

n. **317**
18 maggio 2015

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



Formula 1

Fast and furious

Lo Strategy Group F.1 ha deliberato un pacchetto di iniziative per riportare nella massima serie velocità, rumore e spettacolo

Magazine

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

ItaliaRacing.net

Direttore responsabile:

Massimo Costa
(info@italiaracing.net)

Redazione:

Stefano Semeraro
Marco Minghetti

Collaborano:

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

Produzione:

Marco Marelli

Fotografie:

Photo4
Actualfoto
Photo Pellegrini
MorAle

Realizzazione:

Inpagina srl
Via Giambologna, 2
40138 Bologna

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

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



6



22



46



50

Il graffio
di Baffi

TORNANO I RIFORNIMENTI. F.1:



Formula 1

BAFFI

FORMULA 1

Ferrari





In mezzo al guado

Dopo il GP di Spagna il gap con la Mercedes è tornato preoccupante, e secondo Arrivabene il problema numero 1 da risolvere è quello della trazione. Non tanto a Monte-Carlo ma in vista del Canada. Vettel, più ottimista, si sente in lotta per campionato e confida sui nuovi sviluppi

Stefano Semeraro

In vista di Monte-Carlo la Ferrari si ritrova in mezzo al guado. Allegra ma non troppo, per un inizio di stagione che ha alternato piccoli entusiasmi a relative docce fredde come quella arrivata in Spagna, dove la Rossa nei tempi in gara si è ritrovata di nuovo lontana dalla Mercedes. Così, mentre Niki Lauda recita da vecchio marpione («La Ferrari ci ha costretto ad accelerare lo sviluppo») e la Marlboro decide – secondo Bloomberg – di rinnovare in maniera silenziosa fino al 2018 (del resto con Arrivabene team principal non c'erano grandi dubbi), a Maranello ci si interroga sul problema principe in vista non tanto della gara del Principato, ma dell'appuntamento del prossimo mese in Canada: la trazione. «A Monte-Carlo i settaggi sono particolari», ha spiegato proprio Arrivabene ad Autosport. «Ma a Montreal sarà incubo se non riusciremo a risolvere i problemi nella trazione. In Spagna abbiamo perso il confronto con la Mercedes nel terzo settore, che è proprio un settore dove conta la trazione, e non voglio che il problema si ripeta in Canada, su un tracciato dove questo aspetto conta molto».

A Barcellona Raikkonen ha fatto da cavia, accettando di correre con una macchina priva degli aggiornamenti di cui invece ha potuto beneficiare Vettel, e la differenza, secondo i tecnici di Maranello, si è vista. Il problema però è in confronto con le Mercedes. «Rispetto alla macchina che ha

usato Kimi, le nuove specifiche sono state un passo avanti. Ma in quel terzo settore perdevamo comunque mezzo secondo al giro. Non sono cieco, e non faccio finta di vedere la realtà. Dai dati che abbiamo ottenuto comparando le due macchine abbiamo capito che le nuove soluzioni sono buone, ma non buone abbastanza. Ora si tratta anche di capire se le risposte che abbiamo avuto sono relative a un solo tipo di pista, oppure se abbiamo sbagliato qualcosa». Gli obiettivi, per ora, restano sempre gli stessi: essere competitivi, e vincere almeno un paio di gare.

Sebastian Vettel, che come Raikkonen non ha partecipato ai test di Barcellona – attirando qualche critica sulla scelta della Ferrari di lasciarli a casa – resta convinto di essere in gara per il titolo. «Ci sono altri sviluppi in arrivo», sostiene il tedesco. «Mi sento in lotta, perché possiamo ancora cambiare le carte in tavola, anche se dobbiamo farlo in fretta. Stiamo dando il massimo per battere la Mercedes, e nelle prossime due gare capiremo meglio a che punto siamo».

Entusiasmo non condiviso al 100 per cento da Arrivabene. «Parlare di titolo mi sembra prematuro. Non è neanche il podio che mi interessa ora – spiega il team principal bresciano – perché ultimamente sul podio ci saliamo regolarmente. E' il distacco che mi preoccupa. Se vuoi vincere due o tre gare devi essere lì, vicino. E per ora non ci siamo».

“ E' il distacco che mi preoccupa. Se vuoi vincere due o tre gare devi essere lì, vicino. E per ora non ci siamo ”
MAURIZIO ARRIVABENE



FORMULA 1

Le novità dello Strategy Group



La F.1 punta alla velocità ma si interroga sulla sicurezza

Stefano Semeraro

Un ritorno al futuro, per una Formula 1 che ha bisogno di sentirsi di nuovo "fast and furious", ovvero più veloce (almeno di cinque-sei secondi a giro) indiavolata e possibilmente rumorosa. La riunione londinese dello Strategy Group, il comitato ristretto dove siedono Bernie Ecclestone, i rappresentanti dei sei principali team, della Fia e dei motoristi ieri ha infatti deliberato un pacchetto di iniziative che nei prossimi due anni dovrebbe riportare più adrenalina nei GP. Si parte dalla scelta libera delle mescole per gli pneumatici per arrivare al ripristino dei rifornimenti di carburante – che erano stati banditi 5 anni fa – a gomme di dimensioni più larghe e a motori con più decibel in dotazione. Con la speranza di tamponare l'emorragia di fan e di ascolti tv.

La prima innovazione, quella relativa alle coperture, sarà attiva già dalla prossima stagione: ad ogni weekend di gara ciascun team potrà scegliere due delle quattro mescole approntate dalla Pirelli. Una proposta avanzata la settimana scorsa dalla Force India ma che aveva incassato, peraltro, il parere negativo del gommista italiano.

Dal 2017 scatterà invece una parziale deregulation aerodinamica che si accompagnerà a gomme più larghe e a una riduzione dei pesi, con l'obiettivo appunto di ridurre i tempi sul giro di almeno 5-6 secondi, e magari di rendere un po' più dura la vita ai piloti esaltandone le doti di guida. Sarà contento Fernando Alonso – sempre che la sua McLaren torni un filo competitiva - che nelle scorse settimane si era lamentato proprio dell'«intartarughimento» della massima serie.

Il comitato che ha in mano le sorti tecniche del Circus ha avanzato una serie di proposte, che la Fia dovrà accettare, per rendere le monoposto di domani più veloci e le gare più interessanti. Nel pacchetto anche la libertà di scelta delle mescole e il ritorno dei rifornimenti, due punti che suscitano qualche dubbio



Capitolo motori. Sempre dalla stagione 2017 le power-unit rimarranno sì invariate nella loro architettura a sei cilindri turbo con alimentazione ibrida, ma vedranno aumentare il regime di rotazione, e quindi dovrebbero risultare più rombanti delle attuali che per la loro relativa silenziosità si sono attirate tante critiche da Ecclestone e dagli appassionati duri e puri. Addio fruscii, insomma, bentornati ruggiti - vedremo (anzi, sentiremo) quanto rabbiosi. Resterà poi in vigore una limitazione del quantitativo di carburante utilizzabile - nello sforzo di trasmettere comunque un'immagine sostenibile ed ecologica della F.1 - ma di conseguenza verranno reintrodotti i rifornimenti in gara. Una mezza rivoluzione che, insieme con la liberalizzazione delle mescole, dovrebbe portare a strategie più aggressive e spettacolari. Boccata invece la proposta, che arrivava pressante da sponda

Red Bull-Renault e dall'altro motorista Honda, relativa all'innalzamento a cinque del numero di propulsori utilizzabili da ciascun pilota nell'arco di una stagione. Ad opporsi sono stati soprattutto i piccoli team, che temono come la peste l'impennarsi del budget, mentre la Mercedes si era dichiarata a favore. In futuro potrebbero arrivare anche altre novità - relative ad esempio al format di gara (si parla da anni di ridurre a tre i giorni di gara o di assegnare punti anche in qualifica) - che secondo lo Strategy Group al momento richiedono "un ulteriore studio", ma che non vanno affatto escluse. «Per quanto riguarda i motori - ha spiegato il portavoce della Fia - è stato deciso che doveva prevalere un concetto di stabilità, in considerazione degli investimenti affrontati dai costruttori già coinvolti e per dare visibilità a potenziali nuovi arrivi. Tutte le



parti si sono trovate d'accordo nell'esigenza di lavorare insieme per approvare definitivamente e sottoporre all'autorizzazione del Consiglio Mondiale della Fia le nuove regole e renderle operative il prima possibile».

Le proposte, come è ovvio, si sono attirato commenti positivi ma anche critiche e dubbi. Se infatti non può far piacere notare come anche nelle alte sfere si sia preso coscienza che qualcosa va fatto per tornare ad uno show più appetibile, ci si chiede ad esempio che impatto possa avere sulla sicurezza la reintroduzione dei rifornimenti. Che costano denaro e soprattutto tempo: e considerato che ormai i team si sono abituati a pit-stop sotto i tre secondi, viene da chiedersi se il rischio non è eccessivo. Anche l'idea delle mescole libere sotto sotto non convince del tutto. A produrle sarà comunque solo la Pirelli, e

tutti già in partenza sanno con buona approssimazione quanto possono durare e rendere i vari "compund". Il pericolo, insomma, è che la libertà alla fine sia più una questione di facciata che di reali alternative.

La volontà di rendere la F.1 di nuovo una categoria regina assoluta per quanto riguarda la velocità, con vetture meno facili da "domare", trova invece tutti abbastanza d'accordo. A partire da Toto Wolff, grande capo della Mercedes F.1. «Se potremo rendere le future monoposto più veloci di sei secondi di quelle attuali», spiega Wolff, «significa che avremo le F.1 più veloci della storia. Una cosa eccitante, che ha incontrato il gradimento di tutti. Quello che vogliamo è avere le macchine più veloci del pianeta. Credo che accadrà, ed veramente una grande notizia».

FORMULA 1

Carlos Sainz Jr



**Uo
e be**

Carlos Sainz, pilota della Toro Rosso, ha già dimostrato di essere un debuttante stellare in questo inizio di stagione. Spagnolo, ammira Alonso, Contador, Nadal e Ballesteros, ma in pista punta a “picchiare” come Muhammed Ali. Fuori, invece, le priorità cambiano...

va, doccia elle ragazze

Carlos, come è strutturata la tua attività pre-gara?

«Faccio sempre le stesse cose. Il mio metodo e la mia routine sono composti da 15 minuti di riscaldamento, con lo stesso stretching. Lo faccio perfettamente identico dallo scorso anno quando ero in World Series, perché mi hanno suggerito i trucchi per essere pronto per entrare in gara con la massima confidenza».

Cosa è essenziale per una bella serata fuori?

«Belle ragazze».

Quali sono gli oggetti essenziali che devono essere nella tua stanza in gara?

“Ho una bandiera della Spagna nella mia camera. Ho degli auricolari e molte foto dei miei eroi: Rafael Nadal, Fernando Alonso, Muhammed Ali, Alberto Contador e Seve Balesteros. I migliori in ogni sport”.

Cosa non può mancare nel tuo frigorifero a casa?

“Ho dell’acqua e un sacco di frutta... Ah, e le uova. Adoro le uova».



FORMULA 1

Carlos Sainz Jr





Quali devono essere le doti della tua ragazza?

"Deve avere fiducia in me. Non è facile quando viaggi molto come facciamo noi e sentire le storie riguardo il fascino della Formula 1, e delle belle ragazze che ci sono. Quindi è tutta un questione di fiducia".

Quelle di un buon compagno di squadra in Formula 1 invece?

"Deve essere veloce, perché rende più veloce anche me. Deve essere un bravo ragazzo, ben educato".

Cosa fai per evitare lo stress in aeroporto?

"Ascolto buona musica. Ed anche avere buona compagnia aiuta".

Quali sono le qualità di un pilota di F1?

"Devi essere veloce e determinato. E anche un po' egoista, devi pensare molto più a te stesso di quanto invece non faresti nella vita normale".

Cosa ti aiuta a rinfrescarti dopo una gara?

"Dipende da come ti senti in quel momento, e soprattutto da che risultato hai ottenuto".

Quali elementi deve avere un circuito per essere il tuo preferito?

"Deve essere scorrevole, non deve avere molte curve di seconda marcia. Il miglior esempio direi è Spa, che ha cambi di direzione ad alta velocità ed un asfalto che mette a dura prova le gomme".

Quali applicazioni deve assolutamente avere il tuo telefono?

"Instagram e Facebook".

Che qualità deve avere il capo di una squadra?

"Deve aiutare e capire i piloti. Quando fai qualcosa di sbagliato te lo deve dire in faccia".

Cosa non può mancare in hotel invece?

"Un letto matrimoniale ed una presa di corrente vicino! E deve esserci la doccia, non la vasca".

Quale gara un fan non dovrebbe assolutamente perdere?

"Non ho visto molti circuiti, ma sicuramente direi Monaco e Barcellona".

Cos'è essenziale per dormire bene?

"Non avere pensieri per la testa".

Cosa porti sempre con te quando viaggi?

"Il mio computer, il mio cappellino Red Bull ed il mio telefono".

Cosa ti aiuta a svegliarti puntuale ogni mattina?

"Cambiare regolarmente la suoneria della sveglia".

Quale è la tua curva preferita?

"Becketts a Silverstone".

Come gestisci il tuo allenamento?

"Bici, nuoto e corsa. In quest'ordine".

Qual è la qualità umana necessaria per avere successo in Formula 1?

"Talento, attitudine al duro lavoro e determinazione".

Un consiglio per un giovane pilota che volesse arrivare in Formula 1?

"Lavora duro, molto più di quanto tu possa pensare. È solo una questione di fortuna al 10%, il restante è impegno".

IL GIALLO

SOSTA VIETATA



Nel GP di Monaco del 2006 esplode il caso Schumacher dopo che il tedesco della Ferrari parcheggia la sua monoposto alla Rascasse impedendo ad Alonso di migliorarsi. Michael viene punito e retrocesso ultimo tra le polemiche

Carlo Baffi

Sabato 27 maggio 2006. Mancano pochi secondi al termine delle qualifiche del Gran Premio di Monaco, quando Michael Schumacher procede spedito verso la curva della Rascasse. E' un tornante molto lento e stretto che immette sul rettilineo di partenza. Il pilota della Ferrari detiene la pole provvisoria e cerca di migliorarsi, per respingere l'ultimo assalto di Fernando Alonso, che al volante della sua Renault sta facendo registrare ottimi intertempi. Una volta entrato in curva, Schumi blocca le ruote, esce di traiettoria e va dritto, arrestandosi a ridosso del guard-rail, anzi sfiorandolo. Il tedesco muove le mani all'interno dell'abitacolo e poi fa cenno ai commissari di aiutarlo a ripartire, ma il motore della sua 248F1 s'è spento. Spuntano immediatamente le bandiere gialle, perché la Ferrari è ferma in traiettoria ed in uscita da una curva cieca, quindi in una posizione pericolosa. Nel frattempo transitano gli altri piloti che rallentano, anche perché in regime di bandiere gialle è d'obbligo alzare il piede e nessuno potrà così portare l'ultimo assalto al tempo di 1'13"898, siglato da Schumacher. E' l'episodio che chiude di fatto la sessione e consegna la pole al tedesco, mentre Alonso è secondo con 1'13"962. Ai box del Cavallino i meccanici applaudono e Willy Weber, manager del tedesco se la ride. Flavio Briatore invece è furibondo.

La rabbia di Briatore Le parole di Alonso

Il team boss della Renault, mostra tutto il suo disappunto scuotendo il capo; sente infatti odore di furbata. In conferenza stampa, se il "Kaiser" si mostra un po' sorpreso parlando di un errore, Alonso che gli siede accanto, sfodera il suo self-control dicendo che avrebbe realizzato la pole senza il problema di Schumi: "Io ho una mia opinione - dice lo spagnolo - ma la tengo per me". Briatore invece è un fiume in piena e si sfoga accusando apertamente il suo ex pilota: "Lo conosco, ha parcheggiato la macchina, Alonso era il più veloce e avrebbe fatto la pole. Michael lo sapeva. Voleva la pole e poteva conquistarla solo così. Schumacher ha qualche problema di testa". Nel frattempo, senza che i team facciano reclamo, la direzione gara convoca Schumi che si presenta accompagnato dal direttore sportivo Stefano Domenicali. Ad ascoltare l'imputato sono l'inglese Tony Scott Andrews, lo spagnolo Joacquin Verdegay ed il monegasco Christian Calmes. Il ferrarista si difende: "Io cerco di guidare non di buttare la macchina addosso ai muri. Stavo spingendo al massimo e forse l'ho fatto un po' troppo. Avevo avuto già dei problemi al tornantino e poi ancora alle Piscine, la macchina era nervosa. Ma sapevo che potevo ancora migliorare

il tempo, che l'ultimo settore del circuito avrebbe potuto essere decisivo. Così ho spinto, forse un po' troppo e ho sbagliato. Il motore non si è spento subito, ho provato a innestare la retro, ma c'è stata un'esitazione ed è finita lì". E tornato nel paddock, dove non sono mancati i fischi e qualche insulto in italiano, il ferrarista aggiunge: "Ho la coscienza a posto, so ciò che ho fatto. So anche che in questo mondo quando uno ha troppo successo può trovare chi cerca di metterlo in difficoltà". E conclude dicendo di non aver affatto temuto che Alonso gli strappasse la pole: "In quel momento ero concentrato sul giro veloce e non su quello che facevano gli altri. E lì non avevo comunicazioni radio".

La sentenza dei commissari Schumi, scelta intenzionale

Il passato del Kaiser, non è però esente da episodi poco etici. Riaffiorano i ricordi del titolo vinto ad Adelaide nel 1994 dopo la collisione con Damon Hill, dello speronamento tre anni dopo a Jerez contro Jacques Villeneuve; manovra che gli costò il titolo e l'azzeramento dei punti in classifica. Un difficile compito quello del collegio giudicante, che sa benissimo che il verdetto condizionerà il Gran Premio e forse anche l'andamento del mondiale. Così intorno alle 22,55, mentre Schumacher è già in hotel, arriva la sentenza accolta dai media rimasti al circuito. Dopo un'accurata visione dei filmati e la comparazione dei dati della telemetria, Schumacher viene retrocesso dal primo all'ultimo posto. Una punizione esemplare che viene così motivata il giorno successivo dal giudice madrileno Verdegay: "È stata una decisione sofferta perché non potevamo sbagliare e mettere in gioco la reputazione di un pilota. Non sappiamo se tutta la manovra sia stata deliberata, ma è certo che alla Rascasse, Schumacher non aveva mai fatto nulla del genere in tutto il fine settimana: ha frenato con una intensità superiore del 50 per cento rispetto agli altri giri. Quindi ha compiuto un controsterzo assolutamente non necessario che è durato cinque metri, sino a quando non c'era più la possibilità di percorrere correttamente la curva. Ha perso il controllo della macchina quando viaggiava a 16 km/h! Una fatto assolutamente ingiustificabile. E il motore si è spento perché è stato lui a volerlo, perdendo il tempo necessario per tirare la frizione." Secondo Verdegay non regge nemmeno la giustificazione che l'imputato abbia rinunciato ad innestare la retromarcia perché c'era traffico. "Se Schumacher - prosegue il giudice - avesse danneggiato la macchina avremmo probabilmente archiviato il caso come un errore. Invece "parcheggiare" in quel modo, si fa solo intenzionalmente. Noi abbiamo quindi applicato l'articolo 166 del regolamento sportivo: secondo cui, se un pilota, commettendo un errore, pregiudica le prestazioni di altri piloti, gli si possono cancellare tutti i tempi".



La reazione della Ferrari e di qualche giornale

La Ferrari ovviamente non ci sta, ma non può fare più di tanto in quanto la sentenza è inappellabile. Nel comunicato della Scuderia di Maranello, si afferma che il verdetto creerebbe un precedente molto grave, in quanto viene cancellato il diritto all'errore del pilota. Secondo la Rossa, Michael era in vantaggio e avrebbe potuto migliorare il suo tempo. Qualcuno dei media, critica aspramente la presunzione di colpevolezza, sostenendo che nel mondo del diritto, di fronte al dubbio si assolve. A far discutere è anche la frase pronunciata dal giudice spagnolo Verdegay, secondo il quale "se Schumacher avesse danneggiato la macchina sbattendo contro il guardrail avremmo probabilmente archiviato il caso come un errore". Da qui la domanda: "Ma se Schumi avesse agito con dolo non l'avrebbe fatto fino in fondo, urtando la barriera e rompendo

l'ala anteriore? Viene tirato in ballo pure il fatto che correndo a Monaco, terra francofona, la Renault abbia un forte peso politico. Un dubbio però, che viene fugato con la penalità inflitta a Fisichella, a cui vengono tolti i tre migliori tempi, complice l'aver ostacolato Coulthard in qualifica.

Nessuno difende Schumi Che fa una gran rimonta

Ma quello che colpisce, è che all'interno del Paddock, quasi nessuno prende la difesa di Schumi. Jackie Stewart, parla perfino di pena minima, perché i commissari avrebbero potuto squalificare il ferrarista dalla gara. Tra gli addetti ai lavori, l'ipotesi che si fa largo è quella che una volta commesso l'errore, Schumacher abbia sfruttato la situazione a suo vantaggio. Max Mosley, presidente FIA, difende l'operato della direzione gara e si dice rammaricato di non vedere una prima fila con Alonso e Schumacher, i due piloti che lottano per il mondiale. Il Gran Premio pare infatti scontato. E' risaputo quanto sia importante partire dalla pole a Monaco, figuriamoci essere relegati in ultima fila. E sì, perché oltre al Kaiser, anche il suo compagno Felipe Massa parte dal fondo, complice l'uscita di pista nella prima parte della qualifica. Eppure, se in gara Alonso avrà vita facile dando vita ad una fuga solitaria verso il trionfo, Schumacher partito dai box per la sostituzione del motore, darà vita ad una rimonta entusiasmante che lo porterà a chiudere in quinta posizione, nonostante sia quasi impossibile superare sulle strette stradine del Principato. Chissà dove sarebbe arrivato il tedesco senza la penalità, o senza la manovra incriminata alla Rascasse? Un dubbio infinito, così come le polemiche e perché no le battute. Alla vista di Coulthard, 3° classificato con la Red Bull, sul podio con indosso un vistoso mantello rosso, (per via del gemellaggio del proprio team con il film "Superman returns", presentato al Festival del Cinema nella vicina Cannes) in sala stampa qualcuno commenta ironicamente: "Se Coulthard è Superman, Schumacher è di sicuro l'uomo smascherato."



NUOVA PEUGEOT 308 GT

≡ VIVI LO SPIRITO GT ≡



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

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

NUOVA PEUGEOT 308 GT

MOTION & EMOTION



PEUGEOT



Quel tris da leg

Questo fine settimana si disputeranno il GP di Monaco e la 500 Miglia di Indianapolis, mentre tra 20 giorni sarà di scena la 24 Ore di Le Mans. Un tritico favoloso che un tempo solleticava i piloti nel tentare di conquistarle per entrare nella storia. Vediamo chi ci è riuscito e chi ci è andato vicino

Iacopo Rubino

Vincere il Gran Premio di Monaco, la 500 Miglia di Indianapolis e la 24 Ore di Le Mans. Un tritico da sogno che ha un titolo preciso: Triple Crown of Motorsport. Non è un riconoscimento ufficiale, ma porta con sé una scia romantica, testimonianza di un'epoca dell'automobilismo che forse non c'è più. Appena 17 piloti nella storia hanno affrontato in carriera i tre eventi che compongono questo ideale trofeo. E uno soltanto li ha conquistati tutti, Graham Hill. L'indimenticata stella inglese ha completato l'impresa nello spazio di un decennio. Il suo ultimo tassello è stato il trionfo nella maratona della Sarthe, colto nel 1972 al volante della Matra. Re assoluto di Montecarlo prima

di Ayrton Senna (cinque i suoi successi qui tra il 1963 e il 1969), Hill nel 1966 era già riuscito a espugnare Indianapolis assieme alla Lotus, seguendo le orme di Jim Clark.

Da Nuvolari a Montoya ma manca Le Mans...

Prima e dopo di lui, altri sei piloti hanno raccolto almeno due gemme della preziosa corona. Capostipite fu Tazio Nuvolari, negli Anni '30 sul trono di Le Mans e di Montecarlo. Il progetto di scalata più recente è stato invece quello di Juan Pablo Montoya: nel 2000 sbancò il catino dell'Indiana al primo tentativo, nel 2003 dominò il Principato guidando la Williams. Tornato full-time in IndyCar dal 2014, il colombiano rimane l'uomo in attività potenzialmente più vicino a centrare il tris. Tuttavia appare quantomeno difficile che Montoya (prossimo alle 40 primavere) possa in futuro misurarsi nella classica francese. Anche se nel suo palmares, va detto, figurano tre edizioni della 24 Ore di Daytona.

Webber ci prova con la 24 Ore

Un passo importante nel cammino verso la Triple Crown lo potrebbe compiere presto Mark Webber. L'australiano è stato un ottimo interprete del toboga monegasco, dove si è imposto nel 2010 e nel 2012, e adesso è protagonista nel Mondiale En-



**Graham Hill
unico pilota
ad aver centrato
la Triple Crown
of Motorsport
in carriera**

ggenda

durance con una Porsche che, concluso il rodaggio dello scorso campionato, ambisce al bottino grosso. Pure qui, comunque, vale lo stesso discorso: immaginare Webber al via della 500 Miglia è davvero poco realistico. Suo compagno di marca a Le Mans sarà Nico Hulkenberg, coraggiosamente lanciandosi nel doppio impegno F1/WEC. Ma per il portacolori Force India, che nella categoria regina non è mai nemmeno salito sul podio, la strada è ovviamente molto più in salita a dispetto di un talento che gli è riconosciuto in modo unanime.

Una “caccia” che resterà nella leggenda

L'audacia del tedesco era in realtà la consuetudine fino a qualche lustro fa, quando gli eroi del Circus erano molto più eclettici, grazie a calendari meno serrati e a contratti non così rigidi. Come non ricordare, ad esempio, il girovagare tra circuiti e discipline di Jacky Ickx o di Mario Andretti che vinse la 500 Miglia nel 1969, ma non è mai riuscito a centrare il successo a Monte-Carlo F.1 ed è salito due volte sul podio della 24 Ore di Le Mans, secondo nel 1995 e terzo nel 1983? Ormai la caccia alla Triple Crown resta confinata nella leggenda, complice la concomitanza che a maggio lega da tempo GP di Monaco e Indy 500. Impossibile, persino in linea teorica, dare l'assalto a entrambi gli eventi nella stessa fase professionale. E la vicinanza delle tre gare, concentrate di solito in 15 giorni (Le Mans va in scena a metà giugno), complica ulteriormente i piani degli aspiranti emuli di Graham Hill. Sempre che ce ne siano ancora.

Triple Crown: chi l'ha ottenuta

Graham Hill

GP di Monaco: 1963, 1964, 1965, 1968, 1969

500 Miglia di Indianapolis: 1966

24 Ore di Le Mans: 1972

Triple Crown: chi si è avvicinato

Tazio Nuvolari

GP di Monaco: 1932

24 Ore di Le Mans: 1933

Maurice Trintignant

24 Ore di Le Mans: 1954

Vittorie GP di Monaco: 1955, 1958

AJ Foyt

500 Miglia di Indianapolis: 1961, 1964, 1967, 1977

24 Ore di Le Mans: 1967

Bruce McLaren

GP di Monaco: 1962

24 Ore di Le Mans: 1966

Jochen Rindt

24 Ore di Le Mans: 1965

GP di Monaco: 1970

Juan Pablo Montoya (in attività)

500 Miglia di Indianapolis: 2000

GP di Monaco: 2003



All'orizzonte c'è Lorenzo

Secondo centro in due gare per Jorge, che ora è a 15 punti da Rossi in classifica. Il Dottore dopo le disastrose ha piazzato una rimonta da brividi, finendo secondo davanti a Dovizioso e a un Marquez imbufalito per la crisi conclamata della Honda



Stefano Semeraro

Allora è ufficiale: Por Fuera è tornato. Una gara alla sua maniera, sempre in testa, con un ritmo inarrivabile per tutti gli altri. Marquez e Rossi compresi. Gli unici che davanti ai 93 mila di Le Mans hanno provato a resistergli sono stati prima i due della Ducati, Iannone e Dovizioso, poi soprattutto Valentino Rossi, che alla fine ha chiuso secondo dopo una rimonta entusiasmante, mentre Marc Marquez, il Piccolo Diavolo ritornato spiritello ora che la Yamaha sembra aver ritrovato la supremazia tecnica, è finito solo quarto, rimediando anche qualche sportellata e un po' di contusioni all'amor proprio. Pedrosa, che rientrava dopo l'incidente, è caduto presto, un'altra gara da dimenticare in un anno davvero tormentato e frustrante. Dopo l'arrivo Jorge invece si è alzato sulla sua M1 e ha fatto il gesto di scrutare l'orizzonte con grande fiducia. «Come mi sento dopo una vittoria così? Come un capitano che vede l'approdo a terra – ha spiegato – all'inizio del Mondiale in molti dicevano che ero in crisi, ma era solo sfortuna. E ora diranno che è Marquez ad essere in crisi, ma la verità è che chi ha talento se la gioca ad ogni gara. Per quanto mi riguarda la moto è perfetta, io mi sento bene, e finalmente posso dimostrare quanto valgo».

Tanto, ma non è una scoperta. In campionato Rossi è sempre leader, ma il suo compagno di squadra si è fatto sotto, ora è ad appena 15 punti di distacco. Come si diceva a inizio gara il suo rivale più tenace, mentre Valentino era impegnato a risalire la griglia e Marquez scivolava giù per colpa di una brutta partenza, è stato soprattutto Dovizioso. La GP15 gli ha dato una mano importante, quando il fattore determinante è diventato l'usura delle gomme il "Dovi" però ha preferito non rischiare e ha dovuto subire l'arrembaggio del Doctor.

Valentino ha scontato la scarsa vena nelle prove, che l'hanno costretto a partire con l'handicap. «Colpa mia, ci ho messo tre giorni per capire cosa non andava. Anche la mattina (settimo tempo nel warm up, ndr) era stato un disastro, così ho deciso di azzardare. Mi ero basato sull'assetto dello scorso anno, ma la M1 quest'anno è molto diversa, non andava bene. Insieme con il team alla fine abbiamo azzeccato la "Mossa del Matto" e io sono stato bravo ad adattarmi in fretta, anche se ho pagato il partire al buio». Alla prima curva Rossi aveva già passato Crutchlow e Smith, al terzo giro ha infilato due volte Marquez, alle prese con una Honda che invece non va proprio, poi si è messo sulle tracce dei due della Ducati. «Ero un missile, tagliavo sui cordoli, sentivo la M1 leggera e docile. Il problema è che dopo tre curve Jorge aveva già tre secondi di vantaggio... Era davvero impossibile prenderlo, troppo in forma per tutti, ma fossi partito più avanti non avrei perso contatto. I problemi bisognerebbe risolverli prima, anche perché Galbusera (il suo capomeccanico, ndr) ogni volta ci perde una settimana di vita». Il buonumore del Doctor è sempre lì, e fra due settimane c'è il Mugello, la pista che Valentino ama forse di più.

«Anche noi al Mugello contiamo di fare meglio», ha spiegato Dovizioso, che ha sfruttato a Le Mans una nuova carenatura della Rossa. «Ci abbiamo provato la settimana scorsa e poi ad ogni gara siamo sempre più competitivi, ci mancano solo dei dettagli per essere all'altezza delle giapponesi».

Quanto a coraggio ci siamo già, vista la sua bella gara e quella eroica di Iannone, quinto dopo un grande duello con Marquez nonostante la spalla lussata e imbottita di antidolorifici.

Per la Honda, invece, come si diceva, per ora è buio fitto. Oltre a Pedrosa anche Crutchlow e Redding sono finiti per le terre, Marquez ha rischiato. «Ogni volta che provavo a forzare rischiavo di cadere», ha commentato infuriato. Con un Diavolo per capello. Interessante, questo mondiale.



MONSTER ENERGY GRAND PRIX DE FRANCE

Le Mans 2015



L'ORDINE DI ARRIVO DOMENICA 17 MAGGIO 2015

- 1 - Jorge Lorenzo (Yamaha) - Yamaha - 28 giri in 43'44"143
- 2 - Valentino Rossi (Yamaha) - Yamaha - 3"820
- 3 - Andrea Dovizioso (Ducati) - Ducati - 12"380
- 4 - Marc Marquez (Honda) - Honda - 19"890
- 5 - Andrea Iannone (Ducati) - Ducati - 20"237
- 6 - Bradley Smith (Yamaha) - Tech 3 - 21"145
- 7 - Pol Espargaro (Yamaha) - Tech 3 - 35"493
- 8 - Yonny Hernandez (Ducati) - Pramac - 39"601
- 9 - Maverick Vinales (Suzuki) - Suzuki - 41"571
- 10 - Danilo Petrucci (Ducati) - Pramac - 42"789
- 11 - Nicky Hayden (Honda) - Aspar - 53"636
- 12 - Loris Baz (FTR Yamaha) - Forward - 1'00"617
- 13 - Hector Barbera (Ducati) - Avintia - 1'04"272
- 14 - Eugene Laverty (Honda) - Aspar - 1'05"259
- 15 - Alvaro Bautista (Aprilia) - Gresini - 1'05"515
- 16 - Daniel Pedrosa (Honda) - Repsol Honda - 1'20"907
- 17 - Alex De Angelis (ART) - Ioda - 1'21"663
- 18 - Marco Melandri (Aprilia) - Gresini - 1 giro

Ritirati

Jack Miller (Honda) - LCR
Karel Abraham (Honda) - AB
Cal Crutchlow (Honda) - LCR
Scott Redding (Honda) - Marc VDS
Mike Di Meglio (Ducati) - Avintia
Aleix Espargaro (Suzuki) - Suzuki
Stefan Bradl (FTR Yamaha) - Forward

Il campionato

1. Rossi 102; 2. Lorenzo 87; 3. Dovizioso 83; 4. Marquez 69; 5. Iannone 61;
6. Crutchlow 47; 7. Smith 46; 8. P. Espargaro 35; 9. A. Espargaro 31; 10. Vinales 27; 11. Petrucci 25; 12. Hernandez 20.



Decollo

L'introduzione degli aerokit per i circuiti ovali ha creato un effetto domino a Indianapolis. Tra interpretazioni forse troppo estreme e corse ai ripari dopo gli incidenti, il quadro delle qualifiche è stato quantomeno problematico. Anche se, fortunatamente, la gara darà la possibilità di mettere le polemiche a tacere



▶▶ L'INCIDENTE DI CASTRONEVES

verticale

Marco Cortesi

La presentazione degli aerokit IndyCar per i circuiti ovali che ha fatto da contorno all'inizio delle attività sul catino di Indy, ha rappresentato non solo una sfida tecnica impegnativa sia per i team sia per i piloti, ma anche l'inizio di un vero e proprio calvario regolamentare e di sicurezza che ha portato la serie a prendere decisioni forti e a compattare oltremodo le qualifiche in un'unica sessione da "o la va o la spacca" disputata da tutti utilizzando le configurazioni in origine destinate solamente alla corsa. Ma andiamo per ordine. Honda e Chevrolet hanno proposto le loro interpretazioni per i circuiti ovali, mirate principalmente alla riduzione della resistenza e alla ricerca di maggior pulizia dei flussi. Minimaliste le scelte della Chevrolet, con forme compatte e un'ala posteriore composta da un singolo profilo senza bandelle, più vistose le scelte Honda, con pance squadrate e sostegni per l'ala a "collo di cigno". L'effetto principale, oltre all'aumento delle velocità, è stato per tutti una riduzione delle scie, che sono risultate molto meno turbolente e più sfruttabili. Tutto bene per quanto riguarda la gara: ma in qualifica?

Il rischio non voluto firmato Chevrolet

Qui entrano in ballo gli accessori. Da entrambi i costruttori sono stati infatti previsti componenti intercambiabili necessari, sulla carta, a rendere i pacchetti utilizzabili sulle varie tipologie di ovale. In realtà, tutte le scuderie hanno iniziato sin da subito a "giocare" con i componenti, montandoli e smontandoli anche in modo asimmetrico per cercare il massimo vantaggio competitivo: alla Honda, l'interpretazione più visibile è stata la rimozione o l'aggiunta dei flap posti ai lati dell'alettone. In Chevrolet, la variazione più utilizzata è stata l'estensione per collegare le pance con le protezioni davanti alle ruote, quando sul progetto originario le due parti erano staccate. Proprio a questa modifica si è associato un discreto miglioramento prestazionale, macchiato però da qualche dubbio quando sia Helio Castroneves che Josef Newgarden, finiti a muro nelle libere, si sono ritrovati a volare sottosopra, ed ingigantito dal sollevamento della vettura di Ed Carpenter. In realtà, nessuno ha potuto collegare direttamente le due cose, ma in un impeto di prudenza, l'IndyCar ha dettato una serie di regole che hanno cambiato le carte in tavola a poche ore dalle prove ufficiali, imponendo un "wicker" (che era stato tra l'altro reso opzionale proprio a causa delle insistenze della Chevrolet) e riducendo i cavalli a disposizione delle vetture per la qualifica ai livelli della gara (40 cavalli in meno).

►► L'INCIDENTE DI NEWGARDEN



►► L'INCIDENTE DI CARPENTER



La Honda si arrabbia Con la Indycar

Cosa più importante, si è imposto alle scuderie di utilizzare per la qualifica la stessa configurazione aerodinamica della gara. In pratica tutti sono stati così costretti a montare le parti ad alto carico, rinunciando alle parti specifiche. Cosa che ha fatto infuriare i team Honda. Se anche il costruttore giapponese avesse cercato un guadagno così accentuato come in Chevy non è dato saperlo, ma è chiaro che si sono trovati spiazzati. Ad inizio mese, le loro vetture erano in diretta competizione con quelle dei rivali, poi sono si sono ritrovate più staccate nonostante le "variazioni sul tema" con gli alettoncini posteriori. E, infine, nemmeno le vetture con la H sul cofano hanno potuto utilizzare le "loro" modifiche per quello che a tutti gli effetti è stato sentito come un problema altrui. Fortunatamente, la 500 miglia di domenica prossima metterà in parte a posto le cose, dato che la performance nel traffico diventerà un fattore fondamentale tanto quanto la media secca sul giro.



Indy a 360°

La novantanovesima edizione della 500 Miglia si presenta ai nastri di partenza come una delle più competitive e multifaccettate dell'era moderna. Le vetture, tornate ad essere differenti sia dal punto estetico che da quello prestazionale, accentueranno la sfida tra top-team e "piccoli" in cerca di gloria



Il poleman 2015
Scott Dixon



Marco Cortesi

Il più grande spettacolo nelle corse, così viene definita la 500 Miglia di Indianapolis negli states, arriva a quota 99 edizioni, e lo fa affiancando una sfida classicissima ad una grande novità. Tanta la qualità dal punto di vista delle partecipazioni, ma anche il primo approccio di squadre e piloti con gli inediti aerokit da ovale. Per la prima volta dal 2008 (quando Phil Giebler si iscrisse ma non si qualificò al volante di una Panoz) si vedranno in pista vetture differenti le une dalle altre, quantomeno in termini di vesti aerodinamiche. L'edizione 2015 rappresenta anche per questo un crocevia importante per una serie che sta cercando di fornire un'immagine più variegata, e di maggiore appeal.

La gara che da sola vale una stagione

Ogni anno, Indy rappresenta la speranza maggiore di un campionato che punta a far emergere anche il resto dei suoi appuntamenti. Ciò nondimeno, rimane la corsa che vale una stagione (o forse anche di più) per storia, partecipazione di pubblico, copertura mediatica e anche per quanto concerne il lato più prettamente... finanziario. Dopo quasi 20 anni dalla scissione che generò Indy Racing League e CART, la 500 Miglia rimane l'unico evento della serie in grado di imporsi come un "must" trasversale sia tra gli appassionati di motori, sia tra il pubblico generalista. Per la leggenda, per i record e, non si può negare, anche per l'alone di rischio che l'ha sempre caratterizzata. E perché, nonostante la tecnologia e la sottigliezza di molti aspetti moderni, Indy resta un classico che come pochi altri è in grado di riconciliare l'America che era con quella che è ora.

Lotta stellare tra i top-team

In termini agonistici, dopo l'aerokit-gate delle qualifiche ci si aspetta che, una volta arrivati alla corsa, il duello puramente sportivo in pista rimanga la certezza principale, con l'imprevedibile battaglia tra team di punta del campionato e outsider che tenteranno di inserirsi grazie a programmi mirati al "colpo grosso". Tra i primi ci saranno ovviamente i team Penske, Ganassi e Andretti. Da Ganassi, Scott Dixon è il più affamato, e la seconda pole in carriera ha aumentato la sua voglia di puntare alla seconda storica vittoria. Con un aerokit che premia l'abilità in scia, la sua freddezza nelle situazioni più complicate potrebbe fare la differenza. Lo stesso vale per Tony Kanaan, anche se ormai più... "datato" mentre Sage Karam è desideroso di mettersi in mostra come giovane americano di successo a Indy. La compagine del Capitano ha avuto un avvio di stagione positivo, ma ciò che veramente importa ora è riportare il volto di uno dei quattro piloti sul Borg-Warner Trophy sei anni dopo l'ultima vittoria Helio Castroneves. Oltre che sul brasiliano, alla caccia della quarta affermazione, si punterà tantissimo su Juan Pablo Montoya, pur autore di un quindicesimo posto in qualifica, mentre Will Power e Simon Pagenaud saranno chiamati (in particolare l'australiano) a scrollarsi di dosso l'etichetta di piloti solo occasionalmente vittoriosi sugli ovali. Hanno iniziato bene, con una prima fila, ma dovranno avere

molta pazienza oltre alla sensibilità di capire il giusto momento in cui attaccare. Nelle libere i piloti Penske hanno lavorato molto in ottica gara, ricreando anche situazioni simili a quelle delle decisive 50 miglia finali. Una tattica che ha giovato molto negli anni scorsi all'Andretti Autosport, che nell'inverno ha perso lo stratega Kyle Moyer proprio verso i rivali di Penske. Il metodo della compagine di Michael Andretti comunque è rimasto inalterato. Da tenere d'occhio in particolare Ryan Hunter-Reay, che ancora una volta ha faticato in prova, come lo scorso anno: tutti si ricordano com'è andata a finire. Occhio anche Carlos Munoz, che sembra avere con Indy un rapporto speciale, quasi unico, e Justin Wilson, alla prima apparizione Indy-Car quest'anno ma in grado di inserirsi in seconda fila. Simona de Silvestro, finita nuovamente a fuoco nelle prove a causa di una perdita di benzina, ha davanti a sé un compito difficile su una pista che non le ha mai dato grosse soddisfazioni, mentre Marco Andretti rimane... quello che è sempre stato. Eternamente alla ricerca del salto di qualità.



Il classico colpo di pistola
che indica il termine
delle qualifiche



Will Power
secondo tempo
con la Dallara
del team Penske



La prima fila della Indy 500:
Pagenud, Power e il poleman Dixon

Tanti i possibili outsider

Dopo i tre "superteam", l'altro lato della barricata vede aprire le fila il KV Racing. Sebastien Bourdais sembra avere compiuto passi da gigante nella comprensione delle insidie degli ovali, e prenderà via settimo. Più indietro Stefano Coletti, costretto a battersi per l'ultima fila. Il monegasco però ha a disposizione una vettura stabile per poter affrontare passo dopo passo la prima esperienza competitiva su un ovale. Ed Carpenter, che degli ovali è un maestro, ci riproverà a Indy come punta principale del CFH Racing. Il suo gruppo sarà tutto made in USA e presenterà al via anche Josef Newgarden e JR Hildebrand. Chissà se quest'ultimo riuscirà finalmente a cancellare dalla testa l'errore all'ultima curva che nel 2011 lo privò del successo, e che gli ha da quel momento condizionato la carriera. Anche Townsend Bell con il Dreyer&Reinbold Racing sarà temibile se in giornata, così come Graham Rahal. Con uno staff di grande peso alle spalle e una nuova organizzazione che ha visto papà Bobby accomodarsi in tribuna, il talento dell'Ohio dovrà bilanciare la propria aggressività con la necessaria costanza. In prova sembrava essere ancora il migliore degli "hondisti" ma ha pagato un problema al cambio in qualifica: riuscirà ad afferrare il treno in gara?

Mai sottovalutare i veterani

Nonostante le difficoltà in qualifica, attenzione a non sottovalutare chi, quando il gioco si fa duro, ha dimostrato di saper giocare. Lo Schmidt Peterson Motorsports ha incontrato qualche problema di velocità, in particolare col pilota di punta, James Hinchcliffe, e anche gli altri team dei veterani, l'AJ Foyt Racing ed il Bryan Herta Autosport, hanno stentato. La gara, come si dice in America, è però un "animale differente", e già in passato non sono mancati i colpi di scena. Qualcuno intanto la sua vittoria l'ha già portata a casa. James Davison, costretto a cedere il volante a Tristan Vautier in qualifica e a dover partire ultimo per un concomitante impegno nel GT, si è riscattato regalando alla Nissan il primo successo nel Gran Turismo USA. Potrebbe essere lui, più che Pippa Mann e Carlos Huertas, la "punta" del Dale Coyne Racing.



Tristan Vautier ha qualificato
in ultima posizione la vettura che tra due domeniche
sarà portata in gara da James Davison



Il rookie
Stefano Coletti



LA GRIGLIA DI PARTENZA

1. fila

Scott Dixon (Dallara DW12-Chevy) - Ganassi - 364.935 km/h
 Will Power (Dallara DW12-Chevy) - Penske - 364.275
 Simon Pagenaud (Dallara DW12-Chevy) - Penske - 363.945

2. fila

Tony Kanaan (Dallara DW12-Chevy) - Ganassi - 362.912
 Helio Castroneves (Dallara DW12-Chevy) - Penske - 362.910
 Justin Wilson (Dallara DW12-Honda) - Andretti - 362.551

3. fila

Sebastien Bourdais (Dallara DW12-Chevy) - KV - 362.413
 Marco Andretti (Dallara DW12-Honda) - Andretti - 362.407
 Josef Newgarden (Dallara DW12-Chevy) - CFH - 362.403

4. fila

JR Hildebrand (Dallara DW12-Chevy) - CFH - 362.262
 Carlos Munoz (Dallara DW12-Honda) - Andretti - 362.170
 Ed Carpenter (Dallara DW12-Chevy) - CFH - 361.914

5. fila

Oriol Servia (Dallara DW12-Honda) - Rahal - 361.744
 Charlie Kimball (Dallara DW12-Chevy) - Ganassi - 361.689
 Juan Pablo Montoya (Dallara DW12-Chevy) - Penske - 361.550

6. fila

Ryan Hunter-Reay (Dallara DW12-Honda) - Andretti - 361.415
 Graham Rahal (Dallara DW12-Honda) - Rahal - 360.960
 Carlos Huertas (Dallara DW12-Honda) - Coyne - 360.868

7. fila

Simona De Silvestro (Dallara DW12-Honda) - Andretti - 360.232
 James Jakes (Dallara DW12-Honda) - Schmidt - 360.155
 Alex Tagliani (Dallara DW12-Honda) - Foyt - 360.046

8. fila

Sage Karam (Dallara DW12-Chevy) - Ganassi - 359.841
 James Hinchcliffe (Dallara DW12-Honda) - Schmidt - 359.719
 Conor Daly (Dallara DW12-Honda) - Schmidt - 359.659

9. fila

Townsend Bell (Dallara DW12-Chevy) - Dreyer&Reinbold - 359.603
 Takuma Sato (Dallara DW12-Honda) - Foyt - 359.247
 Pippa Mann (Dallara DW12-Honda) - Coyne - 359.051

10. fila

Gabby Chaves (Dallara DW12-Honda) - Herta - 358.749
 Sebastian Saavedra (Dallara DW12-Chevy) - Ganassi - 358.720
 Jack Hawksworth (Dallara DW12-Honda) - Foyt - 360,071

11. fila

Stefano Coletti (Dallara DW12-Chevy) - KV Racing - 357,276
 Bryan Clauson (Dallara DW12-Chevy) - KV Racing - 356,449
 James Davison (Dallara DW12-Honda) - Coyne - 360,086*

*Sostituito in qualifica da Tristan Vautier

Non qualificato
 Buddy Lazier

FIA F.3

Gare a Pau





Giovinazzi da record

Massimo Costa

Antonio Giovinazzi sembra non voler fermarsi più. Nove podi nelle prime nove gare del campionato FIA F.3 2015 sono un record che rimane scolpito nella storia della categoria. Un passo incredibile, una condotta di gara sempre accorta e intelligente, ma anche aggressiva quando serve, come nella gara 3 di Pau dove il pilota del team Carlin ha dato spettacolo facendo fuoco e fiamme per avere la meglio su Jake Dennis, che poi ha alzato bandiera bianca per la sospensione anteriore sinistra danneggiata. Giovinazzi sta ripagando con gli interessi Trevor Carlin e la Volkswagen che lo hanno fortemente voluto per un terzo anno quando invece sembrava diretto verso la World Series Renault 3.5. Al secondo anno col team britannico, Antonio è entrato nel cuore di tutti gli uomini di Carlin per i suoi modi gentili, per la sua simpatia, per il suo sorriso contagioso. Un esempio? Domenica sera, a motori ampiamente spenti, i meccanici ritrovatisi in un ristorante del centro di Pau dopo aver incontrato casualmente il padre del pilota, si sono affacciati alla finestra intonando il nome di Giovinazzi a lungo. Una vera cotta per l'italiano insomma. Ma il campionato è ancora lungo, siamo appena alla nona di trentatré gare e certamente gli avversari hanno ancora tanto da spendere.

Nove podi consecutivi nelle prime nove corse sono il bottino di inizio stagione del pilota pugliese del team Carlin. Nessuno ha mai fatto meglio. E ora Antonio, con due successi all'attivo, guarda tutti dall'alto della prima piazza in classifica generale

Leclerc con otto podi già meglio di Verstappen

In primo luogo, Charles Leclerc che oltre al primo posto in classifica generale, sta cercando di contendere a Giovinazzi anche il record dei podi. Il rookie monegasco ne ha conquistati otto consecutivi e il rammarico va alla prima gara assoluta del 2015 a Silverstone quando per un contatto al 1° giro con George Russell ha concluso dodicesimo. Poi, due vittorie, tre secondi e tre terzi posti sono il bottino che ha raccolto fino ad ora. Leclerc come Giovinazzi ha il motore Volkswagen alle spalle, ma corre per il team Van Amersfoort, lo stesso che nel 2014 ha lanciato in orbita Max Verstappen. Ebbene, facendo un banale confronto, si può notare come l'olandese dopo le prime nove corse avesse visto l'arrivo soltanto quattro volte con tre podi all'attivo: una vittoria, un secondo e un terzo posto. Qualcuno potrà sostenere che Leclerc alle spalle ha un anno in Renault ALPS più tre appuntamenti della Eurocup Renault, per un totale di venti gare, ma l'olandese ha disputato la Florida Winter Series comprensive di dodici corse e svolto un infinito numero di chilometri con monoposto nel corso del 2013. Insomma, la differenza è minima e possiamo dire che Leclerc ha un approccio certamente più gentile con la monoposto oltre che rispettare gli avversari in gara.



Antonio Giovinazzi



Charles Leclerc



Podi consecutivi da record

Fantantonio Giovinazzi

9 podi – 2 vittorie, 3 secondi e 4 terzi posti
Da Silverstone 1 a Pau 3

Esteban Ocon nel 2014

8 podi – 4 vittorie e 4 secondi posti
Da Hockenheim 2 a Budapest 3

Felix Rosenqvist nel 2013

8 podi – 4 vittorie, due terzi e 2 secondi posti

Max Verstappen nel 2014

7 podi – 6 vittorie e 1 terzo posto
Da Spa 1 a Mosca 1

Raffaele Marciello nel 2013

6 podi – 4 vittorie, 1 secondo e 1 terzo posto
Da Brands Hatch 1 a Nurburgring 3



Il via di gara 2

Dennis si esalta e recita da leader

A Pau si è esaltato Jake Dennis. L'inglese del team Prema è arrivato nel FIA F.3 lo scorso anno con la nomea costruita nella F. Renault di pilota molto grintoso, veloce, combattivo. Ma col team Carlin non è mai riuscito troppo a mettersi in luce nell'anno del debutto, cogliendo solo due terzi posti come migliori piazzamenti. Con Prema, il salto in avanti culminato con le tre pole e le due vittorie di Pau. Dennis era avviato anche a un probabile terzo successo sulle stradine della città francese se non fosse stato tradito dalla sospensione anteriore. Un Dennis in gran spolvero che ha rotto il ghiaccio con la vittoria e che da ora in avanti può rivelarsi un serio rivale per il trio al comando del campionato.

Lorandi rompe il ghiaccio ed entra nella top 10

Ma a Pau si è mostrato al mondo del motorsport Alessio Lorandi. Il 16enne di Salò, in forza al team Van Amersfoort, aveva scelto di saltare in F.3 direttamente dal karting. Una mossa non facile, ma Lorandi ci si è messo di grande impegno. Silverstone e Hockenheim hanno evidenziato che il potenziale del pilota era ben presente, ma una serie di circostanze sfavorevoli, tra tamponate subite, problemi tecnici ed errori di Alessio, avevano compromesso l'ingresso in zona punti. Fatto uno switch mentale, a Pau Lorandi ha compiuto un enorme salto in avanti. Su un tracciato cittadino che aveva conosciuto solo al simulatore, l'ex iridato KFJ è stato il più veloce nelle libere e tra l'altro con pista bagnata, poi in qualifica si è piazzato in quarta fila per tutte e tre le gare. Dove ha raccolto punti nella prima corsa e nella terza, non senza compiere bei sorpassi, ma anche qualche ingenuità. In gara 2 invece, ha spento il motore al via riavviandosi ventiduesimo, ma risalendo tredicesimo. Rotto il ghiaccio con la top 10, ritrovata la serenità e la fiducia, vedremo a Monza se il giovane talento italiano saprà confermarsi al vertice.



Alessio Lorandi



Jake Dennis



L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 1 SABATO 16 MAGGIO 2015

- 1 - Jake Dennis (Dallara-Mercedes) - Prema - 27 giri 35'54"103
- 2 - Antonio Giovinazzi (Dallara-VW) - Carlin - 0"680
- 3 - Charles Leclerc (Dallara-VW) - Van Amersfoort - 1"196
- 4 - Maximilian Gunther (Dallara-Mercedes) - Mucke - 7"079
- 5 - Alexander Albon (Dallara-VW) - Signature - 7"613
- 6 - Alessio Lorandi (Dallara-VW) - Van Amersfoort - 9"833
- 7 - Mikkel Jensen (Dallara-Mercedes) - Mucke - 14"113
- 8 - George Russell (Dallara-VW) - Carlin - 14"695
- 9 - Lance Stroll (Dallara-Mercedes) - Prema - 15"122
- 10 - Brandon Maisano (Dallara-Mercedes) - Prema - 16"301
- 11 - Callum Ilott (Dallara-VW) - Carlin - 18"314
- 12 - Arjun Maini (Dallara-VW) - Van Amersfoort - 18"654
- 13 - Felix Rosenqvist (Dallara-Mercedes) - Prema - 19"502
- 14 - Sergio Camara (Dallara-VW) - Motopark - 22"087
- 15 - Gustavo Menezes (Dallara-VW) - Carlin - 23"334
- 16 - Raoul Hyman (Dallara-Mercedes) - West Tec - 25"821
- 17 - Tatiana Calderon (Dallara-VW) - Carlin - 26"092
- 18 - Nabil Jeffri (Dallara-VW) - Motopark - 29"970
- 19 - Matthew Rao (Dallara-Mercedes) - Fortec - 31"549
- 20 - Kang Ling (Dallara-Mercedes) - Mucke - 32"069
- 21 - Hongwei Cao (Dallara-Mercedes) - Fortec - 34"272
- 22 - Julio Moreno (Dallara-NBE) - T Sport - 38"656
- 23 - Markus Pommer (Dallara-VW) - Motopark - 39"127
- 24 - Ryan Tveter (Dallara-VW) - Carlin - 39"912
- 25 - Matthew Solomon (Dallara-Mercedes) - Double R - 42"321

Giro più veloce: Charles Leclerc 1'10"925

Ritirati

- 24° giro - Sam MacLeod
- 21° giro - Gustav Malja
- 17° giro - Nicolas Pohler
- 14° giro - Michele Beretta
- 10° giro - Dorian Bocolacci
- 5° giro - Fabian Schiller
- 0 giri - Santino Ferrucci



L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 2 SABATO 16 MAGGIO 2015

- 1 - Jake Dennis (Dallara-Mercedes) - Prema - 27 giri 49'15"706
- 2 - Charles Leclerc (Dallara-VW) - Van Amersfoort - 0"662
- 3 - Antonio Giovinazzi (Dallara-VW) - Carlin - 2"736
- 4 - Arjun Maini (Dallara-VW) - Van Amersfoort - 5"468
- 5 - Felix Rosenqvist (Dallara-Mercedes) - Prema - 5"979
- 6 - George Russell (Dallara-VW) - Carlin - 9"711
- 7 - Alexander Albon (Dallara-VW) - Signature - 11"023
- 8 - Markus Pommer (Dallara-VW) - Motopark - 11"972
- 9 - Sam MacLeod (Dallara-VW) - Motopark - 15"644
- 10 - Lance Stroll (Dallara-Mercedes) - Prema - 15"927
- 11 - Santino Ferrucci (Dallara-Mercedes) - Mucke - 17"347
- 12 - Mikkel Jensen (Dallara-Mercedes) - Mucke - 17"651
- 13 - Alessio Lorandi (Dallara-VW) - Van Amersfoort - 18"366
- 14 - Gustavo Menezes (Dallara-VW) - Carlin - 19"010
- 15 - Callum Ilott (Dallara-VW) - Carlin - 19"342
- 16 - Hongwei Cao (Dallara-Mercedes) - Fortec - 20"177
- 17 - Nabil Jeffri (Dallara-VW) - Carlin - 20"923
- 18 - Maximilian Gunther (Dallara-Mercedes) - Mucke - 21"576
- 19 - Tatiana Calderon (Dallara-VW) - Carlin - 22"186
- 20 - Sergio Camara (Dallara-VW) - Motopark - 22"689
- 21 - Ryan Tveter (Dallara-VW) - Carlin - 23"666
- 22 - Raoul Hyman (Dallara-Mercedes) - West Tec - 25"148
- 23 - Nicolas Pohler (Dallara-Mercedes) - Double R - 26"643
- 24 - Matthew Rao (Dallara-Mercedes) - Fortec - 27"024
- 25 - Gustav Malja (Dallara-Mercedes) - Eurointernational - 32"958
- 26 - Dorian Bocolacci (Dallara-VW) - Signature - 1 giro
- 27 - Michele Beretta (Dallara-Mercedes) - Mucke - 2 giri

Giro più veloce: Jake Dennis 1'10"629

Ritirati

- 19° giro - Brandon Maisano
- 19° giro - Kang Ling
- 19° giro - Fabian Schiller
- 13° giro - Julio Moreno
- 1° giro - Matthew Solomon

L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 3 DOMENICA 17 MAGGIO 2015

- 1 - Antonio Giovinazzi (Dallara-VW) - Carlin - 28 giri
- 2 - Maximilian Gunther (Dallara-Mercedes) - Mucke - 1"945
- 3 - Charles Leclerc (Dallara-VW) - Van Amersfoort - 2"411
- 4 - Lance Stroll (Dallara-Mercedes) - Prema - 13"499
- 5 - Arjun Maini (Dallara-VW) - Van Amersfoort - 15"116
- 6 - Felix Rosenqvist (Dallara-Mercedes) - Prema - 16"264
- 7 - Alessio Lorandi (Dallara-VW) - Van Amersfoort - 17"551
- 8 - George Russell (Dallara-VW) - Carlin - 25"696
- 9 - Mikkel Jensen (Dallara-Mercedes) - Mucke - 27"096
- 10 - Santino Ferrucci (Dallara-Mercedes) - Mucke - 27"689
- 11 - Sergio Camara (Dallara-VW) - Motopark - 31"043
- 12 - Sam MacLeod (Dallara-VW) - Motopark - 34"593
- 13 - Matthew Solomon (Dallara-Mercedes) - Double R - 35"109
- 14 - Dorian Bocolacci (Dallara-VW) - Signature - 35"500
- 15 - Nabil Jeffri (Dallara-VW) - Motopark - 36"864
- 16 - Callum Ilott (Dallara-VW) - Carlin - 37"513
- 17 - Ryan Tveter (Dallara-VW) - Carlin - 41"704
- 18 - Fabian Schiller (Dallara-Mercedes) - West Tec - 42"551
- 19 - Matthew Rao (Dallara-Mercedes) - Fortec - 42"920
- 20 - Markus Pommer (Dallara-VW) - Motopark - 43"603
- 21 - Brandon Maisano (Dallara-Mercedes) - Prema - 45"194
- 22 - Nicolas Pohler (Dallara-Mercedes) - Double R - 51"158
- 23 - Jake Dennis (Dallara-Mercedes) - Prema - 52"592
- 24 - Hongwei Cao (Dallara-Mercedes) - Fortec - 52"847
- 25 - Gustav Malja (Dallara-Mercedes) - Eurointernational - 54"262
- 26 - Raoul Hyman (Dallara-Mercedes) - West Tec - 1'07"675
- 27 - Alexander Albon (Dallara-VW) - Signature - 3 giri

Giro più veloce: Jake Dennis 1'10"636

Ritirati

- 13° giro - Michele Beretta
- 4° giro - Gustavo Menezes
- 0 giri - Kang Ling
- 0 giri - Tatiana Calderon

Non partito: Julio Moreno

Il campionato

- 1. Giovinazzi 164; 2. Leclerc 149; 3. Rosenqvist 110; 4. Dennis 96; 5. Gunther 64; 6. Russell 57; 7. Stroll 51; 8. Albon 50; 9. Jensen 28; 10. Menezes 26.



George Russell

L'invisibile

Il francese, wild card del campionato, ha dominato l'intero fine settimana sul circuito cittadino francese. Nessuno è riuscito a contrastarlo seriamente, ma Antoine non prende punti per la categoria che vede al comando Aitken



e Hubert

Massimo Costa

Si chiamano wild card, sono quei piloti che non sono iscritti all'intero campionato e di conseguenza non possono essere inseriti in classifica generale, almeno con la regola in vigore perché in altri periodi i punti recuperati potevano sommarli. Nasce così lo strano caso di Anthoine Hubert, il francese trasparente di Tech 1 che quando ha deciso di correre soltanto in tre appuntamenti del campionato ALPS forse non pensava di vincere tre delle quattro gare alle quali ha fino ad ora partecipato tra Imola e Pau. Una serie di risultati che, uniti al secondo posto sul Santerno in gara 2, lo vedrebbe saldamente in testa alla graduatoria con un passo che ricorda quello di Nyck De Vries del 2014. Purtroppo per Hubert, le regole sono regole, accettate dalle squadre, ed ora non potrà più tornare indietro nel caso avesse deciso di cambiare idea e puntare all'ALPS oltre che alla Eurocup Renault, che doveva essere il suo principale obiettivo. E in realtà lo è tuttora. Hubert a Pau ha conquistato due pole e due successi senza discussione. Un passo impressionante il suo, che nessuno è riuscito a fermare, quanto meno ad avvicinare.



Imprendibile
Hubert



Matteo Ferrer



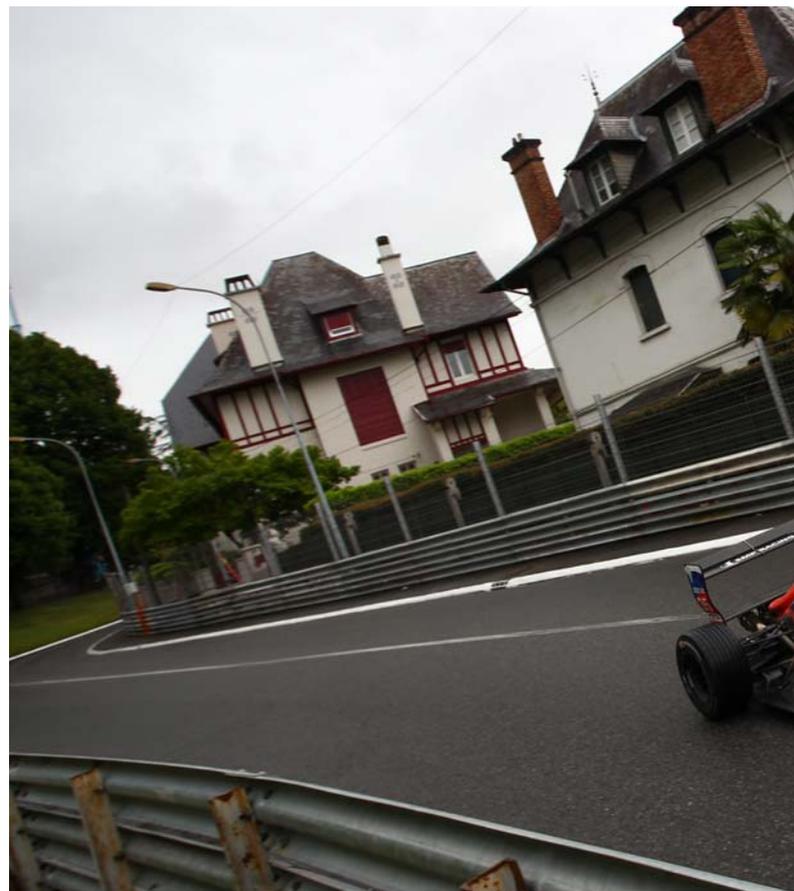
Martin Kodric

L'importanza di correre nel cittadino di Pau

La tappa della Renault ALPS a Pau, come sempre accade da quando Fast Lane ha deciso di inserire nel calendario il tracciato cittadino francese, si è rivelata una volta di più fondamentale per il campionato. La vicinanza di paddock con la importante F.3 europea, le tribune costantemente piene, il clima totale di festa paesana che si respira per tre giorni con tanti tifosi che si aggirano tra le tende dei team chiedendo autografi ai piloti, souvenir di ogni genere, è uno dei momenti più alti del campionato che dovrebbe far felici gli sponsor e tutte le persone coinvolte nella serie. Raramente una categoria promozionale, diciamo junior, ha questa possibilità di farsi conoscere non solo dai fans, ma anche davanti a un nutrito gruppo di stampa internazionale. Importante anche avere a fianco nel paddock la Formula Academy, con la maggior parte dei piloti il cui successivo passaggio in carriera è proprio rappresentato dalla F.Renault. Una occasione che i team manager dovrebbero aver colto per gettare le basi del 2016.

Venti vetture al via ma niente panico

A Pau le vetture presenti erano venti, un numero lontano da quello della passata stagione, quando si raggiungevano mediamente trenta e oltre iscritti con le wild card. Sembrava di essere tornati alla prima stagione dell'ALPS, quella del 2011, in quanto a numeri. Rispetto a Imola si sono persi per strada Andrea Russo della GSK, che ha alzato con troppa precipitazione bandiera bianca per via dei troppi incidenti che lo hanno visto protagonista, e Danylo Pronenko, rimasto in Ucraina suo malgrado per ritardo nella concessione del visto. Non è però il caso di farsi prendere dall'ansia. A parte il boom della F.3 europea, le altre serie stanno vivendo momenti simili. E' solo questione di tempo, l'importante è mantenere la calma, non solo gli organizzatori che hanno fatto il possibile per venire incontro ai team, ma anche le stesse squadre che devono gettare le basi per il 2016 con anticipo, come del resto molti hanno fatto quest'anno. Rimanere compatti e uniti, questo dovrebbe essere il motto di chi è nell'ALPS, una serie che (non ci stanchiamo mai di dirlo) fin dal 2000 quando si chiamava Renault Italia ha fatto la storia del motorsport tricolore e non solo.





L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 1 SABATO 16 MAGGIO 2015

- 1 - Antoine Hubert - Tech 1 - 21 giri 27'18"471
- 2 - Matevos Isaakyan - JD Motorsport - 0"524
- 3 - Simon Gachet - Tech 1 - 3"314
- 4 - Martin Kodric - Fortec - 6"863
- 5 - Jake Hughes - Koiranen - 8"904
- 6 - Stefan Riener - Koiranen - 9"353
- 7 - Thiago Vivacqua - JD Motorsport - 16"473
- 8 - Jack Aitken - Koiranen - 18"989
- 9 - Ben Barnicoat - Fortec - 19"339
- 10 - Matthieu Vaxiviere - ARTA - 20"018
- 11 - Zachary De Melo - Fortec - 24"010
- 12 - Travis Fischer - Cram - 32"192
- 13 - Daniele Cazzaniga - GSK - 34"561
- 14 - Philip Hamprecht - Koiranen - 34"776
- 15 - Max Defourny - Koiranen - 36"282
- 16 - James Allen - ARTA - 54"399

Giro più veloce: Simon Gachet 1'14"334

Ritirati

- 16° giro - Bruno Baptista
- 12° giro - Matteo Ferrer
- 1° giro - Denis Bulatov

Non partito

Vasily Romanov

L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 2 DOMENICA 17 MAGGIO 2015

- 1 - Antoine Hubert - Tech 1 - 20 giri
- 2 - Jake Hughes - Koiranen - 2"247
- 3 - Matthieu Vaxiviere - ARTA - 3"172
- 4 - Simon Gachet - Tech 1 - 4"402
- 5 - Stefan Riener - Koiranen - 10"316
- 6 - Jack Aitken - Koiranen - 12"893
- 7 - Travis Fischer - Cram - 18"091
- 8 - Denis Bulatov - GSK - 18"522
- 9 - Philip Hamprecht - Koiranen - 19"197
- 10 - Max Defourny - Koiranen - 30"833
- 11 - Vasily Romanov - Cram - 31"237
- 12 - Thiago Vivacqua - JD Motorsport - 31"499
- 13 - Martin Kodric - Fortec - 33"379
- 14 - Bruno Baptista - Koiranen - 1'01"867
- 15 - Matteo Ferrer - Cram - 1'02"053

Giro più veloce: Martin Kodric 1'13"812

Ritirati

- 14° giro - Zachary De Melo
- 7° giro - Daniele Cazzaniga
- 6° giro - James Allen
- 0 giri - Ben Barnicoat
- 0 giri - Matevos Isaakyan

Il campionato

1. Aitken 75; 2. Riener 66; 3. Hughes 61; 4. Isaakyan 43; 5. Vivacqua 31; 6. Hamprecht 26; 7. Fischer 21; 8. Romanov 18; 9. Ferrer 15; 10. Pronenko 14.



Matevos Isaakyan



Barnicoat e Vaxiviere



Daniele Cazzaniga

Avanti

Tra ritardi nei crash-test, il forfait nelle gare di Silverstone e Spa, piccoli problemi durante i test negli Stati Uniti e cambi di equipaggio dell'ultimo momento, la Casa giapponese sta per portare a termine il percorso di avvicinamento alla 24 Ore di Le Mans. Ad un paio di settimane dai primi test sulla Sarthe, il responsabile delle attività sportive Darren Cox fa il punto della situazione sullo stato di forma delle GTR LM



tutta



Silvano Taormina

Manca meno di un mese alla 24 Ore di Le Mans 2015, edizione numero ottantatré della popolare maratona della Sarthe che, tra i principali spunti di interesse, propone l'atteso ritorno della Nissan nel panorama endurance a sedici anni di distanza dalla sua ultima apparizione. Un rientro paventato per lungo tempo e ufficializzato lo scorso anno. Reso pubblico, infine, con la scoppiettante presentazione della GT-R LM con uno spot durante l'intervallo della finale dell'ultimo Super Bowl. E qui la prima sorpresa che, a dirla tutta, ha confermato quanto sospettato da tempo. La Nissan sfiderà Audi, Toyota e Porsche con una vettura a trazione anteriore e motore frontale, stravolgendo di fatto il concetto "tradizionale" di auto da corsa. Una scelta controcorrente e coraggiosa, giustificata principalmente dalla volontà di ricreare un legame quanto più stretto con la versione stradale della GT-R, che vede il propulsore Nissan VRX 30A da 3.0 litri V6 (con iniezione diretta e doppio turbocompressore) posto nel cofano anteriore così come il sistema ERS, allocato in un apposito modulo intorno alla pedaliera. Ma non è tutto qui. Per compensare il maggior peso nell'avantreno, gli pneumatici anteriori presentano una larghezza maggiore rispetto a quelli posteriori. "Siamo contenti del nostro V6 e allo stesso tempo siamo convinti che sarà il migliore in termini di potenza ed efficienza", ha dichiarato il responsabile delle attività sportive Darren Cox ad Autosport, che aggiunge: "L'altro fattore chiave è l'aerodinamica. Non ci saremmo imbattuti in questo concept se non lo ritenessimo corretto. Se il motore e il pacchetto aerodinamico funzionano bene insieme, sei già sulla retta via".





No alle gare WEC Focus su Le Mans

Tutte le scelte coraggiose, si sa, hanno il loro tornaconto. E così, dopo il fallimento del primo crash-test a marzo, la Nissan ha dovuto rinunciare alle prime due gare del WEC di Silverstone e Spa e pertanto rimandare il debutto direttamente a Le Mans. Un inconveniente non del tutto drammatico per Cox che, sempre al settimanale inglese, ha affermato "Non abbiamo richiesto alcuna deroga per essere presenti a Silverstone, sapevamo che non ce l'avrebbero concessa. La FIA e l'ACO ci sono venuti incontro, ma il loro compito è anche quello di far rispettare le regole. Abbiamo preferito restare negli Stati Uniti e continuare i test vicino alla base. Spedire le vetture in Europa avrebbe significato rinunciare al programma di sviluppo. Il nostro obiettivo principale rimane Le Mans e quindi abbiamo deciso di concentrarci su questa gara". Ulteriori problematiche, però, sono emerse nei test di Sebring ad inizio marzo. Il cedimento di un componente di raccordo tra la scocca e il motore ha costretto ad interrompere le prove anzitempo impedendo di testare il sistema ibrido a volano. Da questa circostanza è dipesa la scelta di rinunciare a tale sistema, puntando esclusivamente sulla trazione anteriore, e optare alla classe energetica inferiore, quella da due megajoules. Nei successivi test di Bowling Green ad aprile, il focus si è spostato sull'affidabilità. La GT-R LM è riuscita a percorrere oltre 3.800 chilometri mostrando una certa costanza sui long-run. L'unico quesito che permane riguarda le prestazioni, non essendoci stato finora un vero confronto con gli avversari sullo stesso tracciato.

L'obiettivo è concludere la 24 Ore francese

Alla luce del percorso di avvicinamento alla 24 Ore di Le Mans, qual è il vero potenziale della Nissan? Difficile stabilirlo in questo momento. Cox dal canto suo, seguito a ruota dai suoi piloti all'indomani dei test, si mostra ragionevole e sempre ai microfoni di Autosport ha dichiarato che "non vogliamo qualificarci dietro a tutte le altre LMP1, puntiamo ad inserire almeno una delle nostre vetture davanti ai nostri avversari. Relativamente alla gara, staremo a vedere. L'obiettivo è quello di portare almeno una vettura al traguardo". Un approccio sicuramente cauto, frutto della consapevolezza di accusare un certo ritardo rispetto rivali, ma al contempo fiducioso circa il proprio potenziale. L'ultimo tassello che ha trovato collocazione, e questa è notizia più recente, riguarda la line-up definitiva. Marc Gené, il primo pilota ad essere annunciato, nonostante la sua esperienza è stato dirottato ad un ruolo consulenziale. Il suo sedile sulla vettura numero ventitré verrà ereditato da Olivier Pla che, così, affiancherà Jann Mardenborough e Max Chilton. In sostituzione del francese, accanto al giovane Harry Tincknell e all'esperto Michael Krumm, ci sarà Alex Buncombe che, a sua volta, lascia il posto al russo Mark Shulzhitskiy in equipaggio con Lucas Ordóñez e Tsugio Matsuda.



Antonio Caruccio

Con la gara di Imola si è chiuso il periodo di "allenamenti" in ottica Le Mans. La ELMS infatti dopo Silverstone e Imola ha una lunga pausa fino al prossimo round di Zeltweg, in luglio, per dare modo ai concorrenti di lavorare sulla storica maratona della Sarthe. Chi ne esce meglio di tutti, e non solo per la leadership di campionato, è il team TDS. La squadra francese, che quest'anno ha compiuto un notevole investimento con Oreca schierando il nuovo modello 05, lascia Imola in testa alla classifica non solo gra-

zie alla vittoria, ma anche al podio di Silverstone. Proprio la gara emiliana ha offerto la possibilità di riscatto perché nel Northamptonshire c'erano state grandi polemiche dopo un sorpasso ad opera di Lancaster che aveva tolto dai giochi per la vittoria proprio la TDS. Dopo aver segnato il miglior tempo nelle libere di sabato, nelle qualifiche di domenica mattina Tristan Gommendy ha rischiato di farla davvero grossa quando è uscito di pista andandosi ad insabbiare sfiorando le barriere per pochi centimetri. Un errore che fortunatamente non ha inficiato l'affidabilità della vettura che in gara, dopo una partenza da centro gruppo, ha recupe-

TDS chiude in testa gli «allenamenti»

La vittoria a Imola, dopo il podio condito da polemiche a Silverstone, gratifica il team francese che ora può godersi da leader la lunga pausa prima di Zeltweg. L'Università di Bolton nonostante una penalità trionfa in LMP3 mentre la AF Corse conferma la "vena" delle Ferrari sul tracciato emiliano

rato sino al podio virtuale già nella prima ora. Poi, complice anche un problema occorso a Simon Dolan, leader della corsa a metà gara, prima Pierre Thiriet e poi Ludovic Badey hanno portato la monoposto solitaria al traguardo.

Secondo gradino del podio per il team Murphy. Nonostante la squadra irlandese sia a Silverstone sia ad Imola non sia sembrata particolarmente competitiva, in gara è riuscita a gestire al meglio le fasi della corsa, ad esempio i due periodi di safety-car, che le hanno permesso di recuperare terreno sugli avversari. «In Gran Bretagna dissi che saremmo tornati ad essere

forti, e così è stato. La macchina aveva un bel pacchetto questo fine settimana e io mi sono sentito a mio agio sia in gara che in qualifica, quindi devo ringraziare il team per questo. Sia Mark (Patterson) che Michael (Lyons) hanno fatto un lavoro eccellente prima che io salissi alla guida, e questo sicuramente mi ha facilitato il compito. È stato fantastico finire tutti sul podio». Queste le parole di un contento Nathanaël Berthon in conferenza stampa. Il francese già la prossima settimana sarà impegnato a Monte-Carlo con la GP2, dove da due anni difende i colori della compagine veneta di Lazarus.

ti >>

TDS vittoriosa sotto la bandiera a scacchi

Podio incerto fino all'ultimo

Tormentata invece la gara di Jota Sport. Nonostante Filipe Albuquerque avesse ottenuto una pole position imbarazzante, con oltre un secondo e mezzo di vantaggio sugli avversari ed un solo giro veloce realizzato. Grazie al tappo fatto da Murphy, nella prima parte di gara erano quasi venti i secondi di vantaggio, vanificati poi dall'intervento della prima safety-car per ripulire lo sporco portato in pista dalla BMW Z4 GT2 di Marc VDS al Tamburello. Ciononostante, la scelta di non cambiare gli pneumatici aveva dato a Simon Dolan la possibilità di tornare leader della corsa con mezzo minuto nei confronti di Thiriet, che ha però vanificato tutto quando, a cavallo della seconda ora, ha urtato un detrito rompendo la carrozzeria anteriore sinistra della sua Gibson, dovendo rientrare ai box perdendo anche la piazza d'onore. Fino all'ultimo era rimasto incerto anche il podio perché Albuquerque nell'ultimo giro di gara era stato richiamato per uno splash and go, oltre al quale la direzione gara ha comminato 95 secondi di penalità perché un meccanico non aveva i guanti. Ecco che a sperare era stato il team Greaves, che avendo però un giro di ritardo non ha potuto beneficiare della penalità.

in LMP3 gioisce Bolton debutto jellato per Villorba

Similare situazione in LMP3, dove il team dell'Università di Bolton, nonostante tre minuti e mezzo di penalità per avere usato un treno di pneumatici extra, ha mantenuto la vittoria di classe. Sfortunato anche il debutto di Villorba Corse, che si è dovuta ritirare per un problema di pescaggio di benzina a metà gara. "Ad Imola abbiamo vissuto un weekend difficile nonostante il grande lavoro svolto sul nuovo prototipo. Ora ripartiamo dai dati positivi e torniamo subito in pista a Le Castellet per prepararci ai prossimi impegni. Siamo molto fiduciosi sulle potenzialità della vettura e sulle qualità della serie e per questo vogliamo esserne protagonisti" le parole del Team Principal Raimondo Amadio.



La Jota
terza al traguardo

AT Racing, vittoriosa in LMGT2





Università di Bolton, vittoria LMP3

Pierguidi scatenato nel finale in GTE

Tiratissima invece la battaglia in LMGTE. La vittoria è stata decisa solo nell'ultima mezzora, quando dopo il pit-stop Alessandro Pierguidi ha superato sia Marco Mapelli che Andrea Rizzoli, che avendo sostituito due sole gomme non ha potuto difendersi dagli attacchi della Ferrari prima, e della Porsche poi. È mancata all'appello invece la BMW, penalizzata in qualifica per aver migliorato con le bandiere gialle, ed in gara per aver oltrepassato i limiti della pista. "Sono felice per come ho guidato, senza commettere errori e con una macchina veloce. Ho dovuto usare un po' meno potenza sul motore ma sembrava potissimo riavvicinarci ai leader. In macchina faceva molto caldo, alla fine del mio stint ero sudato peggio che se fossi uscito da una sauna. È stata dura ma considerando l'ultima posizione di partenza non potevamo fare di più" commenta un provato Jesse Krohn.

Una Ferrari da triplete

La classe GTC invece conferma ancora una volta come Imola sia una pista che si adatti benissimo alla Ferrari. AF Corse ha infatti conquistato una triplete, con una superiorità indiscussa rispetto alla BMW di casa TDS, che resta comunque leader di campionato. La vittoria è andata all'italiano Francesco Castellacci, che ha diviso l'abitacolo con Stuart Hall. Primo podio in ELMS invece per Giorgio Roda, giunto secondo assieme a Marco Cioci e Ilya Melnikov. "È stata una gara particolarmente difficile per me. Speravamo nella vittoria che era alla nostra portata, ma non posso essere del tutto soddisfatto, anche se sicuramente un podio e la pole position sono un buon risultato. Nel primo stint di gara sono riuscito a dare il mio meglio, poi ho avuto un crollo fisico inaspettato. Ho fatto molta fatica a mantenere la concentrazione con il malessere che mi ha colpito, ma sono riuscito comunque a girare su buoni tempi, nonostante, a quel punto, la vittoria ci fosse già sfuggita di mano" le parole del comasco.

L'ORDINE DI ARRIVO SABATO 17 MAGGIO 2015

- 1 - Thiriet-Badey-Gommendy (Oreca 05-Nissan) - Thiriet by TDS 138 giri 4:01'08"999
- 2 - Berthon-Lyons-Patterson (Oreca 03R-Nissan) - Murphy - 12"140
- 3 - Dolan-Albuquerque-Tincknell (Gibson 0155-Nissan) - Jota - 3'01"530 *
- 4 - Hirsch-Wirdheim-Lancaster (Gibson 0155-Nissan) - Greaves - 1 giro
- 5 - T.Krohn-Jonsson-Negri (Ligier JSP2-Judd) - Krohn - 1 giro
- 6 - Bellarosa-Ibanez (Oreca 03R-Nissan) - Ibanez - 2 giri
- 7 - Jun Jin-De Bruun (Oreca 03-Nissan) - Eurasia - 2 giri
- 8 - Aleshin-Ladygin-Ladygin (BR 01-Nissan) - SMP - 6 giri
- 9 - Talkanitsa-Talkanitsa-Pierguidi (Ferrari 458) - 6 giri
- 10 - Lietz-Mapelli-Ried (Porsche 997) - Proton - 6 giri
- 11 - Laursen-Mac-Rizzoli (Ferrari 458) - Formula Racing - 6 giri
- 12 - Priaulx-Hassid-J. Krohn (BMW Z4) - Marc VDS - 6 giri
- 13 - Cameron-Griffin-Scott (Ferrari 458) - AF Corse - 6 giri
- 14 - Richardson-Smith-Tordoff (Ferrari 458) - JMW - 8 giri
- 15 - Mann-Giammaria-Cressoni (Ferrari 458) - AF Corse - 8 giri
- 16 - Mastronardi-Castellacci-Hall (Ferrari 458 GTC) - AF Corse - 9 giri
- 17 - Roussel-Cheng-Schell (Morgan-Nissan) - Pegasus - 9 giri
- 18 - Roda-Melnikov-Cioci (Ferrari 458 GTC) - AF Corse - 10 giri
- 19 - Rasmussen-Barreiros-Guedes (Ferrari 458 GTC) - AF Corse - 11 giri
- 20 - Garofall-Dons (Ginetta-Nissan LMP3) - University of Bolton - 12 giri
- 21 - Calko-Fuster-Matuosatiis (Ginetta-Nissan LMP3) - SVK - 14 giri
- 22 - Wainwright-Carroll-Keen (Porsche 997) - Gulf - 14 giri
- 23 - Craven-Foster (Ginetta-Nissan LMP3) - Lanan - 17 giri **
- 24 - Perera-Lunardi-Dermont (BMW Z4 GTC) - TDS - 32 giri

Giro veloce: Thiriet-Badey-Gommendy 1'36"650

Ritirati

- 108° giro - Hoy-Robertson
- 84° giro - Elgaard-Poulsen-Moller
- 81° giro - Mediani-Markozov-Minassian
- 54° giro - Sernagiotto-Lacorte
- 26° giro - Simpson-Paletou
- 0 giri - Perret-Yanagishi

- * 95 secondi di penalità
- * 3 giri di penalità

Il campionato

LMP2

1. Badey-Gommendy-Thiriet 40 punti; 2. Hirsch-Wirdheim-Lancaster 38; 3. Dolan-Albuquerque-Tincknell 34.

LMP3

1. Garofall 40; 2. Calko-Fuster-Matuosatiis 30; 3. Robertson-Hoy 26.

LMGTE

1. Pierguidi-Talkanitsa-Talkanitsa 32; 2. Carroll-Wainwright-Keen 29; 3. Ried 28.

GTC

1. Lunardi-Dermont-Perera 38; 2. Barreiros-Guedes-Rasmussen 33; 3. Castellacci-Mastronardi-Hall 25.

WTCC

Gare al Nordschleife

Lopez spe



regne l'inferno

Sul mitico e tanto temuto tracciato lungo del Nurburgring, il pilota argentino ha nuovamente tracciato un solco con gli avversari dimostrando di essere il numero uno in ogni circostanza. L'esperimento di portare il Mondiale Turismo sul circuito tedesco che ha fatto la storia delle corse, è riuscito

Dario Sala

E' stato bello. Negarlo significa solamente far parte della schiera dei prevenuti ad ogni costo. Le gare sull'Anello nord del Nurburgring, tanto attese ma anche temute, sono state un bello spettacolo. Non un successone come ci si ostina a far credere, ma uno spettacolo in linea con quelle che sono le gare del WTCC. La celebre Nord-schleife ha sicuramente molto fascino, ma nascondeva in sé delle insidie che avrebbero potuto offuscare l'iniziativa. La lunghezza della pista e la possibilità non tanto remota di non poterla coprire tutta, televisivamente parlando, oppure le parti strette che impedivano i sorpassi, erano due dei temi più caldi alla vigilia. Ebbene il primo è stato risolto in maniera brillante. Eurosport ha fatto uno sforzo notevole, mettendo in campo la troupe specializzata dell'ERC che ha usato elicotteri e on-board camera dove non era possibile coprire il tutto con le postazioni fisse. In questo modo non si è perso neppure un momento saliente delle gare. Anzi. Il doppio sorpasso di Lopez sulle Honda visto dall'elicottero è stato molto bello da seguire. Quasi che si corresse a fianco dell'argentino. Anche i romantici sono stati accontentati con un uso sapiente delle riprese dal cockpit che hanno esaltato la difficoltà della pista e la bellezza del posto. In questo modo la copertura mediatica è stata di prim'ordine.



La forza della Citroen Pronostici rispettati

Le gare hanno invece mantenuto più o meno le previsioni della vigilia. Sorpassare sul Nordschleife non era proprio possibile se non sul lungo rettilineo Dottinger Hohe. E qui lo spettacolo non è mancato con le Citroen che hanno fatto valere tutta la loro forza, mentre nelle retrovie i duelli ravvicinati hanno spesso tenuto alto il tasso di adrenalina. Come era prevedibile molte posizioni si sono decise in partenza, così come certi sorpassi (se non si aveva il motore della Citroen) sono stati possibili solo sul circuito Grand Prix. Ciò non toglie che le gare siano stati davvero piacevoli e assolutamente in linea con quanto visto in altri circuiti. Se aggiungiamo che qui c'era anche il fascino del posto, allora il pollice in segno di ottima riuscita, può essere sollevato.

Lopez si prende il titolo di Re del Nordschleife

Dal punto di vista tecnico invece, il Nurburgring ha dato una mazzata al morale di tutti i piloti. Quello che già si sapeva è emerso in tutta la sua superiorità. Stiamo parlando di José Maria Lopez che su questo circuito, destinato a diventare una classica della categoria, ha voluto fortemente incidere per primo il suo nome nell'albo d'oro. Prima firmando la pole position e poi vincendo gara uno in maniera perentoria. Con le riprese dall'alto è stato molto bello vedere come "Pechito" prendeva vantaggio nelle curve. Come e dove andava a mettere le ruote e le sue traiettorie. Si è visto come lentamente, ma inesorabilmente, prendeva le distanze da Sébastien Loeb che pure aveva la stessa macchina. L'argentino però, il capolavoro lo ha fatto nella seconda gara, quando ha recuperato dal decimo posto in griglia. Ottima la partenza e poi tanta pazienza a liberarsi degli avversari che lo precedevano. Alcuni li ha passati sul lungo rettilineo, altri nel circuito da Gran Premio. Impassibile quando il compagno Ma Qing Hua gli si è girato davanti a velocità elevata facendogli perdere tempo e altrettanto deciso a recuperare ferrendo e portare a termine un doppio sorpasso sulle Honda che lo ha spedito direttamente a ridosso del



compagno Yvan Muller. Una curva in più e Lopez avrebbe sicuramente passato anche lui. Ma questa non c'era, e così è arrivato il secondo posto che di fatto lo pone come il pilota che ha realizzato più punti nel fine settimana. Alla faccia dei discorsi improntati alla prudenza della vigilia. "Pechito" comanda ora con 50 lunghezze di vantaggio su Loeb e 51 su Muller. E siamo solo al quarto appuntamento.

La Honda convince però il motore...

Gli sconfitti sono tanti. Su questo circuito c'erano tutte le incognite per giocare un tiro mancino alle Citroen, ma alla fine non è stato così. La C-Elysée è, e resta di gran lunga la miglior macchina. Difficilmente potrà essere scalzata quest'anno, se non in qualche caso sporadico. Certo non va da sola. A pilotarla c'è il miglior pilota mai visto nel WTCC e una serie di compagni che sanno come pilotarla al meglio. La Honda, con la pole position in gara due aveva una grande chance, ma ha perso proprio per quel fattore che la perseguita da sempre: la carenza di velocità di punta. Gabriele Tarquini, Tiago Monteiro e Norbert Michelisz hanno fatto valere la bontà del telaio e della parte



Tiago Monteiro

Hugo
Valente



Yvan Muller
primo in gara 2



meccanica con tempi di tutto rispetto, ma sul dritto nulla hanno potuto contro la superiorità dei francesi. Come hanno dimostrato (in maniera impietosa) le immagini. Ciò non toglie che, con il nuovo pacchetto tecnico, la macchina sia cresciuta veramente tanto. Circuiti con simili rettilinei non ce ne sono più e allora è possibile che finalmente ci si possa togliere qualche soddisfazione in più. Giusto per ricompensare il grande lavoro fatto dalla Jas.

La Chevrolet è ok ma la guida Valente

Anche Hugo Valente ha di che recriminare. La Chevrolet Cruze della RML con tutti i pezzi aggiornati è una signora macchina. Siamo convinti che se fosse pilotata meglio avrebbe potuto raggiungere altri traguardi. In prova, il francese si è messo dietro a Lopez e poi, come spesso accade, in gara ha rovinato tutto distruggendo la macchina e non potendo prendere parte a gara due. Valente si è poi lamentato in tv delle punizioni non date alle Citroën, ma farebbe meglio a rivedere la sua partenza e tutti i contatti di cui si è reso protagonista. Adesso pausa. Se ne riparerà in Russia fra tre settimane.



L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 1 SABATO 16 MAGGIO 2015

- 1 - José Maria Lopez (Citroen C-Elysée) - Citroen - 3 giri 26'02"520
- 2 - Sébastien Loeb (Citroen C-Elysée) - Citroen - 4"930
- 3 - Yvan Muller (Citroen C-Elysée) - Citroen - 8"759
- 4 - Norbert Michelisz (Honda Civic) - Zengo - 9"918
- 5 - Ma Qing Hua (Citroen C-Elysée) - Citroen - 10"516
- 6 - Gabriele Tarquini (Honda Civic) - Honda Jas - 10"789
- 7 - Mehdi Bennani ((Citroen C-Elysée) - SLR - 11"389
- 8 - Stefano D'Aste (Chevrolet Cruze) - Munnich - 12"755
- 9 - Tom Chilton (Chevrolet Cruze) - Roal - 21"910
- 10 - Sabine Schmitz (Chevrolet Cruze) - Munnich - 35"348
- 11 - Jaap Van Lagen (Lada Vesta) - Lada - 35"726
- 12 - John Filippi (Chevrolet Cruze) - Campos - 36"572
- 13 - Grégoire Demoustier (Chevrolet Cruze) - Craft Bamboo - 47"474

Giro più veloce: José Maria Lopez 8'40"352

Ritirati

- 1° giro - Tom Coronel
- 1° giro - Rob Huff
- 1° giro - Hugo Valente
- 2° giro - Tiago Monteiro

L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 2 SABATO 16 MAGGIO 2015

- 1 - Yvan Muller (Citroen C-Elysée) - Citroen - 3 giri 26'02"149
- 2 - José Maria Lopez (Citroen C-Elysée) - Citroen - 0"173
- 3 - Tiago Monteiro (Honda Civic) - Honda Jas - 0"593
- 4 - Gabriele Tarquini (Honda Civic) - Honda Jas - 0"694
- 5 - Sébastien Loeb (Citroen C-Elysée) - Citroen - 3"402
- 6 - Mehdi Bennani (Citroen C-Elysée) - SLR - 4"062
- 7 - Rob Huff (Lada Vesta) - Lada - 5"365
- 8 - Tom Coronel (Chevrolet Cruze) - Roal - 8"865
- 9 - Jaap Van Lagen (Lada Vesta) - Lada - 10"000
- 10 - John Filippi (Chevrolet Cruze) - Campos - 18"077
- 11 - Sabine Schmitz (Chevrolet Cruze) - Munich - 32"769
- 12 - Grégoire Demoustier (Chevrolet Cruze) - Craft Bamboo - 33"311

Giro più veloce: José Maria Lopez 8'42"380

Ritirati

- 1° giro - Norbert Michelisz
- 2° giro - Stefano D'Aste
- 3° giro - Ma Qing Hua

Il campionato

1. Lopez 177; 2. Loeb 127; 3. Muller 126; 4. Monteiro 73; 5. Ma 64; 6. Michelisz 61; 7. Tarquini 58; 8. Chilton 44; 9. Bennani 40; 10. Valente 31

La prima tricolore di Fattorini

Su Osella PA2000 Honda l'under umbro batte Merli e Scola sul filo di lana nella terza dell'Italiano Montagna in Friuli, che mescola ulteriormente le carte e dà spettacolo anche con i record di Magliona e Ragazzi





Gianluca Marchese
Foto E.Caliò

Spettacolo e record alla terza di CIVM in Friuli. La 46^a Verzegnis-Sella Chianzutan è tutta una questione di centesimi. E non solo nell'assoluta. Anche se è ai vertici che il Tricolore Montagna più si infiamma. A soli 7 giorni dal primo successo in carriera in casa a Orvieto, Michele Fattorini fa la voce grossa sul tecnico tracciato udinese e torna in Umbria con il Trofeo Banca di Cividale e il primo assoluto in una gara di Campionato Italiano. L'under e figlio d'arte, con papà Fabrizio e la sua grande esperienza sempre "in valigia", ha regolato Christian Merli, al ritorno sulla PA2000 Honda, con la stessa biposto sviluppata dal trentino, battendolo di appena 26 centesimi. Fattorini ha costruito il successo in gara-1, vincendola per mezzo secondo mentre il rivale colpiva la chicane artificiale a metà tracciato, perdendo tempo prezioso. Merli si è riscattato aggiudicandosi gara-2, ma il giovanotto di Porano ha resistito "nonostante un errore che pensavo avrebbe compromesso tutto, invece...". Invece a fine gara-2 rispuntano le lacrime che già tra le due manche si erano intraviste nei suoi occhi: "Domenica scorsa Orvieto, ora Verzegnis, non ho parole". Già, solo emozioni per Michele, che ha riscattato qualche sfortuna passata che lo aveva costretto a rimandare l'appuntamento con la vittoria assoluta. Perché di parziali ne aveva già colte, sia in TIVM sia in CIVM. Il duo di testa non era comunque solo, perché la terza PA2000 protagonista era quella del leader di campionato Domenico Scola, altro giovanotto terribile. Il calabrese ha concluso due volte terzo pagando la minor conoscenza del tracciato ma soprattutto, come lui stesso ammette, le difficoltà riscontrate nell'affrontare la chicane: "Fino a quel punto gli intertempi dicono che ero davanti, ma lì ho perso troppo tempo". Scola resta leader, ma soprattutto grazie al successo di gara-2 Merli, in attesa di tornare sulla FA30 RPE danneggiata in TIVM, si avvicina. Così come Fattorini, al quale a questo punto sognare non costa nulla. Resteranno loro tre (tra l'altro gli stessi ad aver vinto le prime tre prove) a giocarsi un Tricolore che in pochi pronosticavano così equilibrato e appassionante? Già il 31 maggio a Sarnano potrebbero arrivare risposte interessanti. Non solo dal trio in questione, ma anche da un certo Simone Faggioli, che dovrebbe rientrare proprio nella gara che lo scorso anno gli svoltò la stagione rilanciandolo in pieno per la rincorsa allo scudetto numero dieci.

Il ritorno di Cinelli

Alle spalle del trio di testa, a Verzegnis si sono classificati gli svizzeri in corsa per la FIA International Hill Climb Cup Tiziano Riva sulla Reynard-Cosworth ed Eric Berguerand, in notevole progressione con la sua estrema Lola-Cosworth alla prima in assoluto per lui in Italia. Il ragazzo è da tenere d'occhio. Ma il pieno di punti tricolori va tutto all'intramontabile guerriero toscano Franco Cinelli su un'altra F.3000, la Lola Evo Judd con la quale il pistoiese è balzato in testa al Tricolore di E2M. Un fatto da non sottovalutare nel caso in cui Merli dovesse attardarsi nel rientrare sulla FA30, perché in quel caso Cinelli potrebbe davvero tornare in piena corsa per il campionato.

CN e GT da record

Lo show non si è fatto attendere neppure tra i prototipi CN. Sulla fida Osella PA21 Evo gommata Pirelli il campione in carica Omar Magliona, almeno in gara-1, ha faticato più del previsto dopo che Rosario laquinta, usuale rivale più diretto, non ha preso il via a causa di una mano ancora gonfia dopo l'uscita di strada patita in Q1 sabato. Infatti nella prima salita domenicale Achille Lombardi, finalmente in sintonia con la sua PA21 Evo nel suo caso gommata Avon, si è fermato a soli 7 decimi dall'alfiere sardo della CST Sport, che nel frattempo stampava il nuovo record del tracciato friulano (2'40"17) inaugurando la prima fuga stagionale in campionato. Magliona ha poi bissato il successo in gara-2, dove Lombardi è un po' calato e si è dovuto anche guardare le spalle dall'arrembante under Luca Ligato, che su vettura gemella ha progredito per tutto il weekend trovando le migliori sensazioni proprio nel finale.

Quello di Magliona non è l'unico primato settato a Verzegnis. Il gruppo GT ha dispensato emozioni da cardiopalma davanti al monitor dei tempi quando tutti i protagonisti del podio si sono superati a ripetizione, con una raffica di tre nuovi record arrivata in rapida successione. Al top resta Roberto Ragazzi: il padovano della Superchallenge ha il nuovo "best lap" in 2'56"03 sulla Ferrari 458 Evo con la quale aveva fatto molta pretattica sabato, concentrandosi molto di più su passo e regolazioni, piuttosto che sul cronometro. Il campione in carica ha così battuto le temibili Porsche del padrone di casa Gianni di Fant, al rientro e che ha provato fino all'ultimo a bissare il successo 2014, e di Franco Leogrande, che per il Tricolore ha ormai optato per le coperture Michelin. Nonostante un Ragazzi straripante, il gruppo delle supercar è uno dei più interessanti al momento e attende anche qualche "zampata" dal vicecampione Ignazio Cannavò. A Verzegnis il siracusano ha dovuto saltare la Q1 per un ritardo nell'allineamento e in gara ha poi sofferto alcuni capricci del differenziale sulla Lambo Gallardo SuperTrofeo. In Friuli ha infine perso subito un protagonista il gruppo E1-E2S: con la trasmissione ko in prova, è costretto a rinunciare alla gara il campione italiano Piero Nappi su Ferrari 550. La categoria finisce in mani straniere, quelle dell'austriaco Andreas Gabat sulla Ford Escort Cosworth, che approfitta della toccata di Fulvio Giuliani, costretto a un crono troppo alto in gara-1 con la Lancia Delta Evo, mentre a quel punto Marco Gramenzi ha preferito non prendere troppi rischi sull'Alfa 155 Dtm e ha poi attaccato aggiudicandosi gara-2, cogliendo così un'importante pieno di punti tricolori. Anche qui la battaglia infuria...



Magliona da record a Verzegnis



Merli vince gara 2



Gramenzi si rilancia in gruppo E1



L'ORDINE DI ARRIVO DOMENICA 17 MAGGIO 2015

Classifica assoluta: 1. Fattorini (Osella Pa2000 Honda) in 5'05"97; 2. Merli (Osella Pa2000 Honda) a 0"26; 3. Scola (Osella Pa2000 Honda) a 1"56; 4. Riva (Reynard D92 Cosworth) a 2"87; 5. Conticelli F. (Osella Pa2000 Honda) a 6"52; 6. Berguerand (Lola Fa99 Cosworth) a 6"98; 7. Conticelli V. (Osella Pa30 Zytec) a 9"68; 8. Cinelli (Lola B99 Evo Judd) a 13"87; 9. Magliona (Osella Pa21 Evo Honda) a 15"52; 10. Janik (Lola B02 Zytec) a 17"17.

Gara-1: 1. Fattorini (Osella Pa2000) in 2'33"26; 2. Merli (Osella Pa2000) a 0"58; 3. Scola (Osella Pa2000) a 1"25; 4. Riva (Reynard D92) a 2"18; 5. Conticelli F. (Osella Pa2000) a 3"94; 6. Conticelli V. (Osella Pa30) a 4"04; 7. Berguerand (Lola Fa99) a 5"87; 8. Cinelli (Lola B99 Evo) a 7"32; 9. Magliona (Osella Pa21 Evo) a 7"91; 10. Lombardi (Osella Pa21 Evo Honda) a 8"70.

Gara-2: 1. Merli (Osella Pa2000) in 2'33"39; 2. Fattorini (Osella Pa2000) a 0"32; 3. Scola (Osella Pa2000) a 0"63; 4. Riva (Reynard D92) a 1"01; 5. Berguerand (Lola Fa99) a 1"43; 6. Conticelli F. (Osella Pa2000) a 2"90; 7. Conticelli V. (Osella Pa30) a 5"96; 8. Cinelli (Lola B99 Evo) a 6"87; 9. Janik (Lola B02) a 7"17; 10. Magliona (Osella Pa21 Evo) a 7"93.

Classifica dei gruppi. Racing Start: 1. Scappa (Renault Clio) in 7'00"86; 2. Chiavaroli (Renault Clio) a 7"10; 3. Silvi (Renault Clio) a 10"18; 4. Fiabane (Renault Clio) a 16"73; 5. Di Vico (Peugeot 106 R) a 30"61. RS turbo: 1. Novaglio in 6'40"89; 2. Montanaro a 7"52; 3. Tacchini a 16"89; 4. Borrett a 26"09 (tutti su Mini Cooper S). Gr. N: 1. "O Play" in 6'07"76; 2. Hafner a 6"14; 3. Del Prete a 7"84; 4. Masic a 14"04; 5. Wisniewski a 17"61. (tutti su Mitsubishi Lancer Evo IX). Gr. A: 1. Biciato (Mitsubishi Lancer Evo VI) in 6'02"77; 2. Wiedenhofer (Mitsubishi Lancer Evo IX) a 5"76; 3. Duda (Mitsubishi Evo X) a 19"05; 4. Hernadi (Mitsubishi Lancer Evo IX) 23"69; 5. D'Amico (Renault New Clio) a 25"51. E1-E2S: 1. Gabat (Ford Escort Cosworth) in 5'44"87; 2. Schagerl (VW Golf Rally) a 0"75; 3. Zlatkov (Audi Quattro S1) a 2"65; 4. Gramenzi (Alfa Romeo 155 Dtm) a 4"39; 5. Dondi (Fiat X1/9) a 10"90. GT: 1. Ragazzi (Ferrari 458 Challenge) in 5'52"47; 2. Di Fant (Porsche 997 Cup) a 1"00; 3. Leogrande (Porsche 996 Cup) a 4"55; 4. Cannavò (Lamborghini Gallardo SuperTrofeo) a 19"57; 5. Parrino (Porsche 997 Gt3) a 21"83. CN: Magliona (Osella Pa21 Evo) in 5'21"49; 2. Lombardi (Osella Pa21 Evo) a 1"67.; 3. Ligato (Osella Pa21 Evo Honda) a 6"97; 4. Picchi (Cms 03 Honda) a 19"75; 5. Manzoni (Osella Pa21 Evo Honda) a 21"90.

E2/B: 1. Fattorini (Osella Pa2000) in 5'05"97; 2. Merli (Osella Pa2000) a 0"26; 3. Scola (Osella Pa2000) a 1"56; 4. Conticelli F. (Osella Pa2000) a 6"52; 5. Conticelli V. (Osella Pa30) a 9"68. E2/M: 1. Riva (Reynard D92) in 5'08"84; 2. Berguerand (Lola Fa99) a 4"11; 3. Cinelli (Lola B99 Evo) a 11"00; 4. Janik (Lola B02) a 14"30; 5. De Gasperi (Lola B99 Zytec) a 14"58.



Ragazzi
allo start

Foto Monai

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

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 Rally – Targa Florio

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

27 settembre

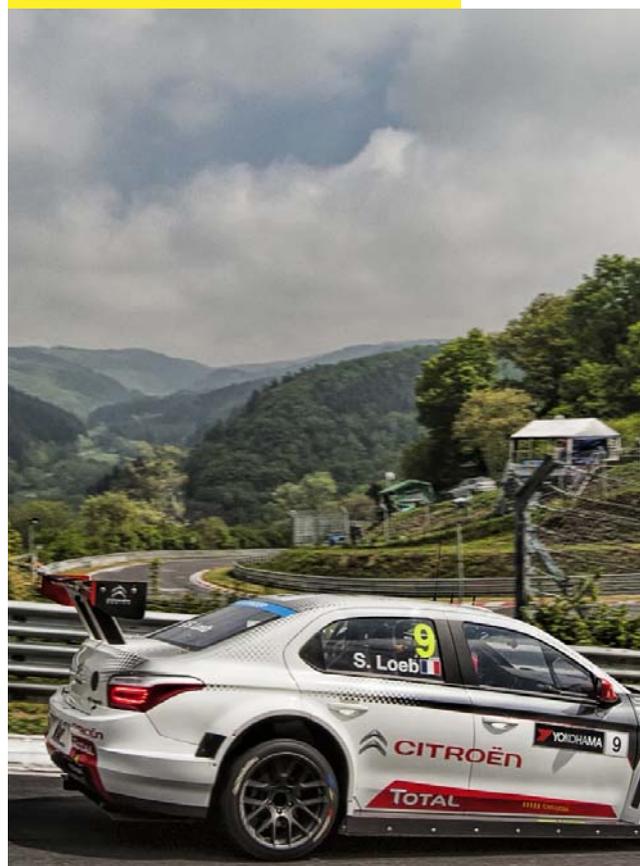
F.1 a Suzuka
Moto GP ad Alcaniz
World Series Renault a Le Mans
Eurocup F.Renault a Le Mans
Renault RS01 a Le Mans
FIA F.3 al Nurburgring
DTM al Nurburgring
WTCC a Shanghai
Nascar a Loudon
GT Italia a Misano
CITE a Misano
Formula Academy a Navarra
BRDC F.4 a Brands Hatch
ERC a Cipro

4 ottobre

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

11 ottobre

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





18 ottobre

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

25 ottobre

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

1 novembre

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

8 novembre

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

15 novembre

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

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





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 PureTech 110 S&S: 4,7 l/100 km. Emissioni di CO₂ su percorso misto: Nuova Citroën C4 Cactus PureTech 75, Nuova Citroën C4 Cactus PureTech 82, Nuova Citroën C4 Cactus 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 31/05/2015 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. Le foto sono inserite a titolo informativo.