matematicamente il discorso iridato, invece viene tradito dal motore Honda ed il Cavallino può festeggiare una magica doppietta che riapre la lotta al vertice; con una gara da disputare, il Professore è a nove lunghezze da Senna. In Giappone però Ayrton speronerà il ferrarista e sarà la McLaren a festeggiare il mondiale. Altra data da incorniciare è il 2 giugno 1996, giorno in cui si registra il primo successo in rosso di Michael Schumacher. Il primo di una lunga ed irripetibile serie.

Per la verità il successo del tedesco è nell'aria, perché le pole di Imola e Monte Carlo sono il segno tangibile che la nuova "cura Schumacher", sta dando i primi effetti. A Barcellona però i risultati delle qualifiche lasciano poche speranze al Kaiser, che sigla il terzo tempo a quasi un secondo da Damon Hill, al volante dell'imprendibile Williams-Renault. Poi, manco a farlo apposta, Schumi si complica la vita con una partenza da dimenticare. Insomma, piove sul bagnato in tutti i sensi. La pista di Barcellona (nuova sede del Gran Premio a partire dal 1991) è flagellata dalla serata di sabato da una pioggia battente che aumenta le difficoltà e le insidie per i concorrenti. Tutti tranne Schumacher, che in queste condizioni estreme si esalta sfoggiando tutte le proprie abilità. In pista risulta infatti il più veloce ed inizia così a recuperare posizioni. Passa le Benetton di Berger e Alesi ed al 12° giro infila anche la Williams del leader Jacques Villeneuve. Più che alla guida della F310, il tedesco pare governi un motoscafo sulle onde, risultando imprevedibile per la concorrenza. Si pensi che dopo le soste il ferrarista guida la corsa con oltre un minuto di vantaggio su Alesi, Villeneuve e Barrichello. E anche se nel finale il propulsore di Maranello procede a 8-9 cilindri, perdendo una decina di chilometri nella velocità di punta (pare a causa di un problema elettrico legato alla forte umidità), Michael può concludere vittoriosamente la gara e siglare la 106a affermazione del Cavallino. «Al via non avrei scommesso una lira – confesserà il vincitore – ma la vettura si è dimostrata perfetta, con una tenuta straordinaria, che mi ha permesso di recuperare lo svantaggio iniziale, quasi con facilità». Negli anni seguenti Schumacher



È Massa a vincere nel 2007

conquisterà altre quattro edizioni del G.P. spagnolo consecutivamente dal 2001 al 2004. La più rocambolesca è quella targata 29 aprile 2001. Mancano quasi due chilometri a Mika Hakkinen per aggiudicarsi facilmente la corsa, quando improvvisamente la sua McLaren Mercedes rallenta. Dal posteriore escono olio e fumo ed il due volte iridato è costretto a parcheggiare a sei curve dal traguardo. I 37" di vantaggio sulla Ferrari numero uno di Schumacher svaniscono ed in un istante, il quasi vincitore si ritrova nel baratro. Una delusione cocente non solo per il pilota finlandese, ma pure per il team anglo tedesco, ormai pronto a brindare insieme a due invitati d'eccezione, gli attori Michael Douglas e la moglie Catherine Zeta-Jones, presenti ai box. Schumi coglie così una vittoria inaspettata e insperata, dal momento che dopo il secondo pit, ha dovuto rallentare la marcia per un problema di vibrazioni, lasciando strada libera proprio ad Hakkinen. Decisamente più agevole il successo dell'anno dopo, quando il tedesco domina e dichiara: «il vantaggio era tale che mi restava il tempo di guardare da vicino senza disturbare, la sfida a tre per il 6° posto». Sono le stagioni della cosiddetta "dittatura rossa", con il Kaiser che annichisce ogni avversario. A Barcellona, nel 2002, Michael ottiene perfino il "grand slam", ovvero: vittoria, pole position, giro veloce, risultando sempre il leader della gara. Il successo del 2003 avrà un sapore speciale, perché conseguito al volante della nuova monoposto, la F2003GA. Per intenderci il modello dedicato all'avvocato Giovanni Agnelli, scomparso a Torino il 24 gennaio. Una vettura esaltata dal Kaiser che la definisce «perfetta come una dea». Passa un anno ed il 9 maggio 2004, si celebra l'ennesimo successo del Cavallino, questa volta però è una doppietta come nel '74 e nel '90. Alle spalle di Schumacher giunge Rubens Barrichello, ma rispetto alle edizioni precedenti la corsa del tedesco non è una passeggiata. Uno scarico incrinato della sua F2004 soffia gas infuocati sulla car-

rozzeria, tanto che nel corso del 2° pit-stop, i meccanici devono spegnere un principio d'incendio. Sotto la bandiera a scacchi però, il sei volte campione trionfa, eguagliando il record stagionale di cinque vittorie su 5 G.P. realizzato da Nigel Mansell nel 1992. Sarà il preludio ad un nuovo mondiale targato Ferrari, l'ultimo dell'era Schumacher. La rossa tornerà a vincere in Spagna nel 2007, l'anno del mondiale di Kimi Raikkonen. A salire sul gradino più alto del podio sarà però il compagno del finlandese, Felipe Massa. Il 13 maggio 2007, il brasiliano precede le due McLaren Mercedes di Hamilton e Alonso, dopo che quest'ultimo gli ha portato un duro attacco al via. Unico brivido per Felipe, ma senza conseguenze, un ritorno di fiamma verificatosi nel corso della prima sosta a causa del carburante fuoriuscito dal bocchettone e venuto a contatto con gli scarichi incandescenti. Il 27 aprile 2008 è invece il giorno di Kimi Raikkonen, già vittorioso al Montmelò nel 2005 sulla McLaren Mercedes. "Iceman" taglia vittoriosamente il traguardo con la sua F056, forte della pole e del giro veloce realizzato in gara, il cosiddetto "hat trick". Alle sue spalle c'è Massa, che completa la festa del Cavallino con la 4a doppietta in terra iberica. E arriviamo così all'ultimo successo griffato Ferrari, messo a segno il 12 maggio 2013 dal beniamino di casa, quel Fernando Alonso approdato a Maranello nel 2010 col compito di riconquistare un mondiale piloti che manca a dal 2007. In qualifica Alonso non va oltre il 5° tempo, ma subito dopo il via supera Hamilton e Raikkonen. L'asturiano guadagna un'ulteriore posizione dopo il primo cambio gomme e quando Nico Rosberg viene a trovarsi in difficoltà, lo passa prendendo il comando e riuscendo così a bissare il trionfo ottenuto a Barcellona già nel 2006, al volante della Renault. Un'affermazione che per troppo tempo rimarrà l'ultima del Cavallino nel Circus. Ci penserà Vettel ad aggiornare la lista dei trionfi, il 29 marzo scorso in Malesia, in quel di Sepang.



# 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 CO<sub>2</sub> 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.

# «Per battere la Ferrari ci serve Rosberg»

**Wolff non si fida del vantaggio accumulato da Hamilton, e a Rosberg chiede di rialzare la testa. Perché la lotta per il titolo è ancora lunga. E perché alla Mercedes conviene che sia lui a togliere punti a Vettel**

Toto Wolff ha sempre sostenuto che i piloti della Mercedes – entro certi limiti, s'intende – sono liberi di darsi battaglia in gara. Ma non lo dice solo per sportività, per senso di giustizia. Con la Ferrari di nuovo incalzante infatti nemmeno le Freccie d'Argento possono sperare di avere vita tranquilla con una sola macchina vincente, quella di Hamilton. Se Vettel riuscisse a inserirsi fra le due Mercedes magari non ce la farebbe comunque a scalzare Lewis dal trono mondiale, ma di sicuro renderebbe tutto più difficile e incerto. Fino all'ultima gara. Per questo, pare di leggere fra le righe delle dichiarazioni del team principal della Mercedes F1, è fondamentale che il tedesco si senta motivato, dia battaglia, non abbassi le mani con troppo anticipo.

«Se guardiamo alle performance di Lewis e Nico in Cina, ad esempio – ha dichiarato Wolff – vedrete che fra di loro c'erano appena 4 centesimi. Rosberg non è stato stracciato. Hamilton è riuscito a sfruttare quel piccolo vantaggio e conquistare la pole, ma le cose avrebbero potuto andare in maniera molto diversa se in pole ci fosse finito Nico». Il campionato è ancora lunghissimo, e se Rosberg ad Abu Dhabi è stato sonoramente 'schiaffeggiato' dal compagno di squadra sicuramente non vorrà arrendersi già ora.

«Nico non sarebbe uno che ha vinto tante gare in F1, e che ha quasi vinto il titolo, se si facesse scoraggiare dopo così poche gare. Mi aspetto che si riprenda alla grande. Non so bene quando



succederà, ma sono sicuro che sarà in lotta fino alla fine». I doppi punti nella gara finale sono stati aboliti, i rischi di un ribaltone all'ultimo sono decisamente calati, ma Wolff non si fida certo della Ferrari, né i 27 punti di vantaggio di Hamilton a questo punto gli sembrano sufficienti.

«Con la Ferrari rischia di essere un vero testa a testa. Anche se noi continueremo a fare primo e secondo, e loro terzo e quarto, è un duello che può continuare a lungo quest'anno, prima che sia chiaro chi veramente fra i piloti può battersi per il titolo. Io mi aspetto che fra Lewis e Nico continui la rivalità che c'è stata fino ad ora. E a quel punto la Ferrari non farebbe più parte del discorso per la vittoria». Tirati su, Nico. Renditi utile.

# «**Torneremo a vincere con Alonso**»»

**All'apparenza per nulla impensierito dalla scarsa competitività della McLaren, Ron Dennis si reputa soddisfatto della nuova collaborazione con la Honda e vede con ottimismo il ritorno verso le posizioni che contano. E sul rapporto con il pilota spagnolo smentisce ogni difficoltà e promette grandi traguardi**



Ron, dopo aver fatto un passo indietro per rimettere in sesto McLaren Automotive tra il 2009 e il 2014, negli ultimi sedici mesi sei tornato al comando del McLaren Technology Group come amministratore delegato e al contempo come presidente del gruppo. Avevi promesso che tutto sarebbe andato in una certa direzione ma, al momento, sembra che le cose vadano nel senso opposto. In che modo pensa di invertire la rotta?

“L'ho detto prima e lo ribadisco adesso: abbiamo una montagna da scalare e la scaleremo. Lo posso garantire. McLaren e Honda condividono il gusto per la vittoria in Formula 1. Ci siamo riusciti insieme in passato e lo faremo ancora una volta. Per vincere in Formula 1 è necessario avere un partner competitivo per la fornitura dei motori e la McLaren l'ha trovato nella Honda. Abbiamo raggiunto grandi successi insieme alla Mercedes vincendo dei mondiali con Hakkinen e Hamilton. Quando però vieni declassato a team-cliente, il gusto della vittoria non è più lo stesso. Bene, con la Honda non abbiamo questo problema perché fornisce esclusivamente noi ed è concentrata solo su questo.

Sapevamo che sarebbe stata una stagione difficile ma stiamo migliorando gara dopo gara. In Australia eravamo molto lontani dai primi ma siamo riusciti a vedere la bandiera a scacchi. In Malesia abbiamo fatto un netto passo in avanti e i distacchi si sono ridotti, anche se è venuta a mancare l'affidabilità. In Cina siamo migliorati ulteriormente e abbiamo visto il traguardo con entrambe le vetture. In Bahrain abbiamo avuto qualche problema con la macchina di Jenson ma Fernando è stato costante nei tempi e abbiamo sfiorato la zona punti. Naturalmente non sono questi i traguardi a cui aspiriamo ma stiamo procedendo nella giusta direzione. Non sto dicendo che il nostro sviluppo sarà lineare. In certe occasioni le nostre prestazioni miglioreranno sensibilmente e in altre avremo dei cali. Di sicuro, però, la nostra curva di apprendimento verterà verso l'alto.

E questo non avverrà per caso. Sarà il frutto di un'attenta pianificazione messa a punto da me, Jonathan Neale, Eric Boullier e naturalmente da Yasuhisa Arai della Honda insieme al suo staff. McLaren e Honda metteranno a frutto questi sforzi. Lo posso garantire. Vinceremo insieme e lo faremo dominando. Al momento non sono in grado di stabilire delle scadenze per raggiungere questo obiettivo. Ciò che posso dire è che, ogni volta che entro nel McLaren Technology Centre e incontro la gente che ci lavora, vedo passione, ambizione e fiducia. Tutto ciò mi rende orgoglioso. Per farla breve: Jenson e Fernando sono la miglior coppia di piloti in circolazione. Entrambi sono campioni del mondo e hanno alle spalle oltre cinquecento Gran Premi insieme. Magnussen è il miglior terzo pilota di tutto il lotto. Non dimentichiamo che è arrivato secondo alla sua prima gara. Dietro le quinte abbiamo Stoffel Vandoorne e Nyck de Vries, i quali stanno ben figurando in GP2 e Renault World Series. Questi cinque piloti sono stati selezionati e messi insieme meticolosamente, per me sono come una famiglia. Torneremo a vincere e lo faremo tutti insieme”.

**Torniamo alla realtà. Lo scorso anno la McLaren lottava con la Force India, quest'anno con la Marussia. Avevate previsto tale eventualità?**

“Onestamente questa domanda mi sembra senza senso. Come ho già detto, in Australia eravamo lontanissimi dalla vetta ma stiamo facendo dei progressi significativi gara dopo gara. In Bahrain Button ha accusato dei problemi di affidabilità che non gli hanno permesso di affrontare qualifiche e gara ma Alonso in qualifica si è messo dietro non solo le Marussia ma anche



una Toro Rosso, una Lotus e una Red Bull. E per poco non è andato a punti”.

**La Honda sembra avere intrapreso un percorso diverso rispetto agli altri costruttori. E come dice il proverbio "chi segue le orme degli altri si ritroverà sempre dietro". Non le sembra che la Honda stia prendendo un sentiero un po' troppo lontano da quelli maggiormente battuti?**

“La Honda progetta più motori di qualsiasi altra azienda al mondo. Realizza motori di varie cilindrata per auto, moto, fuoristrada, imbarcazioni, aerei e anche per impianti energetici. Alcuni di questi sono a benzina, altri a gasolio. Alcuni sono raffreddati ad aria, altri ad acqua. Alcuni sono dei piccoli motori da 25cc, altri potenti V8 da 4.0 litri. Potrei andare avanti, ve lo assicuro. Perché dico tutto questo? Lo dico perché, quando si parla di progettazione di power-unit, Honda è al primo posto a livello globale. I loro progettisti e dirigenti sanno che la power-unit progettata per la Formula 1 non è ancora la migliore ma lo sarà presto. Lo sappiamo anche noi. Lo sanno anche i nostri piloti e tutti gli altri che vorrebbero guidare le nostre vetture. Quindi, per rispondere alla domanda, non mi preoccupa per nulla il fatto che la Honda abbia intrapreso un percorso innovativo nella progettazione del nostro propulsore. Nel lungo periodo penso che saranno i nostri competitors a doversi preoccupare”.



**Secondo molti "esperti" di Formula 1, Alonso è ancora il miglior pilota in circolazione. Come fa a mandare il giù il fatto di dover lottare nelle retrovie?**

"Fernando è un vincente, così come lo sono la McLaren e la Honda. Per questo lo abbiamo voluto. Quando arrivò ad inizio anno, eravamo ancora lontanissimi dai primi. Lo siamo tuttora ma abbiamo intrapreso la strada giusta. Fernando ha vinto due mondiali ed è andato alla Ferrari con l'obiettivo di riportarla al vertice. Con loro ha vinto delle gare ma non è riuscito a portare a casa il titolo. Per lui tutto ciò rappresenta un rimpianto e non ha problemi a dirlo. Nel momento in cui si messo alla ricerca di nuovi stimoli e motivazioni, ha trovato noi. E noi siamo soddisfatti perché rappresenta la nostra prima scelta. La gente dice un sacco di sciocchezze sul rapporto tra la McLaren e Alonso. E' vero, il 2007 è stato frustrante ma in ogni caso abbiamo vinto otto gare e il titolo costruttori. Con Fernando stiamo lavorando duramente, è più motivato che mai e ha un'energia contagiosa. Chiedetelo a chiunque nel nostro team: ai meccanici, ingegneri, addetti al marketing, addetti alle pubbliche relazioni, cuochi, camerieri, addetti alle pulizie. Chiunque vi pare. Tutti diranno la stessa cosa. E, come ho detto, vinceremo di nuovo e lo faremo insieme a Fernando. Sarà il miglior modo per concludere la sua carriera".

**Come è la situazione contrattuale con Fernando? C'è chi dice che abbia firmato solo per un anno, nella speranza che si liberi un**

**posto alla Mercedes. Altri dicono che è due anni con opzione per il terzo. Altri ancora sostengono che sia di tre anni...**

"Ha un contratto di tre anni senza opzioni. Questo è quanto ha richiesto e questo è quello che abbiamo voluto offrirgli. Più chiaro di così..."

**Quindi in linea di massima tutto va bene. Non le sembra più un atteggiamento da parrocchia piuttosto che da team competitivo?**

"Ok, ho percepito il messaggio. Ciò che volete è "mettermi alla graticola". Sembra più un'intervista di cronaca rosa. Vi prendo in giro, naturalmente, ma credo abbiate capito quello che voglio dire. Se vi dico che l'umore è buono, vuol dire che è buono".

**La McLaren ha vinto dodici mondiali per i piloti e otto tra i costruttori. L'ultimo risale al 2008. Sette anni di digiuno rappresentano un periodo piuttosto lungo. Quando vi aspettate di vincere il prossimo?**

Come ho già detto, c'è una montagna da scalare ma giungeremo alla vetta. Ve lo garantisco. Non voglio stabilire delle scadenze, sarebbe inopportuno. Sono orgoglioso di questi venti titoli. Sono frutto di un duro lavoro, di uno spirito di squadra e di una mentalità innovativa. Sarò ancora più orgoglioso del ventunesimo, del ventiduesimo, del ventitreesimo...

Intervista da  
F1.com

# **Haas non vuole essere la Ferrari B**

**Gunther Steiner, team principal della scuderia americana, smentisce che sarà la Ferrari a decidere strategie e piloti per il 2016. Intanto al simulatore continuano i test di un telaio a cui sta collaborando la Dallara**





Gene Haas, Joe Custer e Gunther Steiner

### Stefano Semeraro

Dall'America, con orgoglio. Dal 2016 ci sarà un team a stelle e strisce nel Circus, quello di Gene Haas, che utilizzerà sia la power unit sia altri componenti 'not listed', cioè non specificate, di provenienza Ferrari. In molti, quasi tutti, pensano che si tratterà di una sorta di junior team di Maranello, una Toro Rosso della Ferrari, da utilizzare anche come palestra per giovani piloti (si è fatto il nome di Raffaele Marciello come prima guida per il 2016, e qualcuno ha parlato anche di Jenson Button e addirittura di Danica Patrick, un nome che piacerebbe molto a Bernie Ecclestone) ma Gunther Steiner, il team principal della scuderia non è d'accordo. «Credo che la Ferrari sia per noi un buon partner, che ci aiuterà a entrare in F.1 – ha spiegato all'inglese Autosport – ma non abbiamo parlato di piloti con loro. Non fa parte del nostro piano diventare il loro B-team e fare qualsiasi cosa ci chiedano. Certo, c'è un ottimo rapporto fra di noi, vogliamo correre in F.1 e abbiamo chiesto alla Ferrari se voleva essere il nostro partner tecnico. Ma la monoposto non sarà semplicemente una Ferrari dipinta di giallo, perché il telaio e la car-

rozzeria saranno diversi». Già dall'anno scorso infatti è stata avviata una collaborazione, molto riservata, con la Dallara Automobili, che a quanto si dice sta già testando un modello nella galleria del vento e al simulatore di Varano de' Melegari, anche se la sede del team in North Carolina e la base in Inghilterra sono già funzionanti a pieno ritmo secondo Steiner.

Steiner, un passato alla Jaguar e alla Red Bull in F.1, è convinto che la Haas già dal suo debutto sarà in grado di recitare un ruolo non marginale nel campionato. «Il nostro obiettivo è di guadagnarci subito il rispetto degli avversari, qualificandoci nella seconda metà della griglia, attorno al 12°-14° posto, e poi lottare fin da subito per i punti, poi chi può dirlo? Ovviamente vorremmo fare più punti possibile nella prima stagione, ma sono obiettivi che verranno rivisti ogni anno».

La Haas ha comunque rinunciato a mettere in pista una macchina sperimentale già in questa stagione, a causa dei costi troppo elevati. «Ci saremmo ritrovati con una macchina comunque già vecchia, e avremmo speso un sacco di soldi. No, scenderemo in pista a febbraio, o quando saranno calendarizzati i primi test, e intanto lavoreremo al simulatore».

# 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 CO<sub>2</sub>: 130 g/km. \*Dato riferito al motore 1.6 THP.

**NUOVA PEUGEOT 308 GT**

MOTION & EMOTION



PEUGEOT

# FORMULA 1

Monisha Kalterborn





**Monisha Kalterborn racconta la rinascita della Sauber, che parte da una power unit più efficiente. Per un piccolo team, anche se di grande tradizione, il costo dei propulsori è il capitolo più spinoso, e quando si tratterà di discutere le regole del 2017 una soluzione per la team principal della scuderia svizzera potrebbe essere quello di seguire le indicazioni degli appassionati**

# «Più potere ai fan»

Signora Kalterborn, pare che i miracoli succedano davvero: da 0 punti nel 2014 alla quinta posizione attuale. Come è successo? «I miracoli succedono molto raramente in F.1. Siamo arrivati alla posizione attuale lavorando duro, con molta pazienza, molta motivazione. Il 2014 è stata un'eccezione se si guarda alla nostra storia, non poteva essere quello il nostro punto di riferimento».

**Il quinto posto però è decisamente impressionante.**

«Sì, ma siamo solo alla quarta gara. Non dobbiamo sopravvalutare questo risultato. Lottiamo contro team che hanno molte più possibilità nello sviluppo, sotto questo aspetto noi abbiamo dei limiti. Però sì, adesso siamo felici e soddisfatti di dove ci troviamo».

**Lei ha detto che la macchina del 2014 non era certo fra le migliori messe in pista dalla Sauber. Come giudica la C34?**

«L'anno scorso l'intero pacchetto non era competitivo. La macchina in se stessa non era così male, ma non la nostra migliore. La vettura del 2015 ha molte più potenzialità, non siamo distanti da quello che volevamo. Molto a a che fare con la power unit, con la sua guidabilità. Il nostro fornitore ha fatto un ottimo lavoro. Insieme ad un telaio più performance ha reso migliore l'intero pacchetto».

**La Ferrari ha fatto un grande passo in avanti, il gap è stato ridotto. La collaborazione con la Ferrari è stata più intensa e questo vi ha permesso di migliorare proprio grazie alla power unit made in Maranello?**

«Non direi. Con la Ferrari c'è un rapporto consolidato, e come ovvio ci sono alti e bassi, ma nulla di significativo è cambiato».





La Sauber si è presa dei rischi con i piloti quest'anno: uno è un rookie, l'altro ha appena un anno di esperienza in F.1 in un team di secondo piano. Non avreste forse mai sospettato che si sarebbe rivelata una scelta così azzeccata.

«Credo che la vecchia regola per cui era meglio avere un mix di gioventù ed esperienza non valga più, oramai. Abbiamo visto l'anno scorso come hanno reagito ai nuovi regolamenti i piloti più esperti. Non so dire se le vetture di oggi siano più facili o meno da guidare, di sicuro però richiedono un adattamento, e alcuni piloti – e questo può anche essere frutto di una minore esperienza – sanno farlo più velocemente di chi magari ha corso più GP. Abbiamo scelto di cambiare ed è stata la scelta giusta».

#### **Cosa può dirci dei suoi due giovanotti?**

«Hanno personalità molto diverse. Sud America e Scandinavia sono mondi molto distanti. Ma entrambi hanno molto talento e sono motivatissimi. Mentalmente hanno approcci differenti, ma il livello e la quantità di feedback che sanno fornire è identico. Quello che mi piace è l'attitudine di entrambi. Hanno così tanta voglia di fare e di arrivare in alto».

#### **Felipe Nasr è al momento ottavo in campionato, il migliore dei rookie. Se lo aspettava?**

«I rookies sono sempre pieni di sorprese. Ma stavamo osservando Felipe da tempo, sapevamo che aveva avuto alti e bassi nella sua carriera. L'impressione era che il potenziale ci fosse e che si trattasse solo di tirarlo fuori. Lo abbiamo già fatto con altri piloti, credo che ci riusciremo anche con lui, e la stessa cosa vale per Marcus. Guardate solo quanta fiducia ha adesso: questo parla chiaro sulla qualità dell'ambiente che sappiamo offrire ai piloti».

#### **Quali sono le qualità di ciascuno?**

«Sono due agonisti veri. Uno è più tranquillo, l'altro più estroverso, ma in entrambi percepisci lo spirito delle corse. Vogliono battersi per se stessi e per il team. E sono entrambi capaci di fare squadra. Non credo che nessuno dei due sia contento di stare dietro, ed è questo quello che conta, poi non so dire dove potranno arrivare».

#### **Si parla molto di regole per il 2017. Qual è la posizione della Sauber in riguardo?**

«Tutti siamo d'accordo che la F.1 debba rappresentare lo stato dell'arte della tecnologia. Dobbiamo anche accettare che il costo maggiore sia rappresentato dalla power unit, ma non vogliamo che i costi siano così elevati. E' tutto derivato dal fatto che c'è un grosso divario fra i vari propulsori, e che uno è nettamente migliore degli altri. La questione è che ci deve essere parità fra i motori. E i fans devono avere voce in capitolo. Non importa quello se uno pensa che il rumore del motore sia fondamentale o no; vediamo tutti i temi che interessano i fan, le soluzioni che propongono, e capiamo se sono fattibili».

#### **Quando sei molto in basso in classifica non è facile attrarre gli sponsor. La risurrezione del tema vi ha aiutato sotto questo aspetto?**

«Ora è decisamente più facile trattare con gli sponsor, ma resta comunque un lavoro difficile. E più facile parlare con tutti, ottenere più attenzione, ma la situazione economica è ancora problematica. Anche se i buoni risultati rendono la vita più comoda».

#### **Sarà difficile per voi mantenere la quinta posizione? Come vede la Sauber per il resto della stagione?**

«L'unica cosa che mi sento di dire è che non vogliamo stare in basso. Poi aspettiamo e vedremo. Non voglio farmi trascinare nelle previsioni».

Intervista tratta  
da Formula1.com

# E venne il giorno di Lorenzo

**Dopo un avvio di 2015 problematico, fra guai e tormenti “esistenziali”, Jorge sull'asfalto di Jerez è stato l'autentico dominatore del weekend. Ha preceduto Marquez, ancora dolorante alla mano, e Rossi, che con il podio n.2000 mantiene il primato in classifica. Il mondiale per ora è apertissimo**

Stefano Semeraro

Un Mondiale equilibrato, magari per ora non ancora incandescente, ma ne quale ad ogni tappa si aggiunge un protagonista. Dopo Marc Marquez, il trionfatore delle ultime edizioni, Valentino Rossi, vincitore di due gare su quattro e leader del mondiale, e la Ducati, grande novità dell'anno, a Jerez si è rivisto ad altissimi livelli Jorge Lorenzo.

Lo spagnolo ha firmato un weekend perfetto: pole, vittoria e giro veloce, proprio come ai bei tempi. Nelle prime gare della stagione era sembrato lontano da se stesso, in crisi, tormentato dai dubbi. «Stavolta però non sono stato troppo a pensarci – ha raccontato Porfuera – ho seguito solo l'istinto». E ha fatto bene: partenza super, bye bye alla concorrenza appena dopo sei giri. E allo show, va detto, perché sull'asfalto di Jerez l'assolo di Lorenzo ha addormentato un po' tutta la gara. Dietro a lui Marquez, ancora un po' infastidito dalla frattura al mignolo, terzo Rossi che ha così festeggiato il 200esimo podio in carriera. «Tutti gli sportivi attraversano dei momenti difficili», ha sorriso Jorge. «Sapevo però che prima o poi anche il mio sarebbe finito, che sia successo qui a Jerez è ancora più bello. La moto era perfetta, mi ha consentito di tenere un ritmo impressionante. In Qatar avevo avuto problemi con il casco, in Texas con la gomma, qui è andato tutto bene. Non potevo proprio rimanere ancora fuori dal podio»..



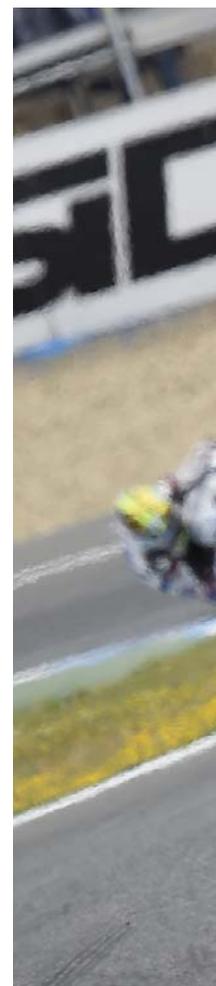
### Un mondiale equilibrato

Un Mondiale equilibrato, magari per ora non ancora incandescente, ma ne quale ad ogni tappa si aggiunge un protagonista. Dopo Marc Marquez, il trionfatore delle ultime edizioni, Valentino Rossi, vincitore di due gare su quattro e leader del mondiale, e la Ducati, grande novità dell'anno, a Jerez si è rivisto ad altissimi livelli Jorge Lorenzo.

Lo spagnolo ha firmato un weekend perfetto: pole, vittoria e giro veloce, proprio come ai bei tempi. Nelle prime gare della stagione era sembrato lontano da se stesso, in crisi, tormentato dai dubbi. «Stavolta però non sono stato troppo a pensarci – ha raccontato Porfuera – ho seguito solo l'istinto». E ha fatto bene: partenza super, bye bye alla concorrenza appena dopo sei giri. E allo show, va detto, perché sull'asfalto di Jerez l'assolo di Lorenzo ha addormentato un po' tutta la gara. Dietro a lui Marquez, ancora un po' infastidito dalla frattura al mignolo, terzo Rossi che ha così festeggiato il 200esimo podio in carriera. «Tutti gli sportivi attraversano dei momenti difficili», ha sorriso Jorge. «Sapevo però che prima o poi anche il mio sarebbe finito, che sia successo qui a Jerez è ancora più bello. La moto era perfetta, mi ha consentito di tenere un ritmo impressionante. In Qatar avevo avuto problemi con il casco, in Texas con la gomma, qui è andato tutto bene. Non potevo proprio rimanere ancora fuori dal podio».



Marc Marquez davanti a Rossi





## L'ORDINE DI ARRIVO DOMENICA 3 MAGGIO 2015

- 1 - Jorge Lorenzo (Yamaha) - Yamaha - 28 giri in 44'57"246
- 2 - Marc Marquez (Honda) - Honda - 5"576
- 3 - Valentino Rossi (Yamaha) - Yamaha - 11"586
- 4 - Cal Crutchlow (Honda) - LCR - 22"727
- 5 - Pol Espargaro (Yamaha) - Tech 3 - 26"620
- 6 - Andrea Iannone (Ducati) - Ducati - 27"021
- 7 - Aleix Espargaro (Suzuki) - Suzuki - 35"445
- 8 - Bradley Smith (Yamaha) - Tech 3 - 36"296
- 9 - Andrea Dovizioso (Ducati) - Ducati - 41"933
- 10 - Yonny Hernandez (Ducati) - Pramac - 51"072
- 11 - Maverick Vinales (Suzuki) - Suzuki - 51"674
- 12 - Danilo Petrucci (Ducati) - Pramac - 52"421
- 13 - Scott Redding (Honda) - Marc VDS - 53"052
- 14 - Hector Barbera (Ducati) - Avintia - 53"200
- 15 - Alvaro Bautista (Aprilia) - Gresini - 57"344
- 16 - Stefan Bradl (FTR Yamaha) - Forward - 59"018
- 17 - Nicky Hayden (Honda) - Aspar - 1'01"506
- 18 - Eugene Laverty (Honda) - Aspar - 1'03"163
- 19 - Marco Melandri (Aprilia) - Gresini - 1'06"895
- 20 - Jack Miller (Honda) - LCR - 1'14"182
- 21 - Alex De Angelis (ART) - Ioda - 1'26"832
- 22 - Mike Di Meglio (Ducati) - Avintia - 1 giro

### Ritirati

- Hiroshi Aoyama (Honda) - Repsol Honda  
 Loris Baz (FTR Yamaha) - Forward  
 Karel Abraham (Honda) - AB

### Il campionato

1. Rossi 82; 2. Dovizioso 607; 3. Lorenzo 62; 4. Marquez 56; 5. Iannone 50;  
 6. Crutchlow 47; 7. Smith 36; 8. A. Espargaro 31; 9. P. Espargaro 31; 10. Vinales 20; 11. Petrucci 19.



Andrea Iannone

# Anelli di diamante

Nella seconda tappa 2015, particolarmente rilevante nella preparazione per la 24 Ore di Le Mans, l'Audi ha messo a segno un nuovo successo lasciando di stucco gli avversari







Il poleman  
Timo Bernhard

### Marco Cortesi

E' stata una gara di assoluti quella del Mondiale Endurance a Spa-Francorchamps. Ancora una volta, l'Audi ha dimostrato di essere un punto di riferimento assoluto per tutti gli avversari. A Ingolstadt si è tirato fuori un "pacchetto ad basso carico" che in realtà era un pieno rifacimento dell'avantreno della R18. Una nuova soluzione aerodinamica e di sospensioni che l'ha resa non solo più performante in termini di velocità massima, ma anche molto più rapida nelle sezioni tecniche. E se è vero che le Porsche erano fulmini sui rettilinei, le vetture dei quattro anelli si rifacevano con delle staccate impossibili e con una gran percorrenza di curva, oltre che con una superiore gestione delle gomme nei doppi stint. Assolutamente eccezionali, in particolare nel traffico, i piloti di punta Benoit Treluyer e André Lotterer. Bravi nel perdere meno tempo possibile coi doppiaggi, i due hanno saputo gestire le loro Michelin al meglio, rimediando anche ad un piccolo errore di Marcel Fassler. Sono stati comunque aiutati dai box, dove Leena Gade ha mostrato di essere un talento assoluto della "regia". La giovane team manager tedesca, già plurititolata a Le Mans, ha orchestrato una tattica perfetta nelle fasi finali. Mettendo a tacere coloro che, quando ha lasciato in pista Treluyer più di quanto si credesse, si chiedevano come sarebbe stato possibile battere la Porsche.

## Alla Porsche non basta la tripletta in qualifica

I "cugini" della casa di Stoccarda hanno mostrato di avere un pacchetto tecnico e di piloti d'altissima qualità, ma



dopo la tripletta in qualifica, si sono fatti sorprendere. Qualche errore di troppo dei piloti (il taglio "assassino" di Hartley nella postazione dei commissari e l'impazienza di Tandy nel doppiaggio dell'911 GTE ufficiale) hanno fatto da contraltare alla prestazione non eccezionale per quanto riguarda lo sfruttamento delle coperture: la 919 Hybrid non sembra in grado di effettuare doppi stint senza pagare dazio. Chissà se per Le Mans verranno davvero introdotte novità di un certo peso. Perché più che la performance, in Francia andrà migliorata proprio la durata: gli stint multipli con le gomme, alla Sarthe, sono una necessità che, sulle 24 ore, fa assolutamente la differenza. Menzione d'onore per Marco Bonanomi, Filipe Albuquerque e René Rast, che hanno fatto del loro meglio con una vettura, l'Audi in configurazione Silverstone, che in rettilineo saltellava allegramente come un canguro, tanto da provocare l'esplosione di un finestrino. C'è da sperare che per la 24 ore, il trio "cenerentolo" sia dotato quantomeno delle stesse possibilità dei colleghi.

## Toyota sempre più in crisi

Alla fine, comunque, anche loro si sono messi dietro la Toyota. I giapponesi si sono trovati di colpo (in realtà neanche troppo) con una vettura non abbastanza competitiva. Poco da fare. Sarà il propulsore termico, sarà il troppo sottosterzo ma la TS040, partenza a parte, non va. E fa assolutamente sorridere che un costruttore così esperto di sistemi ibridi abbia realizzato un'ottima power unit, ma che sembra non avere... motore.



La Porsche 919 di  
Dumas, Jani e Lieb



Treluyer, Fassler  
e Lotterer  
ancora una volta  
implacabili



Weekend difficile per la Toyota a Spa.  
Pretattica in vista di Le Mans?

## In GT è ancora Gimmi Bruni show

In GT ha brillato ancora una volta il talento, assoluto e indiscutibile, di Gimmi Bruni. Il pilota romano, in una corsa che ha visto le Aston Martin dominare in lungo e in largo sin dalle prove, si è messo alla caccia delle coupé inglesi fino a raggiungere la prima posizione. Impressionante lo sguardo del romano che, durante l'attacco, trasmetteva una calma olimpica, come se stesse facendo la cosa più normale del mondo. Alla fine, al team AF Corse è stato fatale un errore in pit-lane, che ha promosso sul podio le Porsche ufficiali. Certo l'impegno delle 919 in LMP1 sembra avere impattato sul programma Gran Turismo. Le 911, tra l'altro "cannibalizzate" in termini di piloti, sono uscite sulla distanza, ma si sono mostrate carenti in fatto di prestazioni... assolute. Da segnalare anche le dimostrazioni di forza dell'Aston in GTE-Am, con il trio Lamy-Lauda-Dalla Lana alla seconda affermazione stagionale, e del Jota in LMP2. La compagine inglese, normalmente impegnata nell'ELMS, si è schierata a Spa per preparare Le Mans: per il trio Tincknell-Evans-Dolan si è trattato di un veni, vidi, vici. In entrambi i casi eccellenti i professionisti, ma anche i gentleman. Infine, da sottolineare la qualità che il campionato sta riuscendo ad esprimere. Grazie alla grande libertà tecnica e all'impegno dei costruttori ufficiali, il WEC sta diventando sempre più un successo. Alcuni già parlano di una serie in grado di impensierire la Formula 1. Fantasia a parte, il risultato del lavoro dell'ACO è... assolutamente sotto gli occhi di tutti.

La Ferrari 458  
Af Corse di  
Bruni e Vilander





## L'ORDINE DI ARRIVO SABATO 2 MAGGIO 2015

- 1 - Fassler-Lotterer-Treluyer (Audi R18 e-tron) - Audi - 176 giri
- 2 - Dumas-Jani-Lieb (Porsche 919 Hybrid) - Porsche - 13<sup>a</sup>424
- 3 - Bernhard-Webber-Hartley (Porsche 919 Hybrid) - Porsche - 1 giro
- 4 - Rast-Albuquerque-Bonanomi (Audi R18) - Audi - 2 giri
- 5 - Wurz-Sarrazin-Conway (Toyota TS040 Hybrid) - Toyota - 3 giri
- 6 - Hulkenberg-Tandy-Bamber (Porsche 919 Hybrid) - Porsche - 3 giri
- 7 - Di Grassi-Duval-Jarvis (Audi R18 e-tron) - Audi - 8 giri
- 8 - Davidson-Buemi (Toyota TS040 Hybrid) - Toyota - 14 giri
- 9 - Dolan-Tincknell-Evans (Gibson 015S-Nissan) - Jota - 15 giri
- 10 - Yacamán-Derani-Gonzalez (Ligier JSP2-Nissan) - G Drive - 16 giri
- 11 - Amberg-Ragues-Webb (Morgan-Sard) - Morand - 17 giri
- 12 - Howson-Bradley-Tandy (Oreca-Nissan) - KCMG - 17 giri
- 13 - Panciatici-Chatin-Capillaire (Alpine-Nissan) - Signatech - 17 giri
- 14 - Leventis-Watts-Kane (Dome-Nissan) - Strakka - 20 giri
- 15 - Nicolet-Maris-Merlin (Ligier JSP2-Nissan) - OAK - 24 giri
- 16 - MacDowall-Rees-Stanaway (Aston Martin Vantage)- Aston Martin - 25 giri
- 17 - Lietz-Makowiecki (Porsche 911) - Manthey - 25 giri
- 18 - Muller-Estre (Porsche 911) - Manthey - 25 giri
- 19 - Bruni-Vilander (Ferrari 458) - AF Corse - 25 giri
- 20 - Turner-Mucke-Bell (Aston Martin Vantage) - Aston Martin - 26 giri
- 21 - Nygaard-Sorensen-Thiim (Aston Martin Vantage) - Aston Martin - 26 giri
- 22 - Rigon-Calado (Ferrari 458) - AF Corse - 26 giri
- 23 - Brown-Fogarty-Van Overbeek (HPD) - Extreme Speed - 27 giri
- 24 - Dalla Lana-Lamy-Lauda (Aston Martin Vantage) - Aston Martin - 28 giri
- 25 - Perrodo-Collard-Aguas (Ferrari 458) - AF Corse - 28 giri
- 26 - Shaitar-Bertolini-Basov (Ferrari 458) - SMP - 29 giri
- 27 - Ried-Al Qubaisi-Bachler (Porsche 911) - Proton - 30 giri
- 28 - Dempsey-Long-Seefried (Porsche 911) - Dempsey - 31 giri
- 29 - Castellacci-Goethe-Hall (Aston Martin Vantage) - Aston Martin - 38 giri
- 30 - Sharp-Dalziel-Henemeier (HPD) - Extreme Speed - 42 giri
- 31 - Rusinov-Canal-Bird (Ligier JSP2-Nissan) - G Drive - 52 giri
- 32 - Griffin-Cameron-Mortimer (Ferrari 458) - AF Corse - 48 giri
- 33 - Roda-Ruberti-Poulsen (Corvette C7-R) - Larbre - 115 giri
- 34 - Trummer-Liuzzi-Klien (CLM P1-AER) - ByKolles - 130 giri



# La lezione di Mortara

**L'italiano non ha vinto, ma grazie alla costanza nelle prestazioni di alto livello, quarto e secondo, guida il campionato. Vittorie a Green ed Ekstrom che hanno completato un magico weekend per l'Audi**

**Massimo Costa**

C'era grande attesa per verificare se il nuovo format del campionato DTM, due gare e due qualifiche tra sabato e domenica, fosse vincente, apprezzato da piloti e team, soprattutto dal pubblico. La prima risposta che arriva da Hockenheim è decisamente positiva. Pollice alto, dunque, anche se non sono mancate le critiche di qualche pilota o di qualche giornalista in sala stampa. La risposta del pubblico c'è stata nonostante un weekend non facile, coincidente cioè con il ponte del 1° maggio che anche in Germania ha portato molti tedeschi in giro per il Paese, e con un meteo che non ha perdonato con la pioggia costante presenza la domenica. Alla fine si sono ritrovati in 70.000 nei due giorni di gara, decisamente non male per un Paese che è stato cacciato dal calendario F.1 senza il minimo ripensamento. Settantamila che, raggruppati per lo più nel Motodrom, hanno tifato per Audi, BMW, Mercedes, hanno seguito l'inedito Mondiale Rallycross inserito all'interno di un weekend di velocità (francamente non troppo apprezzato per l'eccessiva brevità delle varie sfide proposte), le gare della Carrera Cup tedesca, quelle del nuovo Trofeo Audi TT e del FIA F.3.



## Un weekend da urlo per l'Audi tra DTM e WEC

La prima tappa stagionale DTM ha esaltato l'Audi la quale ha vissuto un weekend da sbalzo con la vittoria dominante di Jamie Green in gara 1 disputata con pista asciutta, che aveva firmato anche la prima pole 2015, e di Mattias Ekstrom la domenica con condizioni meteo inizialmente stabili, poi cambiate con l'arrivo della pioggia. La pole nella qualifica 2 è andata a Mike Rockenfeller, anch'egli rappresentante dell'Audi. Dalla non lontana Spa è poi arrivata la notizia della vittoria della R18 e-tron quattro nella classe LMP1 del WEC a completare due giornate nel quale il marchio di Ingolstadt ha veramente dettato legge.

## Il maestro Mortara la costanza paga

Ma tra Green, che però per via di una pessima qualifica 2 nella seconda corsa non ha preso punti, ed Ekstrom, che in gara 1 non aveva concluso nella top 10 dovendosi fermare ai box per un cambio gomme non previsto a seguito di un contatto con Adrien Tambay, è spuntato Edoardo Mortara. L'italiano di Ginevra in forza all'Audi (neanche a dirlo), ha saputo interpretare meglio di tutti il nuovo format, "spiegando" ai suoi colleghi che quest'anno per vincere il campionato sarà fondamentale una sola cosa: la costanza nelle prestazioni. E Mortara è stato un maestro in questo, ottenendo un quarto e un secondo posto nelle due corse, qualificandosi terzo e quarto nelle due sessioni cronometrate, e lasciando Hockenheim con 30 punti, cinque in più di Green ed Ekstrom. Mortara non era mai stato in cima alla classifica, e ritrovarsi subito al primo appuntamento non potrà che dargli una iniezione di fiducia senza precedenti. Ma non solo a lui, bensì anche al team Abt che lo appoggia e all'intera Audi.



La partenza di gara 2



Il podio della gara del sabato



Edoardo Mortara



## L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 1 SABATO 2 MAGGIO 2015

- 1 - Jamie Green (Audi RS5) - Rosberg - 26 giri 42'47"133
- 2 - Pascal Wehrlein (Mercedes C63) - HWA - 2"327
- 3 - Paul Di Resta (Mercedes C63) - HWA - 3"221
- 4 - Edoardo Mortara (Audi RS5) - Abt - 3"930
- 5 - Mike Rockenfeller (Audi RS5) - Phoenix - 4"667
- 6 - Nico Muller (Audi RS5) - Rosberg - 5"203
- 7 - Maxime Martin (BMW M4) - RMG - 11"140
- 8 - Timo Glock (BMW M4) - MTEK - 13"840
- 9 - Marco Wittmann (BMW M4) - RMG - 14"465
- 10 - Augusto Farfus (BMW M4) - RBM - 15"458
- 11 - Bruno Spengler (BMW M4) - MTEK - 15"968
- 12 - Mattias Ekstrom (Audi RS5) - Abt - 16"247
- 13 - Antonio Felix Da Costa (BMW M4) - Schnitzer - 18"233
- 14 - Christian Vietoris (Mercedes C63) - HWA - 20"797
- 15 - Adrien Tambay (Audi RS5) - Abt - 25"038
- 16 - Maximilian Goetz (Mercedes C63) - Mucke - 25"434

Giro più veloce: Paul Di Resta 1'34"751

### Ritirati

- 16° giro - Lucas Auer
- 15° giro - Gary Paffett
- 15° giro - Martin Tomczyk
- 10° giro - Daniel Juncadella
- 9° giro - Miguel Molina
- 6° giro - Tom Blomqvist
- 1° giro - Timo Scheider
- 1° giro - Robert Wickens

## L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 2 DOMENICA 3 MAGGIO 2015

- 1 - Mattias Ekstrom (Audi RS5) - Abt - 35 giri 1.02'43"856
- 2 - Edoardo Mortara (Audi RS5) - Abt - 7"361
- 3 - Gary Paffett (Mercedes C63) - ART - 8"171
- 4 - Martin Tomczyk (BMW M4) - Schnitzer - 18"785
- 5 - Marco Wittmann (BMW M4) - RMG - 28"929
- 6 - Mike Rockenfeller (Audi RS5) - Phoenix - 29"819
- 7 - Robert Wickens (Mercedes C63) - HWA - 30"678
- 8 - Pascal Wehrlein (Mercedes C63) - HWA - 34"085
- 9 - Bruno Spengler (BMW M4) - MTEK - 38"929
- 10 - Timo Glock (BMW M4) - MTEK - 39"812
- 11 - Christian Vietoris (Mercedes C63) - HWA - 42"630
- 12 - Timo Scheider (Audi RS5) - Phoenix - 46"180
- 13 - Jamie Green (Audi RS5) - Rosberg - 48"527
- 14 - Maxime Martin (BMW M4) - RMG - 49"838
- 15 - Daniel Juncadella (Mercedes C63) - Mucke - 50"379
- 16 - Maximilian Goetz (Mercedes C63) - Mucke - 53"207
- 17 - Tom Blomqvist (BMW M4) - RBM - 1'06"932
- 18 - Miguel Molina (Audi RS5) - Abt - 1'11"439
- 19 - Nico Muller (Audi RS5) - Rosberg - 1'12"182
- 20 - Antonio Felix Da Costa (BMW M4) - Schnitzer - 1'21"578
- 21 - Augusto Farfus (BMW M4) - RBM - 1'24"372
- 22 - Paul Di Resta (Mercedes C63) - HWA - 1'34"157

Giro più veloce: Timo Scheider 1'35"766

### Ritirati

- 12° giro - Adrien Tambay

### Non partito

Lucas Auer

### Il campionato

1. Mortara 30; 2. Ekstrom, Green 25; 4. Wehrlein 22; 5. Rockenfeller 18; 6. Di Resta, Paffett 15; 8. Tomczyk, Wittmann 12; 10. Muller 8.

## Green e Ekstrom punti a metà

Per fare capire meglio il gran lavoro di Mortara sul circuito vicino a Heidelberg, basta leggere i nomi dei primi tre della classifica della corsa di apertura del 2015. Green, dominatore il sabato, è svanito nel nulla la domenica; Pascal Wehrlein, secondo in gara 1, solo ottavo nella seconda frazione; Paul Di Resta, terzo nella prima prova, disperso in gara 2. E lo stesso vale per Ekstrom, vincitore di gara 2, ma fuori dai punti il sabato, o di Gary Paffett falciato dalle penalità nelle due qualifiche per colpa di una serie di disattenzioni del debuttante team ART, e a punti solo la domenica dopo una spaventosa rimonta, così come Martin Tomczyk KO il sabato o Marco Wittmann, il campione in carica che in gara 1 pareva il fantasma del ragazzo veloce del 2014, poi ripresi in gara 2. Ecco, immaginiamo che i grandi capi di BMW e Mercedes, gli ingegneri, gli stessi piloti, dovranno far tesoro della lezione impartita da Mortara a Hockenheim.

## Eroico Paffett BMW delude

Se l'Audi è ubriaca di gioia per l'esito di Hockenheim, la Mercedes può comunque sorridere. Il doppio podio ottenuto da Wehrlein e Di Resta in gara 1 è soddisfacente, come il terzo posto di Paffett nella seconda corsa. Ma in questo caso, tutto il merito va al britannico, eroico nella sua rimonta dall'ultima posizione, con una serie infinita di sorpassi sia con pista asciutta sia con la pioggia. Chi invece, se ne torna in azienda col muso sono gli uomini della BMW. La prima M4 in gara 1 è stata quella di Maxime Martin, settima, mentre nella gara 2 dopo un breve sprazzo di gloria di Wittmann al comando, a salvare l'onore ci ha pensato Tomczyk, quarto, ma a 18" dal vincitore Ekstrom.

# Finalmente la Honda

Anche se nella seconda corsa, la Civic ha finalmente raccolto il primo successo 2015 con Michalisz e il team Zengo. Ma la Citroen ha dominato come al solito la qualifica e la prova più importante del weekend



# NWWOOD



Dario Sala

Una tappa come quella dell'Hungaroring, il WTCC la ricorda sempre con molto piacere. C'è la parata per le strade di una delle capitali più belle d'Europa in cui il mondiale si avvicina alla Formula 1, ma soprattutto c'è la gente. Tanti appassionati che si accalcano sulle strade, per vedere le macchine del Mondiale Turismo da vicino. E' uno dei rari momenti in cui questo accade, perché purtroppo la serie iridata, i "pienoni" li fa solo in posti come questi. Dove il motorsport approda una, massimo due volte l'anno e non ci sono molte altre possibilità di seguirlo. E in circuito gli ungheresi ci vengono perché nel WTCC ci sono Norbert Michelisz e la Zengo Motorsport. Due entità che sono state capaci con i risultati di attirare tanti appassionati che, almeno in un paio di occasioni li hanno visti vincere nella loro "casa". Tanti e rumorosi, hanno spinto anche quest'anno "Norbi" verso un successo costruito in prova. Siglare il decimo tempo e partire in pole in gara due come prevede il regolamento, è stato un colpo di fortuna incredibile. Non si venga a parlare di tattiche, perché non si può prevedere come arrivare decimi. Il resto lo hanno fatto una buona partenza, le Citroen arretrate ed un circuito che non ha permesso sorpassi. Un successo che vale doppio. L'Ungheria festeggia i suoi connazionali e la Honda la prima vittoria stagionale. Un successo che scaccia qualche fantasma e arrivato quando la Jas ha introdotto il kit aerodinamico al completo. Nuove soluzioni che, nei piani, avrebbero dovuto avvicinare la Civic alle C-Elysée. Per varie ragioni, in prova, questo non è successo, ma la vittoria è arrivata nel momento più opportuno e la rimonta in gara di Gabriele Tarquini sembra promettere bene per il futuro. Il passo mostrato è stato eccellente e chiaro. I prossimi circuiti dovrebbero illustrare meglio quanto questo sia vero. Capiremo se basterà a stare davanti nelle prossime gare o se le berline francesi guidate da José Maria Lopez e soci sono ancora imprevedibili. Forse qualcosa sta cambiando.

## Lopez è il Senna del Turismo mondiale

E qui si apre un altro capitolo. Alla vigilia le parole dei francesi erano improntate alla prudenza. Avvertivano che su questo circuito così particolare, i valori avrebbero potuto essere diversi e che qualche sorpresa poteva essere dietro l'angolo. Non è stato così perché in gara uno, quella che davvero esprime il reale potenziale di chi corre, la Citroen si è presa la pole position con Yvan Muller e poi una vittoria sonante con "Pechito" che ha ribadito una volta di più di essere il migliore. Non ci sono discussioni di sorta quando anche i suoi colleghi, Tom Chilton nello specifico, lo hanno chiamato "Ayrton Senna del WTCC" dopo averlo visto all'opera nei test sul Nordschleife. Un riconoscimento pazzesco, ma che non fa altro che confermare quanto forte sia il ragazzo argentino. Non lo si scopre oggi, ma ogni gara che passa è lì a confermarlo.

## Valente e ROAL non perdono l'occasione

Budapest, per la sua peculiarità qualche sorpresa l'ha comunque riservata, grazie alla bella prestazione di Hugo Valente. Il francese sulla Chevrolet Cruze dotata di motore evoluto, ha effettuato un giro in qualifica sveramente ottimo. Un secondo posto dietro a Muller e davanti a Lopez che significa molto per chi spesso deve



Sopra Michelisz al via di gara 2 e a destra sul podio

stare a guardare le Citroen fare il bello e cattivo tempo. Invece, vuoi il circuito, vuoi il meteo, per una volta Valente si è messo là davanti, ed ha voluto rimanerci anche in gara, cogliendo un secondo posto molto bello da esporre nel salotto buono di casa. Un trofeo analogo che potranno esibire sia Tom Chilton sia Tom Coronel che, dopo le tribolazioni della gara di Marrakech, hanno portato le Cruze della Roal Motorsport sul podio. Ottimo il lavoro dei piloti, ma anche quello del team che si è visto premiato per gli sforzi fatti e non ripagati in Marocco. La Roal è un'entità piccola, ma dalla grande professionalità e, non appena l'occasione si presenta, sa sfruttarla al meglio.

## I lati oscuri del WTCC I dubbi del Nordschleife

Sono questi i lati del belli del WTCC. Quelli che vorremmo vedere sempre. Invece, ci tocca assistere a penalizzazioni date e poi tolte che fanno nascere le voci più disparate. Poi, sarebbe bello che un pilota che finisce la Q2 abbia il tempo di tornare ai box e prepararsi per la Q3 prima che scada il tempo. Così magari i risultati delle prove non verrebbero falsati. Basta poco a stilare orari che prevedano qualche minuto in più. Ed ora pausa, poi toccherà alla gara sulla Nordschleife. Il gioiello sulla corona del WTCC come è stato definito e la gara su cui punta tutto chi tira le fila del mondiale. Speriamo sia davvero un gioiello, perché dopo gli entusiasmi iniziali, qualche pilota ha già fatto notare la pericolosità del tracciato, la mancanza di posti per sorpassare, e un regolamento che, se non verrà cambiato, prevede benzina sufficiente per fare quattro giri al massimo quando le qualifiche dureranno un'ora.



## L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 1 DOMENICA 3 MAGGIO 2015

- 1 - José Maria Lopez (Citroen C-Elysée) - Citroen - 13 giri
- 2 - Yvan Muller (Citroen C-Elysée) - Citroen - 3"958
- 3 - Hugo Valente (Chevrolet Cruze) - Campos - 10"29
- 4 - Ma Quing Hua (Citroen C-Elysée) - Citroen - 11"059
- 5 - Tiago Monteiro (Honda Civic) - Honda Jas - 11"523
- 6 - Sébastien Loeb (Citroen C-Elysée) - Citroen - 14"102
- 7 - Tom Chilton (Chevrolet Cruze) - Roal - 14"805
- 8 - Norbert Michelisz (Honda Civic) - Zengo - 15"548
- 9 - Rob Huff (Lada Vesta) - Lada - 17"642
- 10 - Tom Coronel (Chevrolet Cruze) - Roal - 18"104
- 11 - Gabriele Tarquini (Honda Civic) - Honda Jas - 18"522
- 12 - Mehdi Bennani (Citroen C-Elysée) - SLR - 23"764
- 13 - Gregoire Demoustier (Chevrolet Cruze) - Craft Bamboo - 35"625
- 14 - John Filippi (Chevrolet Cruze) - Campos - 45"968
- 15 - Stefano D'Aste (Chevrolet Cruze) - Munnich - 48"486
- 16 - Mikhail Kolovskiy (Lada Vesta) - Lada - 7 giri

Giro più veloce: José Maria Lopez: 1'50"783

## L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 2 DOMENICA 3 MAGGIO 2015

- 1 - Norbert Michelisz (Honda Civic) - Zengo - 14
- 2 - Tom Coronel (Chevrolet Cruze) - Roal - 7"103
- 3 - Tom Chilton (Chevrolet Cruze) - Roal - 9"315
- 4 - Tiago Monteiro (Honda Civic) - Honda Jas - 10"176
- 5 - Sébastien Loeb (Citroen C-Elysée) - Citroen - 11"235
- 6 - José Maria Lopez (Citroen C-Elysée) - Citroen - 12"040
- 7 - Yvan Muller (Citroen C-Elysée) - Citroen - 13"065
- 8 - Hugo Valente (Chevrolet Cruze) - Campos - 18"639
- 9 - Ma Quing Hua (Citroen C-Elysée) - Citroen - 19"826
- 10 - Gregoire Demoustier (Chevrolet Cruze) - Craft Bamboo - 30"021
- 11 - John Filippi (Chevrolet Cruze) - Campos - 38"660
- 12 - Stefano D'Aste (Chevrolet Cruze) - Munnich - 42"030
- 13 - Gabriele Tarquini (Honda Civic) - Honda Jas - 1'11"281

Giro più veloce: Gabriele Tarquini - 1'50"356

Ritirati

7° giro - Mikhail Kolovskiy

1° giro - Mehdi Bennani

1° giro - Rob Huff



Citroen in lotta in gara 1



**Nel suo sbarco in Europa, il nuovo campionato di Lotti ha proposto corse divertenti e un costante interesse da parte dei team e dei costruttori, tanto che in Spagna si sono visti i responsabili agonistici di Audi e Volkswagen**

# L'interesse aumenta



**Dario Sala**

La prima trasferta europea della TCR Series in Europa è andata agli archivi. Era una tappa molto attesa dagli addetti ai lavori che finalmente hanno potuto toccare con mano il peso di questa categoria. I due eventi asiatici, in concomitanza con la F.1, avevano infatti solo lasciato intuire il potenziale della serie inventata da Marcello Lotti. L'approdo in Europa invece, ha permesso di farsi un'idea più precisa e alla fine il risultato è stato positivo. Non sono solo sensazioni. Nel paddock di Valencia, anche se forse mancava un contorno degno della TCR, si sono visti personaggi di un certo spessore come Romolo Liebchen responsabile di Audi Customer Racing Program, e Bernhard Gobmeier, responsabile delle attività agonistiche del gruppo Volkswagen. Difficile che

i due si muovano se sul piatto non ci sono cose concrete e la loro presenza è suonata come la conferma del programma che vede coinvolta la Reiter Engineering per l'Audi S3 e Seat Sport che ormai ha approntato la Golf che, dopo i collaudi, debutterà con il Team Engstler. Altri personaggi di questo calibro sono attesi la prossima settimana in Portogallo dove, senza la concomitanza del WTCC, arriveranno altri team manager ad incontrare Marcello Lotti. Insomma sulla serie si stanno concentrando gli occhi di diversi costruttori, che forse stanno intuendo il potenziale della categoria. Se i promotori nazionali riusciranno a mettere insieme dei bei campionati e nel frattempo la serie internazionale proporrà dei marchi accattivanti come sta già facendo, è chiaro a tutti che ci si potrebbe trovare davanti ad un mercato di vetture potenzialmente molto alto.

### Obiettivo, tenere lontano le Case

I costruttori l'hanno capito o lo stanno capendo, e per questo stanno andando da Lotti per saperne di più e per stilare il piano di una possibile mini-produzione da vendere ai team. Questo interesse chiaramente è più che positivo. L'ambiente della TCR, al di là delle solite lamentele sportive di chi non ci sta a perdere, è sembrato molto sereno. Ora occorrerà capire quanto si potranno tenere distanti le Case. Il progetto sta andando avanti bene perché i costi sono calmierati. Si corre nei contesti migliori possibili, senza tracolli finanziari. Se la TCR si manterrà su questi livelli, il successo sarà assicurato. Le Case ed i loro investimenti che alzano i costi potrebbero invece decretarne l'instabilità. Vedremo, ma sul piatto della bilancia ci va anche questo. Lotti però, sa bene come muoversi, quali sono gli errori da evitare e come fare. Il primo sarebbe quello di non coinvolgere la FIA. Senza, si è più liberi di agire e di far funzionare al meglio le cose. E questo sembra essere ormai una certezza.

### La Seat padrona Lo spettacolo c'è

Al di là di quello che sono stati i risultati sportivi scaturiti dalla pista, va sottolineato come la serie abbia mandato alle stampe il resoconto di due gare gradevoli. La seconda, specialmente. Alla fine a farla da padrona è stata la Seat ed oggi il campionato ad un occhio poco esperto, pare un monarca della casa spagnola. I numeri dicono questo, ma Marcello Lotti è ben consapevole che in questa prima annata bisognerà soffrire dal punto di vista economico e per quanto riguarda i marchi presenti. La Seat León è stata la base da cui si è partiti per questo regolamento. E' quella più facilmente reperibile, ma anche quella che è nata per l'Eurocup. In sé ingloba quindi dei particolari che sono di produzione come il cambio DSG che quando le temperature aumentano, tende ad essere meno preciso mentre il motore va in protezione quando la temperatura dell'acqua sale. E questo sembra che in scia succeda. La León è veloce e affidabile, ma sembra ormai già arrivata al limite delle sue capacità. Sembra, ripetiamo.

Diverso invece il discorso per la Honda che è stata costruita appositamente per la serie. Ottimo il motore e ottimo il cambio sequenziale racing. Dopo pochi test ha fatto capire di avere un gran potenziale ed infatti a Shanghai ha vinto. Per queste ragioni è stata penalizzata come da regolamento. Qualche lamentela ovvia è arrivata. Così come è arrivata anche dalla parte avversaria. Gli uni non capiscono perché vengono penalizzati quando hanno fatto una macchina veloce, gli altri dicono che ci si è spinti un po' più in là e che quindi è giusto darle. E' il gioco delle parti e funziona bene come al solito. Diverso il discorso per la Opel. La macchina è realmente acerba, ma cresce. Se come si dice, Adrian Campos, ha convinto i responsabili della Casa ad investire qualcosa, è chiaro che in breve anche l'Astra potrà trovare un suo spazio. Il tutto mentre si aspetta il ritorno della Ford previsto per Monza dopo che il Proteam gli avrà messo addosso le mani trasformandola in macchina corsa. La carne al fuoco è veramente tanta e tutto è in divenire. Ma sembra bello...



Andrea Belicchi



Oriola e Nykjar in lotta



Pepe Oriola



## L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 1 DOMENICA 3 MAGGIO 2015

- 1 - Pepe Oriola (Seat León) - Craft Bamboo - 15 giri 26'06"049
- 2 - Sergey Afanasiev (Seat León) - Craft Bamboo - 4"593
- 3 - Jordi Gené (Seat León) - Craft Bamboo - 5"285
- 4 - Andrerá Belicchi (Seat León) - Target - 6"005
- 5 - Mikhail Grachev (Audi TT) - Engstler - 10"046
- 6 - Stefano Comini (Seat León) - Target - 11"577
- 7 - Michel Nykjaer (Seat León) - Target - 12"081
- 8 - Gianni Morbidelli (Honda Civic) - West Coast - 17"729
- 9 - Bas Schouten (Seat León) - ST - 19"348
- 10 - Lorenzo Veglia (Seat León) - Engstler - 25"251
- 11 - Kevin Gleason (Honda Civic) - West Coast - 26"184
- 12 - Lucile Cypriano (Seat León) - JSB - 27"162
- 13 - Oscar Nogues (Opel Astra) - Campos - 40"019
- 14 - Davis Cébrian (Seat León) - JSB - 1 giro
- 15 - Igor Skuz (Honda Civic) - West Coast - 1 giro

Giro più veloce Pepe Oriola 1'42"778

Non classificati

7 giri - Franz Engstler

5 giri - Jordi Oriola

## L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 2 DOMENICA 3 MAGGIO 2015

- 1 - Stefano Comini (Seat León) - Target - 17 giri 33'54"125
- 2 - Michel Nykjaer (Seat León) - Target - 7"775
- 3 - Gianni Morbidelli (Honda Civic) - West Coast - 17"732
- 4 - Kevin Gleason (Honda Civic) - West Coast - 29"735
- 5 - Pepe Oriola (Seat León) - Craft Bamboo - 31"735
- 6 - Davis Cebrian (Seat León) - JSB - 32"501
- 7 - Lorenzo Veglia (Seat León) - Engstler - 35"679
- 8 - Bas Schouten (Seat León) - ST - 1 giro
- 9 - Sergey Afanasiev (Seat León) - Craft Bamboo - 1 giro

Giro più veloce: Pepe Oriola 1'43"641

Ritirati

- 1° giro - Jordi Gené
- 1° giro - Oscar Nogues
- 1° giro - Mikhail Grachev
- 5° giro - Igor Skuz
- 5° giro - Jordi Oriola
- 10° giro - Lucile Cypriano
- 11° giro - Franz Engstler

Il campionato

1.Comini 106; 2.Morbidelli 91; 3.Oriola 89; 4.Belicchi 75; 5.Gleason 57



Stefano Comini davanti a tutti in gara 2



# Un mercato per le Case

**E' questa l'intenzione del patron del nuovo campionato che sta attirando sempre più l'interesse dei piloti, dei team e dei costruttori e che lo scorso weekend ha fatto il suo ingresso in Europa dopo le tappe di contorno alla F.1 in Asia**

Dario Sala

E' sempre lui. Vivace, vulcanico, con gli occhi che saettano in ogni dove, scrutando chi passa. Mille mani da stringere e un saluto che non si nega a nessuno. Il tutto mentre sta seduto davanti a noi a spiegarci cos'è e cosa vuole dalla sua nuova creatura. Quali sono gli obiettivi e che cosa potrà dire in futuro nel mondo del Turismo questa TCR International Series. Marcello Lotti non ha perso nulla della sua verve e, con lo stesso entusiasmo di quando "inventò" il WTCC, ci sta provando con la TCR che ha Valencia ha inaugurato la stagione europea. "E' un anno questo in cui dovremo soffrire - attacca il boss della serie - sia economicamente sia dal punto di vista dei marchi presenti. Ma dovevamo partire, dare un segnale importante a tutti e lo abbiamo fatto, mantenendo la promessa di correre assieme alla F.1 ovvero il miglior palcoscenico che esiste. Forse sono stato un po' troppo veloce e i costruttori di auto un po' meno, ma il segnale è stato dato e anche i marchi arriveranno. Per quando andremo in Asia vedremo una serie diversa da quella che è partita".

**Torniamo un attimo indietro. Quando e come è nata l'idea di creare una nuova categoria nel mondo del turismo?**

"L'idea di fare qualcosa di diverso c'era già dai tempi del WTCC. Era embrionale, ma più o meno poteva ricalcare questa. Il WTCC, come tutti sappiamo, ha poi preso altre strade che non erano le mie, ed io ho proseguito con la mia idea".

**Ovvero questa che macchine accattivanti, semplici e poco costose?**

“Esatto. Negli anni ho notato che nei vari campionati di tutto il mondo c’era un modello di macchina che era sempre presente. Sia che io mi trovassi in Europa, negli Emirati Arabi o in Sud America, incontravo sempre la Seat Leon Eurocup. Il fatto che ce ne fossero così tante in giro, voleva dire che era una macchina abbordabile da tutti i punti di vista e che poteva abbracciare una clientela vasta. Allora mi sono messo a guardarla più da vicino ed ho visto che aveva buone performances. Negli anni del mondiale inoltre è capitato di avere in griglia anche nove piloti che arrivavano dal monomarca Seat. Quindi era anche formativa. Perché allora non usare come base quel tipo di regolamento tecnico? Secondo la mia opinione era una cosa che poteva funzionare anche a livello dei vari campionati nazionali visto che la macchina correva ovunque a prezzi ridotti”.

**Una macchina che non differisce palesemente da quella di serie e quindi facilmente modificabile dai costruttori ed economica.**

“Si tratta di prendere il modello di serie, renderlo accattivante, e dargli un’aerodinamica che lavori il giusto. Poi, si parte da una motorizzazione di 2 litri turbo che hanno tutti e la cui potenza è facilmente incrementabile. Se un modello non ne ha a sufficienza, può essere incrementato cambiando il turbo, purché sia di produzione e presente all’interno del gruppo a cui appartiene il marchio, ne si modificano le sospensioni ed i freni. Il cambio può essere di serie come nel caso della Seat o si può usare un cambio racing facilmente reperibile su mercato. In quest’ultimo caso vengono dati 35 kg di peso aggiuntivi perché si ha un effettivo vantaggio all’anteriore e nelle prestazioni. Detta così può sembrare complicato, ma quello che si chiede è veramente semplice e chi normalmente prepara le vetture, sa che non occorrono grandi investimenti per modificare la macchina”.

**L’idea però era più grande.**

“Con quella base di partenza, che reputo realmente buona, ho pensato che se qualche altro costruttore si fosse impegnato a costruire macchine con queste specifiche ed in ottica di vendere ai clienti (la Seat ne ha vendute 300), si sarebbe potuto fare davvero qualcosa di buono. Sono andato a parlare con la stessa Seat, con Jas e con altri. Ho raccolto opinioni positive e l’impegno a costruire le macchine quindi siamo partiti”.

**Si però, un conto è avere un’idea. Un altro è organizzare da zero un campionato che corra con la F.1. Sembra molto complicato farlo in così poco tempo.**

“Lo è. Ci siamo mossi velocemente, ma per gradi. Ho proposto l’idea ai vari organizzatori dei campionati nazionali Turismo che in questo momento non stanno attraversando un buon momento. Ho visto che in molti Paesi ci sono varie categorie e mix di vetture in pista contemporaneamente. In pratica ho cercato di far capire che poteva esserci lo spazio che ricostruire un mercato di vetture Turismo con un regolamento uguale per tutti e a prezzi abbordabili. Ai piloti e alle squadre viene data la possibilità di correre ovunque ammortizzando i costi, e alle case di vendere un numero rilevante di macchine. I vari promotori nazionali sono stati entusiasti ed infatti moltissimi hanno accettato l’idea. Cosa serviva a quel punto? Una serie internazionale che facesse da traino. L’esempio che facesse capire di cosa si trattava realmente e risvegliasse l’interesse per il turismo, preparando i piloti per altre categorie, WTCC compreso”.



**Le risposte da parte dei team e preparatori è stata positiva e così è nata la TCR International Series.**

“Assolutamente. Alcuni hanno scelto di partecipare con vetture come la Seat che erano praticamente pronte, altri come Campos hanno sviluppato la Opel ed ora stanno convincendo i responsabili della casa ad investire di più. Altri ancora hanno preferito aspettare che la macchina fosse pronta prima di debuttare oppure, come Engstler, hanno debuttato con un modello e poi passeranno a quello con il quale hanno pianificato il loro ingresso nella serie. C’è il Proteam che ha usato la Ford che si è rivelata forse troppo acerba e che ha bisogno di qualche cura prima di rientrare. Arriverà la Subaru ed altri di cui preferisco non fare nomi prima che le cose siano sicure. Insomma mi sembra che il movimento si sia creato e che i primi passi siano stati positivi”.

**Essere con la F.1 ha creato molto interesse attorno alla serie. Come è stato possibile?**

“In passato avevo già parlato con Bernie Ecclestone per fare una cosa simile. Ovvero far correre una serie Turismo as-



sieme alle formule. Idee che poi non hanno più trovato continuità. Sono tornato alla carica e gli ho riproposto la cosa. L'idea iniziale era di fare più gare concomitanti. Poi, giustamente, si è deciso di aspettare e capire se la serie avrebbe funzionato. Quindi abbiamo deciso per tre gare. E' chiaro che questo tipo di start-up ha accelerato le cose. I team si sono convinti mentre, Bernie ci ha dato una grande mano. E' venuto persino in visita nel nostro paddock ed in griglia di partenza, e ci ha fatto molto piacere. Quando torneremo con loro a Singapore, avremo altri marchi e più vetture in griglia. In questo modo potremo dimostrare al mondo F.1 che siamo partiti in un modo, ma che ora siamo cresciuti e stiamo realizzando qualcosa. Una sorta di ringraziamento, se vogliamo".

**A questo punto è inevitabile chiedere chi siano questi marchi.** "Ritournerà la Ford, ci sarà la Subaru e ad altri. Come sapete non facciamo nomi anche se circolano tranquillamente per il paddock. Sono felice che la Top Run abbia avuto l'appoggio della casa. Il nostro ufficio tecnico è comunque stato contattato da

tanti marchi con i quali sono iniziati i discorsi e con i quali ci sono continui scambi di informazioni su come evolve la serie. Quando questo regolamento diventerà realtà nelle varie nazioni e i marchi toccheranno con mano il potenziale spingeranno per arrivare".

**Macao sarà l'ultima corsa del campionato?**

"Il contratto è firmato. Loro sono contenti, noi anche e crediamo che anche questa sia una perla in del nostro calendario. Il gioiello sopra la corona".

**Qual è allora l'obiettivo della categoria? Diventare un punto di riferimento? O il Turismo del futuro?**

"Non vogliamo fare concorrenza a nessuno, anzi vogliamo aiutare se possibile. A noi interessa ricreare interesse in questa categoria. Far sì che la serie internazionale cresca e diventi un bel campionato. Altrettanto dovranno fare anche le serie nazionali. L'obiettivo è ridare interesse sportivo, creare un mercato per la case e preparare gli stessi team e i piloti per il vertice delle corse Turismo."

FIA F.3

Gare a Hockenheim

# Spettacolo Giovinazzi





**In Germania è arrivata la prima vittoria di Antonio in condizioni di pista molto difficili e dopo sei corse ha firmato sei podi tenendo la leadership in campionato. Ma Leclerc e Rosenqvist lo braccano**

**Massimo Costa**

Sei gare, sei podi, una vittoria. Antonio Giovinazzi sta interpretando come meglio non poteva l'avvio del campionato FIA F3. La Volkswagen e il team Carlin lo hanno voluto a tutti i costi nella categoria per disputarvi un terzo anno e lui li sta ripagando svolgendo il compito come meglio non si può, firmando gare intelligenti e produttive. A Hockenheim è poi arrivato il primo successo e proprio nelle condizioni più difficili, con la pioggia e un Felix Rosenqvist costantemente alle sue spalle a mettergli pressione. Non era per nulla facile, ma Giovinazzi ha fatto diventare tutto molto semplice agli occhi di chi lo seguiva dai monitor. Il pugliese si sta conquistando a suon di risultati la ribalta nazionale e al momento il pilota azzurro più forte, più costante al vertice che abbiamo in Italia in una serie internazionale di alto livello, è lui. Non si sfugge a questo copione. Per fortuna che la sua carriera è tenuta in piedi da Ricardo Gelael, benefattore indonesiano, altrimenti se fosse per quel che passa il convento tricolore (l'assenza della Federazione Italiana nei confronti di Antonio è clamorosa), oggi Giovinazzi farebbe il professionista nel karting.



Felix  
Rosenqvist

## **Leclerc non fa rimpiangere Verstappen da Van Amersfoort**

Ma per Giovinazzi non sarà una passeggiata la stagione 2015. Il rookie Charles Leclerc del team Van Amersfoort, anch'esso motorizzato Volkswagen, non sta facendo per nulla rimpiangere Max Verstappen, pupillo del team olandese nel 2014. Il monegasco del management di Nicolas Todt ha raccolto un memorabile successo in gara 3, con pista bagnata, con una condotta tattica di grande saggezza e una notevole capacità di cogliere al meglio il punto debole dell'avversario, nel caso Rosenqvist in crisi con le gomme. Leclerc ha saputo trovare il momento giusto per il sorpasso al tornante, senza eccedere, senza strafare. Non abbiamo mai avuto dubbi sul talento di Leclerc, evidenziatosi lo scorso anno gara dopo gara nel Renault ALPS e nelle poche prove Eurocup disputate, oggi abbiamo la certezza che siamo davanti a un pilota atteso da un futuro importante. Leclerc ha conquistato cinque podi su sei gare, l'unica battuta a vuota è stata in gara 1 a Silverstone quando è entrato in contatto con George Russell.





Markus Pommer



Charles Leclerc

### Il passo di Rosenqvist da paura

Il terzo uomo in lizza per il campionato, come da pronostici, è Rosenqvist. Lo svedese sta assolvendo con umiltà al proprio compito, quello di tenere al vertice la Prema e il marchio Mercedes. Due vittorie, due secondi posti, sei pole su sei. Anche se poi negli annali non compariranno le due di Silverstone di qualifica 2 perché squalificato per una minima infrazione dell'ala anteriore. A Rosenqvist mancano di conseguenza i punti pesanti delle gare due e tre della prima tappa in Gran Bretagna, quando partito dal fondo ha concluso settimo e dodicesimo, ma in condizioni diciamo normali, fa paura, e non ha mai terminato una gara peggio della seconda posizione. Ora è terzo in campionato, ma non è preoccupato, Giovinazzi e Leclerc sono a un "tiro di schioppo". L'esperienza di Felix la si è vista nelle due gare bagnate di Hockenheim, quando ha pensato a portare sotto la tenda Prema punti pesanti piuttosto che cercare a tutti i costi il primo posto con il rischio di gettare tutto nel bidone dei rifiuti.



Maximilian Gunther

### Dennis e Russell giù Gunther e Stroll su

Giovinazzi, Leclerc, Rosenqvist hanno già messo una certa distanza dal resto del gruppo che è capeggiato da Jake Dennis. L'inglese della Prema alterna ottime prestazioni a momenti di difficoltà che si cerca da solo, come quando ha spento il motore al via del giro di ricognizione di gara 2. George Russell che aveva fatto bene a Silverstone, in Germania si è perso nelle qualifiche, anche per colpe non sue benché una maggiore attenzione nell'evitare il contatto con Solomon sarebbe stata consigliata. Chi sta sorprendendo è Lance Stroll. Il campione della F.4 Italia ha costantemente un buon passo ed ha concluso in zona punti quattro volte su sei. Sarebbero state cinque se in gara 2 Santino Ferrucci non lo avesse mandato in testacoda. A Hockenheim ha fatto una bella figura Maximilian Gunther e a parte l'errore nell'ultimo giro di gara 3 che gli ha tolto il podio, il tedesco di Mücke si è proposto con tre risultati pieni, due volte quinto e una volta quarto.



Il podio della prima gara



Lance Stroll

## L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 1 VENERDÌ 1 MAGGIO 2015

- 1 - Antonio Giovinazzi (Dallara-VW) - Carlin - 16 giri 35'33"962
- 2 - Felix Rosenqvist (Dallara-Mercedes) - Prema - 0"228
- 3 - Charles Leclerc (Dallara-VW) - Van Amersfoort - 0"793
- 4 - Jake Dennis (Dallara-Mercedes) - Prema - 2"419
- 5 - Maximilian Gunther (Dallara-Mercedes) - Mucke - 2"518
- 6 - Lance Stroll (Dallara-Mercedes) - Prema - 3"973
- 7 - Markus Pommer (Dallara-VW) - Motopark - 8"697
- 8 - Mikkel Jensen (Dallara-Mercedes) - Mucke - 6"635
- 9 - Brandon Maisano (Dallara-Mercedes) - Prema - 7"616
- 10 - Gustavo Menezes (Dallara-VW) - Carlin - 8"769
- 11 - Santino Ferrucci (Dallara-Mercedes) - Mucke - 10"287
- 12 - George Russell (Dallara-VW) - Carlin - 10"488
- 13 - Callum Irott (Dallara-VW) - Carlin - 10"666
- 14 - Alexander Albon (Dallara-VW) - Signature - 12"069
- 15 - Matthew Rao (Dallara-Mercedes) - Fortec - 13"633
- 16 - Arjun Maini (Dallara-VW) - Van Amersfoort - 14"192
- 17 - Fabian Schiller (Dallara-Mercedes) - West Tec - 14"873
- 18 - Sergio Camara (Dallara-VW) - Motopark - 18"998
- 19 - Hongwei Cao (Dallara-Mercedes) - Fortec - 19"917
- 20 - Sam MacLeod (Dallara-VW) - Motopark - 20"763
- 21 - Dorian Bocolacci (Dallara-VW) - Signature - 21"806
- 22 - Matthew Solomon (Dallara-Mercedes) - Double R - 22"681
- 23 - Nabil Jeffri (Dallara-VW) - Motopark - 23"952
- 24 - Michele Beretta (Dallara-Mercedes) - Mucke - 24"195
- 25 - Mahaveer Raghunathan (Dallara-VW) - Motopark - 1 giro

Giro più veloce: Antonio Giovinazzi 1'51"181

### Ritirati

- 13° giro - Raoul Hyman
- 12° giro - Kang Ling
- 11° giro - Ryan Tveter
- 8° giro - Nicolas Beer
- 8° giro - Tatiana Calderon
- 7° giro - Alessio Lorandi
- 3° giro - Pietro Fittipaldi
- 0 giri - Nicolas Pohler

## L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 2 SABATO 2 MAGGIO 2015

- 1 - Felix Rosenqvist (Dallara-Mercedes) - Prema - 22 giri 34'17"939
- 2 - Charles Leclerc (Dallara-VW) - Van Amersfoort - 9"065
- 3 - Antonio Giovinazzi (Dallara-VW) - Carlin - 12"888
- 4 - Maximilian Gunther (Dallara-Mercedes) - Mucke - 16"576
- 5 - Callum Irott (Dallara-VW) - Carlin - 21"924
- 6 - Santino Ferrucci (Dallara-Mercedes) - Mucke - 23"058
- 7 - Gustavo Menezes (Dallara-VW) - Carlin - 31"552
- 8 - Alexander Albon (Dallara-VW) - Signature - 32"172
- 9 - George Russell (Dallara-VW) - Carlin - 33"082
- 10 - Brandon Maisano (Dallara-Mercedes) - Prema - 34"679
- 11 - Mikkel Jensen (Dallara-Mercedes) - Mucke - 39"781
- 12 - Fabian Schiller (Dallara-Mercedes) - West Tec - 40"495
- 13 - Raoul Hyman (Dallara-Mercedes) - West Tec - 41"182
- 14 - Lance Stroll (Dallara-Mercedes) - Prema - 46"975
- 15 - Jake Dennis (Dallara-Mercedes) - Prema - 48"935
- 16 - Matthew Rao (Dallara-Mercedes) - Fortec - 52"141
- 17 - Markus Pommer (Dallara-VW) - Motopark - 52"946
- 18 - Hongwei Cao (Dallara-Mercedes) - Fortec - 54"623
- 19 - Sam MacLeod (Dallara-VW) - Motopark - 54"984
- 20 - Pietro Fittipaldi (Dallara-Mercedes) - Fortec - 55"319
- 21 - Tatiana Calderon (Dallara-VW) - Carlin - 55"816
- 22 - Nabil Jeffri (Dallara-VW) - Motopark - 58"217
- 23 - Nicolas Pohler (Dallara-Mercedes) - Double R - 59"621
- 24 - Michele Beretta (Dallara-Mercedes) - Mucke - 1'01"124
- 25 - Sergio Camara (Dallara-VW) - Motopark - 1'04"807
- 26 - Matthew Solomon (Dallara-Mercedes) - Double R - 1'06"095
- 27 - Julio Moreno (Dallara-NBE) - T Sport - 1'06"870
- 28 - Kang Ling (Dallara-Mercedes) - Mucke - 1'09"835
- 29 - Zhi Cong Li (Dallara-Mercedes) - Fortec - 1'17"488
- 30 - Alessio Lorandi (Dallara-VW) - Van Amersfoort - 1'27"960
- 31 - Mahaveer Raghunathan (Dallara-VW) - Motopark - 1 giro
- 32 - Dorian Bocolacci (Dallara-VW) - Signature - 1 giro

Giro più veloce: Felix Rosenqvist 1'32"892

### Ritirati

- 3° giro - Ryan Tveter
- 0 giri - Arjun Maini

## L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 3 DOMENICA 3 MAGGIO 2015

- 1 - Charles Leclerc (Dallara-VW) - Van Amersfoort - 18 giri 36'03"129
- 2 - Felix Rosenqvist (Dallara-Mercedes) - Prema - 2"998
- 3 - Antonio Giovinazzi (Dallara-VW) - Carlin - 7"136
- 4 - Mikkel Jensen (Dallara-Mercedes) - Mucke - 8"045
- 5 - Maximilian Gunther (Dallara-Mercedes) - Mucke - 10"940
- 6 - Lance Stroll (Dallara-Mercedes) - Prema - 12"475
- 7 - Markus Pommer (Dallara-VW) - Motopark - 13"351
- 8 - Jake Dennis (Dallara-VW) - Carlin - 14"132
- 9 - Alexander Albon (Dallara-VW) - Signature - 15"367
- 10 - Callum Irott (Dallara-VW) - Carlin - 15"788
- 11 - Gustavo Menezes (Dallara-VW) - Carlin - 16"517
- 12 - Dorian Bocolacci (Dallara-VW) - Signature - 18"490
- 13 - Arjun Maini (Dallara-VW) - Van Amersfoort - 20"351
- 14 - Sam MacLeod (Dallara-VW) - Motopark - 20"837
- 15 - Fabian Schiller (Dallara-Mercedes) - West Tec - 21"368
- 16 - Raoul Hyman (Dallara-Mercedes) - West Tec - 22"048
- 17 - Brandon Maisano (Dallara-Mercedes) - Prema - 22"857
- 18 - George Russell (Dallara-VW) - Carlin - 23"234
- 19 - Michele Beretta (Dallara-Mercedes) - Mucke - 23"689
- 20 - Ryan Tveter (Dallara-VW) - Carlin - 23"883
- 21 - Hongwei Cao (Dallara-Mercedes) - Fortec - 24"852
- 22 - Nabil Jeffri (Dallara-VW) - Motopark - 25"256
- 23 - Matthew Solomon (Dallara-Mercedes) - Double R - 25"823
- 24 - Kang Ling (Dallara-Mercedes) - Mucke - 26"579
- 25 - Tatiana Calderon (Dallara-VW) - Carlin - 26"920
- 26 - Julio Moreno (Dallara-NBE) - T Sport - 28"449
- 27 - Sergio Camara (Dallara-VW) - Motopark - 28"869
- 28 - Santino Ferrucci (Dallara-Mercedes) - Mucke - 29"680 \*
- 29 - Zhi Cong Li (Dallara-Mercedes) - Fortec - 30"707
- 30 - Mahaveer Raghunathan (Dallara-VW) - Motopark - 32"648
- 31 - Matthew Rao (Dallara-Mercedes) - Fortec - 47"700 \*
- 32 - Nicolas Pohler (Dallara-Mercedes) - Double R - 1 giro

\* Penalizzati di 20"

Giro più veloce: Charles Leclerc 1'49"061

### Ritirati

- 12° giro - Pietro Fittipaldi
- 1° giro - Alessio Lorandi

### Il campionato

1. Giovinazzi 106; 2. Leclerc 101; 3. Rosenqvist 92; 4. Dennis 46; 5. Russell 41; 6. Stroll 36; 7. Gunther, Albon 34; 9. Pommer 28; 10. Menezes 25.





# Scandola fa il pieno

**Al termine di una gara perfetta, nel corso della quale ha vinto otto degli undici round a disposizione, Umberto Scandola ha riportato la Skoda Fabia sull'attico della classifica e rilanciandosi alla grande nel tricolore in attesa della grande sfida alla Targa Florio**





Sébastien Chardonnet

Poche parole per riassumere, bene, il fine settimana: "Questa è la nostra gara, ci piace in modo particolare e infatti qui siamo sempre andati bene". Non la fa lunga, Gillo D'Amore per raccontare le sue sensazioni alla fine di un rally con poco storia che lui e Umberto Scandola hanno dominato più di quanto non parrebbero dire i ventun secondi che hanno messo fra loro e Sébastien Chardonnet. Subito davanti, il veronese e l'imperiese non hanno fatto il vuoto, ma non sono neppure mai stati in affanno e la tentazione di dire che hanno controllato gli avversari – il francese che è stato l'unico a tenerli in qualche modo sotto tiro e gli altri che – è forte assai. E probabilmente offre la miglior chiave di lettura della due giorni sulla terra marchigiana. Umbi ascolta il suo compare e sottoscrive. Con qualche aggiunta: fa notare che la Fabia Super2000, proprio come si aspettava, è ancora competitiva sulle strade bianche e rivolge un pensiero alla squadra e alla Michelin che gli ha fornito "scarpe" adatte. Poi pensa al campionato e rende tutti partecipi della gioia che gli procura il fatto di essere rimasto sul treno che porta al titolo: "Il primo posto – ammette – è esattamente

quello che ci voleva per restare in gioco e averlo ottenuto non può che farmi un gran piacere". Non usa frasi roboanti, mai lo ha mai fatto e mai lo farà. Ma il suo sguardo dice più delle sue parole: nei suoi occhi c'è tutta la (legittima) soddisfazione di essere riuscito a disputare una gara perfetta nel corso della quale ha vinto otto degli undici round a disposizione. E quella di aver fatto il pieno di punti tricolori. Non è l'unico a mostrarsi soddisfatto. Non proprio come lui, ma non tanto meno, è contento pure Sébastien Chardonnet che è stato l'unico a impedirgli di andare a spasso per tutto il sabato. Il francese ha messo in cassaforte un piazzamento che lo rilancia nella sfida verde-bianco-rossa e ringrazia chi lo ha messo in condizione di farlo: la Pirelli, Agostino Roda e Luca Zonca il cui apporto – fa notare – è stato parecchio importante. Anche e soprattutto per aiutarlo a migliorare il suo feeling con la Fiesta e, ovviamente, per metterlo in condizione di trovare in fretta la strada da seguire per adattare l'auto uscita dalla M-Sport alle caratteristiche delle strade del Bel Paese. Ma, ragazzo intelligente e determinato, ci tiene a fa notare che l'argento rastrellato sulla

terra intorno a Cingoli dev'essere solo un punto di partenza: "Il più resta da fare", dice. Aggiunge: "Il mio obiettivo, adesso, è confermarmi nei prossimi impegni e provare a ottenere ancora di più. Non sarà facile e tuttavia ci proverò". Una certa contentezza la mostra pure Giandomenico Basso, ma più con le parole che con la sua espressione. Racconta di essere felice di avercela fatta ad arrampicarsi per la seconda volta di fila sul podio, però ammette di aver sofferto parecchio almeno fino a metà gara e confessa che per essere del tutto competitivo sugli sterrati avrà da lavorare parecchio insieme alla squadra. "Tutti abbiamo una gran voglia di farlo e spero di arrivare alla partenza del San Marino in condizioni decisamente migliori". Già, il San Marino. Ma prima dell'appuntamento nell'Antica Terra della Libertà, lui e gli altri che hanno nel mirino la coroncina italiana dovranno affrontare la sempre fascinosa sfida sull'asfalto della leggendaria Targa Florio e se quella siciliana non sarà la battaglia campale, non serve guardare nei fondi del caffè per sapere con certezza che chiarirà molto, molto bene chi è davvero in grado di puntare in alto.



## L'ORDINE DI ARRIVO SABATO 2 MAGGIO 2015

1. Scandola-D'Amore (Skoda Fabia S2000) in 1:20'45"0
2. Chardonnet-De La Haye (Ford Fiesta R5) a 21"
3. Basso-Granai (Ford Fiesta R5 LDI) a 50"3
4. Andreucci-Andreussi (Peugeot 208 R5 T16) a 1'08"4
5. Trentin-De Marco (Peugeot 207 S2000) a 2'13"4
6. Ricci-Pfister (Ford Fiesta R5) a 2'29"1
7. Costenaro-Bardini (Peugeot 207 S2000) a 3'09"5
8. Suninen-Markulla (Skoda Fabia S2000) a 3'16"0
9. Dettori-Pisano (Skoda Fabia S2000) a 5'06"9
10. Ciava-Ciucci (Ford Fiesta R5) a 5'55"8

Classifica CIR Assoluto: 1.Andreucci 29; 2.Scandola 23; 3.Basso 22; 4.Chardonnet; 5. Albertini 18; 6.Perico 15; 7. Baccega e Caldani 10; 9.Ciava 6; 10.Tassone 4.

CIR Produzione: 1. Ferrarotti 37; 2. Scattolon 25; 3. Andolfi 20; 4. Rossetti 15.

Classifica CIR Junior: 1. Tassone 42; 2. Testa 39; 3. Marchioro 28; 4. Panzani 19.

Classifica CIR Costruttori: 1.Ford 44; 2. Peugeot 43; 3.Skoda 23; 4. Renault 6.

Classifica Trofeo Rally Terra: 1.Trentin 15; 2.Ricci 12; 3.Dettori 10.



Giandomenico  
Basso



Paolo  
Andreucci

## ... e Ucci non cerca scuse

Luca Nataloni prova a metterlo a suo agio parlandogli di un bilancio dolce-amaro. Paolo Andreucci accenna un sorriso, ma ribatte che per lui il risultato è assai più amaro che dolce. Non cerca scuse, il garfagnino. Non si aggrappa al problema con la "popoff" patito nelle primissime battute per giustificare una quarta moneta raccattata alla fine di una gara senza squilli: "Non è andata per niente bene, abbiamo sbagliato troppe cose per poter riuscire a giocarcela con gli altri", chiarisce subito. Prima di accollarsi ogni colpa, anche quelle che più che probabilmente non sono sue: "Evidentemente non era giornata", taglia corto a bocce ferme. La sua non è ovviamente una resa e lo conferma con una promessa che per i suoi avversari ha tutta l'aria di essere una minaccia: "Ci rifaremo la prossima volta".

## Tassone e Testa il bello che avanza

Michele Tassone non perde un colpo e pure all'Adriatico ripaga la gente della Peugeot Italia della fiducia concessagli chiudendo davanti a tutti gli altri baby con le R2. Ma per il concreto cuneese non è stata una passeggiata, non contro Giuseppe Testa che lo ha impegnato dall'inizio alla fine. E che, dietro di una manciata di secondi al via dell'ultimo impegno, ha pagato con una foratura la voglia matta di non mollare mai. Il loro duello, il più bello e vibrante della gara, ha fatto bene a tutti. Ha confermato che anche sotto il sole del Bel Paese c'è qualcosa di nuovo. E di bello.



Giuseppe  
Testa





Stefano Albertini

## Albertini e Tempestini ritiri illustri

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.

## Trentin terraiolo di razza

E' terraiolo di razza, Mauro Trentin. E insieme ad Alice De Marco lo ribadisce all'Adriatico distribuendo sberle agli altri che hanno nel mirino il Trofeo Rally Terra. Impreziosendo la vittoria nella sfida con Gigi Ricci portando la sua Peugeot Super2000 al quinto posto dell'assoluta. A un minuto da Paolo Andreucci, ma comunque davanti a gente meglio equipaggiata. A dimostrazione che non è poi così vero che per far bene è necessario maneggiare una top-car dell'ultimissima generazione.



Michele Tassone

# Una giornata perfetta



foto Rebecca Lumachi

Ari Vatanen si sfilava dalla Fiat Abarth 131 in livrea Alitalia e fa sapere di volere un caffè. Il tempo di fare due passi verso il bar più vicino e qualcuno lo chiama al telefono: prima di avere il tempo di allontanarsi come educazione impone, chi lo accompagna non può fare a meno di ascoltare le prime parole che pronuncia: "Sono in Italia per una bellissima manifestazione in memoria di Attilio Bettega e sono orgoglioso di esserci". Sono le stesse cose che aveva detto un'oretta prima davanti al palazzetto dello sport di Molveno, ma proprio perché inserite in una chiacchierata personale, hanno un peso ancora maggiore.

La scena si svolge a Trento che ha aperto le porte del suo salotto buono per accogliere sette delle auto che il campione molvenese aveva usato per scrivere pagine importanti della storia dei rally. E i tanti che, oltre alla berlina-per-famiglia-che-vinceva-le-corse, ammirano la mitica Stratos e la A112 Abarth, la Lancia Rally e l'Opel Kadett, la Fiat 128 coupé e l'Opel Ascona, testimoniano con la loro presenza quanto è ancora vivo il ricordo di Bettega. Pur se sono passati trent'anni da quel tragico 2 maggio nel quale, attonito come tutti, Vatanen, ribadiva la sua fede dicendosi certo che Attilio fosse in cielo e confidava di pensare soprattutto alla moglie e ai due bambini del collega caduto sul campo. Senza enfasi,

come sempre. Chi quel giorno era in Corsica non l'ha dimenticato.

C'è il sole e molti di coloro che hanno risposto all'invito di Alessandro che, diventato uomo, s'è dato un gran daffare per allestire quella che Isabella ha fin da subito chiamato "La festa per Attilio", non riescono a non pensare che può essere stato soltanto il sorriso dell'Uomo che aveva pagato il prezzo più alto alla propria passione a sgombrare il cielo dalle nuvole che fino alle prime luci dell'alba lo ingombravano.

La giornata va avanti. Bene come era iniziata. Dal capoluogo il serpente di auto in parata punta su Andalo dove un piazzalone è stato allestito per far ruggire le belve davanti ad altri appassionati. Poi si torna a Molveno. Selfie e sospiri, ricordi e autografi in attesa dell'appuntamento conclusivo con tutti gli addetti ai lavori ad alternarsi sul palco per parlare del loro rapporto con Attilio per raccontare aneddoti spesso inediti. Cercando di contenere in qualche modo la commozione. Con Marisa Borghini e Leo Todisco Grande, bravissimi, pronti a intervenire ogni volta che la forza dirompente delle lacrime era sul punto di avere la meglio. Con gli splendidi filmati di Piero Comanducci, più Lelouche che Fellini, a far rivivere l'epopea dei rally. Una serata perfetta a conclusione di una giornata perfetta. Di quelle che dentro lasciano il segno, di quelle – per dirla con Vatanen – alle quali bisogna assolutamente fare in modo di esserci.



gio 2015



Ari Vatanen sul palco con Miki Biasion, Alessandro Bettega e il conduttore Leo Toidisco Grande

# Un libro per ricordarlo



La splendida famiglia di Attilio: assieme a Isabella i figli Alessandro e Angela

La giornata in memoria e in onore di Attilio Bettega è stata anche l'occasione per la presentazione de "Attilio Bettega, l'uomo, il campione", il bel libro voluto da Alessandro ed editato da InPagina. Sono centoquarantaquattro pagine di racconti scritti da chi il formidabile rallyista molvenese l'aveva avuto come amico o come avversario, un mosaico che tratteggia il carattere di un grande vero, arricchito dalle belle immagini di Tiziano Biasioli e della sua Belle Epoque Film. Un'opera curata da Guido Rancati con il coordinamento editoriale di Stefano Semeraro e la realizzazione grafica di Marco Minghetti che non può mancare nella biblioteca di chi quegli anni li ha vissuti e di chi ne ha solo sentito parlare.

In vendita a 20 euro, può essere richiesto ad Alessandro Bettega: [alessandro.bettega@gmail.com](mailto:alessandro.bettega@gmail.com)

# Alla ricerca del talento

Dopo le prime gare stagionali facciamo il punto della WSK Super Master che è un punto di riferimento unico per i piloti di tutto il mondo



Partenza categoria KZ  
con Marco Ardigo davanti a tutti

Foto Formula K



La WSK Super Master, disputatasi al meglio delle quattro prove, sulle piste di Adria, Catelletto, La Conca e Sarno, è stato un banco di prova sufficientemente valido per darci un'idea dello stato del karting internazionale. Alla WSK si aggiunge la prima (delle tre prove totali) del Campionato Europeo CIK riservato alle categorie con il cambio.

## KZ - La regina è una garanzia di spettacolo

La categoria dei professionisti non ha tradito le attese e la valutazione di quanto accaduto va fatta in due momenti. Da una parte c'è la serie WSK che propone la sola KZ, unendo KZ1 e KZ2. Dall'altra c'è la prima gara dell'Euro CIK che ha visto scendere in pista KZ e KZ2 in modo distinto. Nella serie WSK c'è stato un bel confronto tra il Campione del Mondo Marco Ardigò ed il neo acquisto di casa CRG Simo Puakka. Quest'ultimo, dopo un lungo periodo di naftalina, veniva da molti considerato finito, si presentato veloce e solido, mettendosi alle spalle il blasonato team mate Davide Forè e l'altro neo acquisto CRG Paolo De Conto. Ardigò nella serie WSK ha macinato vittorie e podii senza interruzione, lasciando spazio solo a pochi. Le due vittorie che Puakka si è preso a La Conca e Sarno, fanno presagire che la sfida sarà caldissima nei mesi prossimi. Con grinta e fatica si sono inseriti al vertice Antony Abbasse (Sodi Kart-TM), il già citato De Conto, il vice iridato Camponeschi (Tony Kart-Vortex) e Lennox-Lamb (BirelArt-Parilla).

Gli altri big sono mancati, per vicissitudini varie, nella serie WSK. In particolare hanno latitato i piloti del Praga Kart Racing, Thonon, Hajek e Pescador.

Disperso è stato il campione europeo in carica Rick Dreezen, protagonista di un passaggio di squadra a stagione in corso, che lo ha visto iniziare con i colori dello Strakka Bhaitech (Telai Zanardi) e passare, dalla seconda gara WSK Super Master, all'azzurro Ricciardo. Tutta l'operazione Dreezen è ruotata attorno al motorista lame-Parilla, per il quale il belga è pilota di riferimento. Con questi stravolgimenti si spiega lo sbandamento di Dreezen, ma il pilota di Genk, statene certi, tornerà a ruggire presto.

L'assenza nei piani alti della classifica di Kozlinski lascia perplessi. Mentre Abbasse, compagno di "Kokò" in Sodi, continua a tenere un ritmo sempre vincente, Kozlinski ha continui alti e bassi. A questi Kozlinski ha unito un altro botto da ricordare, a Sarno, nella gara dell'europeo.

Il secondo momento della nostra analisi lo concentriamo sulla gara del Campionato Europeo disputatasi sul Circuito Napoli (19 Aprile), in cui a vincere è stato ancora Camponeschi su Hanley e Ardigò. Questi tre piloti hanno letteralmente dominato la prima dell'Europeo in KZ. La bella sorpresa è stata rappresentata dall'alfiere Croc Promotion Ben Hanley, inseritosi con autorità in mezzo ai "soliti" Tony Kart-Vortex, autentici mattatori di questa fase della stagione. Nella classe KZ2 (teoricamente riservata ai piloti meno esperti) la scena se la sono presa Andreas Fasberg (Tony Kart-Vortex), vincitore della finale, ed il due CRG-Maxter Felice Teiene e Pedro Hiltbrand. Questi tre hanno occupato il podio finale, ma a brillare sono stati anche l'italiano Luca Corberi, messo fuori dai giochi in pre finale da una partenza anticipata, costatagli cinque secondi, la vittoria e la possibilità di giocarsi il successo in finale. Roberto Cavallieri (Righetti e Ridolfi-Modena Engines) ha ereditato il successo in pre finale da Corberi, ma ha bruciato tutto in finale, entrando in confusione dopo uno start da dimenticare.

In finale, come detto, Fasberg è scappato verso la vittoria e la copia black Tiene- Hiltbrand ha movimentato la gara con una diffi-



cile rimonta, seguiti dal compagno di colori Fabian Federer. Proprio i tre piloti CRG sono, al pari del vincitore, tra i favoriti per la vittoria dell'Euro KZ2.

A margine delle vicende sportive delle KZ dobbiamo fare un appunto, positivo, verso i tre gommisti impegnati, Bridgestone, Le Cont e Vega (citati in rigoroso ordine alfabetico). I primi due, fornitori degli eventi CIK-FIA, hanno svolto un ottimo lavoro. In particolare Le Cont era sotto pressione per alcune polemiche legate ad una passata fornitura. Il costruttore trentino ha garantito coperture performanti ed affidabili alla KZ2, togliendosi delle belle soddisfazioni.

Vega, che "veste" le categorie durante la serie WSK, ma è fuori dalle competizioni CIK, sta facendo un ottimo lavoro, in attesa di riprendersi la scena delle gare titolate. Dal canto suo la Bridgestone vorrebbe rientrare nei giochi WSK, dopo aver mostrato la qualità del suo prodotto. Dal confronto a distanza tra i gommisti, la situazione è effervescente, pronta a saltare al primo passo falso.

### CLASSIFICA WSK SUPER MASTER. KZ

Marco Ardigò – punti 260

Simo Puakka – punti 276

Antony Abbasse – punti 275

### CLASSIFICA (dopo una gara) CAMPIONATO EUROPEO KZ1

Flavio Camponeschi – punti 33

Ben Hanley – punti 29

Marco Ardigò – punti 26

### CLASSIFICA (dopo una gara) CAMPIONATO EUROPEO KZ2

Andreas Fasberg – punti 34

Pedro Hiltbrand – punti 20

Fabian Federer – punti 18



Ben Hanley

Foto CIK-KSP



Flavio Camponeschi

Foto CIK-KSP

### KF - Nielsen o Basz?

In KF a dettare legge sono Nicklas Nielsen e Karol Basz. Il primo è danese ed il secondo polacco, ma corrono entrambi per squadre italiane. Nielsen è del Tony Kart Racing Team e Basz è Kosmic Kart Racing.

I due hanno monopolizzato la serie WSK in lungo e in largo e soltanto sul finale, a Sarno, c'è stata la bella zampata dell'italiano Felice Tiene, pilota ufficiale CRG, impegnato a tutto campo, in KF e KZ.

Basz è partito come un missile, vincendo le due gare d'apertura della serie, piegando la resistenza di Nielsen, il quale non ha mai mollato e grazie al punteggio crescente, di gara in gara, si è presentato ai piedi del Vesuvio incollato al polacco. Nella pre finale della gara campana si è raggiunta l'apoteosi del duello tra i due e, mentre Tiene scappava verso la vittoria, Basz e Nielsen si sono presi a ruotate sino a quando, uno dei due, Basz, ha perso posizioni e ha salutato il titolo, facendosi divorare dalle fauci di metà gruppo. Nella finale dell'ultima gara Nielsen si è accontentato del secondo posto e Basz, costretto ad un recupero disperato, ha fatto un errore costatogli 10" di penalizzazione.

Alla vigilia della prima gara del Campionato Europeo di KF (il prossimo week end a Portimao) i due avversari paiono i favoritissimi, grazie anche a materiale un filo più a posto rispetto al resto del

gruppo. La bagarre scatenatasi tra Basz e Nielsen nell'ultimo round WSK stuzzica l'ambiente. Interessante è anche il ritorno di un protagonista esperto come Tiene, il quale potrebbe approfittare delle tensioni altrui per diventare la lepre. Felice Tiene è l'unico, al momento, ad aver interrotto l'egemonia dei motori Vortex e dei telai Tony Kart e Kosmic Kart (prodotti dallo stessa azienda).

Nelle tre gare europee, Portimao (Portogallo), PF International (UK) e Kristianstad (Svezia) tra gli outsider ci saranno il russo Alexander Vartanyan (Tony Kart-Vortex), il neozelandese Marcus Armstrong (Tony Kart-Vortex) e Leonardo Lorandi (Tony Kart-Vortex). L'italiano è apparso decisamente veloce nelle prime gare stagionali, ma manca ancora della adeguata costanza di rendimento. Leonardo, arrivato dalla KF Junior, deve essere più incisivo, altrimenti corre il rischio di farsi notare soltanto a sprazzi. Nel primo round europeo sono annunciati anche i super professionisti Ben Hanley (Croc Promotion-TM), Jordon Lennox-Lamb (Birel Art-Parilla) e Pedro Hiltbrand (CRG-Parilla).

I british hanno raccolto sempre poco nella categoria priva di cambio, sia per sfortuna, ma anche per una certa irruenza. Una caratteristica che per uno che ha lambito la F1, come Hanley, dovrebbe essere ingabbiata da tempo.

#### CLASSIFICA WSK SUPER MASTER KF

Nicklas Nielsen – punti 280

Karol Basz – punti 232

Felice Tiene – punti 220

Felice Tiene

Foto CIK-KSP





Nicklas Nielsen



## KFJ - Novalak batte Sargeant

Tanti sorpassi, tanta incertezza e pochi italiani. E' uno slogan, ma così possiamo riassumere l'andamento della categoria che forma e lancia i piloti del futuro. L'inglese Clement Novalak (Tony Kart-Vortex) ha vinto la serie WSK Super complicandosi la vita nelle ultime due gare, grazie a qualifiche disastrose e rimonte esaltanti. Lo statunitense Logan Sargeant (FA Kart-Vortex), assieme al belga Ulysse De Pauw (Birel Art-Parilla) ha fatto di tutto per riprendere Novalak, ma l'impresa non è riuscita a nessuno dei due. Sargeant si è accontentato del successo nella gara conclusiva di Sarno, ma medita vendetta dopo la ruotata (o pseudo tale) ricevuta da Novalak a Castelletto, mentre i due si giocavano il successo. Christian Lundgaard (Tony Kart-Vortex), un danese di talento, ha incassato il successo di La Conca, senza riuscire a infilarsi nella corsa al titolo WSK. Gli altri che si sono fatti vedere al vertice sono stati un cinese, Fei Yi Ye (Exprit-Vortex), il brasiliano Drugovich (Kosmic Kart-Vortex), un indiano, Maini (Tony Kart-Vortex), e uno svedese, Rasmus (Ricciardo-Parilla). Lorenzo Colombo (Tony Kart-LKE) e Davide Lombardo (Exprit-Vortex), i primi due italiani che scorgiamo in classifica, si sono accontentati delle briciole lasciate dai famelici rivali.

Per l'europeo che parte questa domenica in portogallo, non è facile fare pronostici, anzi è impossibile, vista l'imprevedibilità delle giovani forze umane in campo. E' più facile prevedere che al vertice troveremo i nomi che abbiamo citato all'inizio. Piloti inglesi, americani, svedesi, danesi, indiani.....

### CLASSIFICA WSK SUPER MASTER KF JUNIOR

Clement Novalak – punti 285

Logan Sargeant – punti 275

Ulysse De Pauw – punti 255

## 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

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 Braseton – Petit Le Mans  
F.Renault NEC a Hockenheim  
Adac GT Masters a Hockenheim  
Adac Formel 4 a Hockenheim  
Stock Car Brasil a Santa Cruz do Sol  
Nascar a Dover  
ETCC a Pergusa  
F.4 Italia a Misano  
F.2 Trophy a Misano  
Porsche Carrera Cup Italia a Misano





## 11 ottobre

F.1 a Sochi  
 GP2 a Sochi  
 GP3 a Sochi  
 Moto GP a Motegi  
 WEC al Fuji  
 V8 Supercars a Bathurst  
 Nascar a Charlotte  
 F.Renault ALPS a Jerez  
 British F.4 a Brands Hatch  
 Targa Tricolore Porsche a Imola  
 3 Ore Endurance a Imola  
 Coppa Italia a Imola  
 ERC in Grecia - Acropoli  
 Italiano Rally - Due Valli

## 18 ottobre

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

## 25 ottobre

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

## 1 novembre

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

## 8 novembre

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

## 15 novembre

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

## 22 novembre

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

## 29 novembre

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

## 6 dicembre

V8 Supercars a Sydney

## 13 dicembre

Stock Car Brasil a San Paolo



Servizi editoriali  
per tutte le esigenze

# INPAGINA

## ON-LINE publishing

InPagina crea e gestisce italiaracing.net, la testata on-line che ha cambiato le regole dell'informazione sullo sport motoristico

## EDITORIAL services

InPagina è in grado di fornire una vasta gamma di servizi editoriali, dalla semplice redazione alla fornitura di prodotti finiti

## RACING pr service

Pacchetti di gestione PR dedicati a piloti e team  
InPagina è in grado di offrire contenuti di alto livello a costi accessibili

## STORIE di sport

Lo sport vero, quello che emoziona e fa battere il cuore, raccontato da chi della passione ha fatto una scelta di vita



[www.inpagina-bo.com](http://www.inpagina-bo.com)

[info@inpagina-bo.it](mailto:info@inpagina-bo.it)