

n. 329
31 agosto 2015

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



È ancora **MOTO GP A SILVERSTONE**
grand'Italia

Magazine

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

Italia*Racing*.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
Jacopo Rubino
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

14

6

40

52

Il graffio di Baffi

F.1 VERSO MONZA



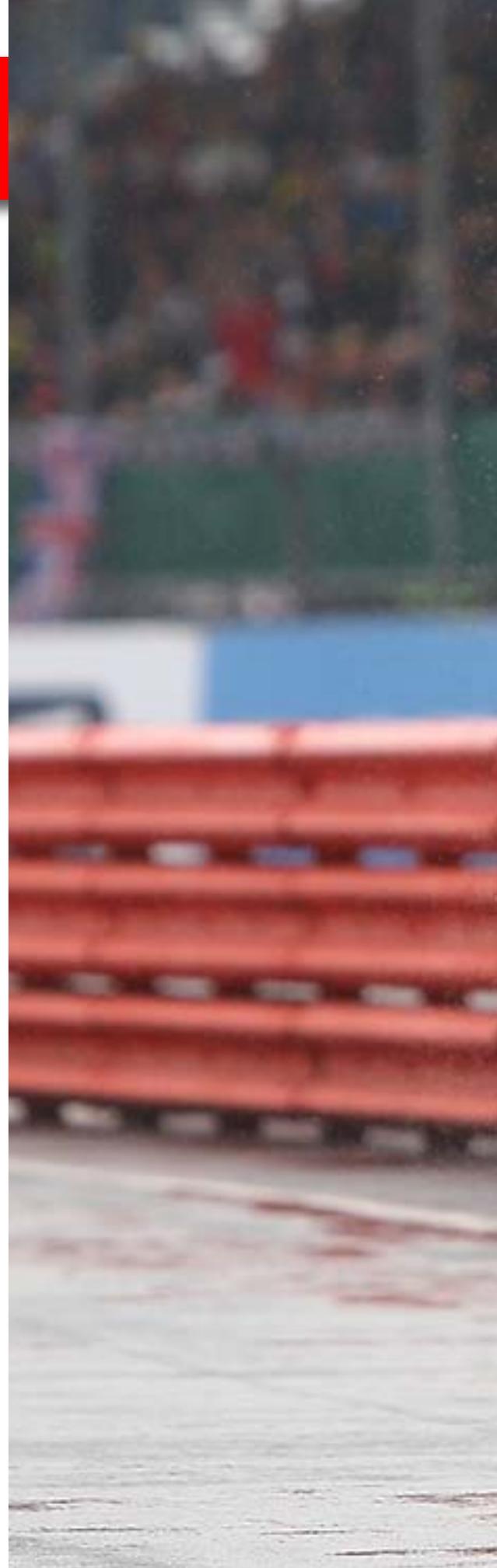
BAFFI

L'editoriale

di Massimo Costa

DAL TRIPLO PODIO MOTOGP AL VUOTO TRICOLORE IN F.1 UN VUOTO ANCHE MEDIATICO

Non c'è che dire, il podio tutto italiano della MotoGP a Silverstone, a poche ore dall'avvio del GP di Monza F.1 senza piloti tricolori al via per il quarto anno consecutivo, stride parecchio. E ormai ci si è fatta l'abitudine nel non vedere italiani nel mondiale F.1, come spieghiamo all'interno del Magazine. Il confronto con le due ruote è decisamente avvilente per il movimento nazionale delle quattro ruote. Da quelle parti c'è una federazione che lavora forte, che si preoccupa di seguire i giovani, di creare strutture adeguate, di allearsi con squadre competitive coinvolgendo anche Valentino Rossi nel progetto Sky46. A "casa nostra" si è spacciata la creazione della Ferrari Driver Academy per una cosa ACI-Sport, ma presto si è capito il bluff, e alla fine nulla è cambiato negli ultimi 20-30 anni. Sempre le stesse persone al comando, a parte la presidenza, si occupano dei campionati che creano e distruggono, poi ricreano e avanti di questo passo, disinteressandosi completamente dei giovani piloti, non considerando minimamente quelli che crescono in campionati non ACI-Sport o che decidono di far le valigie e andarsene all'estero. Non sanno neanche chi sono. Ormai quello che vi raccontiamo saltuariamente è paragonabile a quei giradischi la cui puntina si bloccava dopo qualche secondo e la stessa nota risuonava finché una mano benevola non si preoccupava di alzare la stanghetta e rimetterla dall'inizio. Ecco, in questo caso, nessuna mano interviene. Italiaracing sottolinea sempre, da anni e anni, le mancanze nazionali che rimbalzano come niente fosse ai suddetti capi di ACI-Sport. Che fastidio, che noia, questo Italiaracing... Il problema è che, come sempre, siamo i soli a rimarcare il problema di un vuoto assoluto che perdura da anni e anni. Un vuoto che, duole sottolinearlo, è anche mediatico.





MOTO GP

Gara a Silverstone



Ar

Sotto la pioggia inglese i piloti italiani si sono scatenati riempiendo il podio con Rossi, Petrucci e Dovizioso al termine di una corsa memorabile. Sconfitti i rivali spagnoli Lorenzo e Marquez, ora Valentino è al comando della classifica iridata

A photograph of Valentino Rossi, an Italian MotoGP rider, smiling on a podium. He is wearing his signature orange and white racing suit with various sponsor logos including Bridgestone, Apresistas, Ducati, Shell, Unibat, Suomy, and TIM. He is also wearing a red and white racing helmet. A rainbow is visible in the background, and a microphone is positioned in front of him. The background features large text: "OCTA", "GRA", "PR", and "Silva".

Robbaleno tricolore

Jacopo Rubino

Anche nella patria dei bookmakers, certi pronostici possono essere impossibili. Valentino Rossi, Danilo Petrucci, Andrea Dovizioso: chi li avrebbe mai immaginati lassù, tutti e tre, sul podio della MotoGP a Silverstone? In Gran Bretagna, nella sfida più epica dell'anno, è maturata la seconda tripletta tricolore del 2015, dopo quella nel round inaugurale a Losail. Una pagina destinata ad arricchire l'antologia del motociclismo nostrano. Una pagina piena di spunti da raccontare.

Rossi mago Marquez KO

La svolta del weekend è stata domenica mattina, con la pioggia a scompigliare tutte le certezze del venerdì e del sabato. La strepitosa pole di Marc Marquez (sotto al record della pista), Jorge Lorenzo a ruota, la fatica di Valentino nel tenere il ritmo: reset. Nel warm-up bagnato, il primo segnale, con il pesarese autore del miglior crono. Poi, la gara. Giro di ricognizione, acquazzone, bisogna fermarsi. Attesa, quindi si comincia: il Dottore nelle fasi iniziali deve sgomitare per sbarazzarsi dei comprimari più arretranti. Al quarto giro è addosso a Lorenzo, che era scattato come un fulmine. Sorpasso. E in tandem con lui, Marquez, incollato. Ma alla 13esima tornata, clamorosamente, il campione del mondo finisce a terra alla Copse, sbalzato dalla sua Honda. Fuori gioco, probabilmente pure dalla contesa per il campionato. La scivolata dello spagnolo ha aperto la strada alla tripletta italiana. Valentino si è trovato solitario in testa, andando a prendersi la vittoria numero 112 in carriera, la quarta stagionale, la prima sul circuito del Northamptonshire. E alle sue spalle sono giunte le due Ducati di Petrucci e Dovizioso, protagonisti di uno splendido duello.







Lacrime di gioia per Danilo Petrucci

La favola di Petrucci sul podio Dovizioso

Anzi, se dovessimo eleggere un "man of the match", la nostra preferenza andrebbe proprio a Petrucci. In sella alla Desmosedici in versione 2014, il 24enne ternano ha compiuto un autentico miracolo. Probabilmente la giornata top della carriera. 18esimo in griglia, "Petrucci" sull'acqua si è letteralmente esaltato. A un certo punto, dopo aver staccato la GP15 ufficiale di Dovizioso, si stava avvicinando vistosamente a Rossi e sembrava persino destinato alla vittoria. Ma saggiamente il rider Pramac non ha voluto strafare, perché sarebbe bastato un attimo per precipitare dalle stelle alle stalle. Un'impresa così, da vero outsider, non la si vedeva da parecchio in MotoGP. E alla fine offusca quasi il ritorno al vertice del compagno di marca Dovizioso, storicamente uno dei più abili in condizioni di meteo ostile. Il forlivese, meritatamente, ha infatti riassaporato lo champagne archiviando una parentesi complicata.

Lorenzo... appannato

La tappa nella "Home of British Motor Racing", insomma, ha ricordato che nelle corse non c'è mai nulla di troppo scontato. Quando pareva certo che Valentino dovesse cedere la vetta nel Mondiale al compagno di squadra Lorenzo, che a Brno lo aveva eguagliato in graduatoria, ecco l'ennesima reazione del Dottore. Che adesso è di nuovo l'unico leader, sorretto da un margine (12 lunghezze) tutt'altro che disprezzabile. Il maior-

chino, comunque, ha motivi per rammaricarsi. In apertura sembrava pronto a scappare, tuttavia è stato presto risucchiato e non è andato oltre la quarta piazza. Ha rischiato grosso in un contatto con Pol Espargaro, e ha sofferto l'appannamento della visiera. Un problema già accusato in Qatar: sarebbe assurdo se a costargli l'iride fosse una componente che dovrebbe essere ininfluente sul piano sportivo. Attualmente "Porfuera" è sotto contratto con la coreana HJC, ma forse è consigliabile cambiare fornitore di caschi...

Iannone sotto tono Aprilia in top 10

Poca gloria per Dani Pedrosa e Andrea Iannone, rispettivamente quinto e ottavo, senza essersi guadagnati le luci di riflettori. Fra le note liete, finalmente, c'è invece Scott Redding. Galvanizzato dall'aria di casa, l'alfiere del Marc VDS ha colto una bella sesta posizione, battendo il connazionale Bradley Smith (Tech 3). Curiosamente, poche ore prima era stata annunciata ufficialmente la sua firma con Pramac per il 2016. Anche Suzuki e Aprilia hanno trovato spazio nei primi dieci, con Aleix Espargaro e Alvaro Bautista. Il risultato è importante soprattutto per il marchio di Noale. E un punticino, il primo, lo ha conquistato inoltre Alex De Angelis con l'ormai datata ART dello IodaRacing. Il sammarinese, di esperienza, ha sfruttato le defezioni altrui per strappare un 15esimo posto dal valore simbolico. Il voto più basso lo prende Jack Miller: il rookie australiano si è messo subito in evidenza portandosi tra i battistrada con la sua RC213V Open, ma ha rovinato tutto travolgendo, per giunta, il team mate Cal Crutchlow. Inevitabile la disperazione del patron Lucio Cecchinello.



L'ORDINE DI ARRIVO DOMENICA 30 AGOSTO 2015

- 1 - Valentino Rossi - Yamaha (Yamaha) - 20 giri 46'15"617
- 2 - Danilo Petrucci - Pramac (Ducati) - 3"010
- 3 - Andrea Dovizioso - Ducati (Ducati) - 4"117
- 4 - Jorge Lorenzo - Yamaha (Yamaha) - 5"726
- 5 - Dani Pedrosa - Repsol Honda (Honda) - 11"132
- 6 - Scott Redding - Marc VDS (Honda) - 25"467
- 7 - Bradley Smith - Tech 3 (Yamaha) - 26"717
- 8 - Andrea Iannone - Ducati Team (Ducati) - 29"393
- 9 - Aleix Espargaro - Suzuki (Suzuki) - 38"815
- 10 - Alvaro Bautista - Gresini (Aprilia) - 41"712
- 11 - Maverick Vinales - Suzuki (Suzuki) - 44"776
- 12 - Nicky Hayden - Aspar (Honda) - 52"489
- 13 - Hector Barbera - Avintia (Ducati) - 1'11"211
- 14 - Mike Di Meglio - Avintia (Ducati) - 1'15"292
- 15 - Alex De Angelis - IodaRacing (ART) - 1'17"863
- 16 - Loris Baz - Forward (Yamaha Forward) - 1'19"310
- 17 - Eugene Laverty - Aspar (Honda) - 1'19"735
- 18 - Claudio Corti - Forward (Yamaha Forward) - 1'58"086
- 19 - Karel Abraham - AB (Honda) - 1 giro

Ritirati

- 15° giro - Pol Espargaro
- 13° giro - Marc Marquez
- 13° giro - Stefan Bradl
- 5° giro - Cal Crutchlow
- 3° giro - Jack Miller
- 1° giro - Yonny Hernandez

Il campionato

- 1. Rossi 236; 2. Lorenzo 224; 3. Marquez 159; 4. Iannone 150; 5. Dovizioso 120; 6. Smith 115; 7. Pedrosa 102; 8. Petrucci 83; 9. P. Espargaro 81; 10. Crutchlow 74.



Iannone e Petrucci in lotta

Petrucci ero

L'italiano della Pramac quest'anno avrebbe dovuto correre nella Superbike dopo tre stagioni iridate nella classe CRT e Open senza troppe soddisfazioni, ma la chiamata della Pramac gli ha fatto cambiare idea. Dopo tre noni posti, ecco sotto la pioggia di Silverstone il magico podio con una Ducati 2014



ico



Jacopo Rubino

«Ancora faccio fatica a realizzare cosa sia successo». Frase sincera, quella di Danilo Petrucci, che a Silverstone ha vissuto la giornata più bella della sua carriera. Sul circuito del Northamptonshire aveva vinto nel 2011 in Superstock 1000, per poi laurearsi a fine anno vicecampione europeo e campione italiano. Dopo tanta gavetta con le derivate dalla serie, il pilota di Terni è approdato in MotoGP nel 2012. Tre stagioni spese nelle classi CRT e Open, in pratica un campionato forzatamente a parte, nelle retrovie. Il 2015 avrebbe dovuto vederlo impegnato in Superbike, poi è arrivata la chiamata del team Pramac per restare in top-class. Un'opportunità irrinunciabile, perché questa volta il mezzo è all'altezza: la Ducati Desmosedici in versione 2014. Fino a Silverstone, "Petrucci" non era andato oltre i noni posti al Mugello, a Barcellona e al Sachsenring. Ma a Indianapolis aveva già stupito, marcando il quinto tempo in qualifica. In Gran Bretagna, quindi, il capolavoro, alla prima reale occasione di cogliere un risultato da top rider. Con la pioggia che livella le differenze tecniche ed esalta il manico,

l'istinto. Dalla 18esima piazzola sulla griglia di partenza al secondo gradino del podio. Una favola. «Quando ho passato Pedrosa e Lorenzo ho avuto un attimo di timore, pensavo che mi avrebbero messo pressione. Poi è arrivato anche Dovizioso», ha raccontato Petrucci. Da cineteca il suo duello con il forlivese, sulla carta favorito dalla più aggiornata Desmosedici GP15, quella ufficiale. Eppure "Dovi" si è dovuto piegare, non senza tributare i giusti complimenti al collega: «Lo vedevo frenare molto tardi e addirittura pensavo cadesse. Combattere con lui è stato bello».

A un certo punto, Danilo sembrava poter raggiungere Valentino Rossi comanda. «Mi sono messo in testa di prenderlo per rimanere concentrato», ha rivelato, ripercorrendo quegli interminabili chilometri finali, in cui, parola sua, sorrideva sotto al casco. Ma la piazza d'onore è più che sufficiente per fare il pieno di complimenti, per diventare l'eroe del weekend, per affiancare Valentino nella festa sul podio, per rubargli qualche pezzettino della ribalta. Almeno per una gara. Anche questa è un'impresa. E chissà che da adesso, a Borgo Panigale, non abbiano un occhio di riguardo in più.

Papà Rosberg e la sfida impossibile

Domenica Nico è diventato padre e questo fine settimana lo attende l'ennesimo crocevia di una stagione finora dominata da Hamilton. Secondo alcuni illustri osservatori, il tedesco si è già arreso, il GP d'Italia ci spiegherà se è vero

Stefano Semeraro

La paternità va di moda fra gli atleti di alto livello dello sport mondiale: basta guardare il tennis dove quattro dei primi cinque giocatori del mondo (e tutti i primi tre) sono papà o in attesa di diventarlo a breve. Nel caso dell'automobilismo è facile citare la famosa battuta di Enzo Ferrari sul secondo al giro che i piloti perderebbero ad ogni bebè in arrivo, specie ora che anche Nico Rosberg è entrato nel club: domenica sua moglie Viviane gli ha regalato una bella bambina nata con il plenilunio. Secondo Romain Grosjean, che di figli ne ha due, quello della paternità che alleggerisce il piede è un falso mito («se all'Eau Rouge ti metti a pensare alla famiglia, hai chiuso...»), e probabilmente nel caso di Rosberg si tratta anche di un falso problema. La questione vera è se il tedesco, prole a parte, sia davvero in grado di dare filo da torcere a Lewis Hamilton per il resto della stagione (e il resto della carriera in Mercedes).



470 us

BOSS



Thomas Sabo

BOSS
HUGO BOSS

RO
ONAS

Blak
ckBe



6 N. ROSBERG

PETRO

FORMULA 1

Anteprima Monza



Villeneuve e Jordan affondano Nico

«Secondo me la faccenda si è chiusa a Spa», sostiene ad esempio Eddie Jordan, citando l'ammissione di sconfitta pronunciata da Rosberg sul podio della gara belga («Lewis ha lavorato benissimo e ha meritato la vittoria, io ho fatto del mio meglio ma non è bastato»). «E' una dichiarazione che equivale ad una resa. Nico non può battere Hamilton nella corsa al titolo». Più o meno della stessa opinione Jacques Villeneuve: «Chiunque abbia osservato con attenzione Nico negli ultimi due weekend di gara non può non essersi accorto che ha mollato. Perché, semplicemente, non è all'altezza di Hamilton».

Hamilton si diverte e continua a vincere

Giudizi pesanti, ma non facili da smentire, anche senza mettere in questione le qualità del tedesco. Rosberg è un signor pilota, ma Hamilton ha qualcosa in più, è un fuoriclasse nato. Una vera rivalità fra i due farebbe godere i media, visto che sono decisamente il Diavolo e l'Acquasanta, come si è visto anche in estate, con lo scatenato Hamilton protagonista di uscite torride e molto tamarre a fianco della nuova fidanzata Rihanna (ma anche della modella Gigi Hadid, a conferma della sua fama di sciupafemmine professionale) e il casto Nico pronto a bacchettarlo indirettamente, ma esplicitamente: «Quello che fai nella vita privata si riflette poi nelle prestazioni sul lavoro». Peccato che Hamilton, anche se ogni tanto esagera e supera il limite (anche della pista), resti una sfida di fatto quasi impossibile per Rosberg. Che l'hanno scorso nel Mondiale ha incassato una sconfitta bruciante, perdendo anche più di una volta i nervi, e che quest'anno nonostante i propositi di riscatto si è ritrovato davanti un compagno decisamente più forte.

Lewis Re di Monza Rosberg in affanno

Per metà stagione quasi ci ha provato, Rosberg. Ora, dopo il 6-3 rifilatogli dall'inglese nel primo 'set', l'impressione è che stia iniziando a 'sciogliere', come si dice in gergo tennistico. Illusione o realtà? Ce lo dirà anche Monza, dove Hamilton ha già trionfato due volte in carriera, compreso l'anno scorso quando si prese pole e vittoria proprio in faccia al compagno di squadra che in quel momento gli stava davanti in classifica e dove il compagno non ha mai brillato troppo (un secondo, un quinto, un ottavo e due settimi posti). Di gare ne rimangono altre otto, spazio per pareggiare il conto dei 'set' e dei punti, e giocare il Mondiale in un tie-break finale ce n'è. Ma papà Nico ha veramente la grinta necessaria per provarci?

Il confronto



Il campionato

Hamilton	227 punti
Rosberg	199

Pole

Hamilton	10
Rosberg	1

Il Vittorie

Hamilton	6
Rosberg	3

Giri più veloci in gara

Hamilton	4
Rosberg	3

Giri in testa

Hamilton	382
Rosberg	149

Nel GP di casa la Ferrari potrebbe presentarsi con un motore evoluto, ma non con un super-propulsore. Arrivabene spegne gli entusiasmi, ma spera nel colpaccio utile non tanto a rilanciare la sfida alla Mercedes, ma a risollevere il morale dopo la delusione di Spa, anche se il vero obiettivo resta la prossima stagione dove anche il confermato Raikkonen dovrà dare il suo contributo

Passerella o



Stefano Semeraro

A Spa le residue, romantiche speranze Ferrari di tenere in vita il sogno mondiale sono esplose insieme alla gomma di Sebastian Vettel, ma Monza è Monza: il posto del cuore, il circuito dove molare non è consentito. Vincere sul tracciato di casa sarebbe un po' come vincere il derby in una di quelle stagioni in cui scudetto e champions league sono sogni lontani e proibiti: in bacheca non entrano grandi trofei, ma il morale si risolleva, e si rilancia la fiducia in un domani migliore.

trampolino?



Vettel passerà dai fischi agli applausi

Nel verde del Parco Reale sarà divertente osservare l'accoglienza dei tifosi in rosso a Vettel, l'ex grande nemico trasformatosi in salvatore della patria e che probabilmente passerà dai ripetuti fischi ai cori innamorati. Cose che capitano, no? Sarà interessante anche vedere come Raikkonen vorrà dimostrare al pubblico italiano di essersi meritato il rinnovo del contratto. In questi giorni Martin Whitmarsh ha ricordato gli anni trascorsi da Kimi alla McLaren, parlando del rapporto non esattamente sereno con Ron Dennis («Kimi lo detestava con passione») e rammaricandosi che il finlandese, che pure un mondiale in carriera lo ha vinto con la Ferrari, in F.1 non sia riuscito a esprimere del tutto, o almeno con continuità, il suo grande talento. Inutile piangere sul latte versato, è vero, ma il 2016 potrebbe essere l'occasione giusta per sparare le ultime cartucce e contribuire alla rinascita di Maranello.



Gettoni in tasca Arrivabene non illude

Se invece di parla di gettoni, la Ferrari a quanto pare è pronta a spenderli già subito. Per lo sviluppo in corso d'opera della power-unit la Rossa quest'anno ne ha già impiegati tre, un ulteriore investimento sarebbe stato previsto per il GP d'Italia. «Ci stiamo lavorando, non aspettatevi però un super-motore», ha messo le mani avanti Maurizio Arrivabene. «Anche perché ce ne restano pochi da spendere e non ne varrebbe la pena». Difficile pensare che sui curvoni veloci di Monza la Ferrari riesca a impaurire la Mercedes, impossibile però prevedere una resa preventiva: «Il tracciato è simile a quello di Spa, quindi non adattissimo alle nostre caratteristiche. Ciò non vuol dire che abbiamo deciso di gettare la spugna, anzi, combatteremo fino alla fine. Non saremo però noi il team da battere. Mi spiace dirlo, perché si corre in Italia, ma non voglio illudere i fan per poi deluderli. Certo, se poi qualcuno riuscisse a tirare fuori un coniglio dal cappello...».

Ferrari cerca la sostanza

Il solito sibilino Arrivabene, insomma, che ostenta scetticismo ma sotto sotto spera nel colpaccio; e chissà se l'allusione è a mago Vettel o al team di stregoni che opera fra officina e muretto. A Maranello si pensa ovviamente anche alla prossima stagione, quando a Monza sarà d'obbligo arrivare se non da favoriti almeno da competitori agguerriti, e la riconferma di Raikkonen non pare essere dispiaciuta al direttore tecnico James Allison, perché pone meno problemi nella ricerca del set-up ideale. Anche se in fin dei conti non li risolve neppure. «Come stile di guida lui e Sebastian sono abbastanza simili, alla macchina chiedono le stesse reazioni e questo può essere d'aiuto, ma di fondo non cambia molto: quando progetti una macchina cerchi carico aerodinamico, e tutti e due lo vogliono. Cerchi velocità, e tutti e due la vogliono. Se poi uno preferisce regolazioni diverse, sospensioni più rigide, ne hai tante a disposizione in officina che si possono adattare al progetto». Alla fine il problema della Ferrari resta il solito: trovare la sostanza, e lasciarsi alle spalle le illusioni.

ZERO

P ZERO



Nel GP di casa, per il quarto anno consecutivo, nessun pilota tricolore uscirà dalla corsia box. Un problema che ormai tutti sembrano avere accettato supinamente, federazione nazionale compresa che mai in realtà, ha cercato di fare qualcosa seriamente...

Massimo Costa

Un GP d'Italia senza piloti italiani. Ormai non fa più scalpore, nessuno si straccia le vesti e a quanto pare siamo rimasti soltanto noi di Italiaracing a ricordare questo aspetto grottesco per un Paese che vanta tradizione, circuiti importanti, costruttori come Ferrari, Dallara e Tatuus che tutto il mondo ci invidia. Per non parlare del dominio dei telai e dei motori nel mondo del karting. L'ultima volta che il GP di Monza ha visto un pilota tricolore, anzi due, sullo schieramento di partenza è stato nel 2011 con Vitantonio Liuzzi al volante della HRT e Jarno Trulli seduto sulla Lotus/Caterham. Questo sarà quindi il quarto anno consecutivo senza piloti italiani, ma non solo nel Gran Premio di casa, ma nell'intero campionato del mondo. Sempre nel 2011, vi si era affacciato nelle prove libere del venerdì Davide Valsecchi che con la Lotus/Caterham aveva guidato a Sepang. Poi, più nulla fino al 2015 con Raffaele Marciello in azione con la Sauber, sempre nel primo turno libero del venerdì, a Sepang, Montmelò e Silverstone. Buio totale, insomma. Nonostante gli sforzi del Ferrari Driver Academy, prima con Mirko Bortolotti e Daniel Zampieri, poi con lo stesso Marciello e con Antonio Fuoco, nessun nostro pilota ha disputato un GP di F.1 dal 2012. E non si vedono all'orizzonte sedili per italiani nel 2016. Tornando a Monza, dando un occhio a quanto accaduto negli ultimi 20 anni, il peggior anno si rivelò il 1996 con la sola presenza di Giovanni Lavaggi con la Minardi. Le stagioni più "intasate" dagli azzurri sono state quella del 2005 con Fisichella, Trulli, Liuzzi e Toccacelo (solo nelle libere), il 2004 con Fisichella, Trulli, Bruni, Pantano tutti in griglia come nel 1999 con Fisichella, Trulli, Badoer, Zanardi e nel 1995 con Badoer, Lavaggi, Montermini e Papis. Da notare come la "baracca" per oltre un decennio sia stata tenuta in piedi da Fisichella e Trulli, a sottolineare la pochezza del movimento negli ultimi 20 anni. Le colpe? Chi legge Italiaracing sa bene dove stanno in quanto è stato istruito a dovere... Una Federazione che si è dimenticata di come cercare talenti pensando più agli interessi personali che al bene del motorsport tricolore, semplice incapacità di chi gestisce il vaporetto, visione limitata di quanto accade in Italia (si curano i propri campionati disinteressandosi completamente di chi decide di crescere agonisticamente in altre realtà), incapacità di attrarre sponsor e via di questo passo...

Gli italiani iscritti al GP d'Italia negli ultimi 20 anni

- 2011: Liuzzi – Trulli
- 2010: Liuzzi – Trulli
- 2009: Fisichella – Liuzzi – Trulli
- 2008: Fisichella – Trulli
- 2007: Fisichella – Liuzzi – Trulli
- 2006: Fisichella – Liuzzi – Trulli
- 2005: Fisichella – Liuzzi – Toccacelo – Trulli
- 2004: Bruni – Fisichella – Pantano – Trulli
- 2003: Fisichella – Trulli
- 2002: Fisichella – Trulli
- 2001: Fisichella – Trulli
- 2000: Fisichella – Trulli
- 1999: Badoer – Fisichella – Trulli – Zanardi
- 1998: Fisichella – Trulli
- 1997: Fisichella – Morbidelli – Trulli
- 1996: Lavaggi
- 1995: Badoer – Lavaggi – Montermini – Papis

Liuzzi, Trulli e Fisichella
l'ultimo trio di piloti italiani
al via a Monza nel 2009

AAA italian



ni cercasi

Calma piatta

Con la conferma di Raikkonen non vi saranno spostamenti shock tra top team. Resta da capire se Renault, prossima all'acquisizione di Lotus, confermerà Grosjean e Maldonado. Sul mercato Hulkenberg che potrebbe interessare al costruttore francese e anche alla nuova Haas

Massimo Costa

Tutto doveva girare attorno a Kimi Raikkonen. La sua eventuale uscita dalla Ferrari doveva produrre il classico terremoto nel mercato piloti del mondiale F.1. La sua conferma invece, ha di fatto bloccato qualsiasi novità in casa dei top team. Mercedes blindata, Ferrari che non cambia, Williams attesa all'annuncio di Valtteri Bottas e Felipe Massa per un'altra stagione e anche la Red Bull ha tutta l'intenzione di confermare a occhi chiusi Daniel Ricciardo e Daniil Kvyat. Nessuna rivoluzione, insomma. Se ne riparerà tra 12 mesi. Tra le squadre di centro classifica, la Sauber ha già rinnovato la fiducia a Marcus Ericsson e Felipe Nasr mentre la Toro Rosso ha fatto sapere che anche nel 2016 avrà Carlos Sainz e Max Verstappen. Del resto non potrebbe essere diversamente, i risultati di Pierre Gasly in GP2, Dean Stoneman in Renault 3.5, Callum Ilott nel FIA F.3, i tre piloti del programma Junior Red Bull, non giustificano particolari colpi di sole da parte di Helmut Marko. A tenere alta l'attenzione è quindi la Renault attesa all'acquisizione

della Lotus, ma anche in questo caso non ci dovrebbero essere particolari sussulti. Romain Grosjean sta andando forte ed è sempre stato nelle grazie del costruttore francese mentre Pastor Maldonado ha dalla sua il buon budget che mette a disposizione e un passato di pilota in ambito Renault. L'unico sul mercato che potrebbe ambire a un posto in Renault è Nico Hulkenberg, il quale ha tutte le qualità per entrare a far parte di un top team. In caso contrario, il tedesco potrebbe rimanere in Force India al pari di Sergio Perez. Alla McLaren il posto di Jenson Button è ormai stato assegnato al leader della GP2 Stoffel Vandoorne. Doveva essere annunciato a Spa, circuito casalingo per il giovane belga, ma le cose sono cambiate e si è preferito rimandare la promozione magari quando Vandoorne avrà in tasca il titolo GP2. Button potrebbe essere il pilota perfetto che cerca il nuovo team Haas che ha in lista Esteban Gutierrez, via Ferrari, ma anche Jean-Eric Vergne. Come da tradizione, la Manor sarà probabilmente l'ultima a svelare i nomi dei propri piloti anche se Will Stevens potrebbe rimanere se non troverà, come pare, alternative.



Romain Grosjean

La situazione del mercato piloti 2016

Mercedes

Lewis Hamilton – Nico Rosberg

Ferrari

Sebastian Vettel – Kimi Raikkonen

Red Bull

Daniel Ricciardo – Daniil Kvyat

Williams

Valtteri Bottas – Felipe Massa

Force India

Nico Hulkenberg (?) – Sergio Perez (?)

Lotus

Romain Grosjean (?) – Pastor Maldonado (?) – Nico Hulkenberg (?)

Sauber

Marcus Ericsson – Felipe Nasr

Toro Rosso

Carlos Sainz – Max Verstappen

McLaren

Fernando Alonso – Stoffel Vandoorne (?)

Manor

Will Stevens (?) – TBA

Haas

Button (?) – Vergne (?) – Gutierrez (?) - Hulkenberg (?)

Mercato motori Red Bull con Mercedes?

Se non vi saranno particolari fuochi d'artificio da parte dei piloti, questi potrebbero verificarsi tra i motoristi. Se Renault entra direttamente in F.1, come pare, Red Bull opterebbe per un cambio immediato abbracciando le power unit della Mercedes mentre la Toro Rosso non è escluso che possa proseguire il rapporto con la Casa francese. In caso di rottura totale, il team di Faenza tornerebbe ad utilizzare i motori Ferrari. Che con Sauber, Manor e Haas diverrebbero ben quattro forniture. Mercedes, perdendo Lotus, annovererebbe il top team Red Bull oltre alla propria squadra, alla Williams e alla Force India. Si vociferava anche che la Honda cercava un secondo team oltre alla McLaren e questo poteva essere la Manor.

Italian Job

Per tre squadre quello dell'autodromo lombardo è la gara di casa tanto attesa. Vediamo come sta andando la stagione di Lazarus, Rapax e Trident e quali sono le loro aspettative per il fine settimana

**Antonio Caruccio
Photo 4**

Monza, forse per l'ultima volta a seconda delle trattative per il rinnovo della Formula 1, sarà il palcoscenico ideale per permettere ai team italiani del campionato GP2 di godere di un po' di fama in casa. La stagione 2015 si è rivelata come una delle migliori per le compagini tricolori, magari non per risultati assoluti, ma certamente come potenziale dimostrato. Rapax, dei fratelli Sovrnigo, occupa il quinto posto nella graduatoria generale riservata alle squadre. Su quattordici gare disputate,



Visoiu del team Rapax precede Amberg con Lazarus

dodici volte ha concluso in zona punti. Il weekend nero è stato quello di Barcellona. Rapax vanta cinque podi con il rookie Sergey Sirotkin, di cui una vittoria a Silverstone, ed ha il merito di allevare al meglio il giovane Robert Visoiu, anch'esso al debutto e in tre occasioni a punti. Nella classifica piloti, Sirotkin occupa il terzo posto con 109 punti, gli stessi di Rio Haryanto. Alexander Rossi, secondo, non è lontano avendo 128 punti mentre è certamente irraggiungibile il leader Stoffel Vandoorne con 233 lunghezze. E' invece settima nella classifica team la Trident di Maurizio Salvadori. Punta di diamante, Raffaele Marciello che ha ottenuto come migliori risultati due secondi

posti nelle gare 2 di Monaco e Silverstone. Nessun punto invece, per Renè Binder al volante della seconda Dallara Trident. Assente a Spa, l'austriaco in quella occasione è stato rimpiazzato da Gustav Malja, decimo in gara 1. Soddisfazioni anche in casa Lazarus, squadra di Tancredi Pagiaro. Nathanael Berthon ha chiuso quattro volte nella top 10 con la perla del terzo posto in gara 2 ad Al Sakhir. Qualche difficoltà in più con la seconda vettura in quanto Zoel Amberg è stato colpito da un problema fisico che lo ha privato di correre al cento per cento venendo poi sostituito da Sergio Canamasas, autore di una buona gara 2 a Spa.

Qui Lazarus

Pagiario: "A Monza vedo Canamasas a punti"

Il Bahrain, prima gara del campionato, aveva subito regalato al team Lazarus la soddisfazione di vedere Nathanael Berthon salire sul podio, col francese che è tornato in zona punti in entrambe le gare dello scorso appuntamento di Spa-Francorchamps, due volte settimo. "Purtroppo Berthon non sarà dei nostri a Monza, perché impegnato in una concomitanza con la ELMS a Le Castellet, dove è uno degli attori principali. Al fianco di Canamasas avremo così lo svizzero Patric Niederhauser, al debutto assoluto in GP2. Per come la vedo io, Sergio a Monza ha la possibilità di lottare per la zona punti, mentre il bilancio del nostro campionato sino ad ora è al di sotto delle aspettative. Nonostante Zoel Amberg fosse al debutto, penso abbia fatto dei buoni passi in avanti durante l'anno, fino a superare in qualifica Berthon, che invece ha il suo punto forte nella gara. Mi è dispiaciuto vederlo abbandonare il campionato dopo un problema alla vertebra", sono le parole con cui Tancredi Pagiario, team manager della squadra padovana, si avvicina alla gara di casa.

Migliori piazzamenti

Berthon: 3° Al Sakhir gara 2

Amberg: 13° Montmelò gara 2

Canamasas: 9° Spa gara 2



Berthon
con Pagiario



Qui Trident

Salvadori: "Obiettivo podio"

Altalenante la situazione in casa Trident dove il team principal Maurizio Salvadori spiega: "Con molta onestà devo dire che mi aspettavo qualcosa in più sino ad ora, e da parte di tutti le attese erano diverse. Abbiamo fatto degli step evolutivi avanzati che non hanno dato le risposte che ci aspettavamo. Purtroppo anche dal punto di vista tecnico non siamo all'altezza della passata stagione, dove lottavamo per il podio con costanza e ovviamente volevamo replicare quei risultati anche con Marciello quest'anno. La responsabilità chiaramente non può ricadere su Lello. Non siamo riusciti a mettere insieme quanto avremmo voluto, ma speriamo di riuscirci a Monza, dove l'obiettivo è il podio".

Migliori piazzamenti

Marciello: 2° Monaco e Silverstone gara 2

Binder: 11° Monaco gara 1

Malja: 10° Spa gara 1





Nathanael Berthon



Andrea Bergamini (a sinistra nella foto) con uno dei suoi ingegneri



Maurizio Salvadori



Sergey Sirotkin

Qui Rapax

Bergamini: "In casa saremo protagonisti"

Veneta come la Lazarus è anche la Rapax, che sino ad ora ha ottenuto il miglior risultato tra le squadre tricolori grazie alla vittoria dell'esordiente Sergey Sirotkin a Silverstone. La stagione era già partita molto bene con Robert Visoiu, anche lui debuttante, subito autore del quinto posto nella prima gara in Bahrain, anche se poi il rumeno si è un po' perso, ritrovando comunque la zona punti in entrambe le gare a Budapest. Un bilancio sicuramente positivo, come evidenziato dalle parole del team manager Andrea Bergamini: "Andare a Monza è emozionante, perché si tratta del round di casa. Dopo gli ottimi riscontri dei test abbiamo lavorato duramente per esprimerci al meglio in gara, riuscendo a portare nel corso della stagione Sirotkin al terzo posto nella classifica di campionato. Siamo riusciti nel 2015 ad ottimizzare il potenziale che non avevamo espresso lo scorso anno. Speriamo ovviamente di continuare ad ottenere ottimi riscontri anche in Brianza anche con Visoiu, che è alla sua stagione di esordio. Riesce a fare delle buone gare, ma alcune volte viene penalizzato dalla qualifica. Sono convinto che se esprimerà tutto il suo potenziale velocistico otterrà risultati eccellenti".



Raffaele Marciello

Migliori piazzamenti
Sirotkin: 1° Silverstone gara 1
Visoiu: 5° Al Sakhir gara 2

GP3

Anteprima Monza



Antonio Caruccio

Monza sarà la gara di casa per ben tre piloti italiani della GP3. Per il tricolore avere tanti alfieri in un campionato di alto livello è quasi un record, soprattutto se si considera il potenziale che Kevin Ceccon, Antonio Fuoco e Luca Ghiotto hanno espresso nella prima parte di stagione. Col vicentino indiscusso leader di campionato, Ceccon è riuscito a conquistare due successi nelle gare domenicali con la griglia invertita a Silverstone e Budapest, mentre Fuoco, calabrese portacolori del Ferrari Driver Academy deve ancora trovare l'affondo vincente.

I tre ettieri

Il sogno sarebbe vedere Ceccon, Fuoco e Ghiotto assieme sul podio, proprio come accaduto domenica scorsa nella MotoGP con tre italiani ai primi tre posti. Eventualità comunque non impossibile considerando i risultati che i nostri giovani piloti stanno ottenendo



Il sogno Ghiotto non si ferma

Ghiotto, proveniente da una difficile stagione in Formula Renault 3.5, grazie anche al supporto del team Trident, sta disputando una stagione da sogno. Tanto che è entrato sotto la lente di ingrandimento dei programmi Formula 1 di Red Bull e Ferrari. Il suo cammino pare inarrestabile forte di tre vittorie, quattro pole e dieci arrivi su dieci in zona punti. Ghiotto ha unito la sua proverbiale grinta a una condotta di gara da ragioniere, un mix che sta devastando i rivali del team ART, Marvin Kirchhofer ed Esteban Ocon, i due principali candidati a soffiargli il titolo finale. Per ora Ghiotto ha saputo mantenere la calma necessaria anche se a Spa, gara 1, ha commesso due errori: in partenza e nel contatto con Ceccon. Due sbavature che non hanno comunque compromesso l'esito del weekend. Ora, Monza, dove lo scorso anno con la Renault 3.5 aveva disputato le sue migliori gare.

Ceccon abituato a... risorgere

Ceccon, nonostante i soli 21 anni, è il più "vecchio" dei tre ma anche il più esperto, quello che arriva da un passato in GP2 e Auto GP, oltre che GP3. Kevin, per la prima volta in carriera, al via con una squadra di alto livello come Arden, ha accusato ad inizio stagione l'adattamento ad un assetto completamente diverso a quello di Jenzer con cui si mise in mostra nel finale del 2014. Due problemi al motore in Spagna e Austria, con un botto iniziale che ha portato alla rottura del telaio, sembravano





Luca Ghiotto



Antonio Fuoco

aver messo una croce sulla sua stagione, ma in Gran Bretagna e Ungheria sono arrivate delle notevoli prestazioni che lo avevano proiettato al quinto posto della classifica generale. Un contatto con Ghiotto a Spa in gara 1, dopo la miglior qualifica dell'anno di Kevin, lo ha costretto al ritiro per una foratura, vanificando ogni tentativo di rimonta. L'obiettivo per Monza è quello di salire sul podio, che al bergamasco manca nella gara di casa sin da quando, nel 2011, chiuse terzo in Auto GP, aggiudicandosi poi il titolo a fine stagione.

Fuoco atteso al riscatto

Fuoco arriva dal difficile campionato FIA F.3 e da Renault 2.0, ma per la prima volta quest'anno ha fatto i conti con un maggior numero di cavalli da gestire dietro la schiena: 400. A differenza di Ghiotto poi, che nei test di Abu Dhabi 2014 provò tre giorni con Trident, Antonio saltò dalla vettura di Koiranen a quella di ART e Carlin, scegliendo poi gli inglesi per il 2015. Fuoco dopo un buon avvio di campionato a Montmelò, ha proseguito cogliendo un eccezionale podio a Spielberg, ma proprio in Austria, in gara-2, ha carambolato sul compagno di squadra Jann Mardenborough e Sandy Stuvik, mentre a Spa un contatto di gara con Marvin Kirchhofer ha posto fine alla corsa di entrambi. Per Antonio, e FDA, la consolazione è quella di essere prestazionalmente il migliore tra i più esperti compagni di squadra Mardenborough e Mitchell Gilbert.

Monza minuto per minuto

Giovedì 3 settembre

Pit lane aperta al pubblico che possiede il biglietto dei 3 giorni

Venerdì 4 settembre

08.45-09.45: Paddock Club pit-lane aperta

10.00-11.30: Prove libere 1 F.1

12.00-12.45: Prove libere GP2

12.50-13.45: Paddock Club pit-lane aperta

14.00-15.30: Prove libere 2 F.1

15.55-16.25: Qualifica GP2

16.45-17.30: Prove libere Porsche Supercup

17.50-18.35: Prove libere GP3

Sabato 5 settembre

08.30-09.15: prove pit-stop team F.1

08.30-09.35: Paddock Club pit-lane aperta

09.45-10.15: Qualifica GP3

11.00-12.00: Prove libere 3 F.1

12.25-12.55: Qualifica Porsche Supercup

13.00-13.45: Paddock Club pit-lane aperta

14.00-15.00: Qualifica F.1

15.40-16.45: Gara 1 GP2

17.15-18.00: Gara 1 GP3

18.25-19.00: Gara 1 Porsche Supercup

Domenica 6 settembre

09.25-10.00: Gara 2 GP3

10.35-11.25: Gara 2 GP2

11.45-12.20: Gara 2 Porsche Supercup

12.25-13.15: Paddock Club pit-lane aperta

12.30: parata dei piloti F.1

12.45-13.15: Preparazione griglia di partenza

14.00. Gara F.1



IL GIALLO

UN DESTINO CRUDELE



Quarantacinque anni fa il tragico incidente che costò la vita a Jochen Rindt durante le prove del GP d'Italia. Sotto accusa finirono i soccorsi - che invece furono impeccabili - e soprattutto le soluzioni estreme adottate dalla Lotus progettata dal genio di Colin Chapman. La gara andò a Regazzoni, ma il titolo, grazie al vantaggio accumulato, finì lo stesso a Rindt, il primo e unico campione del mondo postumo della storia della F.1

Carlo Baffi

Monza, 5 settembre 1970. Sono le ore 15, quando scattano le prove ufficiali del 41° Gran Premio d'Italia. Per via del caldo torrido molti concorrenti restano fermi ai box in attesa che la temperatura cali di qualche grado. Tra le poche monoposto scese in pista c'è la Lotus 72 di Jochen Rindt, il leader della classifica iridata. L'austriaco è intento a cercare quelle prestazioni che gli sono mancate il giorno prima e viaggia con una configurazione scarica, senza ala posteriore. Alle 15.15 la monoposto numero 22 coi colori rosso-oro della Gold Leaf si trova a circa 40 metri dalla Curva Parabolica, quando inizia ad ondeggiare per poi scartare verso sinistra e colpire il guard-rail di protezione posto all'esterno del tornante. Nel violento schianto, avvenuto a circa 240 km orari, la Lotus perde dapprima la ruota anteriore sinistra, poi compie altri rimbalzi contro la barriera, striscia lungo la pista e dopo aver perso anche la ruota anteriore destra si arena sulla sabbia della via di fuga.

Il destino alla Parabolica

A soccorrere Rindt, interviene il personale dell'ambulanza posizionata vicino al luogo dell'incidente, subito seguiti dal dottor Perfilippo Carassai del Centro di Rianimazione dell'Università di Milano, che trova il corpo del pilota nella vettura ormai tagliata in due. «Mentre gli scopro il petto per auscultare il cuore - dichiarerà Carassai - noto che dalle ferite della gamba, che penzola fuori dalle lamiere, e da quelle del torace, non esce una goccia di sangue. Segno che Rindt è in arresto cardiaco». I soccorritori non si perdono d'animo, praticano il massaggio cardiaco e trasportano il malcapitato al Centro Medico dell'Autodromo, dove si trovano il dottor Merli (rianimatore dell'Ospedale Maggiore di Milano) ed il professore Rovelli (medico federale CSAI). Qui è presente per la prima volta il Centro Mobile di rianimazione, ovvero uno spe-

Questo PALO e quel «buco» hanno reso fatale l'urto della LOTUS di «Jo»?

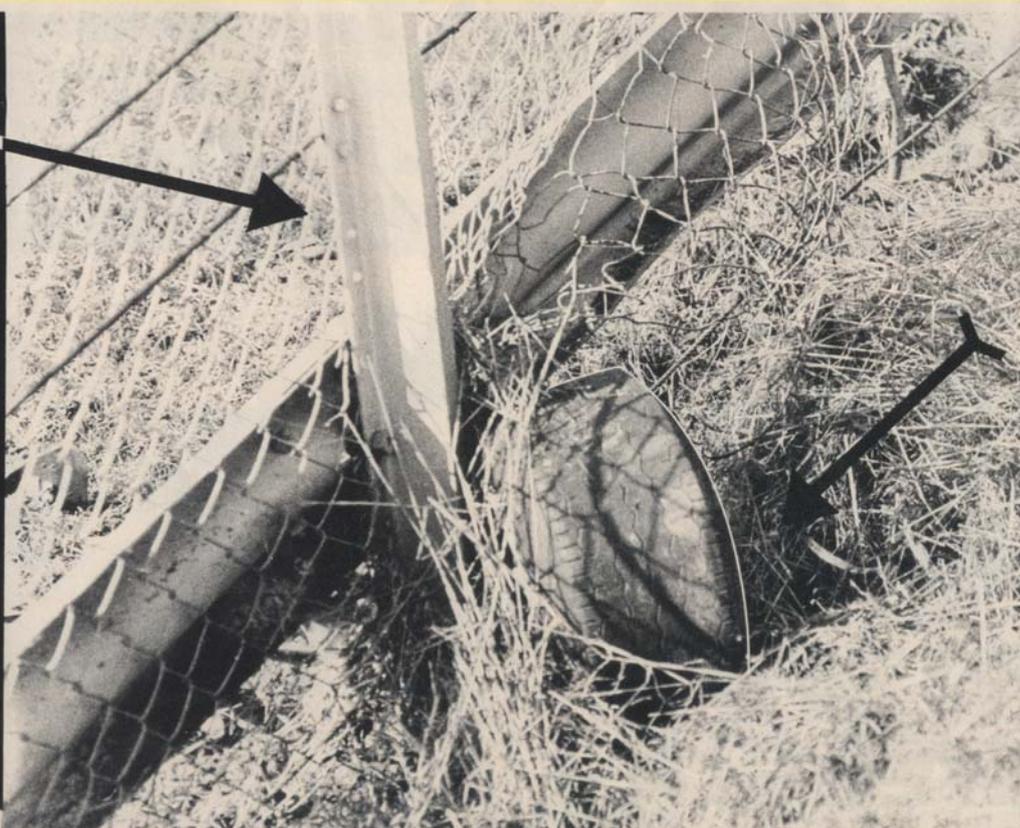


Foto della buca da Autosprint

ziale autoveicolo realizzato con un F20 Alfa Romeo dotato di tutti quegli apparecchi presenti nei più attrezzati ospedali. Le condizioni di Rindt sono però disperate: oltre alle numerose fratture in tutto il corpo, preoccupa una lacerazione di un grosso vaso della trachea che ha provocato un versamento di sangue nei polmoni. Dopo un costante e vigoroso massaggio cardiaco e la trasfusione di plasma, il pilota viene intubato e a poco a poco si nota una ripresa dell'attività pupillare; segno che i centri nervosi sono ancora integri. I medici tentano allora tentano il tutto per tutto decidendo di trasferire Rindt, all'Ospedale di Niguarda, a Milano.

Le accuse degli inglesi

Durante il trasporto, a bordo del Centro Mobile di Rianimazione, il pilota è sottoposto nuovamente a terapia rianimativa, ma nonostante ciò, cessa di vivere. Dietro il mezzo sanitario, su un furgone della polizia vi sono la moglie Nina e Colin Chapman, proprietario della Lotus, che apprendono la tragica notizia. Un dramma che scatena subito alcune polemiche riguardo ai soccorsi. Secondo i team inglesi, in primo luogo il titolare della BRM, si sarebbe potuto fare di più ed inoltre ci si chiede perché non ci fosse un elicottero. I vertici dell'Automobile Club di Milano, replicheranno alle accuse con un preciso comunicato stampa, già la sera stessa. E riguardo all'elicottero, arriverà un chiarimento del dottor Rovelli: «In un caso del genere lo specialista applica le elementari regole della rianimazione. Prima esegue il massaggio cardiaco e poi, quando il cuore riprende a battere, il paziente viene messo sotto controllo. Per mantenere ciò occorre il Centro Mobile di rianimazione, che viaggia ad una velocità bassissima. La rapidità dell'elicottero invece, risulterebbe fatale».

Una Lotus 'estrema'

Ma il vero nocciolo della questione riguarda le cause dell'incidente e sul banco degli imputati finisce la scuderia di Chapman. Da un lato la Lotus 72, progettata da Maurice Philippe, che ha sostituito la 49C dal Gran Premio d'Olanda, è sicuramente una monoposto rivoluzionaria e molto competitiva. Presenta la linea a "cuneo", i radiatori dell'acqua ai lati dell'abitacolo, le sospensioni si basano su un sistema elastico a barre di torsione. Senza contare che questa vettura risulta la meno pesante leggera grazie all'uso di leghe superleggere per la carrozzeria e di titanio per il motore. Soluzioni innovative, ma estreme, tipiche di un personaggio geniale e vulca-

nico come Chapman, ricordiamo le monoposto affidate a Jim Clark. E la memoria corre al G.P. di Spagna dell'anno prima, quando le Lotus di Graham Hill e Rindt finirono fuori e l'austriaco (che si ruppe il setto nasale), non risparmiò critiche al suo patron.

La buca fatale

A Monza, alla Parabolica, durante il venerdì di prove, Emerson Fittipaldi sulla Lotus è protagonista di una brutta uscita di pista, pare per un guasto ai freni. Sull'incidente di Rindt, la Procura della Repubblica aprirà un'inchiesta da cui emergerà che lo schianto è da addebitarsi alla rottura dell'albero che collega la ruota al freno a disco interno. A ciò si aggiungerà un altro elemento sfortunato, documentato dal settimanale "Autosprint".

Nel momento in cui la Lotus colpisce il guard-rail, la ruota anteriore destra trova una buca, situata vicino al palo che sorregge la rete di protezione. La vettura rimane incastrata facendo perno, aprendosi in due e senza la possibilità di smorzare l'impatto, strisciando contro le lame delle barriere. Sul perché vi fosse quella buca, resta un mistero. Che sia stata scavata da qualche tifoso che precedentemente cercava di entrare in pista di entrare in pista? Sta di fatto che non doveva esserci.

Il campione fantasma

Altro fattore determinante è da imputare alla rottura degli ancoraggi delle cinture di sicurezza alla scocca, con le fatali conseguenze dell'enorme decelerazione all'impatto sul corpo del pilota. Insomma, un destino crudele che priverà il Circus di un campione di grandissimo talento, che non a caso era gestito da un uomo che negli anni a venire dimostrerà di aver fiuto sia per cavalli di razza che negli affari: Bernie Ecclestone. Dopo il Gran Premio d'Italia, che sarà vinto da Clay Regazzoni sulla Ferrari, il belga Jacky Ickx, diretto rivale di Rindt in classifica, nonché pilota della rossa, non riuscirà a superare i 45 punti di vantaggio accumulati dall'austriaco. A Jochen Rindt, sarà riconosciuto il titolo mondiale postumo, primo ed unico caso in F.1.



Ecclestone con il casco di Rindt da Autosprint

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 39

INDYCAR

Gara a Sonoma





Poker doppio

Quarto titolo per Dixon a Sonoma, nel ricordo di Wilson. Ma qual è stato effettivamente il peso dei doppi punti in palio tra la gran prova del team Ganassi e quella da dimenticare degli uomini Penske?

Marco Cortesi

Dixon vince il suo quarto titolo in carriera grazie al doppio punteggio. Juan Pablo Montoya è infuriato e i "puristi" dell'IndyCar insorgono. In realtà, viene da chiedersi quanto sia corretto mettere in secondo piano la qualità assoluta mostrata dal trentaquattrenne neozelandese e la catastrofica apparizione del team Penske a Sonoma. Si tratta di una rarità, nelle corse d'oggi, quella di vedere team e piloti costretti a nulla di meno della perfezione. E i punti in palio sulla pista californiana hanno fatto esattamente questo. Make it or break it. Per Montoya, i presupposti c'erano tutti, ma forse non era destino. Prima, un pit-stop non particolarmente felice ha fatto da contraltare a quello che ha messo Dixon al vertice del gruppo di riferimento. Poi, il pata-trac ha visto il colombiano costretto ad una sosta in più da un incredibile contatto col compagno Will Power. Un'incomprensione fatale con Power che, rallentato dalla vettura che lo precedeva, ha lasciato spalancato un portone del quale Montoya ha approfittato senza complimenti. Peccato che l'ex campione avesse in realtà intenzione di tagliare in uscita: far spazio? Non esiste.



L'armata Ganassi punisce Penske

E mentre Dixon si issava al vertice, con la consueta capacità di girare più forte di tutti pur risparmiando grandi quantità di carburante, è entrata in funzione l'armata Ganassi. Fondamentale, proprio su Montoya, un attacco brutale (ma corretto) di Tony Kanaan che ha terminato quarto. Alle spalle di un altro uomo-Ganassi, Charlie Kimball. Nel finale, il vincitore di Indy le ha provate tutte, recuperando terreno anche grazie a qualche contatto altrui, ma la sua rimonta si è fermata al sesto posto. Davanti a lui un Ryan Briscoe stoico nel resistere con le gomme morbide per oltre 20 giri. Va anche detto che la Dallara-Chevy numero 2 non era al meglio in termini di consumo gomme, come confermato dai tanti bloccaggi e traversi. Perfetta invece quella di Dixon. Nella gara del ricordo di Justin Wilson, il titolo è così andato ad un altro pilota schivo, gentile e disponibile, ma anche incredibilmente veloce. A pari punti, proprio come a pari punti (per le pole) Montoya aveva battuto Franchitti nella

CART, è arrivato il clamoroso ribaltamento di fronte. A favore di Dixon va evidenziata la provenienza dei suoi successi: uno su un tracciato cittadino (Long Beach), uno su un ovale (Fort Worth) e uno su uno stradale "classico", per l'appunto Sonoma.

Rahal delude problemi per Filippi

Non è finita come ci si aspettava l'avventura di Graham Rahal. Dopo i buoni e costanti risultati rimediati nella seconda parte della stagione, l'americano ha vissuto una gara da incubo per via di gravi problemi di set-up. La sua vettura non ha gradito le nuove gomme Firestone (più morbide) e ciò l'ha portato a grandi difficoltà di controllo. La tamponata ricevuta da Sebastien Bourdais nel finale l'ha messo poi KO. Niente da fare anche per Luca Filippi, fermato ai box per 5 giri da un problema col sensore dell'acceleratore quando era ormai entrato nella top-5.



Il vincitore di campionato Scott Dixon premiato dal doppio punteggio dell'ultima gara di Sonoma

L'ORDINE DI ARRIVO DOMENICA 30 AGOSTO 2015

- 1 - Scott Dixon (Dallara DW12-Chevy) - Ganassi - 85 giri
- 2 - Ryan Hunter-Reay (Dallara DW12-Honda) - Andretti - 6"1115
- 3 - Charlie Kimball (Dallara DW12-Chevy) - Ganassi - 7"1279
- 4 - Tony Kanaan (Dallara DW12-Chevy) - Ganassi - 8"9030
- 5 - Ryan Briscoe (Dallara DW12-Honda) - Schmidt - 10"0749
- 6 - Juan Pablo Montoya (Dallara DW12-Chevy) - Penske - 11"2548
- 7 - Will Power (Dallara DW12-Chevy) - Penske - 12"4877
- 8 - Takuma Sato (Dallara DW12-Honda) - Foyt - 16"0888
- 9 - Rodolfo Gonzalez (Dallara DW12-Honda) - Coyne - 20"8011
- 10 - Mikhail Aleshin (Dallara DW12-Honda) - Schmidt - 22"5749
- 11 - Marco Andretti (Dallara DW12-Honda) - Andretti - 23"6709
- 12 - Oriol Servia (Dallara DW12-Honda) - Rahal - 24"4514
- 13 - Sebastian Saavedra (Dallara DW12-Chevy) - Ganassi - 24"7775
- 14 - Gabby Chaves (Dallara DW12-Honda) - Herta - 25"5357
- 15 - Helio Castroneves (Dallara DW12-Chevy) - Penske - 26"0659
- 16 - Simon Pagenaud (Dallara DW12-Chevy) - Penske - 27"3185
- 17 - Stefano Coletti (Dallara DW12-Chevy) - KV - 35"1645
- 18 - Graham Rahal (Dallara DW12-Honda) - Rahal - 36"4838
- 19 - Jack Hawksworth (Dallara DW12-Honda) - Foyt - 38"9404
- 20 - Sebastien Bourdais (Dallara DW12-Chevy) - KV - 42"5956
- 21 - Josef Newgarden (Dallara DW12-Chevy) - CFH - 1 giro
- 22 - Carlos Munoz (Dallara DW12-Honda) - Andretti - 1 giro
- 23 - Tristan Vautier (Dallara DW12-Honda) - Coyne - 3 giri
- 24 - Luca Filippi (Dallara DW12-Chevy) - CFH - 5 giri

Giro più veloce: Helio Castroneves 1'22"1204

Ritirato

64° giro - James Jakes

Il campionato finale

1.Dixon 556; 2.Montoya 556; 3.Power 493; 4.Rahal 490; 5.Castroneves 453.



WEC

Gara al Nurburgring

Porsche a valanga

Presentatosi con una versione rinnovata - e ultra performante - della 919 Hybrid, lo squadrone di Weissach ha dominato, segnando doppiette sia in LMP1 che in GTE-Pro. Per Webber, primo successo nel Mondiale Endurance





Marco Cortesi

Porsche veni vidi vici al Nurburgring, nonostante tutto. La nuova 919 Hybrid nella configurazione ad alto carico aerodinamico si è imposta nella sei ore tedesca in maniera perentoria, cambiando il volto della stagione pur non avendo agguantato in testa alla classifica i primi rivali dell'Audi. La vettura, modificata all'avantreno e soprattutto al retrotreno con un'inedita aerodinamica "soffiata", ha fatto il bello e il cattivo tempo in qualifica, prima di chiudere prima e seconda, mettendo Ingolstadt nella situazione di dover valutare attentamente la propria strategia per le ultime gare dell'anno. Il cambio di fronte è infatti stato pesante. Se a Spa e a Silverstone, una strategia ottima e le buone caratteristiche della R18 erano bastate a competere quasi alla pari, al Ring i rivali non hanno nemmeno dovuto prendere rischi. Così, nonostante un contatto iniziale che aveva portato via un flick-up anteriore, Mark Webber, Timo Bernhard e Brendon Hartley hanno centrato un successo di larghe proporzioni. Per l'australiano si è trattato della prima vittoria nel WEC, proprio sullo stesso circuito in cui aveva assaporato il gradino più alto del podio per la prima volta in F.1.

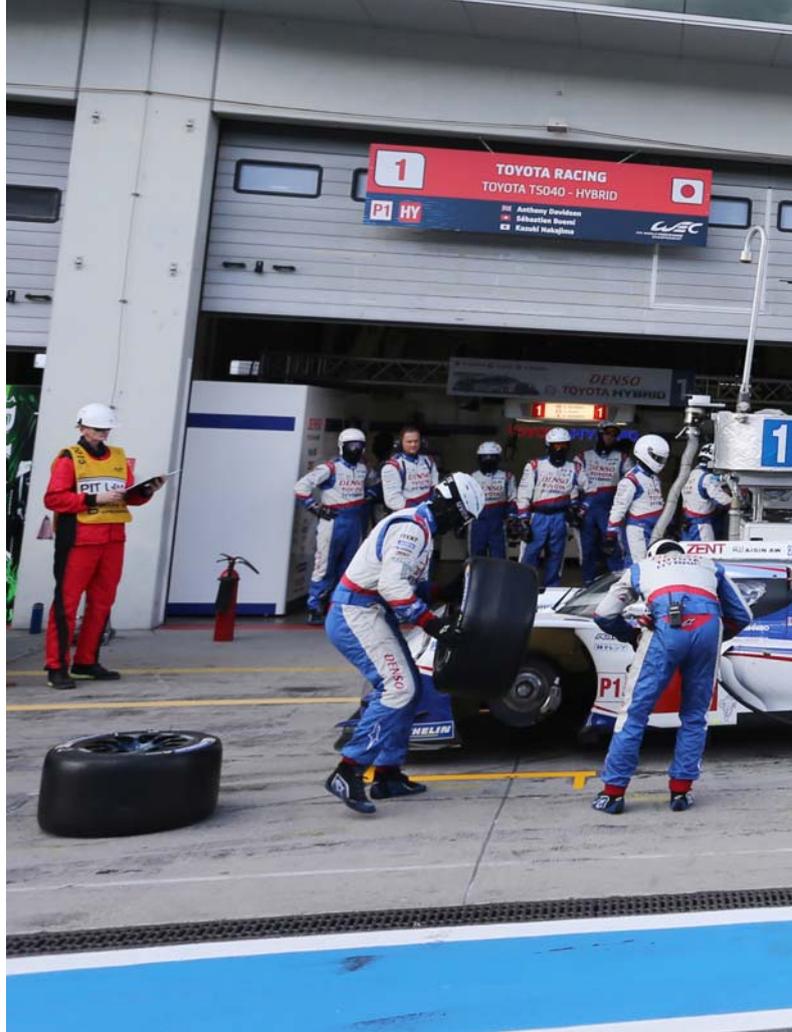
La Toyota è comprimaria

Ma a stupire ancor di più, il fatto che il secondo esemplare di Dumas-Lieb-Jani sia arrivato secondo nonostante tre stop&go dovuti ad un problema del sensore di flusso del carburante. A causa dell'errore nel calcolo della benzina da inviare al propulsore, con conseguente consumo in eccesso, il trio della numero 18 si è dovuto fermare per 1'35", per un totale di 3 minuti passati in pit-lane. Una volta in lotta con le Audi, Jani non ha nemmeno preso rischi enormi, lasciando sfilare Lucas Di Grassi sicuro che, nel corso dell'ultima ora, il passo l'avrebbe riportato davanti. La stagione non ha ancora raggiunto il giro di boa e già si profila un cambio al vertice, a meno che il gruppo di Wolfgang Ullrich non sappia reagire prontamente. Per quanto riguarda la Toyota, nulla di fatto. Come non esserci per loro in Germania, salvo per quanto riguarda la possibilità di testare soluzioni in vista del 2016, quando la TS050 con motore turbo e batterie al litio cercherà di cancellare la cronica mancanza di prestazioni di questa stagione.



Porsche domina anche nel GT

Porsche esce vincente anche dalla sfida in GT con una doppietta meno perentoria di quanto visto in LMP1, ma assolutamente valida, pur se aiutata dai provvedimenti di BOP. Forse con una penalizzazione più puntuale per la tamponata di Patrick Pilet in Virtual Safety Car alla Ferrari di James Calado, un secondo posto sarebbe potuto arrivare per il cavallino. Invece, il drive-through è arrivato a mezz'ora dalla conclusione, quando il margine della numero 92 era più che sufficiente. Davide Rigon e Calado hanno comunque preso la testa della classe GTE-Pro grazie ai seri problemi di elettronica occorsi fin dall'inizio a Bruni-Vilander, la cui 458 "imbizzarrita" non ha voluto sentire ragioni. Per loro è però già arrivato un nuovo giocattolo da provare, la 488. Dopo la pole conquistata in qualifica, è arrivato un successo "russo" in GTE-Am: protagonisti Victor Shaytar, Aleksey Basov ma soprattutto un eccellente Andrea Bertolini. Il trio dell'SMP Racing ha cementato la leadership in graduatoria.





Toyota in netta difficoltà anche al Nurburgring



D'Ambrosio guida per il team americano Dragon del figlio di Roger Penske

L'ORDINE DI ARRIVO DOMENICA 30 AGOSTO

- 1 - Bernhard-Webber-Hartley (Porsche 919 Hybrid) - Porsche - 203 giri
- 2 - Dumas-Jani-Lieb (Porsche 919 Hybrid) - Porsche - 1 giro
- 3 - Fassler-Lotterer-Treluyer (Audi R18 e-tron) - Audi - 1 giro
- 4 - Di Grassi-Duval-Jarvis (Audi R18 e-tron) - Audi - 1 giro
- 5 - Davidson-Buemi (Toyota TS040 Hybrid) - Toyota - 3 giri
- 6 - Wurz-Sarrazin-Conway (Toyota TS040 Hybrid) - Toyota - 4 giri
- 7 - Howson-Bradley-Tandy (Oreca-Nissan) - KCMG - 18 giri
- 8 - Rusinov-Canal-Bird (Ligier JSP2-Nissan) - G Drive - 18 giri
- 9 - Yacaman-Derani-Gonzalez (Ligier JSP2-Nissan) - G Drive - 19 giri
- 10 - Webb-Ragues-Webb (Morgan-Sard) - Morand - 19 giri
- 11 - Panciatici-Chatin-Capillaire (Alpine-Nissan) - Signatech - 20 giri
- 12 - Sharp-Dalziel-Hansson (HPD) - Extreme Speed - 20 giri
- 13 - Leventis-Watts-Kane (Gibson 015S-Nissan) - Strakka - 22 giri
- 14 - Brown-Fogarty-Van Overbeek (HPD) - Extreme Speed - 26 giri
- 15 - Lietz-Christensen (Porsche 911) - Manthey - 27 giri
- 16 - Pilet-Makowiecki (Porsche 911) - Manthey - 28 giri
- 17 - Rigon-Calado (Ferrari 458) - AF Corse - 28 giri
- 18 - Trummer-Kaffer (CLM P1-AER) - ByKolles - 28 giri
- 19 - Nygaard-Sorensen (Aston Martin Vantage) - Aston Martin - 28 giri
- 20 - MacDowall-Rees-Stanaway (Aston Martin Vantage) - Aston Martin - 29 giri
- 21 - Turner-Mucke-Adam (Aston Martin Vantage) - Aston Martin - 30 giri
- 22 - Beche-Prost-Heidfeld (Rebellion R-One) - Rebellion - 1'42"513 - 30 giri
- 23 - Shaytar-Bertolini-Basov (Ferrari 458) - SMP - 30 giri
- 24 - Dalla Lana-Lamy-Lauda (Aston Martin Vantage) - Aston Martin - 31 giri
- 25 - Perrodo-Collard-Aguas (Ferrari 458) - AF Corse - 31 giri
- 26 - Dempsey-Long-Seefried (Porsche 911) - Dempsey - 31 giri
- 27 - Roda-Ruberti-Poulsen (Corvette C7-R) - Larbre - 32 giri
- 28 - Ried-Al Qubaisi-Bamber (Porsche 911) - Proton - 33 giri
- 29 - Castellacci-Goethe-Hall (Aston Martin Vantage) - Aston Martin - 34 giri
- 30 - Bruni-Vilander (Ferrari 458) - AF Corse - 35 giri
- 31 - Imperatori-Kraihamer-AbtHeideld (Rebellion R-One) - Rebellion - 202 giri

Il campionato

1. Lotterer-Fassler-Treluyer 95;
2. Bernhard-Webber-Hartley 78;
3. Lieb-Dumas-Jani 76;
4. Tandy 66;
5. Bamber-Hulkenberg 58.

Tensione alle stelle



Dopo i fatti di Spielberg che hanno portato alla squalifica di Scheider, il leader del campionato Ekstrom è stato definito pubblicamente da Glock un idiota per l'incidente nella prima corsa. Meno male che ci pensano i giovani Wehrlein e Wittmann a dare spettacolo

Massimo Costa

Travolto dalle polemiche per l'incidente del Red Bull Ring cercato, manovrato, istigato, che ha visto coinvolti Timo Scheider, Wolfgang Ullrich e l'Audi tutta nel ruolo di carnefice e i piloti Mercedes Robert Wickens e Pascal Wehrlein ottimi interpreti nella parte delle vittime, il campionato DTM è come fuggito nella lontana Russia. Una trasferta sempre piuttosto complicata dal punto di vista logistico quella al Moscow Raceway di Volokolamsk, a un centinaio di chilometri dalla capitale Mosca, e che vede le Case coinvolte nella serie intente a promuovere le loro vetture. Ma pur essendo la terza visita del DTM al tracciato sovietico, questa volta la risposta del pubblico è stata decisamente scarsa, evidentemente complice la mancanza di gare di contorno appetibili (non c'era il FIA F3) e la totale assenza di piloti locali. Si era insomma ben lontani dai numeri degli appassionati che abitualmente muove il DTM, un fattore che per il 2016 gli organizzatori dovranno tenere ben presente.



Ekstrom guida la classifica di campionato

Tra i costruttori è guerra vera

Lo spettacolo però, nonostante la tortuosità della pista, non è mancato, più che altro in gara 1, con tanti sorpassi e anche qualche contatto spettacolare. Nel mirino è finita ancora l'Audi, questa volta con Mattias Ekstrom, il cui tentativo di sorpasso a Timo Glock, pilota BMW, è finita malissimo. Il tedesco ex F.1 non l'ha presa bene e dopo pochi minuti via twitter non ha mancato di definire il pilota svedese un idiota. L'Audi a sua volta ha puerilmente replicato, sempre via twitter, che le immagini dimostravano che Ekstrom era all'interno di Glock, non tenendo conto dell'errore evidente del proprio pilota, penalizzato di tre posizioni sullo schieramento di gara 2. Tutto questo per dire che nonostante le pacche sulle spalle, l'aria rassicurante e festosa che solitamente si respira nel paddock DTM, le tensioni stanno raggiungendo livelli quasi insostenibili. La squalifica a Scheider per l'episodio austriaco e la punizione al gran capo Ullrich serviranno da deterrente per il futuro. Ma in fondo è anche un bene che lo spettacolo non sia edulcorato, come a volte si pensa, con favori spartiti tra i costruttori presenti. I fatti stanno dimostrando ben altro.

Wehrlein 24 ore da leader assoluto

Il Moscow Raceway ha proposto un gran bel duello in gara 1 tra il poleman Marco Wittmann con la BMW e Pascal Wehrlein con la Mercedes. Siamo parlando di due giovani piloti molto interessanti, entrambi tedeschi e con ottimi trascorsi nella F.3. E che hanno affrontato la loro battaglia in pista con grande correttezza. Ragazzi che sono stati rapiti dalle rispettive Case con Wittmann che ha vinto il titolo nel 2014 al secondo anno di presenza nella serie e Wehrlein che sta cercando di uguagliarlo. Il confronto russo ha visto prevalere Wehrlein, che ricordiamo



Giovinazzi in bagarre con Gotz e Farfus



Mortara ha a lungo duellato con Wehrlein in gara



Pole e vittoria la domenica per Rockenfeller



Wehrlein vincitore di gara 2



L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 1 SABATO 29 AGOSTO 2015

- 1 - Pascal Wehrlein (Mercedes C63) - HWA - 24 giri 41"56"506
- 2 - Marco Wittmann (BMW M4) - RMG - 1"853
- 3 - Bruno Spengler (BMW M4) - MTEK - 2"563
- 4 - Jamie Green (Audi RS5) - Rosberg - 2"967
- 5 - Daniel Juncadella (Mercedes C63) - Mucke - 3"249
- 6 - Edoardo Mortara (Audi RS5) - Abt - 4"332
- 7 - Gary Paffett (Mercedes C63) - ART - 8"867
- 8 - Tom Blomqvist (BMW M4) - RBM - 10"039
- 9 - Nico Muller (Audi RS5) - Rosberg - 10"350
- 10 - Mike Rockenfeller (Audi RS5) - Phoenix - 11"001
- 11 - Antonio Felix Da Costa (BMW M4) - Schnitzer - 11"409
- 12 - Robert Wickens (Mercedes C63) - HWA - 11"813
- 13 - Lucas Auer (Mercedes C63) - ART - 12"234
- 14 - Paul Di Resta (Mercedes C63) - HWA - 12"600
- 15 - Augusto Farfus (BMW M4) - RBM - 15"248
- 16 - Maximilian Gotz (Mercedes C63) - Mucke - 15"534
- 17 - Martin Tomczyk (BMW M4) - Schnitzer - 15"649
- 18 - Maxime Martin (BMW M4) - RMG - 16"350
- 19 - Antonio Giovinazzi (Audi RS5) - Phoenix - 17"132

Giro più veloce:

Ritirati
 Adrien Tambay
 Mattias Ekstrom
 Timo Glock
 Miguel Molina
 Christian Vietoris



Due ottimi podi per Spengler

L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 2 DOMENICA 30 AGOSTO 2015

- 1 - Mike Rockenfeller (Audi RS5) - Phoenix - 41 giri 1.02"14"818
- 2 - Bruno Spengler (BMW M4) - MTEK - 4"132
- 3 - Mattias Ekstrom (Audi RS5) - Abt - 9"204
- 4 - Maxime Martin (BMW M4) - RMG - 11"789
- 5 - Jamie Green (Audi RS5) - Rosberg - 12"585
- 6 - Gary Paffett (Mercedes C63) - ART - 14"393
- 7 - Marco Wittmann (BMW M4) - RMG - 16"593
- 8 - Edoardo Mortara (Audi RS5) - Abt - 18"050
- 9 - Nico Muller (Audi RS5) - Rosberg - 18"548
- 10 - Pascal Wehrlein (Mercedes C63) - HWA - 18"810
- 11 - Augusto Farfus (BMW M4) - RBM - 24"207
- 12 - Tom Blomqvist (BMW M4) - RBM - 24"939
- 13 - Daniel Juncadella (Mercedes C63) - Mucke - 25"237
- 14 - Miguel Molina (Audi RS5) - Abt - 25"686
- 15 - Paul Di Resta (Mercedes C63) - HWA - 27"253
- 16 - Adrien Tambay (Audi RS5) - Abt - 32"423
- 17 - Timo Glock (BMW M4) - MTEK - 33"412
- 18 - Maximilian Gotz (Mercedes C63) - Mucke - 36"718
- 19 - Lucas Auer (Mercedes C63) - ART - 36"497
- 20 - Christian Vietoris (Mercedes C63) - HWA - 43"030
- 21 - Antonio Giovinazzi (Audi RS5) - Phoenix - 53"048
- 22 - Robert Wickens (Mercedes C63) - HWA - 55"033
- 23 - Antonio Felix Da Costa (BMW M4) - Schnitzer - 1'15"152

Ritirato
 Martin Tomczyk

Il campionato
 1.Ekstrom 126; 2.Wehrlein 120; 3.Mortara 110; 4.Green 103; 5.Spengler 85;
 6.Wittmann, Paffett 75; 8.Rockenfeller 67; 9.Wickens 57; 10.Vietoris 56.

essere terzo pilota Mercedes F.1, e per 24 ore Pascal è stato anche il leader del campionato. Ma il giorno seguente, una qualifica 2 non positiva e il decimo posto finale lo hanno estromesso dalla prima posizione a favore del "vecchio" Ekstrom. Un altro grande esperto della serie, Mike Rockenfeller, si è imposto in gara 2 dopo aver segnato la pole. Il campione 2013 non ha avuto avversari ed ha contenuto Bruno Spengler, splendido in entrambe le corse con la BMW.

Mortara rimane a galla Bene il deb Giovinazzi

La classifica generale vede al terzo posto Edoardo Mortara. L'italiano dell'Audi in Russia non ha vissuto un fine settimana particolarmente esaltante, ma ha recuperato quei punticini derivanti dal sesto e dall'ottavo posto che lo tengono a galla. Mortara ha 110 punti, davanti a lui Wehrlein ne conta 120 ed Ekstrom 126. Tutto è ancora in gioco insomma. Per la prima volta da diverso tempo in gara vi erano due italiani. A fianco di Mortara ha debuttato al posto dello squalificato Scheider, Antonio Giovinazzi. Il leader del FIA F.3, che quest'anno aveva guidato l'Audi soltanto per una giornata al Lausitzring, nella prima giornata di gara e qualifica ha preso visione del nuovo mondo, in qualifica 2 ha piazzato un ottimo 16esimo tempo (ma è partito ultimo per cambio motore), poi nella corsa finale è subito stato spinto fuori pista da Antonio Felix Da Costa (penalizzato per questo) ed ha corso nuovamente nelle retrovie. Peccato, ma l'esame se così lo si può definire è stato ampiamente superato.



Bella pole
di Wittmann
in Q1

Rally del Friuli Venezia Giulia

51°

FRIULI VENEZIA GIULIA

www.turismoofvg.it

27-28-29 agosto 2015



ES



Paolo Andreucci porta la Peugeot 208 T16 gommata Pirelli al quarto successo stagionale. Una vittoria che per il pilota garfagnino certifica l'ennesimo titolo tricolore

ono nove!

TOTAL

Marco Minghetti

"La prima tappa è stata dura...". Non è esattamente quello che racconta la cronaca, ma a dirlo è Paolo Andreucci e allora nessuno strabuzza gli occhi: l'intramontabile garfagnino ha abituato tutti a offrire analisi un po' così e allora pare normale che lo faccia anche alla fine dell'ennesimo rally che ha dominato in largo e in lungo. Prendendo il pallino nel primo tratto cronometrato e tenendolo saldamente in mano fino alla fine. Vincendo quattro delle cinque piasse del venerdì e godendosi il panorama il sabato, certo com'era che nessuno avrebbe più potuto impedirgli di centrare il quarto successo della stagione. Quello dell'aritmetica certezza di un altro titolo tricolore, il nono di una carriera irripetibile.

Ucci non si lascia andare. Attento come sempre a non dire cose che potrebbero obbligare a riflettere i responsabili delle squadre rivali, misura le parole. Ma non può non ammettere che l'harakiri di Umberto Scandola, fuori nel secondo round, e il mezzo minuto perso da Giandomenico Basso nel quarto per un black-out elettrico gli hanno facilitato il compito. "Però - aggiunge - a tenermi sulla corda ci ha pensato Alessandro Perico restandomi vicino a lungo". I tabulati dicono che non è proprio andata come vorrebbe far credere: certificano invece che, primo con quattro secondi e uno sul bergamasco dopo la prima prova, di dieci e otto e poi di dieci e sei sul veneto con la Fiesta ad alimentazione alternativa, alla fine del penultimo impegno il pluridecorato della Peugeot Italia s'era trovato a gestire un vantaggio di poco inferiore ai venti secondi. Più che raddoppiati prima della tregua notturna. Un secondo, un primo e un altro secondo tempo e, con una minutata a dividerlo dal meno lontano degli inseguitori, ha fatto quello che fa sempre quando il risultato è acquisito: ha alzato il piede per non umiliare gli altri. Per mantenere il divario in termini accettabili. Ce l'avrebbe fatta, se Basso non avesse tagliato una gomma mettendo così Perico nella posizione di andare a spasso per non compromettere un risultato da mettere in cornice.

"Sulla resa delle Pirelli "Fia" sull'asfalto non avevamo dubbi e la 208 T 16 ci ha ormai abituato a mostrarsi veloce e affidabile", sintetizza senza enfasi. E ci sta che un po' gli spaccia di aver chiuso a suo favore la partita tricolore con due gare d'anticipo...

Fabrizio Fabbri celebra con ironia il titolo di Andreucci

A domanda risponde, con una certa ironia: "Siamo fortunati...", replica Fabrizio Fabbri a chi vuol sapere da lui quale è il segreto della sua Racing Lions. La voglia del romagnolo di togliersi qualche sassolino dalle scarpe dura poco. La gioia per l'ennesimo successo e l'ennesimo titolo tricolore è più forte di tutto. "Abbiamo il miglior pilota e un'ottima auto", osserva. Aggiunge: "E per quanto ci riguarda ancor più direttamente, stiamo attenti a non esagerare: facciamo poco, ma quel poco cerchiamo di farlo nel miglior modo possibile".



Latvala dà spettacolo davanti ad un muro di folla





Paolo Andreucci

L'ORDINE DI ARRIVO SABATO 29 AGOSTO 2015

1. Andreucci-Andreussi (Peugeot 208 T16 R5) in 1.35'40"3
2. Perico-Turati (Peugeot 208 T16 R5) a 1'21"6
3. Basso-Granai (Ford Fiesta R5 LDI) a 3'17"5
4. Koessler-Hofman (Subaru Impreza Sti) a 5'48"4
5. Rossetti-Chiarcossi (Renault Clio R3T) a 6'01"0
6. Gassner-Thannhauser (Mitsubishi Lancer Evo) a 7'08"0
7. Humar-Rus (Renault Clio R3T) a 7'27"4
8. Puskadi-Barnabas (Skoda Fabia Super2000) a 8'28"8
9. Campedelli-Fappani (Peugeot 207 Super2000) a 9'31"7
10. Veiby-Jaeger (Citroen Ds3 R3T) a 9'57"1

Le classifiche di campionato

Piloti: 1. Andreucci 74 punti; 2. Basso 42; 3. Scandola 35; 4. Chardonnet 28; 5. Perico 27; 6. Albertini 18;
7. Caldani e Baccega 10; 9. Tassone 9; 10. Ciavarella 6.
Costruttori: 1. Peugeot 95 punti; 2. Ford 74; 3. Skoda 43.



Giandomenico Basso



Alla Peugeot si lotta anche per il Costruttori

Primo Paolo Andreucci, secondo Alessandro Perico. La classifica finale dell'appuntamento friulano con la maggiore serie tricolore regala un'altra serata di festa alla gente della Peugeot Italia. Dopo il titolo Junior, anche quello piloti è arrivato in anticipo ed Eugenio Franzetti dà voce alla soddisfazione di tutta la gente del Leone: "Vincere è nel nostro dna e partiamo sempre per riuscire a farlo, ma devo ammettere che a inizio anno non si pensava di poter festeggiare con tanto anticipo il nono titolo tricolore di Paolo. Ma non è ancora finita: la corsa al campionato costruttori è ancora aperta e il nostro obiettivo è chiuderla a nostro favore". Perché si sa che l'appetito vien mangiando.



Kopecky batte cinque

Il céco della Skoda ha dominato per la quinta volta la gara di casa con la nuova Fabia R5. In ottica campionato Kajetanowicz ha incrementato il vantaggio su un Breen ancora in difficoltà





“La gara deve ancora iniziare”. Aver lasciato tre secondi e sei a Vaclav Pech nella prova-aperitivo disegnata fra le case di Zlin non pare preoccupare Jan Kopecky: “Domani – osserva il ceco sul finire del venerdì – sono in programma otto prove alle quali andranno ad aggiungersi le sei di domenica e non c'è nessun dubbio che saranno proprio quei quattordici tratti a scrivere la classifica”.

Non può perdere, il ragazzone dell'est. E soprattutto non può sbagliare, non nella gara che per lui e per la squadra è quella di casa. Lo sa e alla ripresa delle ostilità di dà subito una mossa: vince il primo round sull'asfalto sempre veloce e mai levigato delle strade che attraversano campi e boschi e tanto gli basta per annullare lo svantaggio accumulato la sera prima e piazzarsi sull'attico della classifica. Con un secondo e quattro sul connazionale che seguita a far sembrare la Mini una vera auto da corsa. Il divario fra i due lievita. Lentamente, ma lievita: un'altra piese e a separarli sono quattro secondi e otto, un'altra ancora e sono otto e cinque. Pochi, per tirare il fiato. Difatti non lo tira e continua a collezionare successi pazziali, ad allargare il margine. A sera, a separare i due messi meglio, sono trentacinque secondi e quattro. “E' stata una buona giornata”, commenta il leader con la Skoda Fabia R5. Non aggiunge che il più è fatto e tuttavia è assai probabile che lo pensi. Di certo, prima di addormentarsi pensa che il giorno dopo non sarà più obbligato a tenere giù il piede sempre e comunque. E se gli passa per la testa l'idea di firmare anche le piese che restano, il brivido che si procura poco dopo l'alba in un'inversione lo convince a lasciar perdere. Gioca al gatto col topo, lascia scampoli di gloria agli avversari. Perde cinque delle sei battaglie ma vince la guerra. E a bocce ferme rende merito all'auto e alla squadra.





L'ORDINE DI ARRIVO DOMENICA 30 AGOSTO 2015

1. Kopecky-Dresler (Skoda Fabia R5) - 2.12'17"7
2. Pech-Uhel (Mini Cooper JCW S2000) - 27"3
3. Kajetanowicz-Baran (Ford Fiesta R5) - 39"9
4. Lukyanuk-Arnautov (Ford Fiesta R5) - 1'10"8
5. Valousek-Havelkova (Skoda Fabia S2000) - 2'30"0
6. Cerny-Cernohorsky (Skoda Fabia S2000) - 4'07"0
7. Breen-Martin (Peugeot 208 T16) - 4'25"0
8. Kobus-De Wild (Skoda Fabia R5) - 4'31"1
9. Jakes-Novak (Citroen DS3 R5) - 5'46"2
10. Jelinek-Machu (Skoda Fabia S2000) - 6'41"0

Il campionato

Piloti: 1.Kajetanowicz 159; 2.Breen 136; 3.Lukyanuk 105; 4.Consani 55; 5.Plangi 43; 6. Magalhaes 38; 7.Tarabus 38; 8.Kopecky 36; 9.Loix 35; 10.Butvilas 33.

Junior: Bergkvist 147; Sirmacis 104; 3.Griebel 93.



Kajto Kajetanowicz

Kajetanowicz terzo ma felice

Dodici secondi e sei, spiccioli. E' assai ridotto il fosso che alla fine separa Vaclav Pech, secondo, da Kajto Kajetanowicz e avrebbe potuto esserlo ancora di più, se un problema alla valvola pop-off della sua Fiesta non avesse costretto il polacco a chiudere in difesa.



“Va bene anche così”, dice a cose fatte. Giustamente soddisfatto di un risultato che gli permette di aumentare il suo vantaggio nella classifica della serie continentale. Il bilancio della sua trasferta nella Repubblica Ceca è ovviamente positivo e non lo nasconde: “Penso di poter dire che questo è stato un bel fine settimana”, informa. Aggiunge: “Forse avrei potuto essere più veloce all'inizio, ma non avendo l'esperienza specifica di Kopecky e di Vaclav, ho preferito stare sul sicuro”. Quello che non ha fatto Robert Consani, rovinosamente fermo nel primo, vero impegno céco.



Breen limita i danni

Otto punti, poca roba. Come a Ypres e come in Estonia, anche in Cechia Craig Breen raccoglie solo qualche spicciolo e a dispetto delle tre vittorie rastrellate nella prima parte della stagione deve prepararsi ad affrontare le ultime tre gare del campionato europeo da inseguitore. Con l'imperativo di andare al massimo per cercare di annullare i ventitré punti che ora lo separano da Kajto Kajetanowicz. E' stata un'estate da incubo, quella vissuta dall'irlandese della Peugeot. Punteggiata da qualche errore, ma anche da defaillance dell'auto. E degli pneumatici. "Nella prima tappa ho forato tre volte e posso dire che solo in una occasione so di aver sbagliato", osserva dopo aver limitato i danni arraffando il settimo posto.





Lukyanuk si esalta con le Pirelli

“Abbiamo fatto un buon lavoro e posso essere contento”. Alexey Lukyanuk non la fa lunga per informare che il quarto posto conquistato sull'asfalto del Barum lo soddisfa in pieno. Velocissimo sulla terra, il russo è ormai in grado di essere protagonista di prima grandezza pure sulle strade catramate e a Zlin l'ha confermato. Sfruttando molto bene la sua Fiesta R5 e le magiche Pirelli esaltate pure da Kajto Kajetanowicz.



A Bergkvist il premio McRae

Sedicesimo assoluto e nettamente primo fra quelle con e R2. Il titolo continentale junior conquistato in Estonia non ha appagato Emil Bergkvist che a Zlin ha aggiunto un'altra perla a quelle già collezionate fin qui. Il ragazzino svedese va forte e non ci piove: ad accorgersene, anche Jimmy McRae e Jean-Pierre Nicolas che alla fine del Barum gli hanno assegnato il trofeo dedicato a Colin. Una (bella) medaglia in più sul petto dello scandinavo.

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
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
Blancpain GT Sprint a Zandvoort
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
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 Vallenga

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