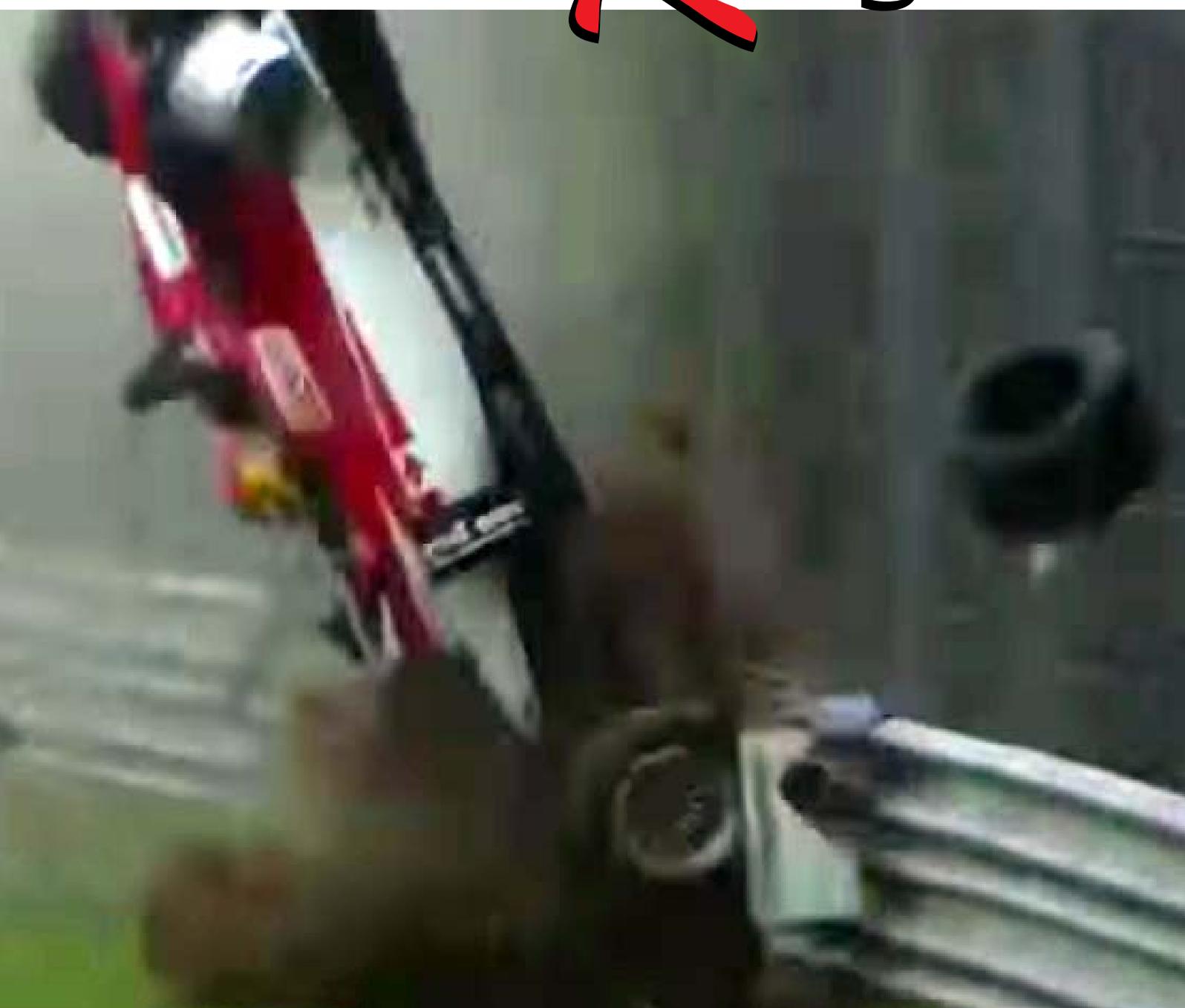


n. 319
1 giugno 2015

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



Corto circuito

Gli eventi dell'appuntamento di Monza del FIA F.3 sollevano il dibattito sui primi scalini della filiera per giovani piloti del motorsport

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

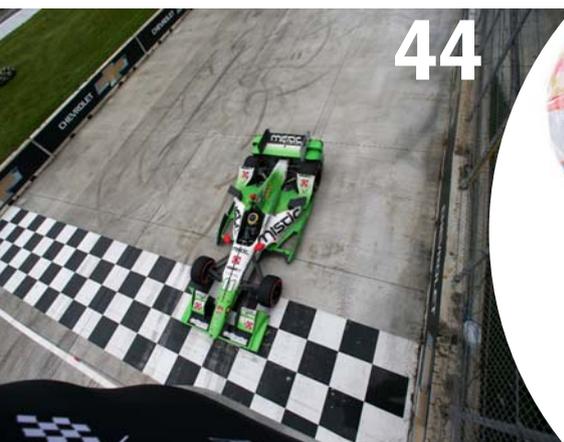
Produzione:
Marco Marelli

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



Il graffio di Baffi

**LA MERCEDES IMPONE
RIPETIZIONI DI STRATEGIA
AI SUOI TECNICI.**



BAFFI

L'editoriale

di Marco Cortesi

TEMPO DI UN GIRO DI VITE

Delirio a Monza. Dopo tre appuntamenti tutto sommato tranquilli, l'Europeo Formula 3 si è trovato a vivere un incubo. Contatti, scorrettezze, decolli, incidenti spettacolari che solo grazie alla fortuna non hanno portato a risultati drammatici. Cosa è successo? Semplicemente, l'attuale filiera piloti del motorsport ha mostrato uno dei suoi nervi scoperti. Mentre tutti si concentravano su Max Verstappen in Formula 1, creando un sistema di punteggi necessari per accedere alla massima formula, ci si è dimenticati completamente della "parte bassa" della scala, ed il risultato è stato avere un pacchetto di piloti di grande talento che non si sono dimostrati pronti ad affrontare uno dei circuiti più selettivi al mondo con delle vetture altrettanto toste. Il gap di esperienza si è visto in pieno sull'impianto brianzolo. In cui, con ali scariche, velocità di punta altissime ma soprattutto con la necessità di viaggiare a stretto contatto tra lunghi rettilinei e brusche staccate, ogni minimo errore si paga caro, anzi carissimo. Ancor più che a Pau, dove le ali sono carichissime e le velocità basse. A Monza basta un braccetto piegato, o un decollo, dopo una staccata sbagliata di pochi metri, per causare un disastro.

COLPA DI MAX

Colpa di Verstappen? In parte sì, in senso figurato si intende. Proprio con l'olandese lo scorso anno si è messa in luce una pericolosa tendenza a "lasciar correre" su molte situazioni. Con il bisogno di una grande storia, di avere sempre più vetture, di promuovere la categoria, e perché no di dare fastidio ai "rivali" della F.Renault, nella serie FIA si è verificata una sorta di cortocircuito con quella che dovrebbe essere la natura dell'uropeo. Ovvero quella di una categoria di arrivo, non di partenza, per affinare i talenti selezionando i migliori e in cui i test sono non incoraggiati ma limitati per regolamento. Una serie in cui un pilota deve necessariamente essere pronto anche a correre a Monza. Perché, come detto giustamente dall'esperto Felix Rosenqvist, "Se è stata così a Monza, a Macao si rischia che ci scappi il morto". Nel contempo, tutti i giovani piloti provenienti dal karting e dalle prime esperienze in formula sono stati automaticamente autorizzati a sentirsi dei Verstappen. Cosa normale, perfino positiva in termini di motivazione, ma che si è trasformata in certezza incrollabile ed incontestabile anche per via dei rispettivi entourage. E dei team che, in periodo di crisi economica, tendono a fare poche domande. Domande che comunque non verrebbero ascoltate: "perdere" un anno o magari due tra Formula 4 e Formula Renault? Orrore! Noi si va dritti in Formula 1. Poco importa che il "pilotino" della Toro Rosso sia stato in realtà preparato da molto, molto lontano con un piano studiato e cucito sulle sue esigenze e capacità, proprio con l'obiettivo di essere un'eccezione, non la regola.

POCHE LAVATE DI CAPO

Una conseguenza di questo modo di agire è che per alcune squadre il giovane pilota, specie se fuori dai grandi programmi delle case, è diventato nient'altro che un piccolo gentleman. Fior fior di coach, briefing, media session e quant'altro ma poche situazioni in cui si possa essere messi, anche duramente, a confronto con i pro-

pri errori. Pena il rischio di sfuriate "dall'alto", budget che svaniscono e quant'altro. Ed è a dir poco incredibile che, con un percorso inverso, si sia arrivati alla stessa situazione dello scorso anno nelle gare GT. La cosa triste è che, al contrario di buona parte dei gentleman delle ruote coperte, in questo caso si ha a che fare con giovani dal talento cristallino con enorme margine di miglioramento. Ma che rischiano di venire privati della chance di imparare per gradi, sbagliando e apprendendo dagli errori nei contesti più idonei.

UNA ROSSA NON FA PRIMAVERA

Ed è preoccupante che non si sia vista nemmeno una vera soluzione. Bene ha fatto la direzione gara della Formula 3 a dare un segnale forte. Ma sicuramente non basterà una bandiera rossa, che tra l'altro ha penalizzato di più proprio i leader ovvero coloro che di problemi non ne avevano creati. Non sono arrivate punizioni esemplari, o decisioni "di rottura". E non serve nemmeno fare briefing che durano fino all'una di notte e poi vengono puntualmente disattesi. La soluzione non è alla portata perché si tratta di un problema "culturale". La Formula 3, ma in generale le categorie cadette, ivi comprese squadre e piloti, devono interrogarsi su cosa vogliono davvero. Certo, non ci sarà molto tempo, perché in men che non si dica si arriverà a Spa-Francorchamps e soprattutto al Norisring, tracciato che accentua ancora di più le problematiche di Monza.

IL SIMULATORE NON BASTA

Altro capitolo della questione giovani-Monza riguarda i simulatori. Com'è possibile arrivare a certe catastrofi dopo ore e ore spese sui simulatori di più alto livello? La risposta è (chiaramente) che i simulatori non possono colmare tutte le aree dell'apprendimento. Anzi, in realtà, ne colmano relativamente poche, per quanto importanti. Lasciato sempre fuori, ad esempio, è il traffico: la totalità dei simulatori professionali si focalizzano sul singolo pilota, dato che non esistono ancora modelli di intelligenza artificiale tali da rendere pienamente realistico un apprendimento professionale. Paradossalmente, a quel punto è quasi meglio correre online con simulatori commerciali. E se è vero che la soluzione più semplice potrebbe essere quella di far provare diversi piloti in "multiplayer", è anche altrettanto vero che il problema è di fondo. La logica dell'uso dei simulatori nel motorsport è infatti quella di offrire delle sensazioni e dei numeri verosimili, e poi lasciare il cervello dell'utilizzatore "riempire i vuoti" utilizzando esperienze passate per ricreare un secondo livello di simulazione. Si tratta di un processo ben conosciuto e che si applica a tante situazioni anche extra corse, come ad esempio la riabilitazione degli ex combattenti. Peccato che, quando le esperienze precedenti sono limitatissime, il gioco non funziona così bene. Sì, si imparano marce e sequenza nelle curve, e altri parametri in modo vago, ma l'effetto è lo stesso di guardare un video: questo perché non c'è correlazione, una componente fondamentale. Il rischio è passare da un approccio reale, in cui si inizia piano per poi andare ad aumentare il ritmo fino ad arrivare al limite, all'approccio virtuale, ovvero andare contro tutti i muri per poi rallentare progressivamente finché si arriva al limite. Concetto base, l'esperienza reale non è mai sostituibile, specie se si è all'inizio di un percorso di apprendimento.



►► L'INCIDENTE DI LANCE STROLL A MONZA



FORMULA 1

Il fatto



Ber

A close-up portrait of an older man with thinning grey hair, wearing glasses, a light blue shirt, and a patterned tie. He has a serious expression. The background is dark and out of focus.

Blatter ed Ecclestone sono i padroni dei due sport più amati, calcio e Formula 1. Sono anziani, autoritari, inseguono soltanto il business, creano scandali, non amano l'Europa, sono odiati, ma sono sempre in sella

Blatter & Sepp i satrapi dello sport

Stefano Semeraro

Tutti e due anzianotti – 79 anni lo svizzero, 83 l'inglese - tutti e due decisamente autocratici, impermeabili alle critiche, anche alle più feroci, e attaccati alla poltrona. Convinti di aver creato un giocattolo perfetto (per i loro interessi) e decisi a non farselo strappare di mano. Costi quel che costi. I due, l'avrete capito, sono Sepp Blatter e Bernie Ecclestone, il Presidente della Fifa appena rieletto nonostante uno scandalo di proporzioni planetarie che ha scomodato nel ruolo di guardia persino l'FBI, e il boss della Formula 1 che minaccia di cancellare l'Europa dalle corse pur di incassare una manciata di milioni in più. Alla loro età di solito si portano a spasso i nipotini oppure si fanno belle passeggiate ai giardini, magari si scrive qualche libro di memorie. La premiata ditta Sepp & Bernie invece no, non molla la presa: soprattutto quella sul portafoglio.

Il colonello che sorride

Josef Blatter, detto Sepp, è in carica dal 1998 e in questi quasi 20 anni si è trasformato nel sovrano assoluto del calcio Mondiale, l'uomo capace di macinare rivali – l'ultimo il Principe Ali bin Hussein che alla vigilia delle ultime, recentissime elezioni si è ritirato all'improvviso – e di manovrare consensi attraverso le

faraoniche casse della Fifa, la federazione mondiale, che gli passa uno stipendio la cui cifra (enorme) rimane segreta, ma che contribuisce in maniera fondamentale a costruire il suo reddito annuo che si aggira intorno ai 100 milioni di euro. E' un ex colonello del formidabile esercito e svizzero, e usa la diplomazia come continuazione delle sue guerre personali. Grandi sorrisi, grandi benefit, relazioni personali costruite con il *savoir faire* di chi parla cinque lingue e non ha mai bisogno di fare la faccia cattiva, perché sa che gli argomenti economici sono più convincenti. E' dal 2001 che su di lui si addensano sospetti di corruzioni, ma lui li ha sempre respinti al mittente senza scomporsi tanto.

Blatter non ama l'Europa e si fa alleati lontani

«Sono stato un bambino debole, ho imparato a lottare per sopravvivere e quell'istinto mi è rimasto dentro», spiega. In comune con Ecclestone, il figlio dell'ufficiale di marina che ha fatto la gavetta vendendo macchine usate, ha la poca simpatia per l'Europa e la grande apertura, chiamiamola così, ai mercati esotici e ricchi di soldi. E l'appoggio incondizionato di Vladimir Putin, lo zar di tutte le Russie. Non a caso a far tremare Blatter oggi sono le accuse di corruzione per l'assegnazione dei prossimi due mondiali alla Russia e al Qatar. Le





federazioni del Vecchio Continente vogliono farlo fuori? Lui scrolla le spalle e conta i voti di quelle asiatiche, africane e sudamericane, che per anni si è coltivato ad arte. Creando certo programmi interessanti in Africa, ma anche elargendo benefit molto generosi a dirigenti di paesi – vedi le isole Cayman – che certo non sono famosi per la tradizione, le strutture e la cultura calcistica.

La vendetta di Bernie contro la Germania

Anche Ecclestone da anni sta organizzando la fuga definitiva dall'Europa della Massima Serie. Le sue richieste economiche terrorizzano gli sfibrati organizzatori del Vecchio Continente, ma seducono gli oligarchi e satrapi asiatici. Che pagano volentieri – e senza protestare – il “fee” di ingresso nel Circus soprattutto per farsi propaganda, quindi poco importa poi se i GP sperduti nella steppa o abbandonati nel deserto raccolgono poco entusiasmo e zero spettatori. C'era chi si aspettava che lo scandalo che riguardava la cessione “gonfiata” delle quote della F.1 alla CVC, per cui è andato sotto processo in Germania, lo avrebbe messo in ginocchio, ma era pura illusione. Anzi, Bernie, più vendicativo di Sepp, sta consumando le sue vendette: prima è toccato al GP di Germania, ora sotto tiro ci sono

Monza, che ha le casse vuote, e di nuovo Silverstone, visto che il fisco inglese non molla ed esige (presunti) crediti assai sgraditi al Supremo. Che i soldi ama regalarli alle figlie, molto meno versarli in tasse.

Blatter e il calcio ricco Ecclestone e la F.1 povera

Del resto la F.1 come spettacolo globale è una sua creatura, e guai a chi gliela tocca. «Vuoi ospitare un GP? Devi pagare», è il suo motto, e chisseneffrega della tradizione, della passione, dell'audience tv che cala, e degli sponsor che si infuriano di conseguenza. Lo sport è un business – soprattutto per loro - e pazienza per gli ingenui che la pensano diversamente. In questo l'identità di vedute con Blatter, che è riuscito a far assegnare i Mondiali ad un paese straricco, ma minuscolo e torrido, e senza avvenire classico, come il Qatar. Tanto che ora Ecclestone sta cercando di rianimare il defunto GP d'India pur di spillare qualche dollaro in più. La differenza, se vogliamo, è che Blatter le casse della Fifa le ha anche riempite (il fatturato 2014 era di 1,4 miliardi di dollari), mentre quelle del Circus sono sempre meno floride. La Fbi bussa alle porte, gli sponsor minacciano l'addio. Passerà anche questa, si dicono Sepp & Bernie, sfoderando un nuovo sorriso e un nuovo ghigno.

«Alla Mercedes non esistono favoritismi»»

In una interessante intervista Toto Wolff rivela i retroscena dell'incredibile errore del suo team a Monaco. A tradire il muretto è stato un algoritmo sbagliato, e la colpa è di tutti. E i retroscena legati alla nazionalità di Rosberg sono da respingere

Un risultato sorprendente. Come è potuto succedere? Hamilton sembrava il sicuro vincitore a Monte-Carlo, invece è finito solo terzo.

«Semplicemente abbiamo sbagliato i calcoli. Pensavamo di avere un vantaggio maggiore – due secondi in più – ma non era così».

E' stata una decisione presa solo dagli ingegneri? Sono loro ad aver sbagliato?

«No, è stata una decisione del team. Le prendiamo tutti insieme, vinciamo e perdiamo insieme».

Quanto ha contribuito a confondere le idee il fatto che una safety car virtuale si sia trasformata in una safety car reale?

«A Monaco non c'è il gps, e questo rende tutto molto più difficile. Per questo ci siamo ingannati quando la safety-car è passata da virtuale a reale».

A che punto dopo l'incidente di Verstappen è stato comunicato a Lewis che doveva rientrare?

«Alla Rascasse. La decisione finale è stata presa quando era a 50 metri dall'entrata della pit-lane».

Qualcuno sostiene che Hamilton sia stato trattenuto dalla safety-car prima della Rascasse. Che cosa ne sapete?

«Dobbiamo ancora fare i calcoli, ma sì, era molto vicino alla safety e ha perso tempo».



Quando vi siete accorti di quello che stava succedendo non sarebbe stato più sensato non chiamarlo ai box? Vi affidate davvero solo ai dati?

«Eravamo nella situazione di soppesare quello che ci suggeriva il buonsenso e le indicazioni che ci venivano dai dati. Il buonsenso va bene, ma alla lunga non ti fa vincere i GP. Devi fidarti dei dati, dobbiamo solo capire che cosa è andato storto a Monte-Carlo».

Perché rischiare una sosta quando le informazioni attendibili erano così poche? Lewis aveva un consistente vantaggio in pista, che bisogno c'era di richiamarlo?

«Il rischio potenziale era che Vettel cambiasse le gomme passando alle supersoft e potesse rimontare su Nico. Con il senno di poi posso dire che i dati erano sbagliati».

Ma è corretto ritenere che tutto dipendesse dal possibile passaggio di Sebastian alle supersoft? Probabilmente in quel caso sarebbe rimasto dietro alle due Red Bull.

«No, sarebbe uscito terzo...».

Dietro Nico! Quindi che paura c'era per la posizione di Lewis?

«Ecco che rispunta il buonsenso di cui parlavo prima. Anche se monti delle supersoft fresche e sei terzo è molto difficile sorpassare una macchina, figuriamoci due! Probabilmente

avremmo finito in prima e terza posizione, ma con un ordine diverso. Molto probabilmente».

Perché non avete aspettato a richiamare Lewis dopo aver visto la strategia di Vettel?

«Perché era dietro di noi. Circa 13 secondi dietro di noi».

Lewis aveva contestato via radio la decisione di rientrare?

«Ne abbiamo parlato. Le temperature stavano crollando e le gomme non avevano più grip – ma non è stata questa la ragione per cui l'abbiamo fatto rientrare. Ci si sono messi di mezzo i numeri».

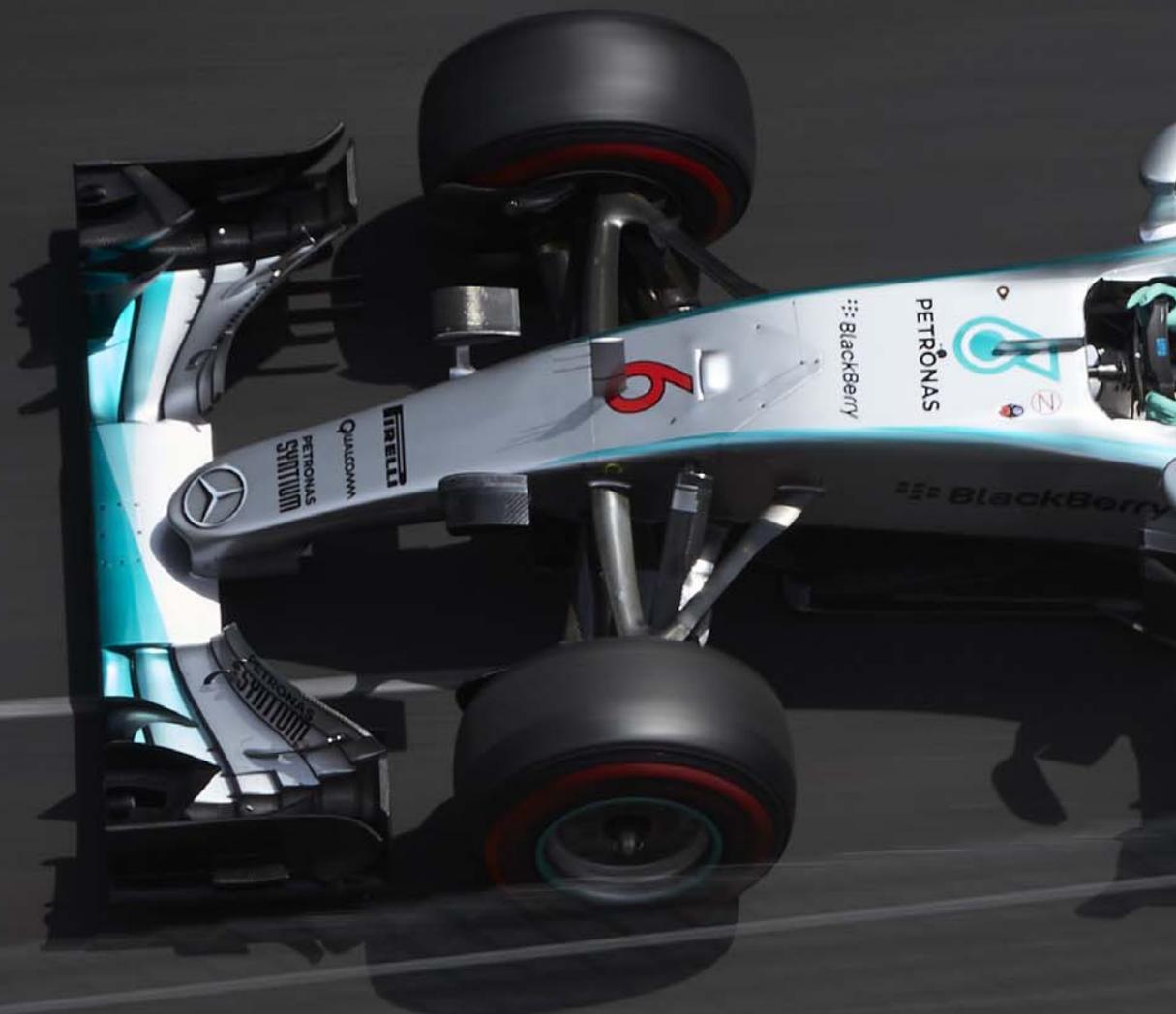
In questo caos quale è stato il ruolo di Lewis?

«Abbiamo deciso insieme. E sono scelte che devi prendere in una frazione di secondo. Abbiamo cercato di avere più informazioni possibile – dagli ingegneri, dagli strateghi, dal pilota – e poi decidere. In quel caso l'algoritmo era sbagliato».

Come vi siete giustificati con Lewis?

«Mi sono scusato. La colpa è chiaramente del team. Lewis è un grande pilota e sono sicuro che ha capito che siamo umani e ogni tanto sbagliamo. Tutto qui».

Quali sono state le prime parole che vi ha rivolto?



«Era in mezzo ai giornalisti quando mi sono scusato, e da quanto ho potuto giudicare non mi è sembrato che ne facesse un problema».

Come pensa che Hamilton gestirà questa faccenda?

«Mentalmente è molto forte e sta attraversando un grande periodo. Sì, può essere molto spiacevole perdere una gara così, perché era lui che avrebbe dovuto vincerla. Ma lo supererà in fretta, come ha sempre fatto».

Cosa sarebbe successo se fosse stato Lewis, e non Vettel, a incalzare Nico? Avreste chiesto a Rosberg di farlo passare?

«Ho già abbastanza problemi per pormi anche questo! Abbiamo velocemente discusso di cosa sarebbe successo se Lewis avesse sorpassato Vettel, e molto probabilmente non avremmo interferito».

Qualcuno ha azzardato l'ipotesi che abbia pesato la presenza a Monaco di Dieter Zetsche, il boss della Mercedes-Benz, visto che lui avrebbe gradito la vittoria di un pilota tedesco.

«Il dottor Zetsche è stato molto scontento della situazione. Credetemi, non esistono favoritismi in questo team, di nessuna natura».

Intervista tratta da
Formula1.com



FORMULA 1

Fernando Alonso





Alonso non ha riti o scaramanzie strane prima di un Gp, il suo frigo è quasi sempre vuoto ma non può fare a meno di Twitter per connettersi al mondo. La sua pista dei sogni è Suzuka, ma da appassionato andrebbe a Monza e Montecarlo, il suo compagno di gara deve avere senso dell'umorismo e guai al team principal che prova a ingannarlo

La verità, per favore, sulle corse

Quali sono gli elementi essenziali della sua routine prima di una gara?

«Probabilmente deluderò qualcuno dicendo che non faccio nulla di strano! Arrivo al circuito molto presto, circa tre ore, tre ore e mezzo prima della gara. Poi ci sono i meeting con gli ingegneri per stabilire le strategie e definire il numero delle soste, eccetera. Dopo di che vado alla sfilata dei piloti per salutare i fan lungo la pista. Quando rientro ho 30 minuti tutti per me. Chiamo la famiglia, gli amici, la mia fidanzata e li aggiorno. Quindi salgo in macchina. Una procedura molto standard. Niente di divertente».

Quali sono gli ingredienti necessari per una bella serata?

«Stare con i miei amici. Non dover lavorare il giorno dopo, e non dovermi alzare presto. Poi dipende dalle "vibrazioni" che trasmette la serata».

Quali sono gli oggetti indispensabili da tenere nella stanza d'albergo o nel mo-

torhome nei weekend di gara?

«Niente di speciale. Mettiamola così: sono molto puntuale, quindi ho la stanza piena di fogli con gli orari, precisi al minuto, di ogni impegno del mio programma per il weekend. E spunto davvero tutto quello che faccio. E una specie di conto alla rovescia per la gara».

Cosa non deve mancare nel frigorifero?

«Considerato che viaggio tanto – anche tre, quattro settimane di fila – il mio frigo si svuota l'ultimo giorno che sono a casa e tutto quello che rimane finisce nella spazzatura. Quando rientro tutto ricomincia da capo: fare la spesa, consumare, ripartire...».

Quali sono le doti fondamentali di un buon compagno di squadra?

«Deve essere veloce, leale verso il team e con un buon senso dell'umorismo. Ci passi sempre un sacco di tempo insieme, inevitabilmente ci



sono momenti di tensione, non necessariamente fra piloti ma con il team – quindi meglio che non sia un piagnone e sappia scherzare. Aiuta molto».

Consigli per evitare lo stress da aeroporto?

«Non ne ho, mi dispiace. Mi piace avere tempo, non sono uno che si imbarca all'ultimo secondo. Quello è un tipo di stress stupido che cerco di evitare. Quindi se l'autista mi dice che passerà a prendermi alle 9 io faccio sempre anticipare alle 8 e 30. Una mezz'ora in più decisamente rende più rilassante la mia giornata».

Quali sono le doti essenziali di un pilota di F.1?

«A volte sevi saper recitare un po'. Ci sono situazioni in cui devi raccontare qualche bugia. Quindi servono doti da attore. Poi, serve una buona dose di egoismo. Non arroganza, ma devi saperti far rispettare da chi ti sta attorno».

Cosa la aiuta a rilassarsi dopo una gara?

«Di solito riguardo la gara. Mi serve per calmarmi e analizzare come è andata, così posso voltare pagina. Se non lo facessi penserei in continuazione: cosa è successo in quel momento, cosa è successo in quell'altro... Se la rivedo, poi posso concentrarmi sulla prossima gara».

Le caratteristiche fondamentali di un buon circuito?

«Le curve veloci. Solo quello. Devi poter portare la macchina al limite e sentire l'adrenalina che sale. Suzuka sotto questo profilo per me è perfetto».

Che app ha sul suo telefono cellulare?

«Twitter. Mi piace stare in contatto con i miei fan. Inoltre leggo le notizie. Anche se non è come leggere un giornale cartaceo, alla fine attraverso Twitter riesci a renderti conto di cosa sta succedendo».

Le doti che deve avere un team principal?

«Onestamente? Amo i capi che fissano obiettivi realistici. Rispetto alle risorse che si possono dedicare alla ricerca e allo sviluppo nella squadra è bene che dica la verità. Non è mai un bene se fa salire le aspettative e poi ti delude. Ci sono alcuni capi che usano dei trucchetti, ma non fa per me. Mi piace se mi dicono la verità in faccia».

Qual è il GP a cui un fan dovrebbe assolutamente partecipare almeno una volta nella vita?

«Per quanto riguarda l'esperienza di vita, Monaco. Dal punto di vista dell'entusiasmo e della passione, Monza».

Intervista tratta da
Formula1.com

“ A volte sevi saper recitare un po'. Ci sono situazioni in cui devi raccontare qualche bugia. Quindi servono doti da attore. Poi, serve una buona dose di egoismo. Non arroganza, ma devi saperti far rispettare da chi ti sta attorno ”

FERNANDO ALONSO



PERCHÉ METTERE GLI **AIRBUMP**[®] SULLE PORTI RE?



CITROËN C4 CACTUS CON PROTEZIONI AIRBUMP[®].

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, Citroën C4 Cactus ti protegge dai piccoli urti quotidiani.



WORLD CAR DESIGN OF THE YEAR
2015 WORLD CAR AWARDS

CRÉATIVE TECHNOLOGIE



L'incidente di Monaco? Guardo avanti

Verstappen ha rivisto più volte il terribile crash di Monte-Carlo ed ha capito il proprio errore. Ma quell'evento lo ha già cancellato e pensa alla prossima gara di Montreal



Red Bull



Red Bull
MOBILE



Red Bull





Antonio Caruccio

Max Verstappen è sicuramente uno dei piloti più interessanti del paddock della Formula 1. Arrivato giovanissimo, stabilendo un record che difficilmente verrà battuto nel futuro prossimo dato che è stato inserito un limite di età, ha tolto ogni dubbio sulla sua maturità dentro e fuori la pista. Lo abbiamo incontrato a Spa, dove era di scena la World Series by Renault, evento nel quale Verstappen è stato invitato per guidare la Red Bull di due anni fa. Tantissimo il pubblico intervenuto e giunto anche dall'Olanda per vedere proprio il giovane pilota della Toro Rosso.

Max, ad una settimana, che impressione ti sei fatto?

"L'ho visto, l'ho rivisto parecchie volte. Che dire, sicuramente è stato il più grosso incidente che io abbia mai avuto nella mia carriera sino a questo momento. Ma sono contento che non mi sono rotto niente e sono pronto per lottare nuovamente in pista in Canada".

Grosjean ha detto che da questo incidente avresti imparato

qualcosa. Cosa ti ha insegnato?

"Ho imparato che non dovrebbe riaccadere... sono cose che capitano, ma voglio andare oltre e pensare al Canada, non voglio dimenticare quanto successo, ma semplicemente andare oltre".

Girando a Spa con la F1 nei week-end World Series Renault hai avuto modo di provare per la prima volta l'Eau Rouge. Che impressioni hai avuto?

"Ci avevo corso in Formula 3 nel 2014, ma sono macchine che arrivano solo a 240Km/h e con la Formula 1 è tutta un'altra storia. L'abbiamo anche percorsa al contrario nell'esibizione, ed è qualcosa che di solito fai solo nei videogiochi. È stato divertente, anche se chiaramente la pista non è stata disegnata per essere percorsa in quella direzione, ma è stata una bella esperienza, unica".

Ti puoi ritenere soddisfatto dei tuoi risultati ottenuti sino ad ora in Formula 1?

"Direi di sì. Abbiamo avuto un po' di sfortuna se dobbiamo tirare le somme, ma in termini di velocità e competitività siamo



“ Io mi godo quello che mi succede intorno, ho sempre voluto essere un pilota di Formula 1 e quindi per me si tratta semplicemente di vivere il mio sogno. Non ne ho mai abbastanza e mi godo ogni momento. Penso che fisicamente sia più duro che una decina di anni fa, ma è cambiato il modo di guidare, devi salvare energia, magari non puoi sempre spingere la vettura al limite, ma è parte del gioco **”**

MAX VERSTAPPEN



andati bene. Certo c'è sempre da migliorare, devo maturare ancora un po', ma abbiamo mostrato un buon passo e ho lottato con piloti esperti, quindi si sono soddisfatto".

Ci sono molte piste che non conosci, come ad esempio Montreal. Come le impari?

"La parte più grande del lavoro è sicuramente fatta al simulatore, che è molto realistico che ti regala la giusta prospettiva di guida. Ogni tanto guardo anche come altri piloti hanno corso in passato su certi tracciati, ma certamente la tecnologia che abbiamo sviluppato al simulatore è l'esperienza più realistica che possiamo avere. Chiaramente anche la squadra ti mette a disposizione un bagaglio tecnico di esperienza e set-up che ti rende pronto a scendere in pista, come a Monaco, dove non conoscevo la pista, ma siamo stati subito al top".

Appunto a Monaco nelle prove libere sei balzato subito al vertice della classifica, te lo aspettavi?

"A dire il vero no, sapevamo di poter avere un buon passo, ma non di essere così veloci sin da subito. Imparare una pista normale è più facile che un cittadino perché ci sono molte insidie. Anche con la Formula 3 lo scorso anno ero al debutto assoluto a Pau, ma gestire la potenza di una Formula 1 tra i muretti non è facile".

Al momento sembra che il punto debole di Toro Rosso, e Red Bull, sia il motore. Verranno introdotti dei miglioramenti questa estate?

"Al momento sembra dura, ma degli aggiornamenti ci saranno. Credo sia difficile durante la stagione chiudere il gap con Mercedes o Ferrari, ma sono certo che Renault farà di tutto per fornirci il meglio".

Cosa succederà invece per quanto riguarda lo sviluppo della macchina?

"Avremo un pacchetto previsto per l'Austria. Anzi sino ad ora sono rimasto sorpreso di come a Barcellona fossimo stati competitivi perché non ce lo aspettavamo in quell'occasione. Il team porta sempre qualche novità, ma fare la terza fila in qualifica è stato grandioso, anche se le caratteristiche del circuito si adattavano ad una macchina come la nostra che ha un buon carico aerodinamico. L'obiettivo rimane quello di poter stare davanti a Sauber, Lotus e Force India".

Il tuo compagno Sainz ha detto che la F.1 è mentalmente orribile per un pilota, nel senso che stressa molto. È così anche per te?

"Sinceramente no. Io mi godo quello che mi succede intorno, ho sempre voluto essere un pilota di Formula 1 e quindi per me si tratta semplicemente di vivere il mio sogno. Non ne ho mai abbastanza e mi godo ogni momento. Penso che fisicamente sia più duro che una decina di anni fa, ma è cambiato il modo di guidare, devi salvare energia, magari non puoi sempre spingere la vettura al limite, ma è parte del gioco".

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



McLaren piede e genio

Scomparso 45 anni fa, il 2 giugno del 1970, Bruce McLaren può essere ricordato come uno dei talenti più cristallini nella storia delle corse, sia da pilota, sia da costruttore. Una vita finita troppo presto, la sua, ma comunque unica e ricca di incredibili successi

Carlo Baffi

Dal 1966 al 2015, con 767 gran premi disputati in F.1. Quella della McLaren è una storia lunga quasi mezzo secolo, in cui la scuderia inglese è divenuta un top team del Circus: 182 vittorie, 155 pole position, 12 mondiali piloti e 8 costruttori. Chissà se il suo fondatore, Bruce Leslie McLaren, pensava di arrivare a tanto? Nato il 30 agosto del 1937 ad Auckland in Nuova Zelanda, McLaren trascorre un'infanzia condizionata dalla sindrome di Legg Perthes, una patologia degenerativa che colpisce le giunture conofemorali. Ricoverato in una casa di cura per circa due anni, dove resta a lungo in trazione muovendosi solo con le stampelle, Bruce riesce a guarire quasi completamente. Gli resterà soltanto una leggera zoppia. Tornato a casa, McLaren cresce con la passione per i motori. Frequenta un college, dove conseguirà il titolo di studio di ingegnere e nel tempo libero, si diverte a restaurare vecchie auto. E' il viatico verso le competizioni motoristiche. Bruce esordisce nelle gare locali con ottimi risultati, tanto da venire selezionato per il programma "Driver in Europa" dopo il G.P. di Nuova Zelanda (non valido per la F.1). Partito alla volta dell'Inghilterra e aiutato dal connazionale Jack Brabham, suo mentore, Bruce approda alla Cooper, dove inizia a cimentarsi al volante di una F.2, monoposto che può correre insieme alle F.1. E' la chance per il grande salto nella categoria regina, che ha luogo il 3 agosto del '58, sul temibilissimo Nurburgring, sede del G.P. di Germania. Nella corsa funestata dalla morte del ferrarista Peter Collins, McLaren parte dalla 4^a fila e risale fino al 5° posto. Nella stagione successiva arriva la prima vittoria. E' il 12 dicembre e a Sebring (G.P. USA), e la Cooper può celebrare sia il titolo mondiale di Brabham che il trionfo di McLaren, il più giovane vincitore di GP

fino a quel momento (22 anni e 80 giorni). Malgrado venga promosso prima guida alla Cooper, il 2 settembre 1963 Bruce decide di fondare una propria scuderia: la Bruce McLaren Motor Racing Ltd. Compagno d'avventura è l'avvocato americano Teddy Mayer. Di lì a poco seguirà la partecipazione vittoriosa alla Tasman Cup, preludio allo sbarco in F.1, che andrà in scena il 22 maggio del 1966. Sulle stradine del Principato di Monaco muove così i passi la prima McLaren della storia, ovviamente pilotata da Bruce. Parte 10° e si ritira al 10° passaggio, per una perdita d'olio. Ma quella stagione verrà ricordata per via di un altro importantissimo risultato, targato McLaren: il trionfo nella 24 Ore di Le Mans, in coppia con Chris Amon a bordo di una Ford GT40 Mark II. I successi nelle prove di durata porteranno alla McLaren i finanziamenti necessari per proseguire l'avventura nel Circus. Nel 1968, Bruce s'impone nella Race of Champions a Brands Hatch ed il 9 giugno, a Spa, ottiene il primo trionfo con la sua creatura in F.1. Un successo inaspettato per il neozelandese, che nel corso dell'ultimo giro non si accorge che Jackie Stewart è rientrato ai box per un rabbocco di benzina. La factory del neozelandese coglierà nuovi successi, ma non con Bruce, che si consolerà dominando la Can-Am insieme a Denis Hulme. Si arriva così al tragico 2 giugno 1970, 45 anni fa. Durante un test a Goodwood, la M8D realizzata per la Can-Am e guidata da McLaren perde una sezione della coda mentre viaggia a circa 270 km orari. Sbatte contro le barriere, si divide in due e poi prende fuoco. Una dinamica drammatica che non lascia scampo al pilota, che a soli 32 anni e con 101 GP alle spalle, lascia la moglie e la figlia di 4 anni. Nonostante il duro colpo, il team andrà avanti, dapprima gestito da Meyer e successivamente da Ron Dennis, entrando nella cosiddetta dimensione di vertice.

Lorenzo fa paura

Alla terza vittoria consecutiva il maiorchino della Yamaha riduce lo svantaggio nei confronti del leader Rossi, e guarda con avidità alla prossima gara in terra spagnola per ribaltare la situazione. Anche se le velocissime Ducati e un Marquez per ora in crisi potrebbe intromettersi nel duello







Alle spalle del dominatore Lorenzo grande battaglia tra le due Ducati di Dovizioso e Iannone e le due Honda di Marquez e Pedrosa. Alla fine l'ha spuntata il pilota abruzzese. Sotto, il solito assalto al podio dei tifosi

"In questo momento sono in gran forma e la moto è perfetta. Qui ho colto il mio terzo successo di fila, ma ora guardo già al quarto...". Jorge Lorenzo arriva al traguardo da dominatore assoluto, e con gli occhi che sprizzano gioia vera guarda lontano, il maiorchino pensa già al prossimo Gp in terra spagnola a Barcellona. Una gara di casa che potrebbe avvicinarlo ancora di più alla vetta di un Mondiale per ora ancora saldamente nelle mani del compagno di squadra.

Non c'è stata gara per il primo gradino del podio. Partito subito bene, il pilota della Yamaha, come ha insegnato nei giorni belli, ha cominciato a inanellare giri veloci su giri veloci irripetibili per i rivali che, alle spalle, avevano formato un quartetto composto dalle due Ducati di Iannone e Dovizioso e dalle due Honda di Marquez (autore di una partenza strepitosa...) e Pedrosa, mentre Valentino Rossi, partito male, arrancava in undicesima posizione.

La battaglia tra Iannone e Marquez è continuata meravigliosa per molti passaggi, con il l'abruzzese che non ha mai mollato di un solo millimetro costringendo alla fine Marquez all'errore fatale. Finale amaro di un weekend dal vero sapore all'aceto per il giovane spagnolo della Honda. Perso anche Dovizioso per un problema meccanico sulla sua Ducati alla fine il pubblico ha vissuto col cuore in gola gli ultimi giri con un Valentino Rossi arrebbante, dopo la solita splendida rimonta, a spingere Iannone. Ma sotto la bandiera a scacchi dopo la Yamaha n.99 del vincitore, a transitare erano nell'ordine la Ducati n. 29 e la Yamaha n. 46 per il solito tripudio finale del numerosissimo pubblico presente a festeggiare i due piloti italiano sul podio.





L'ORDINE DI ARRIVO DOMENICA 31 MAGGIO 2015

- 1 - Jorge Lorenzo (Yamaha) - Yamaha - 24 giri in 41'39"173
- 2 - Andrea Iannone (Ducati) - Ducati - 5"563
- 3 - Valentino Rossi (Yamaha) - Yamaha - 6"661
- 4 - Daniel Pedrosa (Honda) - Repsol Honda - 9"978
- 5 - Bradley Smith (Yamaha) - Tech 3 - 15"284
- 6 - Pol Espargaro (Yamaha) - Tech 3 - 15"665
- 7 - Maverick Vinales (Suzuki) - Suzuki - 23"805
- 8 - Michele Pirro (Ducati) - Ducati - 29"152
- 9 - Danilo Petrucci (Ducati) - Pramac - 32"008
- 10 - Yonny Hernandez (Ducati) - Pramac - 34"571
- 11 - Scott Redding (Honda) - Marc VDS - 38"553
- 12 - Loris Baz (FTR Yamaha) - Forward - 42"158
- 13 - Hector Barbera (Ducati) - Avintia - 44"801
- 14 - Alvaro Bautista (Aprilia) - Gresini - 50"435
- 15 - Eugene Laverty (Honda) - Aspar - 53"060
- 16 - Mike Di Meglio (Ducati) - Avintia - 1'15"265
- 17 - Karel Abraham (Honda) - AB - 1'15"381
- 18 - Marco Melandri (Aprilia) - Gresini - 1'41"840

Ritirati

- Cal Crutchlow (Honda) - LCR
- Marc Marquez (Honda) - Honda
- Andrea Dovizioso (Ducati) - Ducati
- Stefan Bradl (FTR Yamaha) - Forward
- Nicky Hayden (Honda) - Aspar
- Aleix Espargaro (Suzuki) - Suzuki
- Jack Miller (Honda) - LCR
- Alex De Angelis (ART) - Ioda

Il campionato

- 1. Rossi 118; 2. Lorenzo 112; 3. Dovizioso 83; 5. Iannone 81; 5. Marquez 69;
- 6. Smith 57; 7. Crutchlow 47; 8. P. Espargaro 45; 9. Vinales 36; 10. Petrucci 32.
- 11. A. Espargaro 31; 12. Hernandez 26.



La Porsche trova subito la strada

Nella domenica dedicata alla messa a punto delle vetture in vista della sfida di metà giugno, la Casa di Stoccarda ha dimostrato di avere tutte le carte in regola per puntare ad un successo che manca dal 1998. Ma non mancano le buone notizie per i colori italiani con Bonanomi, miglior pilota Audi della giornata



Marco Minghetti

Porsche imbattibile nella giornata test a Le Mans. Le 919 Hybrid si sono ripetute al top anche nel pomeriggio, dopo il miglior tempo fatto registrare da Neel Jani nelle prime cinque ore di prove al mattino. Disturbata dalla pioggia a metà giornata, la sessione test è poi proseguita nel pomeriggio e la pista, asciugatasi abbastanza in fretta, ha permesso ai piloti di scendere abbastanza rapidamente con i propri tempi. E a staccare il miglior crono della giornata è stato Brendon Hartley capace di scendere fino ad un eccellente 3'21"061, tempo migliore della pole position della 24 Ore 2014 segnata dalla Toyota TS 040 di Kazuki Nakajima.

Ma nel pomeriggio Porsche ha addirittura raddoppiato, portando al secondo posto la vettura di Hulkenberg-Tandy-Bamber-Makowiecki dimostrando di avere, almeno sulla carta, le carte in regola per poter aspirare al successo nella prossima 24 Ore. Alle spalle delle due vetture di Stoccarda sono finite le due Audi di Fassler-Lotterer-Treluyer e di Di Grassi-Duval-Jarvis. Ma al di là delle posizioni ottenute nella giornata odierna, la riflessione da fare è che sia Porsche sia Audi hanno piazzato tutte le loro vetture nello spazio di soli due secondi lasciando intendere che probabilmente quest'anno sarà una gara tra le più accese e imprevedibili di sempre.

Chi continua a mancare all'appello è stata la Toyota capace con

la sola vettura di Davidson-Buemi-Nakajima-Kobayashi di far segnare un tempo vicino a quello dei rivali di sempre, ma l'impressione è che la squadra giapponese possa avere qualche carta nella manica da giocare nel weekend del 13-14 giugno in configurazione gara. Tanta attesa c'era nel vedere all'opera le tre Nissan che, ancora alle prese con numerosi problemi di gioventù hanno segnato tempi più vicini a quelli fatti segnare dalle vetture GT che a quelli delle LMP1 rivali... E allora il miglior tempo della giornata è quello segnato dalla vettura n. 23 con Pla-Mardenborough-Chilton con il tempo di 3'43"383, a più di venti secondi dal miglior tempo.

Per quanto riguarda la categoria LMP2, il miglior tempo assoluto è stato fatto segnare al mattino dalla Ligier JS P2 del team OAK dell'equipaggio Cumming-Vanthoor-Estre, mentre al pomeriggio a salire in cattedra sono state la Oreca 03R del team Murphy Prototypes con Chandock-Patterson-Berthon, la Oreca 05 di Thiriet-Badey-Gommendy e la Ligier JS P2 di Rusinov-Canal-Bird.

Come al solito lotta all'ultimo decimo tra le GTE Pro, e se al mattino a svettare era stata la Corvette C7R di Gavin-Milner-Taylor, al pomeriggio la più veloce è risultata l'Aston Martin di Turner-Mucke-Bell con la Ferrari di Bruni-Vilander-Fisichella in pista nella seconda parte di giornata per soli otto giri. Aston Martin al top anche tra le vetture di GTE AM con Dalla Lana-Lamy-Lauda che hanno fermato il cronometro sul tempo di 3'59"338.

L'Audi di Marco Bonanomi





Al momento lontane dai vertici le prestazioni delle Toyota TS 040



Tanti problemi di gioventù per le Nissan all'esordio sulla Sarthe

La top ten dei più veloci in pista Bonanomi il più rapido tra i piloti Audi

1	Brendon Hartley	Porsche 919 Hybrid	3'21"061 (22 giri)
2	Neel Jani	Porsche 919 Hybrid	3'21"945 (28 giri)
3	Marco Bonanomi	Audi R18 e-tron quattro	3'22"307 (31 giri)
4	Nick Tandy	Porsche 919 Hybrid	3'22"322 (29 giri)
5	Benoit Tréluyer	Audi R18 e-tron quattro	3'22"556 (31 giri)
6	André Lotterer	Audi R18 e-tron quattro	3'22"930 (28 giri)
7	Loïc Duval	Audi R18 e-tron quattro	3'23"002 (24 giri)
8	Romain Dumas	Porsche 919 Hybrid	3'23"179 (25 giri)
9	Timo Bernhard	Porsche 919 Hybrid	3'23"945 (29 giri)
10	Lucas di Grassi	Audi R18 e-tron quattro	3'24"111 (31 giri)

24 ORE LE MANS

Giornata test



La Ligier-HPD di Cumming e Vanthoor più veloce tra le LMP2



Sempre agli avamposti la Ferrari 458 AF Corse di Bruni-Vialander-Fischella





L'Aston Martin leader tra le GTE Pro.
Sotto, le due Corvette C7R al box



I MIGLIORI TEMPI DELLA GIORNATA DOMENICA 31 MAGGIO 2015

- 1 - Bernhard-Webber-Hartley-Makowiecki (Porsche 919 Hybrid) - Porsche - 3'21"061
- 2 - Dumas-Jani-Lieb-Makowiecki (Porsche 919 Hybrid) - Porsche - 3'21"945
- 3 - Rast-Albuquerque-Bonanomi (Audi R18 e-tron) - Audi - 3'22"307
- 4 - Hulkenberg-Tandy-Bamber-Makowiecki (Porsche 919 Hybrid) - Porsche - 3'22"322
- 5 - Fassler-Lotterer-Treluyer (Audi R18 e-tron) - Audi - 3'22"556
- 6 - Di Grassi-Duval-Jarvis (Audi R18 e-tron) - Audi - 3'23"002
- 7 - Davidson-Buemi-Nakajima-Kobayashi (Toyota TS040 Hybrid) - Toyota - 3'25"321
- 8 - Wurz-Sarrazin-Conway (Toyota TS040 Hybrid) - Toyota - 3'26"929
- 9 - Beche-Heidfeld-Prost (Rebellion R-One) - Rebellion - 3'30"508
- 10 - Trummer-Kaffer-Monteiro (CLM P1-AER) - ByKolles - 3'38"904
- 11 - Cumming-Vanthoor-Estre (Ligier JSP2-Nissan) - OAK - 3'41"919
- 12 - Kraihamer-Abt-Imperatori (Rebellion R-One) - Rebellion - 3'42"144
- 13 - Panciatici-Chatin-Capillaire (Alpine-Nissan) - Signatech - 3'42"273
- 14 - Chandock-Patterson-Berthon (Oreca 03R-Nissan) - Murphy - 3'42"405
- 15 - Howson-Bradley-Lapierre (Oreca 05-Nissan) - KCMG - 3'42"453
- 16 - Dolan-Turvey-Evans (Gibson 0155-Nissan) - Jota - 3'42"547
- 17 - Thiriet-Badey-Gommendy (Oreca 05-Nissan) - Thiriet by TDS - 3'43"344
- 18 - Pla-Mardenborough-Chilton (Nissan GT-R LM Nismo) - Nissan - 3'43"383
- 19 - Leventis-Watts-Kane (Dome-Nissan) - Strakka - 3'43"833
- 20 - Hirsch-Wirdheim-Lancaster (Gibson 0155-Nissan) - Greaves - 3'44"380
- 21 - Rusinov-Canal-Bird (Ligier JSP2-Nissan) - G Drive - 3'44"452
- 22 - Amberg-Ragues-Webb (Morgan-Nissan) - Pegasus - 3'46"384
- 23 - Yacaman-Derani-Gonzalez (Ligier JSP2-Nissan) - G Drive - 3'47"058
- 24 - Ragues-Webb-Amberg (Morgan Evo-Sard) - Morand - 3'47"088
- 25 - Bellarosa-Ibanez-Perret (Oreca 05-Nissan) - Ibanez - 3'47"198
- 26 - Krohn-Jonsson-Barbosa (Ligier JSP2-Nissan) - Krohn - 3'47"251
- 27 - Mediani-Markosov-Minassian (BR 01-Nissan) - SMP - 3'47"827
- 28 - Sharp-Dalziel-Henemeier (Ligier JSP2-HPD) - Extreme Speed - 3'47"943
- 29 - Tinknell-Buncombe-Krumm (Nissan GT-R LM Nismo) - Nissan - 3'48"835
- 30 - Brown-Van Overbeek-Fogarty (Ligier JSP2-HPD) - Extreme Speed - 3'49"382
- 31 - Nicolet-Maris-Merlin (Ligier JSP2-Nissan) - OAK - 3'51"233
- 32 - Matsuda-Ordenez-Shulzhitskiy (Nissan GT-R LM Nismo) - Nissan - 3'51"334
- 33 - Aleshin-Ladygin-Ladygin (BR 01-Nissan) - SMP - 3'52"613
- 34 - Fujii-Hoshino-Klien (Oreca 03R-Judd) - KCMG - 3'53"433
- 35 - Turner-Mucke-Bell (Aston Martin Vantage) - Aston Martin - 3'58"069
- 36 - Gavin-Milner-Taylor (Chevrolet Corvette C7R) - Corvette - 3'58"162
- 37 - Tomlinson-Robertson-Hoy (Ginetta-Nissan LMP3) - LNT - 3'58"338
- 38 - Bruni-Vilander-Fischella (Ferrari 458) - AF Corse - 3'58"616
- 39 - Pilet-Henzler-Muller-Makowiecki (Porsche 911 RSR) - Manthey - 3'59"043
- 40 - Dalla Lana-Lamy-Lauda (Aston Martin Vantage) - Aston Martin - 3'59"338
- 41 - Rigon-Calado-Beretta (Ferrari 458) - AF Corse - 3'59"420
- 42 - Lietz-Christensen-Bergmeister (Porsche 911 RSR) - Manthey - 4'00"272
- 43 - Nygaard-Sorensen-Thiim (Aston Martin Vantage) - Aston Martin - 4'00"316
- 44 - Rees-MacDowall-Stanaway (Aston Martin Vantage) - Aston Martin - 4'00"325
- 45 - Magnussen-Garcia-Briscoe (Chevrolet Corvette C7R) - Corvette - 4'00"549
- 46 - Mann-Giammaria-Cressoni (Ferrari 458) - AF Corse - 4'00"677
- 47 - Wainwright-Keen-Carroll (Porsche 911 RSR) - Gulf - 4'01"208
- 48 - Griffin-Cameron-Mortimer (Ferrari 458) - AF Corse - 4'01"221
- 49 - Shaitar-Bertolini-Basov (Ferrari 458) - SMP - 4'01"303
- 50 - Al Faisal-Giermaziak-Avenatti (Ferrari 458) - JMW - 4'02"212
- 51 - Perrodo-Collard-Aguas (Ferrari 458) - AF Corse - 4'02"401
- 52 - Bleekemolen-Keating-Miller (SRT Viper GTS-R) - Riley - 4'02"499
- 53 - Chilton-Matsuda-Buncombe-McMillen (Ginetta-Nissan LMP3) - LNT - 4'02"712
- 54 - Perazzini-Cioci (Ferrari 458) - AF Corse - 4'02"732
- 55 - Roda-Ruberti-Poulsen (Corvette C7-R) - Larbre - 4'02"856
- 56 - Sweedler-Bell-Segal (Ferrari 458) - Scuderia Corsa - 4'02"887
- 57 - Dempsey-Long-Seeffried (Porsche 911 RSR) - Dempsey - 4'03"367
- 58 - Ried-Al Qubaisi-Bachler (Porsche 911 RSR) - Proton - 4'03"888
- 59 - Yamagishi-Perret-Ibanez-Raffin (Oreca 03R-Nissan) - Ibanez - 4'03"925
- 60 - Castellacci-Goethe-Hall (Aston Martin Vantage) - Aston Martin - 4'04"354
- 61 - Chen-Vannelet-Parisy (Porsche 911 RSR) - All - 4'04"491
- 62 - Mac-Laursen-Rizzoli (Ferrari 458) - Formula Racing - 4'05"947
- 63 - Chen-Kapadia-Maasen (Porsche 911 RSR) - All - 4'07"378
- 64 - Mallegol-Blank-Bachelier-Mouez (Ferrari 458) - AF Corse - 4'20"327

Spazio al... Green

No, il campionato Turismo più bello del mondo non sta cercando nuove vie ibride, ma ha trovato un protagonista indiscusso nelle due corse svolte sul circuito a sud di Berlino. L'inglese dell'Audi ha siglato una importante doppietta ed ora è leader del campionato davanti a Mortara ed Ekstrom



Jamie Green
dominatore
con l'Audi
al Lausitzring



Claudio Pilia

Sono stati disputati appena due weekend e quattro gare, nel nuovo format "splittato" del DTM, ma c'è già una protagonista indiscussa. È stata l'Audi a fare bottino pieno sul circuito del Lausitzring, che ha ospitato il secondo round stagionale del campionato Turismo più bello del mondo. Dopo la prima sessione di libere, dove a staccare il miglior tempo è stato il rookie Tom Blomqvist con la BMW, per tutto il resto del fine settimana la Casa dei Quattro Anelli ha imposto la sua legge, monopolizzando il secondo turno di prove, le due pole position in palio e soprattutto le due vittorie. Un dominio senza possibilità di appello, che ha visto Jamie Green emergere tra i piloti della competitiva line-up della Casa di Ingolstadt. Pur con un pesante ritiro in gara 2 ad Hockenheim, il driver britannico ha già all'attivo ben tre vittorie, diventando il primo ad essersi aggiudicato entrambe le corse di uno stesso weekend, mostrando i muscoli anche ai compagni di squadra. Nella seconda gara, infatti, Green ha dovuto sudare le famigerate sette camicie per avere la meglio di un agguerrito Mattias Ekstrom, superato non con poca fatica all'ottavo giro, senza però mai riuscire a creare un importante gap. "La gara 2 è stata più dura", ha detto Green, "perché Ekstrom era veloce ed il mio vantaggio non è mai stato grande. Ovviamente, avere vinto entrambe le gare qui è fantastico".

Mortara da podio rimane al vertice

Non solo Green ed Ekstrom però, vista la prova positiva anche degli altri velocissimi piloti delle RS5: Miguel Molina ha centrato il primo podio stagionale (agguantando anche una pole position), mentre Timo Scheider, Nico Muller e Mike Rockenfeller hanno raccolto preziosi punti, lasciando a secco il solo Adrien Tambay. Grandissimo anche Edoardo Mortara, protagonista del sabato con un secondo gradino del podio da sogno e spettacolare alla domenica, difendendo strenuamente una sudata top-5 nei confronti di un Daniel Juncadella che, con la sua Mercedes C63, le ha provate tutte per mettersi le spalle il nostro portacolori italiano.



Pit sulla Mercedes di Vietoris



Mattias Ekstrom



Pascal Wehrlein, quinto al sabato

Mercedes si accontenta e aspetta il Norisring

Se nel primo round di Hockenheim la Mercedes aveva cercato di dare del filo da torcere ai rivali dell'Audi, lottando nelle posizioni di vertice, stavolta gli uomini della Casa delle tre punte si sono dovuti accontentare di raccogliere soltanto dei buoni piazzamenti, in attesa del weekend del Norisring che nella storia recente gli ha arriso con una certa frequenza.

Eroico Martin salva la deludente BMW

Chi è uscita dall'Eurospeedway, invece, con le ossa davvero rotte è stata la BMW, che se non fosse stato per un quasi eroico Maxime Martin (settimo in gara 1, ottavo in gara 2) sarebbe andata via dal circuito, nella migliore delle ipotesi, con due decimi posti. Crisi nera per i campioni in carica e non si capisce bene cosa possa essere accaduto. I piloti non hanno certo avuto un calo di "tensione", quindi c'è qualcosa di tecnico sul quale intervenire rapidamente per non lasciare sfuggire la concorrenza.

L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 1 SABATO 30 MAGGIO 2015

- 1 - Jamie Green (Audi RS5) - Rosberg - 32 giri in 42'15"135
- 2 - Edoardo Mortara (Audi RS5) - Abt - 4"261
- 3 - Mattias Ekstrom (Audi RS5) - Abt - 5"220
- 4 - Miguel Molina (Audi RS5) - Abt - 6"969
- 5 - Pascal Wehrlein (Mercedes C63) - HWA - 8"122
- 6 - Robert Wickens (Mercedes C63) - HWA - 10"657
- 7 - Maxime Martin (BMW M4) - RMG - 13"014
- 8 - Timo Scheider (Audi RS5) - Phoenix - 13"361
- 9 - Mike Rockenfeller (Audi RS5) - Phoenix - 16"719
- 10 - Daniel Juncadella (Mercedes C63) - Mucke - 19"619
- 11 - Bruno Spengler (BMW M4) - MTEK - 22"391
- 12 - Martin Tomczyk (BMW M4) - Schnitzer - 27"031
- 13 - Marco Wittmann (BMW M4) - RMG - 28"364
- 14 - Paul Di Resta (Mercedes C63) - HWA - 28"522
- 15 - Maximilian Gotz (Mercedes C63) - Mucke - 29"026
- 16 - Adrien Tambay (Audi RS5) - Abt - 29"439
- 17 - Christian Vietoris (Mercedes C63) - HWA - 35"480
- 18 - Timo Glock (BMW M4) - MTEK - 36"370
- 19 - Antonio Felix Da Costa (BMW M4) - Schnitzer - 37"537
- 20 - Nico Muller (Audi RS5) - Rosberg - 42"297
- 21 - Lucas Auer (Mercedes C63) - ART - 42"480
- 22 - Tom Blomqvist (BMW M4) - RBM - 45"087
- 23 - Gary Paffett (Mercedes C63) - ART - 49"803

Ritirati

2° giro - Augusto Farfus

L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 2 DOMENICA 31 MAGGIO 2015

- 1 - Jamie Green (Audi RS5) - Rosberg - 46 giri in 1.02'33"014
- 2 - Mattias Ekstrom (Audi RS5) - Abt - 2"144
- 3 - Miguel Molina (Audi RS5) - Abt - 5"038
- 4 - Timo Scheider (Audi RS5) - Phoenix - 5"678
- 5 - Edoardo Mortara (Audi RS5) - Abt - 7"708
- 6 - Daniel Juncadella (Mercedes C63) - Mucke - 9"165
- 7 - Christian Vietoris (Mercedes C63) - HWA - 9"906
- 8 - Maxime Martin (BMW M4) - RMG - 10"789
- 9 - Nico Muller (Audi RS5) - Rosberg - 11"187
- 10 - Mike Rockenfeller (Audi RS5) - Phoenix - 12"055
- 11 - Martin Tomczyk (BMW M4) - Schnitzer - 12"267
- 12 - Timo Glock (BMW M4) - MTEK - 12"864
- 13 - Pascal Wehrlein (Mercedes C63) - HWA - 14"741
- 14 - Antonio Felix Da Costa (BMW M4) - Schnitzer - 14"750
- 15 - Paul Di Resta (Mercedes C63) - HWA - 15"937
- 16 - Maximilian Gotz (Mercedes C63) - Mucke - 16"470
- 17 - Marco Wittmann (BMW M4) - RMG - 19"903
- 18 - Robert Wickens (Mercedes C63) - HWA - 21"325
- 19 - Bruno Spengler (BMW M4) - MTEK - 41"439

Ritirati

42° giro - Adrien Tambay

36° giro - Lucas Auer

1° giro - Augusto Farfus

1° giro - Gary Paffett

1° giro - Tom Blomqvist

Il campionato

1.Green 75 punti; 2.Ekstrom, Mortara 58; 4.Wehrlein 32; 5.Molina 27; 6.Rockenfeller 21; 7.Scheider e Martin 16; 10.Paffett 15.



La BMW M4 di Maxime Martin

Morbidelli regge l'urto

Il pilota italiano non ha vinto in Austria, ma rimane leader del campionato grazie anche al non facile weekend del suo avversario numero uno, Comini





Dario Sala

La gara austriaca del Salzburgring ha segnato il giro di boa del campionato. Una prima parte di stagione che ha avuto il merito di mostrare realmente cosa è la TCR International Series, come potrà svilupparsi e migliorare. Quanto visto fino ad oggi infatti, dice di una categoria che senza dubbio è nata con dei concetti molto chiari e che ha delle basi solide. Ma dice anche che spazio per migliorare ce n'è ancora molto. Soprattutto sul fronte dei marchi coinvolti. Il concetto che ispira la TCR è stato indubbiamente recepito. A farlo però, sono state prima le varie federazioni, piuttosto che le Case. Ad oggi infatti, le uniche veramente pronte sono ancora Seat e Honda con quest'ultima che ha sviluppato una macchina davvero ottima. Opel sta progredendo, ma è ancora lontana e aspetta il nuovo modello prima di iniziare una mini produzione che alimenti le serie nazionali. La Ford potrà chiamarsi macchina da corsa solamente fra un po', ovvero quando il Proteam inizierà a lavorarci sopra con serietà al contrario da quanto fatto fino ad ora dalla Onyx. Gli altri stanno arrivando. Lentamente, ma lo stanno facendo. Marcello Lotti, è partito con il campionato in maniera molto rapida, mentre chi doveva prendere delle decisioni sull'ingresso o meno nella serie, ha aspettato per capire se ne valesse la pena o no. Ma, come ha spiegato lo stesso manager modenese, partire e far vedere di cosa si fosse capaci e che cosa fosse la TCR era necessario. Anche a costo di qualche sacrificio. Oggi tutti hanno capito che la cosa è seria e via via le Case stanno preparando modelli con queste specifiche. La seconda parte della stagione quindi dovrà vedere i rumors trasformarsi in dichiarazioni ufficiali e dare delle risposte sull'argomento più importante di tutti: il futuro.

Nykjaer e Gleason spazio ai comprimari

Intanto godiamoci il presente che è fatto di gare belle e spettacolo. Sul tracciato austriaco sono venuti fuori i nomi di Michel Nykjaer e Kevin Gleason. I due si sono spartiti le vittorie con l'americano della Honda che ha scritto il suo nome per la prima volta nell'albo d'oro. Belli e meritati i trionfi, ma a far discutere sono stati i "big" della categoria. Su tutti ancora una volta Gianni Morbidelli che se ne va dall'Austria con un margine di 18 punti su Stefano Comini. Non ha ottenuto vittorie il pesarese e probabilmente, senza il contatto in gara uno, il risultato avrebbe potuto essere più tondo, ma non è andata affatto male, grazie a dei piazzamenti ottenuti con intelligenza e che gli hanno permesso di mantenere un bel vantaggio in classifica.

Comini nel bene e nel male...

Il suo rivale per eccellenza è infatti incappato in uno di quei fine settimana fatto di luci e ombre. E' iniziato tutto con delle dichiarazioni che hanno portato i responsabili della serie a comminargli una punizione quanto meno esotica. Poi, si è parlato a lungo del suo futuro in campionato che, causa budget, avrebbe potuto finire. E infine, dopo il bel secondo posto di gara uno, è arrivato un erroraccio in gara due che è costato parecchi punti. Insomma una fine settimana pesante. Ma almeno due cose si sono sistemate. Comini con il suo solito carisma ha trasformato la punizione in una mossa pubblicitaria che lo ha fatto volere bene ancora di più e poi ci sono ottime possibilità che possa finire il campionato. A Salisburgo c'erano tanti ospiti di Seat Svizzera, compresi un paio di giornalisti. Questo di solito è un bel segnale. Inoltre, egli stesso ha ammesso che le cose potrebbero aver preso una piega positiva da questo punto di vista. Speriamo. In questo modo potrà dare la caccia più serenamente a quei 18 punti



Kevin Gleason
vincitore di gara 1

che ora lo separano dalla vetta del campionato e provare a riprendersi il primato.

La rabbia di Belicchi Persi punti importanti

Chi se ne va dall'Austria imprecando è invece Andrea Belicchi. Anche il pilota della Target avrebbe potuto ottenere di più se non fosse incappato nella poca professionalità dei commissari di percorso. Dopo la rottura del motore della Opel nessuno ha segnalato la presenza di olio in pista. A farne le spese sono stati Andrea Belicchi e Pepe Oriola. Lo spagnolo però, non ha pagato dazio mentre Belicchi è scivolato dalla seconda alla sesta posizione. Il tutto mentre era in scia al compagno con ottime possibilità di attaccarlo per la vittoria finale. Che dire? Può capitare, ma che rabbia veder sfumare un risultato per colpe non proprie. Speriamo che Andrea possa rifarsi fra tre settimane a Sochi, ultima gara "europea" prima di trasferirsi in Argentina e poi in Asia.





L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 1 DOMENICA 31 MAGGIO 2015

- 1 - Kevin Gleason (Honda Civic) - West Coast - 15 giri 22'14"024
- 2 - Stefano Comini (Seat León) - Target - 2"838
- 3 - Andrea Belicchi (Seat León) - Target - 5"109
- 4 - Jordi Gené (Seat León) - Craft Bamboo - 5"595
- 5 - Gianni Morbidelli (Honda Civic) - West Coast - 5"919
- 6 - Pepe Oriola (Seat León) - Craft Bamboo - 7"399
- 7 - Lorenzo Veglia (Seat León) - Engstler - 7"857
- 8 - Sergey Afanasiev (Seat León) - Craft Bamboo - 8"214
- 9 - Bas Schouten (Seat León) - ST - 15"293
- 10 - Markus Östreich (Opel Astra) - Campos - 17"395
- 11 - Zsolt Szabó (Seat León) - Zengo - 3 giri
- 12 - Michel Nykjaer (Seat León) - Target - 4 giri

Giro più veloce Kevin Gleason 1'27"818

Ritirati

- 1° giro - Mikhail Grachev
7° giro - Igor skuz

Non partito

Fernando Monje

L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 2 DOMENICA 31 MAGGIO 2015

- 1 - Michel Nykjaer (Seat León) - Target - 15 giri 22'17"434
- 2 - Pepe Oriola (Seat León) - Craft Bamboo - 0"436
- 3 - Gianni Morbidelli (Honda Civic) - West Coast - 1"429
- 4 - Sergey Afanasiev (Seat León) - Craft Bamboo - 1"838
- 5 - Andrea Belicchi (Seat León) - Target - 2"598
- 6 - Kevin Gleason (Honda Civic) - West Coast - 3"026
- 7 - Mikhail Grachev (Seat León) - Engstler - 17"800
- 8 - Stefano Comini (Seat León) - Target - 19"459
- 9 - Bas Schouten (Seat León) - ST - 25"106
- 10 - Jordi Gené (Seat León) - Craft Bamboo - 1'22"753

Giro più veloce Kevin Gleason 1'27"454

Ritirati

- 1° giro - Igor Skuz
8° giro - Markus Östreich
13° giro - Lorenzo Veglia

Il campionato: 1. Morbidelli 175; 2. Comini 157; 3. P. Oriola 153; 4. Gené 134; 5. Belicchi e Gleason 127; 7. Nykjaer 92; 8. Afanasiev 55; 9. Veglia 45; 10. Grachev 40.



Il podio di gara 2



Andrea Belicchi

INDYCAR

Gare a Detroit





Sébastien Bourdais
vincitore nella seconda gara
di Detroit

Avanti altri due

Con le vittorie di Munoz e Bourdais, maturate grazie alle avverse condizioni meteo che hanno stravolto i valori in campo, sale a sette il numero dei vincitori in questa stagione. Occasione persa per i piloti di casa Penske, incapaci di sfruttare l'occasione per allungare in campionato

Silvano Taormina

Sarà per il dominio espresso fino a questo punto della stagione, culminato con la sbornia della 500 Miglia di Indianapolis appena sette giorni fa, o più semplicemente per la vicinanza con il suo quartier generale a Detroit. A Belle Isle tutti gli occhi erano puntati sul team Penske, atteso ad un altro weekend sugli scudi. A rimarcare ulteriormente, qualora ce n'è fosse bisogno, la sua leadership in questo 2015. La prima delle due qualifiche, disputata sull'asciutto, ha confermato questa impressione con le quattro Dallara DW12-Chevy schierate dal Capitano piazzate in top-five. E' bastato, però, qualche scroscio di pioggia in gara per rimescolare le carte in tavola e proporre nuovi protagonisti. Questi rispondono al nome di Carlos Munoz e Sebastien Bourdais, vincitori rispettivamente sabato e domenica, che hanno colto l'occasione portando a sette il numero di vincitori diversi nelle prime otto gare. Successi, i loro, non casuali ma costruiti con intelligenza tattica, velocità ed un'ottima visione di gara in condizioni imprevedibili, con colpi di scena sempre dietro l'angolo e numerose caution a frammentare l'andamento delle due gare. Circostanze che non hanno saputo sfruttare al meglio gli uomini Penske, nemmeno quando la stessa pioggia li ha favoriti con l'annullamento della seconda qualifica e la conseguente griglia basata sulle posizioni in campionato.

CHEVROLET

Il meteo ballerino esalta Munoz e Bourdais

Le vittorie di Munoz e Bourdais sono dense di significato per motivi diversi. Il giovane colombiano, sicuramente meno appariscente dei suoi compagni di squadra in casa Andretti, ha colto l'occasione non solo per iscrivere il proprio nome nell'albo dei vincitori di tappa della Indycar, ma soprattutto per togliersi di dosso quell'etichetta di talento non ancora pienamente sbocciato. Un successo che raddrizza un inizio di stagione al di sotto delle aspettative e lo proietta con più fiducia nella seconda parte di stagione. Con Munoz festeggia anche la Honda, tornata sul gradino più alto del podio nonostante le restrizioni imposte alle vigilia al suo aerokit. Belle Isle ha celebrato il ritorno alla vittoria di Sebastien Bourdais, bravo a centrare la sua seconda affermazione in Indycar a quasi un anno da quella maturata in condizioni simili a Toronto. In questa occasione, dopo aver afferrato la leadership al termine del secondo valzer dei pit-stop, ha regolato la concorrenza gestendo sapientemente le gomme e un carico di benzina centellinato nelle ultime concitate, nonché intermittenti, fasi di gara. Il pilota di Le Mans, ancora una volta, si trova a compensare con il suo talento e la sua esperienza i limiti di una monoposto, quella del team KV, lontana nelle prestazioni da quelle dei leader. Ma proprio con i leader Bourdais va a braccetto in classifica, rimanendo nelle zone calde della graduatoria in attesa di sfruttare nuovamente situazioni imprevedibili.

Occasione persa i piloti Penske

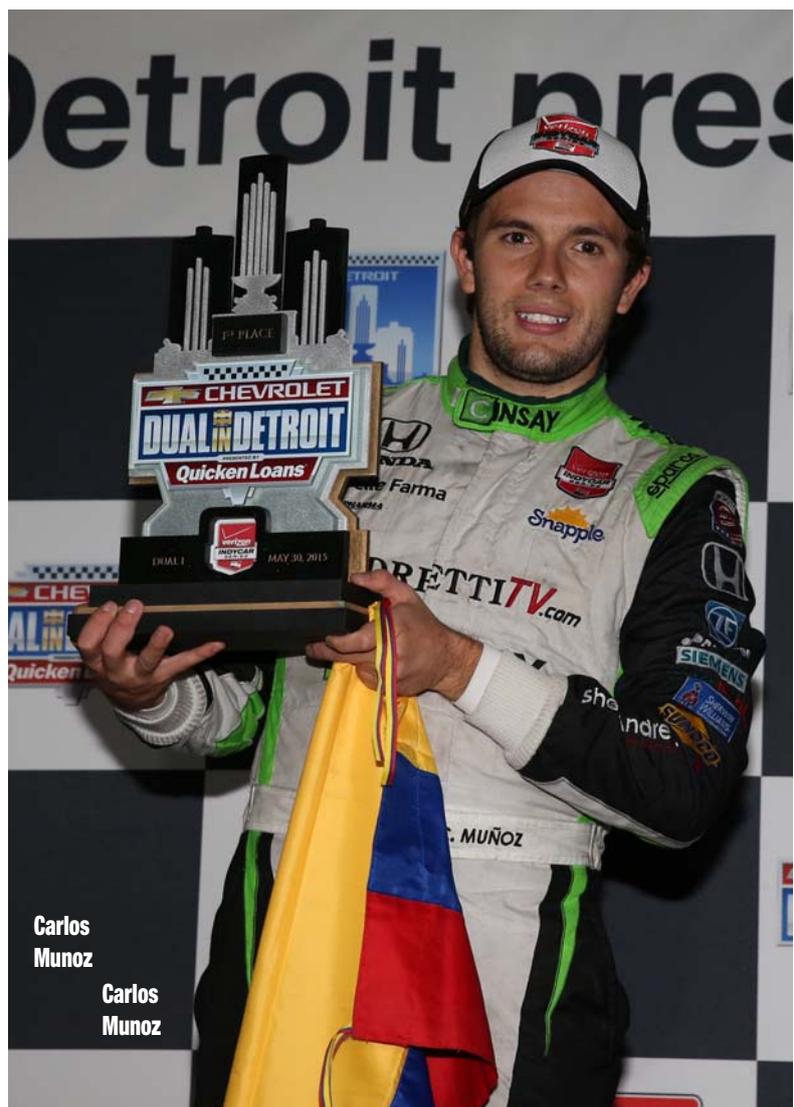
Belle Isle ha il sapore dell'occasione gettata al vento per i piloti della Penske. A partire da Will Power, poleman sull'asciutto nelle qualifiche del sabato ma, complice una prima sosta non proprio perfetta, presto ritrovatosi a lottare e perdere tempo prezioso in mezzo al gruppo. Il quarto posto finale rappresenta per il campione in carica un misero bottino. Discorso non molto diverso per Helio Castroneves, in scia a Power nelle fasi iniziali ma alla fine incapace di andare oltre il sesto posto. Nella seconda gara il brasiliano ha commesso un errore grossolano durante un restart coinvolgendo proprio il compagno di squadra australiano. Bicchiere mezzo pieno e mezzo vuoto per Montoya, due volte decimo ma comunque in grado di allungare leggermente in classifica. In gara 2, dopo aver ricevuto in regalo la pole, occupava la seconda posizione fino a pochi giri dalla fine, salvo poi retrocedere con il serbatoio quasi a secco. Alla fine l'unico a sorridere è Simon Pagenaud, sicuramente il meno quotato dei quattro, bravo a centrare il terzo gradino del podio in gara 1.

Tra i delusi anche Andretti e Dixon

La lista dei delusi, però, non include solo i piloti della Penske. Un errore strategico del team, che lo ha richiamato ai box per il secondo cambio-gomme con qualche giro d'anticipo, è costata a Marco Andretti una probabile vittoria in gara 1. La piazza d'onore dietro al compagno Munoz ha più il sapore della disfatta che la gioia per il primo podio stagionale. Weekend da dimenticare anche in casa Ganassi, con Dixon che non è riu-



Lo start della seconda gara con lo scatto di Power e Montoya



Carlos Munoz

Carlos Munoz



L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 1 SABATO 30 MAGGIO 2015

- 1 - Carlos Munoz (Dallara DW12-Honda) - Andretti - 47 giri
- 2 - Marco Andretti (Dallara DW12-Honda) - Andretti - 30"270
- 3 - Simon Pagenaud (Dallara DW12-Chevy) - Penske - 32"361
- 4 - Will Power (Dallara DW12-Chevy) - Penske - 1'18"608
- 5 - Scott Dixon (Dallara DW12-Chevy) - Ganassi - 1'19"252
- 6 - Helio Castroneves (Dallara DW12-Chevy) - Penske - 1'21"811
- 7 - Jack Hawksworth (Dallara DW12-Honda) - Foyt - 1'23"198
- 8 - Josef Newgarden (Dallara DW12-Chevy) - CFH - 1'23"762
- 9 - Luca Filippi (Dallara DW12-Chevy) - CFH - 1'31"273
- 10 - Juan Pablo Montoya (Dallara DW12-Chevy) - Penske - 1 giro
- 11 - Takuma Sato (Dallara DW12-Honda) - Foyt - 1 giro
- 12 - James Jakes (Dallara DW12-Honda) - Schmidt - 1 giro
- 13 - Ryan Hunter-Reay (Dallara DW12-Honda) - Andretti - 1 giro
- 14 - Sebastien Bourdais (Dallara DW12-Chevy) - KV - 1 giro
- 15 - Stefano Coletti (Dallara DW12-Chevy) - KV Racing - 1 giro
- 16 - Sage Karam (Dallara DW12-Chevy) - Ganassi - 1 giro
- 17 - Tristan Vautier (Dallara DW12-Honda) - Coyne - 1 giro
- 18 - Gabby Chaves (Dallara DW12-Honda) - Herta - 1 giro
- 19 - Conor Daly (Dallara DW12-Honda) - Schmidt - 1 giro
- 20 - Tony Kanaan (Dallara DW12-Chevy) - Ganassi - 14 giri

Giro più veloce: Jack Hawksworth 1'19"972

Ritirati

25° giro - Rodolfo Gonzales

13° giro - Charlie Kimball

5° giro - Graham Rahal

L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 2 DOMENICA 31 MAGGIO 2015

- 1 - Sebastien Bourdais (Dallara DW12-Chevy) - KV - 68 giri in 2"00"38"430
- 2 - Takuma Sato (Dallara DW12-Honda) - Foyt - 1"764
- 3 - Graham Rahal (Dallara DW12-Honda) - Rahal - 2"339
- 4 - Tristan Vautier (Dallara DW12-Honda) - Coyne - 9"741
- 5 - Marco Andretti (Dallara DW12-Honda) - Andretti - 9"985
- 6 - Conor Daly (Dallara DW12-Honda) - Schmidt - 10"564
- 7 - Jack Hawksworth (Dallara DW12-Honda) - Foyt - 11"361
- 8 - Ryan Hunter-Reay (Dallara DW12-Honda) - Andretti - 12"056
- 9 - Gabby Chaves (Dallara DW12-Honda) - Herta - 13"991
- 10 - Juan Pablo Montoya (Dallara DW12-Chevy) - Penske - 14"030
- 11 - Charlie Kimball (Dallara DW12-Chevy) - Ganassi - 14"282
- 12 - Sage Karam (Dallara DW12-Chevy) - Ganassi - 25"248
- 13 - Tony Kanaan (Dallara DW12-Chevy) - Ganassi - 26"530
- 14 - Simon Pagenaud (Dallara DW12-Chevy) - Penske - 27"118
- 15 - James Jakes (Dallara DW12-Honda) - Schmidt - 1 giro
- 16 - Stefano Coletti (Dallara DW12-Chevy) - KV Racing - 1 giro
- 17 - Luca Filippi (Dallara DW12-Chevy) - CFH - 2 giri
- 18 - Will Power (Dallara DW12-Chevy) - Penske - 4 giri
- 19 - Helio Castroneves (Dallara DW12-Chevy) - Penske - 4 giri
- 20 - Scott Dixon (Dallara DW12-Chevy) - Ganassi - 10 giri

Giro più veloce: Sebastien Bourdais 1'17"913

Ritirati

49° giro - Josef Newgarden

33° giro - Rodolfo Gonzales

5° giro - Carlos Munoz

Il campionato

1. Montoya 315; 2. Power 294; 3. Dixon 252; 4. Rahal 246; 5. Castroneves 245; 6. Bourdais 228; 7. Andretti 224; 8. Newgarden 206; 9. Pagenaud 193; 10. Kimball 187.

Takuma Sato festeggia con il team principal Larry Foyt il secondo posto ottenuto la domenica



scito ad andare oltre il quinto posto al sabato. Un errore del team-mate Kimball, invece, lo ha messo fuorigioco il giorno dopo. Le disgrazie altrui, per sua fortuna, lo tengono in lotta per il titolo. E' andata peggio a Kanaan, il più veloce nel primo turno di libere ma coinvolto in qualche contatto di troppo in gara. Qualche sprazzo di competitività lo hanno mostrato anche Stefano Coletti e Luca Filippi, veloci anche in condizioni precarie ma non esenti da errori che gli sono valsi testacoda e toccate a muro. Diversamente può gioire Takuma Sato, secondo dopo una bella lotta per il secondo posto di gara 2 con Graham Rahal, a sua volta al terzo podio stagionale.

RENAULT 3.5

Gare a Spa

REN



Rowla duello

NAUULT



nd e Vaxiviere nelle Ardenne

Una vittoria a testa, come ad Alcaniz, per l'inglese e il francese che stanno dimostrando di essere i due veri protagonisti della stagione. Ma attenzione a Stoneman e De Vries, in attesa che arrivino anche Ellinas e Dillmann

RENAULT 3.5

Gare a Spa

Massimo Costa

Come ad Alcaniz, Matthieu Vaxiviere e Oliver Rowland si sono spartiti le vittorie nelle due gare in palio a Spa. Un bel confronto il loro e l'impressione è che la battaglia che vede opposti l'inglese appoggiato dal Racing Steps Foundation e schierato dal team Fortec, e il francese dello Junior Lotus che guida per il team Lotus Charouz, sarà il motivo principale della stagione. Rowland comanda la classifica generale con 82 punti e a Spa ha dominato la seconda giornata con pole e prima posizione mai messa in discussione. Vaxiviere lo segue con 77 punti con pole e successo nella prima giornata e un recupero su Nicholas Latifi dopo una partenza non perfetta. Non è una sorpresa ritrovare Oliver e Matthieu davanti a tutti nella classifica generale. Il primo era già stato una rivelazione, da debuttante, nel 2014, il secondo è cresciuto strada facendo la scorsa stagione divenendo il punto di riferimento dei test invernali, come Rowland. Un bel confronto, non c'è che dire, dove la vera rivelazione è senza dubbio Vaxiviere, che nella Eurocup Renault era un pilota di seconda fascia, con un solo acuto a inizio 2013 sotto la pioggia del Motorland Aragon. Mentre Rowland è stato protagonista ovunque. Un confronto che vede anche la Fortec, abituata a questi livelli, e il team ceco Charouz che finalmente sta concretizzando quanto di buono fatto negli anni passati.

Anno d'oro per il malese Jaafar

Ma attenzione anche a Jazeman Jaafar. Il malese è al terzo anno nella categoria e mai come prima appare determinato e convinto dei propri mezzi. Se con Carlin, nell'anno del debutto aveva sofferto, se con ISR, nel 2014 si era ritrovato unico pilota del team senza un riferimento valido nel box, ora finalmente in casa Fortec e con Rowland che lo sprona, Jaafar sta ottenendo risultati notevoli. Come la vittoria e la pole a Monte-Carlo, una vera perla su un circuito che lo aveva visto già sul podio nei due anni precedenti. Jaafar non si è perso nelle Ardenne dopo il trionfo monegasco, prendendosi il secondo posto in gara 1 e il sesto in gara 2 dopo essere partito ultimo per un errore del team (in qualifica 2 era risultato sesto, poi penalizzato). Jaafar sabato sera era ancora il leader del campionato, posizione acquisita dopo Monaco, ora è terzo, ma da ventesimo ha compiuto un miracoloso recupero giungendo sesto all'arrivo della seconda corsa. Il malese appoggiato da sempre dalla Petronas, e in orbita Mercedes, vanta 75 punti.



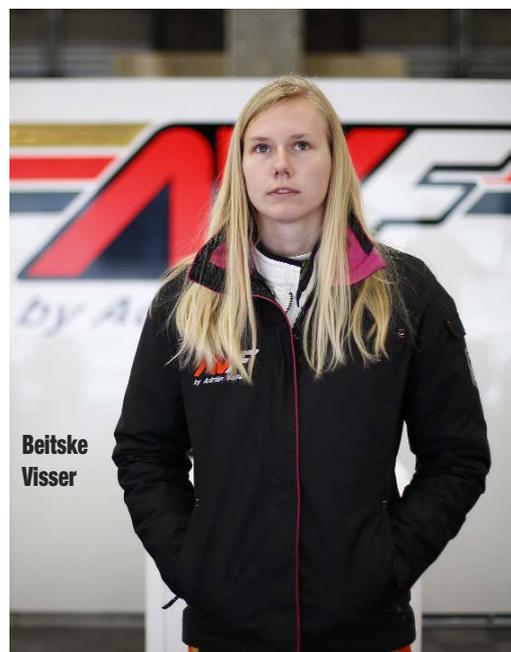
Tom Dillmann



Dean Stoneman



Pietro Fantin



Beitske Visser



Matthieu
Vaxiviere

Stoneman un mastino alla ricerca della vittoria

Quarto in una classifica che si va delineando sempre più, è il rookie Dean Stoneman con 60 punti. L'inglese entrato nel programma Junior Red Bull da pochi mesi, schierato dal team Dams campione nel 2013 e 2014 con Kevin Magnussen e Carlos Sainz, è alla ricerca della prima vittoria. Ma intanto è salito sul podio già tre volte e su ognuno dei circuiti affrontati, ovvero Alcaniz, Monaco e Spa e su cinque gare ha fallito l'ingresso in zona punti solo ad Alcaniz gara 2. E' un bel mastino Stoneman e i primi tre in classifica dovranno guardarsi da lui.

De Vries sta crescendo due i podi conquistati

Più staccato e con 44 punti troviamo Nyck De Vries. Il rookie olandese del programma Junior McLaren, campione Eurocup Renault 2.0 e Renault ALPS lo scorso anno, ha piazzato due secondi posti ad Alcaniz (vittoria persa all'ultima curva dell'ultimo giro a favore di Vaxiviere) e Spa, entrambi in gara 2. Risultati di spessore che denotano il suo talento. Per ora gli manca la continuità necessaria per proporsi nelle primissime posizioni della Renault 3.5. De Vries, come già detto in precedenza da queste pagine, ha una eredità pesante, quella dei precedenti campioni della Renault 2.0 che sempre si sono ritrovati a fare il grande salto nella 3.5 lottando per il titolo come accaduto con Robin Frijns, Stoffel Vandoorne e Pierre Gasly. Ma il compagno di Stoneman in Dams, piano piano ci sta arrivando e si prevede un certo intasamento al vertice tra qualche gara...

Ellinas e Dillmann ancora sotto tono

Degli altri piloti ci aspettavamo una partenza migliore da parte di Tio Ellinas e Tom Dillmann, rispettivamente dei team Strakka e Carlin. Il cipriota ha tre arrivi in zona punti (quarto, settimo e quinto) e due ritiri, pesante quello di Monaco e non per sue colpe, mentre Dillmann ha sempre concluso ogni corsa e solo nella gara 2 di Spa non ha preso punti per via di una foratura procuratagli al 1° giro di Latifi. Dillmann è anche salito sul podio di Monaco, giungendo terzo, ma non è faticante come ci si aspettava. Lo stesso vale per Ellinas. Ma è opinione del paddock che quando si sbloccheranno, potranno mettere in difficoltà Rowland, Vaxiviere, Stoneman e De Vries.

L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 1 SABATO 30 MAGGIO 2015

- 1 - Matthieu Vaxiviere - Lotus Charouz - 19 giri 41'17"060
- 2 - Jazeman Jaafar - Fortec - 5"043
- 3 - Dean Stoneman - Dams - 11"808
- 4 - Nicholas Latifi - Arden - 12"414
- 5 - Oliver Rowland - Fortec - 14"032
- 6 - Tom Dillmann - Carlin - 15"104
- 7 - Tio Ellinas - Strakka - 15"875
- 8 - Gustav Malja - Strakka - 17"917
- 9 - Nyck De Vries - Dams - 19"224
- 10 - Egor Orudzhev - Arden - 20"940
- 11 - Meindert Van Buuren - Lotus Charouz - 25"811
- 12 - Bruno Bonifacio - Draco - 31"008
- 13 - Alfonso Celis - AVF - 32"049
- 14 - Roy Nissany - Tech 1 - 32"615
- 15 - Sean Gelael - Carlin - 44"304
- 16 - Patric Armand - Pons - 58"019

Giro più veloce: Jazeman Jaafar 2'02"391

Ritirati

- 15° giro - Roberto Merhi
- 6° giro - Aurelien Panis
- 0 giri - Pietro Fantin

Non partita

Beitske Visser



Jazeman
Jaafar

L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 2 DOMENICA 31 MAGGIO 2015

- 1 - Oliver Rowland - Fortec - 21 giri 43'42"477
- 2 - Nyck De Vries - Dams - 2"399
- 3 - Matthieu Vaxiviere - Lotus Charouz - 2"946
- 4 - Dean Stoneman - Dams - 13"938
- 5 - Tio Ellinas - Strakka - 14"392
- 6 - Jazeman Jaafar - Fortec - 14"926
- 7 - Aurelien Panis - Tech 1 - 15"084
- 8 - Pietro Fantin - Draco - 15"617
- 9 - Egor Orudzhev - Arden - 17"453
- 10 - Meindert Van Buuren - Lotus Charouz - 23"757
- 11 - Alfonso Celis - AVF - 38"223
- 12 - Sean Gelael - Carlin - 39"006
- 13 - Nicholas Latifi - Arden - 54"424
- 14 - Gustav Malja - Strakka - 1'01"603
- 15 - Patric Armand - Pons - 1'13"978
- 16 - Tom Dillmann - Carlin - 1'32"195

Giro più veloce: Nicholas Latifi 2'02"376

Ritirati

- Bruno Bonifacio
- Roberto Merhi
- Beitske Visser
- Roy Nissany

Il campionato

- 1. Rowland 82; 2. Vaxiviere 77; 3. Jaafar 75; 4. Stoneman 60; 5. De Vries 44; 6. Dillmann 35; 7. Ellinas 28; 8. Fantin 22; 9. Van Buuren 19; 10. Latifi 16.

FIA F.3

Gare a Monza

Formula da

Tra eccessi, incidenti e polemiche l'evento di Monza ha anche proposto certezze e buone impressioni, riproponendo Antonio Giovinazzi al vertice della classifica



a ritoccare

Marco Cortesi

Il FIA European Formula 3 Championship lascia Monza dopo un weekend devastante fatto di piloti allo sbaraglio, voli pausati, gare fermate con bandiera rossa. Il problema sull'adeguatezza del parco piloti ad un tracciato impegnativo come quello brianzolo lascerà degli strascichi. Su una pista con lunghi rettilinei, alte velocità e basso carico, i giovani rookie si sono trovati a gestire una situazione che ha pochi confronti, con pacchetti di mischia sul filo del centimetro, scie da gestire e difficili frenate. E se i risultati, per diversi dei piloti in pista sono stati catastrofici, alla fine dalla gara sono anche emerse delle grandi qualità. A partire da quelle di Felix Rosenqvist, dominatore di tutte e tre le corse col team Prema, ma non solo. Jake Dennis, compagno dello svedese, ha la-

sciato un'ottima impressione riuscendo a conquistare tre podi, ma soprattutto mettendo a segno sorpassi spettacolari senza rinunciare mai alla necessaria correttezza. Anche per quanto riguarda Antonio Giovinazzi e Charles Leclerc le sensazioni sono state positive. Il calabrese è stato incolpevolmente messo KO da due contatti, ma ha mostrato come il rivale di saper ribaltare situazioni iniziali difficili (una carenza di velocità in qualifica 1) e rimontare con mestiere e caparbia. Un peccato che siano in buona parte stati i migliori del lotto ad essere penalizzati per gli eccessi altrui, con l'assegnazione di metà punteggio in due delle tre corse. Comunque, Giovinazzi ha mantenuto la prima posizione in campionato, ed è già qualcosa, quando ci si avvia verso due trasferte, quelle di Spa-Francorchamps e del Norisring, che si attendono infuocate.



Imbattibile Rosenqvist a Monza



Alessio
Lorandi



Tatiana Calderon
in difficoltà...

I commissari salgono in cattedra

La terza gara in realtà è stata molto corta. Dopo un briefing in direzione gara al sabato sera, durato fino a oltre mezzanotte, che ha visto i commissari minacciare e "cazzare" alcuni dei piloti salvo rimanere quasi totalmente inascoltati, l'idea era quella di arrivare, in caso di ulteriori scorrettezze, fino alla metà dei giri in programma con la safety car, per poi interrompere le ostilità. Cosa che si è prontamente verificata. Già nella prima e nella seconda corsa se ne erano viste di tutti i colori, in particolare in mezzo al gruppo, su una pista che non perdona nulla. Pesa però che, oltre all'interruzione non si siano presi grandi provvedimenti, salvo un paio di retrocessioni tranquillamente appellabili e quindi differibili ed una sola, sparuta esclusione. Fortunatamente, nessuno dei piloti coinvolti ha riportato danni seri. Michele Beretta, dopo il pauroso volo innescato da Matthew Rao, ha dovuto rinunciare alla gara di domenica ma solo per i danni riportati dalla vettura, mentre Ryan Tveter è stato portato per prudenza in ospedale anche a causa di un precedente infortunio, ma ne è subito uscito. Incredibilmente invece, Lance Stroll oltre a non riportare il minimo problema fisico, ha visto i suoi meccanici ricostruire la vettura in una nottata.



Giovinazzi
leader di campionato

Kensen competitivo Lorandi "deb" giudizioso

Sui rookie si è detto tanto, ma si sono viste alcune buone prove che lasciano intravedere luce alla fine del tunnel. Mikkel Jensen ha dimostrato grande competitività, limitando le sbavature in una buona prova complessiva, e lo stesso vale per George Russell e Brandon Maisano, in grado di terminare tutte e tre le corse a punti. Una vera rarità considerando tutto quello che è successo. Se dal francese, visti comunque gli importanti trascorsi, ci si poteva aspettare intelligenza tattica e buona gestione, il britannico, che è solo diciassettenne, classe 1997, ha dato ottima prova di sé. Dimostrando che... un'altra via è possibile. Tra i "deb" assoluti, va riconosciuto l'impegno di Alessio Lorandi che, dopo aver commesso qualche errore di troppo all'inizio del weekend, si è messo in luce nelle ultime due corse, tenendosi fuori dai guai nonostante le partenze in fondo al gruppo. Come detto, ora si passa a Spa, su una pista insidiosa sia per caratteristiche intrinseche sia per le influenze atmosferiche. Nella speranza che non non si ripeta il clima da "zero in condotta" visto in Italia.



L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 1 SABATO 30 MAGGIO 2015

- 1 - Felix Rosenqvist (Dallara-Mercedes) - Prema - 19 giri
- 2 - Mikkel Jensen (Dallara-Mercedes) - Mucke - 1"131
- 3 - Jake Dennis (Dallara-Mercedes) - Prema - 1"529
- 4 - Antonio Giovinazzi (Dallara-Volkswagen) - Carlin - 5"265
- 5 - Charles Leclerc (Dallara-Volkswagen) - Van Amersfoort - 5"316
- 6 - Raoul Hyman (Dallara-Mercedes) - West-Tec - 5"693
- 7 - Pietro Fittipaldi (Dallara-Mercedes) - Fortec - 6"056
- 8 - George Russell (Dallara-Volkswagen) - Carlin - 6"473
- 9 - Brandon Maisano (Dallara-Mercedes) - Prema - 7"492
- 10 - Arjun Maini (Dallara-Volkswagen) - Van Amersfoort - 13"755
- 11 - Lance Stroll (Dallara-Mercedes) - Prema - 15"54
- 12 - Ryan Tveter (Dallara-Volkswagen) - Carlin - 17"412
- 13 - Gustavo Menezes (Dallara-Volkswagen) - Carlin - 19"691
- 14 - Hongwei Cao (Dallara-Mercedes) - Fortec - 24"927
- 15 - Michele Beretta (Dallara-Mercedes) - Mucke - 25"446
- 16 - Matthew Rao (Dallara-Mercedes) - Fortec - 26"48
- 17 - Tatiana Calderón (Dallara-Volkswagen) - Carlin - 36"637
- 18 - Alessio Lorandi (Dallara-Volkswagen) - Van Amersfoort - 42"686
- 19 - Nicolas Pohler (Dallara-Mercedes) - DoubleR - 46"855
- 20 - Callum Iott (Dallara-Volkswagen) - Carlin - 48"296
- 21 - Alexander Albon (Dallara-Volkswagen) - Signature - 1 Lap

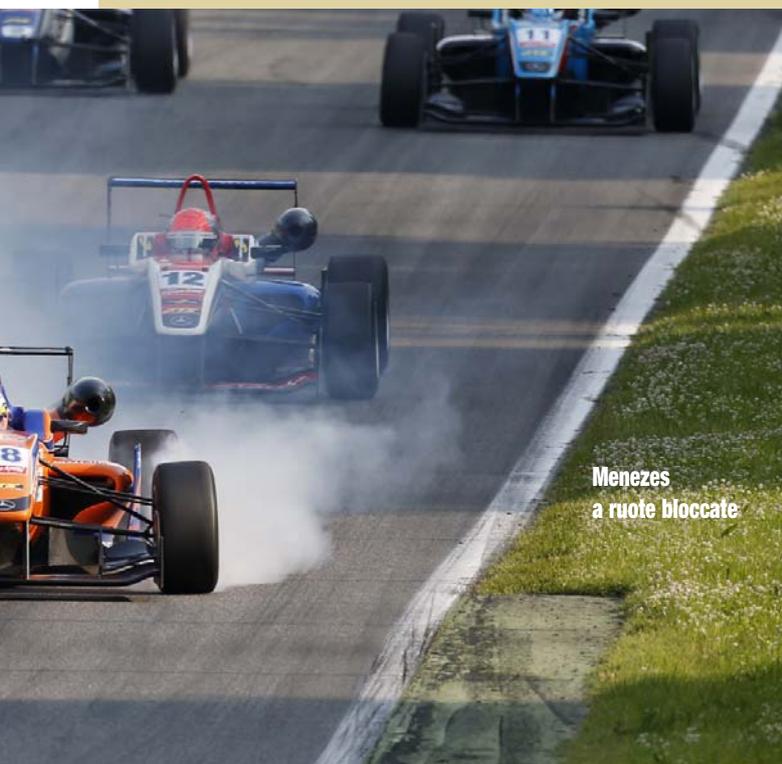
Giro più veloce: Charles Leclerc - 1'44"082

Ritirati

- 14° giro - Mahaveer Raghunathan
- 13° giro - Santino Ferrucci
- 12° giro - Nabil Jeffri
- 11° giro - Fabian Schiller
- 5° giro - Maximilian Günther
- 5° giro - Julio Moreno
- 4° giro - Matt Solomon
- 4° giro - Sergio Sette Camara
- 4° giro - Kang Ling
- 3° giro - Sam MacLeod
- 3° giro - Dorian Boccolacci
- 2° giro - Markus Pommer
- 0 giri - Artur Janosz



Callum Iott



Menezes
a ruote bloccate

L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 2 SABATO 30 MAGGIO 2015

- 1 - Felix Rosenqvist (Dallara-Mercedes) - Prema - 12 giri
- 2 - Jake Dennis (Dallara-Mercedes) - Prema - 0"537
- 3 - Mikkel Jensen (Dallara-Mercedes) - Mucke - 1"039
- 4 - Santino Ferrucci (Dallara-Mercedes) - Mucke - 1"377
- 5 - Gustavo Menezes (Dallara-VW) - Carlin - 2"267
- 6 - George Russell (Dallara-VW) - Carlin - 2"513
- 7 - Brandon Maisano (Dallara-Mercedes) - Prema - 2"840
- 8 - Markus Pommer (Dallara-Mercedes) - Motopark - 3"477
- 9 - Pietro Fittipaldi (Dallara-Mercedes) - Fortec - 4"686
- 10 - Raoul Hyman (Dallara-Mercedes) - West-Tec - 5"662
- 11 - Sérgio Sette Câmara (Dallara-VW) - Motopark - 6"144
- 12 - Sam MacLeod (Dallara-VW) - Motopark - 6"373
- 13 - Alessio Lorandi (Dallara-VW) - Van Amersfoort - 7"103
- 14 - Callum Iott (Dallara-VW) - Carlin - 7"356
- 15 - Matthew Rao (Dallara-Mercedes) - Fortec - 7"988
- 16 - Artur Janosz (Dallara-Mercedes) - Eurointernational - 8"142
- 17 - Hongwei Cao (Dallara-Mercedes) - Fortec - 8"682
- 18 - Nicolas Pohler (Dallara-Mercedes) - DoubleR - 8"942
- 19 - Matt Solomon (Dallara-Mercedes) - DoubleR - 10"665
- 20 - Arjun Maini (Dallara-VW) - Van Amersfoort - 10"732
- 21 - Nabil Jeffri (Dallara-VW) - Motopark - 11"267
- 22 - Tatiana Calderón (Dallara-VW) - Carlin - 11"441
- 23 - Julio Moreno (Dallara-NBE) - T-Sport - 12"282
- 24 - Mahaveer Raghunathan (Dallara-VW) - Motopark - 14"519
- 25 - Fabian Schiller (Dallara-Mercedes) - West-Tec - 14"733
- 26 - Kang Ling (Dallara-Mercedes) - Mucke - 15"422
- 27 - Ryan Tveter (Dallara-VW) - Carlin - 19"239
- 28 - Dorian Boccolacci (Dallara-VW) - Signature - 1'02"026

Giro più veloce: Felix Rosenqvist - 1'44"726

Ritirati

- 10° giro - Maximilian Günther
- 10° giro - Michele Beretta
- 4° giro - Antonio Giovinazzi
- 4° giro - Lance Stroll
- 0 giri - Charles Leclerc

L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 3 DOMENICA 31 MAGGIO 2015

- 1 - Felix Rosenqvist (Dallara-Mercedes) - Prema - 8 giri
- 2 - Jake Dennis (Dallara-Mercedes) - Prema - 1"441
- 3 - Charles Leclerc (Dallara-Volkswagen) - Van Amersfoort - 2"700
- 4 - Antonio Giovinazzi (Dallara-Volkswagen) - Carlin - 3"211
- 5 - Brandon Maisano (Dallara-Mercedes) - Prema - 4"184
- 6 - Gustavo Menezes (Dallara-Volkswagen) - Carlin - 4"745
- 7 - George Russell (Dallara-Volkswagen) - Carlin - 6"211
- 8 - Santino Ferrucci (Dallara-Mercedes) - Mucke - 7"365
- 9 - Lance Stroll (Dallara-Mercedes) - Prema - 8"077
- 10 - Maximilian Günther (Dallara-Mercedes) - Mucke - 8"966
- 11 - Markus Pommer (Dallara-Volkswagen) - Motopark - 9"603
- 12 - Pietro Fittipaldi (Dallara-Mercedes) - Fortec - 10"749
- 13 - Raoul Hyman (Dallara-Mercedes) - West-Tec - 12"066
- 14 - Tatiana Calderón (Dallara-Volkswagen) - Carlin - 12"426
- 15 - Callum Iott (Dallara-Volkswagen) - Carlin - 13"502
- 16 - Hongwei Cao (Dallara-Mercedes) - Fortec - 13"949
- 17 - Nicolas Pohler (Dallara-Mercedes) - DoubleR - 14"578
- 18 - Alessio Lorandi (Dallara-Volkswagen) - Van Amersfoort - 14"947
- 19 - Artur Janosz (Dallara-Mercedes) - Eurointernational - 16"237
- 20 - Matt Solomon (Dallara-Mercedes) - DoubleR - 17"348
- 21 - Arjun Maini (Dallara-Volkswagen) - Van Amersfoort - 18"063
- 22 - Nabil Jeffri (Dallara-Volkswagen) - Motopark - 19"175
- 23 - Sérgio Sette Câmara (Dallara-Volkswagen) - Motopark - 20"643
- 24 - Julio Moreno (Dallara-NBE) - T-Sport - 21"894
- 25 - Kang Ling (Dallara-Mercedes) - Mucke - 22"859
- 26 - Mahaveer Raghunathan (Dallara-Volkswagen) - Motopark - 23"818
- 27 - Sam MacLeod (Dallara-Volkswagen) - Motopark - 49"121

Giro più veloce: Jake Dennis - 1'44"594

Ritirati

- 7° giro - Mikkel Jensen
- 5° giro - Fabian Schiller
- 1° giro - Ryan Tveter

Il campionato

1. Giovinazzi 182; 2. Leclerc 166,5; 3. Rosenqvist 160; 4. Dennis 129; 5. Russell 68; 6. Günther 64,5; 7. Jensen 53,5; 8. Stroll 52; 9. Albon 50; 10. Menezes 35.

Sbuca Sasahara

Il giapponese che ad Alcaniz non aveva preso punti, sul tracciato belga si è esaltato vincendo la prima corsa e classificandosi secondo nella successiva, battuto da Hughes all'ultimo giro. Bene JD Motorsport, sul podio con Isaakyan, e D'Agosto, due volte quinto

Ukyo Sasahara



Massimo Costa

Il giapponese che non ti aspetti è uscito dai boschi delle Ardenne che circondano il fantastico tracciato di Spa e come un samurai ha fatto irruzione in classifica generale recuperando in due giorni 43 punti. Si chiama Ukyo Sasahara ed è una simpatica conoscenza della formula Renault avendo già corso nell'ALPS, dove debuttò nel 2013, e nel NEC, dove ha gareggiato nel 2014 rimanendo legato alla Euronova che lo aveva lanciato in Europa. Ora sono cambiati i programmi, Sasahara punta alla Eurocup col team ART Junior e dopo un avvio ad Alcaniz poco rassicurante, diciassettesimo e undicesimo, a Spa il piccolo Ukyo ha firmato il primo posto in gara 1, dominata, e il secondo in gara 2, superato all'ultimo giro da Jake Hughes dopo che aveva sempre occupato la prima posizione. Una vera beffa per Sasahara, ma Hughes lo aveva messo sotto pressione nella prima corsa e ha fatto lo stesso nella seconda gara, riuscendo a trovare il modo di passarlo. Il giapponese e l'inglese di Koironen sono quindi stati i due grandi protagonisti di Spa.





Deletraz guida il gruppo all'Eau Rouge



Matevos Isaakyan



L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 1 SABATO 30 MAGGIO 2015

- 1 - Ukyo Sasahara - ART Junior - 12 giri
- 2 - Jake Hughes - Koiranen - 0"715
- 3 - Anthoine Hubert - Tech 1 - 3"449
- 4 - Louis Deletraz - Kaufmann - 6"101
- 5 - Ignazio D'Agosto - Manor MP - 10"159
- 6 - Matevos Isaakyan - JD Motorsport - 10"737
- 7 - Callan O'Keefe - Fortec - 18"193
- 8 - Thiago Vivacqua - JD Motorsport - 20"139
- 9 - Max Defourny - ART Junior - 20"884
- 10 - Dennis Olsen - Manor MP - 22"449
- 11 - Darius Oskoui - ART Junior - 24"229
- 12 - Harrison Scott - AVF - 24"358
- 13 - Kevin Joerg - Kaufmann - 24"758
- 14 - Amaury Richard - ARTA - 29"130
- 15 - Lasse Sorensen - Manor MP - 29"638
- 16 - Philip Hamprecht - Koiranen - 30"351
- 17 - Luke Chudleigh - Fortec - 31"081
- 18 - Amaury Bonduel - JD Motorsport - 31"587
- 19 - Martin Kodric - Fortec - 31"805
- 20 - Daniel Pronenko - BVM - 32"755
- 21 - James Allen - ARTA - 33"923
- 22 - Charlie Eastwood - AVF - 34"706
- 23 - Bruno Baptista - Koiranen - 39"554
- 24 - Nikita Mazepin - Kaufmann - 41"853
- 25 - Ben Barnicoat - Fortec - 1 giro
- 26 - Ferdinand Habsburg - Fortec - 1 giro

Giro veloce: Matevos Isaakyan 2'18"441

Ritirati
Jack Aitken
Simon Gachet
Anton De Pasquale
Hugo De Sadeleer
Josef Zaruba
Stefan Riener
Valentin Hasse Clot
Henrique Chaves

L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 2 DOMENICA 31 MAGGIO 2015

- 1 - Jake Hughes - Koiranen - 12 giri 27'40"634
- 2 - Ukyo Sasahara - ART Junior - 0"535
- 3 - Matevos Isaakyan - JD Motorsport - 1"650
- 4 - Ben Barnicoat - Fortec - 2"343
- 5 - Ignazio D'Agosto - Manor MP - 5"385
- 6 - Anthoine Hubert - Tech 1 - 7"557
- 7 - Jack Aitken - Koiranen - 9"463
- 8 - Kevin Joerg - Kaufmann - 10"805
- 9 - Callan O'Keefe - Fortec - 12"035
- 10 - Thiago Vivacqua - JD Motorsport - 12"888
- 11 - Max Defourny - ART Junior - 13"370
- 12 - Harrison Scott - AVF - 16"041
- 13 - Martin Kodric - Fortec - 16"362
- 14 - Nikita Mazepin - Kaufmann - 16"784
- 15 - Lasse Sorensen - Manor MP - 16"960
- 16 - Stefan Riener - Koiranen - 19"605
- 17 - Ferdinand Habsburg - Fortec - 20"203
- 18 - Charlie Eastwood - AVF - 20"588
- 19 - Darius Oskoui - ART Junior - 21"256
- 20 - Anton De Pasquale - Koiranen - 21"892
- 21 - Luke Chudleigh - Fortec - 26"895
- 22 - Danylo Pronenko - BVM - 28"105
- 23 - Amaury Richard - ARTA - 28"325
- 24 - Henrique Chaves - AVF - 31"168
- 25 - Amaury Bonduel - JD Motorsport - 32"059
- 26 - Philip Hamprecht - Koiranen - 35"055
- 27 - Bruno Baptista - Koiranen - 43"432
- 28 - James Allen - ARTA - 43"603
- 29 - Dennis Olsen - Manor MP - 2 giri

Giro più veloce: Matevos Isaakyan 2'18"885

Ritirati
Valentin Hasse-Clot
Louis Deletraz
Hugo De Sadeleer
Simon Gachet
Josef Zaruba

Il campionato
1. Deletraz 70; 2. Hubert 64; 3. Hughes 53; 4. Olsen 50; 5. Isaakyan 49; 6. Sasahara 43; 7. Barnicoat 40; 8. Joerg 38; 9. D'Agosto 28; 10. O'Keefe 20.

Isaakyan sul podio per JD D'Agosto super rimonte

Come lo sono stati Anthoine Hubert di Tech 1, terzo e sesto, e Matevos Isaakyan sesto e terzo per JD Motorsport. E' stato bello vedere il russo sul podio, merito a Roberto Cavallari che è tornato nelle posizioni che gli competono con la sua JD Motorsport. E poteva starci anche Ignazio D'Agosto, ancora una volta sfortunato dopo Alcaniz. Le due qualifiche non sono state il massimo (la prima per una settimana troppo corta, la seconda per la centralina entrata in protezione causa temperatura acqua), ma D'Agosto dall'alto della sua esperienza è stato impeccabile nelle due gare concluse al quinto posto. In entrambe ha rimontato a suon di sorpassi essendo partito dalla quinta e dalla sesta fila. Peccato per quei punti gettati via nella terza corsa di Alcaniz, quando era terzo ed è stato tamponato con la safety-car in pista da Martin Kodric.

Deletraz rimane leader Ma chi è il suo sfidante?

Louis Deletraz era arrivato a Spa da leader del campionato e forte anche dei due successi di Silverstone nel NEC. Lo svizzero del team Kaufmann non è però stato dirompente in Belgio chiudendo quarto la prima gara e dovendosi ritirare nella seconda per una manovra avventata di Dennis Olsen che alla Source lo ha centrato. Deletraz rimane leader del campionato e l'idea è che ancora la Eurocup Renault non abbia disegnato perfettamente chi saranno i piloti che lotteranno per il titolo finale. Certo, Deletraz è il primo della lista, ma dietro di lui si confondono diversi nomi. Budapest, tra due settimane, dovrebbe definire meglio la situazione.



Jake
Hughes

ITALIANO RALLY

Targa Florio



Cambio di rotta

Autore di una partenza ad handicap per via della rottura del cambio nel primo impegno di gara, Andreucci trova il modo di ribaltare la situazione grazie all'incredibile lavoro degli uomini della Raging Lions



Era già tutto previsto... A bocce ferme vien facile ripensare allo struggente e un po' rabbioso canto di Riccardo Cocciantè: non era scontatissimo che Paolo Andreucci vincessero, non lo era che Umberto Scandola finisse secondo e che Sébastien Chardonnet accompagnasse i due italiani sul podio, ma era almeno probabile. E così è stato, malgrado l'inizio ad handicap del garfagnino con la Peugeot per l'ormai noto problema al cambio.

"Mai come questa volta si deve parlare di successo di squadra", osserva Ucci ricordando, oltre alla ben nota competitività della 208 T 16 e a quella delle Pirelli, anche il capolavoro compiuto dagli uomini della Racing Lions per permettergli di lanciarsi all'inseguimento degli avversari con appena sessanta secondi di penalità. Eh già, gli uomini in tuta di Fabrizio Fabbri sono stati veramente eccezionali nel riconsegnargli dopo un intervento di appena sedici minuti una "leonessa" con un cambio nuovo di pacca. Lui - con lui Anna Andreucci - hanno fatto il solito bel lavoro. Senza esagerare, smettendo di andare a caccia di successi parziali non appena il loro vantaggio aveva superato i quaranta secondi. E se uno, più uno, più uno fa tre,

il risultato non poteva essere diverso.

Vittoria importante, quella del pluridecorato cinquantenne. Intanto perché gli permette di avvicinarsi ulteriormente a quel decimo oro nella gara di Don Vincenzo che lo proietterà nella leggenda, poi perché il secondo pieno di punti (in quattro gare) equivale a una ipoteca decisamente pesante sull'ennesimo titolo tricolore.

Sorride Andreucci, non sorride Giandomenico Basso che ha rovinato tutto con uno di quei errori da matita blu che hanno punteggiato la sua carriera. E tanto allegro non dovrebbe essere pure Scandola che sull'asfalto siciliano ha dato addio alla Fabia Super2000 con una prestazione appena appena sufficiente. "Il mio obiettivo era il terzo posto, sono finito secondo e va benissimo", dice Umbi. Sarà, ma si fa una certa fatica a pensare che sia soddisfatto di un piazzamento che Chardonnet - arrivato anche nel palermitano senza aver potuto svolgere neppure un minimo di prove per capire la Fiesta e, soprattutto, intervenire per adattarla alle strade del Bel Paese - non poteva toglierli..



Imberto Scandola



Ancora a podio
Chardonnet

Gomme da cancellare

Nella gara dei tanti sbadigli, a tenere sveglia la gente ci hanno pensato Giuseppe Testa e Michele Avenoso, i due boys con le 208 R2. Non si sono risparmiati, hanno chiuso la prima giornata vera separati da una manciata di secondi e tutto poteva ancora succedere. Invece è successo solo che qualcuno abbia scelto di calare l'asso che aveva nella manica e il cuneese ha potuto fruire di un treno di quelle gomme che finalmente, dal giorno dopo la conclusione della Targa, non saranno più utilizzabili. Non esattamente una mossa improntata alla lealtà sportiva, non esattamente l'idea migliore per l'immagine di Tassone che forse non avrebbe vinto senza l'aiutino, ma avrebbe comunque convinto.

L'ORDINE DI ARRIVO SABATO 30 MAGGIO 2015

1. Andreucci-Andreussi (Peugeot 208 R5 T16) in 1.36'10"7
2. Scandola-D'Amore (Skoda Fabia S2000) a 47"0
3. Chardonnet-De La Haye (Ford Fiesta R5) a 1'32"4
4. Rossetti-Chiarocossi (Renault Clio R3T) a 6'17"1
5. Vintaloro-Cambria (Citroen DS3 R5) a 7'08"9
6. Tassone-Michi (Peugeot 208 R2) a 7'40"9
7. Testa-Inglesi (Peugeot 208 R2) a 7'49"3
8. Ferrarotti-Fenoli (Renault New Clio R3) a 7'59"9
9. Rossi-Torlasco (Peugeot 208 R2) a 9'55"7
10. Andolfi-Rocca (Renault New Clio R3) a 13'22"8

Michele
Tassone



CARIPARMA
CREDIT AGRICOLE



Fontana si concede un poker

Solito bagno di folla
per i protagonisti
all'arrivo di Bedonia





Corrado
Fontana

Un po' di brezza spinge via le nuvole che, a tratti minacciose, avevano fatto temere a molti di dover aprire gli ombrelli anche quest'anno e il gruppo di addetti ai lavori che staziona nei pressi del mini-riordino a tre passi dalla pedana si gode l'ultimo sole della giornata. Fra loro, anche Luca Murdolo, il diesse della Hmi. La conferma che Corrado Fontana ha vinto, sia pure di un niente, anche l'ultimo tratto cronometrato del bel appuntamento parmense gli consente finalmente di buttarsi dietro le spalle i patemi di una fine settimana che per lui è i suoi è stato più complicato di quanto non s'era immaginato: "Anche questa è andata ed è andata bene", dice il genovese. A chi prova a punzecchiarlo facendogli notare che il suo pilota non è riuscito a ripetere l'en-plain di un anno fa, risponde che sì, è vero. "Ma - aggiunge - è comunque stato il più veloce in cinque dei nove tratti cronometrati disputati e va benissimo così".

Il suono sordo, quasi cupo, che emettono le vuerreci quando trotterellano interrompe la quiete del fine pomeriggio e pure le riflessioni di Murdi. La ventiduesima edizione dell'appuntamento proposto dalla Scuderia San Michele sta per chiudersi e pochi resistono alla voglia di gettarsi nella solita orgia di baci, abbracci e pacche sulle spalle. E di sentire cosa ha da dire il vincitore di giornata, pur se il suo sorriso dice già quasi tutto. "Peccato che Roberto Cresci si sia dovuto fermare all'inizio della terzultima prova: la battaglia fra noi era decisamente bella e il finale sarebbe stato stato davvero interessante", fa Fontana. Poi ammette che, finito il duello con l'aretino, ha badato soprattutto a tenere un passo sufficiente e restare concentrato e ribadisce la sua soddisfazione per aver fatto poker sull'asfalto appenninico e spiega come e perché la sua sia stata una vittoria sofferta: "La Hyundai ha un potenziale decisamente elevato, ma ancora non abbiamo

l'esperienza necessaria a sfruttarlo completamente e, a differenza di quanto era successo all'Elba, ci siamo trovati a confrontarci con un assetto assai poco adatto a un fondo particolare. A quel punto è stato chiaro che per spuntarla avremmo dovuto fare quello che in gara non si dovrebbe mai fare: cambiare tutto il setup e sperare che le modifiche fossero giuste...". Lo sono state: la i20 ha cominciato a dare il meglio di sé e alla fine della seconda boucle il leader dell'International Rally Cup s'è trovato ad avere solo un paio di decimi di ritardo sull'avversario con la C4. Che anche per provare a resistergli ha finito per commettere l'unico, fatale, errore in un rally che aveva iniziato e proseguito alla grande.

Non è l'unico ad essere soddisfatto, il leader della serie. Ma sono in tanti ad avere i musi lunghi. Da Felice Re che non nasconde la delusione rabbiosa per aver avuto fra le mani una DS3 come piace a lui solo nelle ultime tre prove a Luca Ambrosoli che fa notare come, una parte importante del ritardo che alla fine lo ha diviso dai due che lo hanno preceduto l'ha accumulata nei tre passaggi sulla Tornolo, la speciale più breve di tutte. Da Luca Betti che, fa notare, avrebbe fatto assai meglio se avesse potuto svolgere almeno una mezza giornata di test pregara con la Fiesta, a Rudy Michelini che fa un po' fatica digerire il giro estemporaneo di valzer offerto agli appassionati a bordo strada a pochi metri dall'ultimo controllo stop. Quello che gli ha tolto ogni possibilità togliere a Tonino Di Cosimo la quinta moneta. "Capita e comunque non ho tanta da lamentarmi, visto che ho comunque messo dietro gli altri del raggruppamento", butta lì il toscano con la DS3 R5. Bravo a tenere dietro il solito convincentissimo Gabriele Cogni e pure Ivan Ballinari che ha usato per due due terzi di corsa le gomme che tutti ormai dovranno usare, quelle Fia.



L'ORDINE DI ARRIVO DOMENICA 31 MAGGIO 2015

1. Fontana-Agnese (Hyundai i20 Wrc) in 1.18'27"9
2. Re-Bariani (Citroen DS3 Wrc) a 13"9
3. Ambrosoli-Viviani (Citroen C4 Wrc) a 24"2
4. Betti-Pezzoli (Ford Fiesta WRC) a 43"2
5. Di Cosimo-Pina (Ford Focus Wrc) a 1'02"6
6. Michellini-Perna (Ford Fiesta R5) a 1'10"2
7. Freguglia-Vozzo (Ford Fiesta Wrc) a 1'46"8
8. Coggi-Pollicino (Peugeot 207 S2000) a 2'30"7
9. Strata-Garbero (Mitsubishi Lancer Evo IX) a 3'09"4
10. Freguglia-Vozzo (Ford Fiesta S2000) a 3'28"7



Felice Re



Luca Betti

Strata si conferma

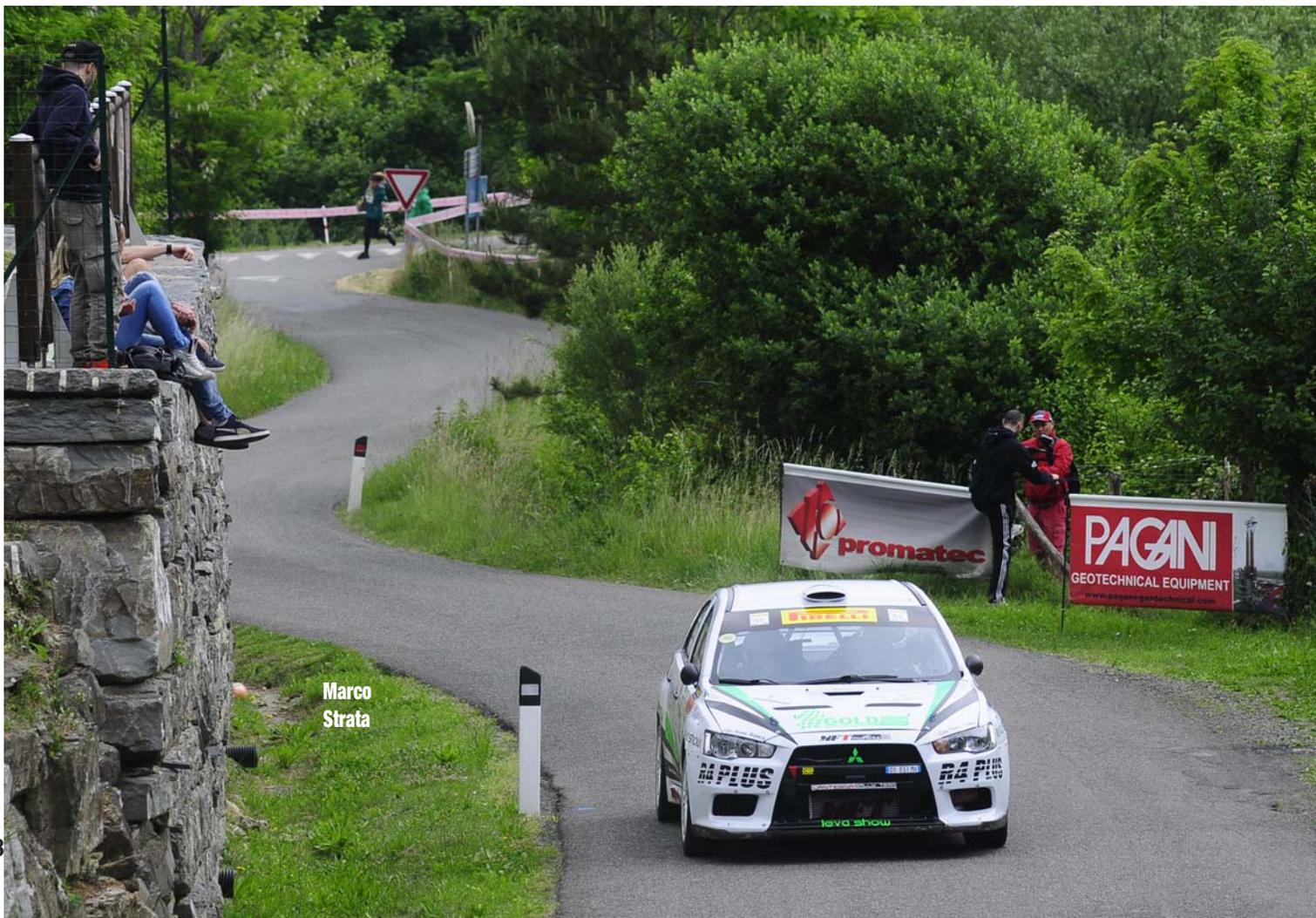
Strepitoso all'Elba, strepitoso anche al Taro. Alla prima stagione nell'International Rally Cup, Marco Strata si conferma cavallino di razza e, divertendosi, diverte gli appassionati con le sue evoluzioni con la Mitsu R4. Nel parmense, alla fine di una gara senza macchia e senza paura, lo ha premiato un nono posto da mettere in cornice. Nella quale, fino a quando c'è stato, solo Daniele Tabarelli lo ha impegnato sul serio.

“Ciava” continua nell’IRCup

“Sto pensando di iscrivermi anche all'italiano Wrc e magari pure al Terra. Così, giusto per completare il quadro. Alla fine di un rally nel quale non s'è negato quasi nulla, neppure la soddisfazione di essere il più veloce in una piasse. “Ciava” ha voglia di scherzare. Come sempre. Ma è serio quando ammette di essersi divertito a dispetto di un risultato che non lo premia. E neppure quando conferma che, ormai chiusa la sua parentesi nella serie tricolore, sarà protagonista nell'IRCup con la stessa C4 usata a Bedonia e dintorni.

Rusce e Gino tra i rimpianti

Novantotto al via, cinquantotto all'arrivo. Il gruppo di quelli che hanno dovuto fermarsi strada facendo è decisamente numeroso e comprende parecchi rallyisti di primi piano, da Antonio Rusce che era andato a sbattere verso la fine della prima piasse, ad Alessandro Gino la cui corsa s'è conclusa a un niente dalla fine. E che la selezione sia stata tremenda proprio in una delle pochissime edizioni asciutte del Taro non sorprende più di tanto: proprio perché sul bagnato è facile sbagliare, tutti affrontano l'asfalto lucido d'acqua con quella cautela che molti non hanno usato con le “stampo”.



Marco Strata



“Ciava”
all’esordio
nella bella
serie
alternativa



Antonio
Rusce

Faggioli quarto incomodo?

Il campione in carica debutta nel Tricolore 2015 vincendo il Trofeo Scarfiotti e apre scenari inediti nella lotta al titolo che coinvolge Scola, Fattorini e Merli. In CN Magliona è sempre da record ma Lombardi diventa un nuovo rivale





Faggioli vincitore
a Sarnano

Gianluca Marchese

Quando il gatto torna... Simone Faggioli debutta nel CIVM 2015 a Sarnano e a suon di record porta subito la Norma M20 Fc Zytec in trionfo sulla vetta del Sassotetto, rimasta umida per la pioggia caduta tra gara-1 e gara-2, e in lotta per il Tricolore, se sarà continuo nelle presenze tricolori. Anche perché Merli, Scola e Fattorini hanno finora "ballato", e bene, dando pure spettacolo con un assoluto a testa, ma proprio come topolini si sono rosicchiati punti a vicenda. Il 25° Trofeo Lodovico Scarfiotti ha così restituito un campionato più incerto che mai, segnando il quarto vincitore diverso nei quattro round disputati. Domenico Scola, terzo a Sarnano con l'Osella PA2000 Honda, resta leader e guadagna punti sull'immediato inseguitore Michele Fattorini, altro under su biposto gemella, ma perdendo qualcosa nei confronti di Christian Merli. Il vicecampione italiano ha ritrovato la FA30 Evo Rpe lasciata "ai box" a Verzenis per i danni riportati in TIVM, ma deve ancora riuscire a tirare fuori il massimo dal prototipo-monoposto di casa Osella, tanto che il secondo posto della cronoscalata marchigiana è stato insidiato molto da vicino proprio da Scola e segna una debita distanza dal vincitore. Faggioli a questo punto riveste un ruolo al quale non è abituato, ma che forse, da primattore qual è sempre stato nelle ultime stagioni, forse perfino lo diverte: quello del "quarto incomodo". Tra l'altro l'unico su Norma e l'unico non gommato Avon. Così quello del Trofeo Scarfiotti 2015 non è solo il suo primo centro stagionale in Italia, ma diventa anche il primo successo assoluto della Pirelli nel Tricolore dopo il clamoroso e recente approdo nelle classi top della salita. Un successo pesante, capace di togliere certezze al trio di testa, anche se, come detto, da ora in poi la candidatura definitiva di Faggioli a pretendente allo scudetto dipenderà da quanto riuscirà o potrà essere continuo rispetto agli impegni nell'Europeo, primo obiettivo per i francesi della Norma.

Lombardi insidia Magliona in CN

Dietro a Faggioli, Merli, Scola e Fattorini, nell'ordine, a Sarnano la top-five è stata completata dalla prima Osella PA21 Evo Honda di gruppo CN, quella di Omar Magliona, costretto a battaglia fino all'ultimo per artigliare il successo della categoria da un mai domo Achille Lombardi. Il potentino dell'AB Motorsport, infatti, aveva sorpreso il campione in carica strapandogli il successo di gara-1 per poco più di tre decimi. Per la prima volta nel 2015 non vincitore di una salita, l'alfiere della CST Sport ha così dovuto spremere al meglio il potenziale a disposizione segnando a sua volta il nuovo record del tracciato (4'04"55, tra l'altro con asfalto ancora umido) e rimontando Lombardi. Per il potentino quello di gara-1 è il primo successo tricolore parziale nella categoria alla quale è approdato solo quest'anno. Per Magliona, invece, quello di gara-2 è il quarto record su quattro in stagione, che gli ha consentito di festeggiare il suo primo successo in CN sul tecnico tracciato marchigiano.



Magliona vincitore CN

Girandole E1 e GT

Si ferma anche in GT l'en-plein di salite vinte. In gruppo si segnala il primo e caparbio trionfo stagionale di Franco Leogrande con la Porsche 996. Il pugliese è autore di due salite perfette e con autorità rimonta punti al leader Roberto Ragazzi, che conquista la piazza d'onore dopo essere stato costretto a saltare la Q2 sabato a causa di un problema a un cuscinetto di una ruota. Il padovano era reduce da tre successi consecutivi e sulla Ferrari 458 Superchallenge resta comunque saldamente leader.

Continuano i colpi di scena in E1-E2S. Out con la frizione a Verzenis, ha rischiato grosso pure a Sarnano Piero Nappi dopo la Q1, ma stavolta è riuscito a prendere il via, vincendo sulla Ferrari 550 davanti al sempre leader di campionato Marco Gramenzi sull'Alfa 155. Sfortunatissimo Fulvio Giuliani, che colleziona un'altra delusione con il ritiro in gara-1 e non partendo in gara-2, non riuscendo a risolvere il problema che gli ha fatto spegnere la Lancia Delta Evo allo start della prima salita. Da segnalare, prendendo in considerazione il solo gruppo E1, la grande prestazione di Giuseppe Aragona sull'umido di gara-2. L'alfiere Cubeda Corse domina la salita più insidiosa addirittura con la "piccola" Peugeot 106 di classe 1600, agguantando nell'aggregata un bel secondo posto dietro a Gigi Sambuco e davanti alla Skoda Octavia Wagon che fu del grande Fabio Danti e che, annunciata da tempo, finalmente è tornata nel Tricolore con Rino Tinella alla guida.



Scola terzo e ancora leader di campionato

L'ORDINE DI ARRIVO DOMENICA 31 MAGGIO 2015

Classifica assoluta: 1. Faggioli (Norma M20 Fc Zytec) in 7'29"96; 2. Merli (Osella Fa30 Evo Rpe) a 13"84; 3. Scola (Osella Pa2000 Honda) a 15"44; 4. Fattorini (Osella Pa2000 Honda) a 22"33; 5. Magliona (Osella Pa21 Evo Honda) a 36"69; 6. Lombardi (Osella Pa21 Evo Honda) a 40"94; 7. Ligato (Osella Pa21 Evo Honda) a 50"14; 8. Cinelli (Lola B99 Evo Judd) a 57"26; 9. Moratelli (Osella Pa2000 Honda) a 58"78; 10. De Gasperi (Lola B99 Zytec) a 1'08"46.

Gara-1: 1. Faggioli in 3'44"02; 2. Merli a 7"39; 3. Scola a 8"44; 4. Fattorini a 10"28; 5. Lombardi a 20"72; 6. Picchi (Lola Honda) a 20"74; 7. Magliona a 21"08; 8. Moratelli a 21"38; 9. Ligato a 23"88; 10. Cinelli a 26"54.

Gara-2: 1. Faggioli in 3'45"94; 2. Merli a 6"45; 3. Scola a 7"00; 4. Fattorini a 12"05; 5. Magliona a 18"61; 6. Lombardi a 20"22; 7. Ligato a 26"26; 8. Cinelli a 30"72; 9. Moratelli a 37"40; 10. De Gasperi a 37"51.

Classifica dei gruppi. Racing Start: 1. Scappa (Renault Clio) in 10'43"81; 2. Miliucci (Peugeot 106) a 55"16; 3. Romoli (Peugeot 106) a 55"72. RS turbo: 1. Novaglio (Mini Cooper) in 10'30"00; 2. Montanaro (Mini Cooper) a 6"49; 3. Gaetani (Mini Cooper) a 27"62. Gr. N: 1. "O Play" (Mitsubishi Lancer Evo) in 9'54"45; 2. Del Prete (Mitsubishi Lancer Evo) a 9"34; 3. Pilotto (Honda Civic Type-R) a 1'04"88. Gr. A: 1. D'Amico (Renault New Clio) in 10'13"86; 2. Ghizzoni (Honda Civic Type-R) a 7"24; 3. Franzoni (Citroen Saxo) a 52"35. E1-E2S: 1. Nappi (Ferrari 550) in 9'05"55; 2. Gramenzi (Alfa Romeo 155 Dtm) a 25"21; 3. Sambuco (Renault New Clio) a 43"16; 4. Aragona (Peugeot 106) a 45"15; 5. Tinella (Skoda Octavia Wagon) a 45"94. GT: 1. Leogrande (Porsche 996 Cup) in 9'14"95; 2. Ragazzi (Ferrari 458 Challenge) a 25"63; 3. Sgheri (Porsche 997 Gt3) a 1'19"68. CN: Magliona in 8'09"65; 2. Lombardi a 1"25; 3. Ligato a 10"45. E2/M: 1. Merli (Osella Fa30 Evo) in 7'43"80; 2. Cinelli (Lola B99 Evo) a 43"42; 3. De Gasperi (Lola B99 Zytec) a 54"62.



Merli secondo

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
 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
FIA F.3 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 Varelunga

22 novembre

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

29 novembre

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

6 dicembre

V8 Supercars a Sydney

13 dicembre

Stock Car Brasil a San Paolo



Servizi editoriali
per tutte le esigenze

INPAGINA

ON-LINE publishing

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

EDITORIAL services

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

RACING pr service

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

STORIE di sport

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



www.inpagina-bo.com

info@inpagina-bo.it