

n. 332
21 settembre 2015

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

Provaci SEB!



Magazine



6



40



38



56

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

Italia **R**acing.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

Il graffio

di Baffi

**LA FERRARI ILLUMINA
LA NOTTE DI SINGAPORE.**



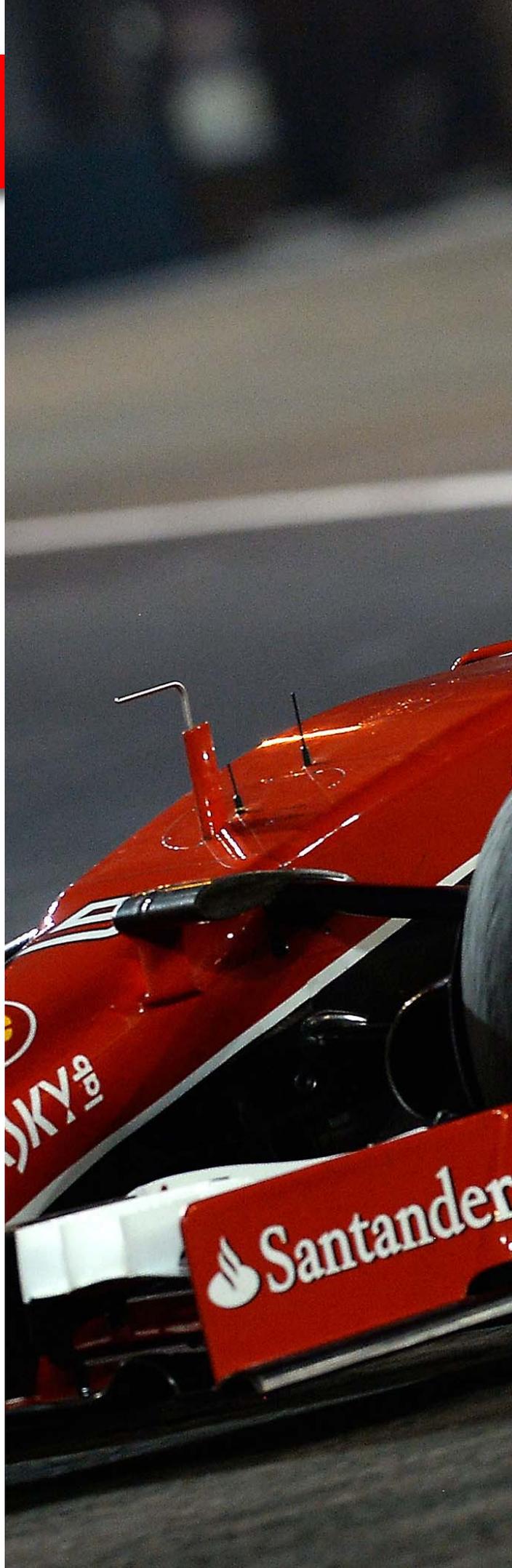
BAFFI

L'editoriale

di Massimo Costa

L'IMPOSSIBILE RIMONTA DI VETTEL

Annotate bene: Suzuka, Sochi, Austin, Città del Messico, San Paolo, Abu Dhabi. Sono i circuiti che ospiteranno le ultime sei gare del mondiale F.1. Mettono in palio 150 punti, Sebastian Vettel ne deve recuperare 49 sul leader Lewis Hamilton. Una rincorsa certamente molto ardua, ma in F.1 le certezze sono molto rare. Il primo a volerle credere è proprio Vettel. E lui se ne intende di rimonte impossibili, ricordando probabilmente quanto accadde nel 2010, quando divenne campione del mondo a dispetto di tutti. Il titolo iridato doveva essere una cosa tra Fernando Alonso e Mark Webber, finì che se l'aggiudicò lui in un drammatico finale ad Abu Dhabi. Vettel sa come mettere pressione agli avversari e sorprenderli. Il colpo grosso di Singapore ricorda quello di Budapest, dal quale però la Ferrari tornò a più miti consigli quando la Mercedes riprese il proprio ritmo a Spa e Monza. Ma la SF15-T pare proprio in costante progressione e sappiamo bene quanto vadano in crisi in casa Mercedes se messi sotto pressione. Domenica prossima a Suzuka è probabile che tutto torni alla normalità, con Hamilton e Rosberg a dettare il ritmo e gli altri a rincorrere. Ma se il primo degli inseguitori sarà Vettel, e se non sarà da loro troppo lontano, state certi che la tensione sarà molto alta nel box Mercedes. Un errore strategico del team di Toto Wolff, una svirgolata di Hamilton, chissà che potrà accadere. Lewis è fenomenale ed ha stracciato il compagno Rosberg. Con Vettel non gli è mai andata troppo bene. Ora è lui ad avere la monoposto superiore, vedremo se saprà reggere la pressione del tedesco (quello buono). 49 punti possono diventare rapidamente 24 e dopo sì che ci sarà da divertirsi





GP SINGAPORE

Ferrari





Indicare la Luna con un Dito

Vettel ha colto la sua terza vittoria con la Ferrari, la 42esima in carriera. Ha superato Senna, ora pensa ad acchiappare la Mercedes. E per meccanici e tifosi, che gli hanno trovato il soprannome adatto, è già diventato un idolo

GP SINGAPORE

Ferrari





Stefano Semeraro

Della Mercedes "non gliene frega niente", come direbbe il Nuvolari di Lucio Dalla. Oppure, in maniera appena più educata ("francamente, me ne infischio"), il Rhett Butler della scena finale di Via col Vento. Quello che conta è che a Singapore ad andarsene via in una folata rossa è stata la Ferrari e che lui, il "grande Seb", o "il Dito", come lo chiamano i ragazzi del box vista la sua maniera di esporre l'indice dopo le vittorie, sia diventato definitivamente l'idolo delle folle. L'uomo della provvidenza, il campione della riscossa. Il Dito che promette di diventare Mito, con i tanti inevitabili paragoni con Schumi che saltano alla mente a ogni passo, ma anche con molto di suo. La classe purissima, il carattere grintosissimo, ma sorridente, da ex ragazzino tifoso della Rossa che calandosi nel cockpit ha trasformato il sogno in realtà. E che ora vuole trasformare la realtà in un sogno che fino al suo arrivo, fino alla rivoluzione innescata da Sergio Marchionne, sembrava proibito. «E' sorprendente vedere come la Mercedes abbia perso ritmo in questo weekend - dice Seb -. Nessuno di noi alla Ferrari sa bene perché, e onestamente non ci badiamo troppo. Sono molto contento per il team. Perché da quando sono arrivato a Maranello tutti hanno lavorato tantissimo».





Vettel Massive Attack un campione raffinato

A Singapore è arrivato il suo terzo trionfo stagionale e le conseguenze immediate sono due: in Ferrari qualcuno inizia a pensare seriamente ad una leggendaria remontata sulle Frecce d'Argento (Hamilton è a 49 punti) e a Maurizio Arrivabene, come da promessa pre-mondiale, toccheranno 70 km da fare a piedi fino a Sestola. «Se avremo più weekend come questo possiamo raggiungere la Mercedes - spiega Vettel - e magari ci riuscirà di trasformare l'impossibile in possibile. Sicuramente ci proveremo. La Mercedes è il team da battere e l'unico modo per farcela e fare il massimo e badare a noi stessi». E aggiunge: «Massive attack», attacco totale. Tocca a chi è davanti difendersi. Il mento lungo e gli occhiali neri di Fernando Alonso sono un ricordo, adesso è il sorriso biondo che detta la linea. Merito suo e di un team che le azzeccate tutte, di un telaio che riesce finalmente a sfruttare al massimo le gomme anche grazie all'arte di Sebastian, che sa dosare consumi e assalti con un bilancino raffinatissimo. «La gara è stata intensa e lunga», racconta, dopo aver gridato il suo slogan-tormentone nella radio («Mi sentite? Grazie ragazzi, forza Ferrari!»). «Riccardo mi ha messo pres-

sione; eravamo noi due i più veloci, ma sono stato in grado di controllare il ritmo e gestire gli pneumatici, che hanno reso al meglio per tutto il weekend e mi hanno consentito di mantenere il distacco fino alla fine. Oggi siamo in Paradiso, ma so bene che la strada è ancora molto lunga».

Seb prende Senna ed ora insegue Prost

Quella di domenica è stata anche la 42esima vittoria in carriera di Vettel, che ha così superato (statisticamente, e tenendo conto che oggi si corrono più GP...) il suo idolo d'infanzia Ayrton Senna e ora è terzo dietro a Michael Schumacher (91) e Alain Prost (51). «Onestamente Prost adesso ce l'ho nel mirino - aggiunge Seb -. Ho 28 anni, e ormai non sono il più giovane, visto che i ragazzini oggi iniziano a correre in F.1 a 17 anni. Ma mi considero fortunato, perché nella mia carriera ho sempre corso in macchine più o meno competitive, e con team competitivi. I record di Schumi, per GP vinti, pole e giri veloci conquistate, invece sono pazzeschi. E' lontanissimo. Mettiamola così: ci sono 23 curve a Singapore, io adesso sono alla n.1 e Michael alla n.23. No, non sto pensando di raggiungerlo...». Non ancora.

Arrivabene gongola «Puntiamo a cinque vittorie»

Un entusiasmo così grande, quello di Singapore, che la Ferrari ha finito per doversi scusare del parapiglia causato all'arrivo e nel dopo gara, quando i ragazzi del team hanno travolto tutto e tutto per festeggiare le due rosse arrivate sul podio, come non accadeva da Barcellona nel 2013. «Era troppo tempo che non accadeva - ammette il Presidente della Ferrari Marchionne - i complimenti vanno a tutti, Vettel che ha guidato da campione qual è, e ognuno nella squadra ha lavorato alla perfezione. La dedica va ai tifosi, «che non ci hanno mai fatto mancare il loro sostegno», la promessa è che «non si tratta di un episodio isolato, ma di un passo per tornare in maniera stabile ai vertici». Arrivabene come al solito invita a stare con i piedi per terra, ma piazza anche le sue tradizionali battute sdrammatizzanti. «La vittoria dipende anche dalla natura del circuito. Qui è come a Monza. Lì è stato Kimi ad andare fortissimo, qui è toccato a Sebastian. Lui ama questo tracciato, e non voglio fare paragoni fra i due, sono saliti entrambi sul podio e questo mi basta. Le urla di Kimi nella radio? Ma lui si lamenta sempre! Seb è più calmo. La promessa di andare a piedi a Sestola? Avevo detto che l'avrei fatto se avessimo vinto quattro gare. Per questo adesso punto a vincerne cinque...».



Kimi mugugna ma migliora



Dopo lo scivolone di Monza
Raikkonen si è ripreso un bel podio

Stefano Semeraro

I numeri di Sebastian Vettel fanno la storia, quelli di Kimi Raikkonen non sono male – 79 esimo podio per lui – ma Kimi, come dice prendendolo un po' in giro Maurizio Arrivabene, non è mai contento. Come del resto capita spesso ai fuoriclasse, anche a quelli di una certa età, quando finiscono in una posizione diversa dalla prima. Nelle prove è stato limitato da problemi di vario tipo e da qualche errore, in qualifica si è sentito (quasi) a suo agio, in gara ha dovuto lottare con freni e gomme. «Diciamo che ho sensazioni contrastanti – ammette - Sono contento di questo terzo posto, specie dopo due giorni difficili nei quali abbiamo dovuto risolvere tanti problemi. D'altro canto mi dispiace, perché venerdì ci eravamo resi conto che c'erano buone possibilità, ma

per qualche ragione ancora sabato mattina nelle libere ho avuto problemi di handling con la macchina. Anche in qualifica non è andato tutto come speravo, alla fine ero sorpreso di trovarmi terzo. In gara poi non ho potuto fare niente per raggiungere i primi due. All'inizio sono riuscito a stargli dietro, ma una volta che ho finito le gomme se ne sono andati e basta. Comunque sono soddisfatto di questo podio, che arriva dopo il secondo posto di Monza, altre volte ci eravamo arrivati vicini ma poi avevo sbagliato io o era successo qualcosa». Non può invece essere soddisfatto della posizione nel mondiale, quarto a 96 punti dal compagno di squadra. «Per ora è stato un anno di alti e bassi – dice -. Ma le cose si stanno mettendo a posto. Dobbiamo avere pazienza e costruire su questi risultati». Con la solita grinta e qualche mugugno, ci mancherebbe.

Grosjean vede Rosso

Il pilota franco-svizzero ha detto no alla Renault per abbracciare una nuova avventura con il team Haas. Certamente una grande incognita per un pilota del suo livello, ma nel 2017 c'è la prospettiva di passare in Ferrari al posto di Raikkonen

Massimo Costa

Il dopo Kimi Raikkonen sarà Romain Grosjean? È quanto emerso nelle ultime ore da Singapore e che Italiaracing può rivelare in anteprima. L'attuale pilota della Lotus ha raggiunto l'accordo col team Haas per la stagione 2016 rinunciando così alle lusinghe di un grande costruttore come Renault che lo avrebbe confermato più che volentieri. Ma cosa può avere spinto un pilota di prima fascia quale è Grosjean a lasciare la certezza di far parte di una squadra con grandi capitali e grandi motivazioni quale è la Renault, che rientra in F.1 a tutto campo, per abbracciare l'ignoto di una squadra debuttante, americana, il cui proprietario Gene Haas è totalmente a digiuno del mondo delle monoposto arrivando dalla Nascar?

Perché il no alla Renault

La risposta è una sola: la Ferrari. Come è noto, Maranello fornirà le proprie power unit e altre fondamentali componenti alla Haas (con essa anche la Dallara) e l'arrivo di Grosjean è quindi visto nell'ottica futura. Un anno di purgatorio, poi se tutto si sarà svolto nel migliore dei modi, nel 2017 il passaggio alla Ferrari al posto di Kimi Raikkonen il cui contratto scade alla fine del 2016. Renault non si sarebbe certo accontentata di un contratto di un solo anno con Grosjean, un pilota sul quale puntare a occhi chiusi e che con la Casa francese è cresciuto come pilota del programma Junior. Unirsi per diverse stagioni a Renault sarebbe significato dire addio alla chance Ferrari per il 2017 e così il franco-svizzero ha preso questa importante decisione, certamente non facile. Ma davanti alla prospettiva di divenire il nuovo pilota di Maranello, ogni dubbio è caduto velocemente. Una mossa del genere può ricordare quella di Felipe Massa quando venne parcheggiato alla Sauber prima di salire in Ferrari.

La crescita di Grosjean ma occhio a Verstappen

Può essere il pilota giusto per la Ferrari il 29enne Grosjean?

Certamente sì. Messa da parte l'eccessiva arroganza con la quale si era presentato in F.1 nel 2009 con la Renault, a stagione in corso, e velocemente bruciatosi, Grosjean si è ricostruito con umiltà cambiando sensibilmente il carattere. Precipitato nel baratro, rilanciato vincendo l'Auto GP nel 2010 e la GP2 nel 2011, è rientrato in F.1 con la Lotus l'anno seguente, ma in più di una occasione ha mostrato troppa aggressività, spesso incontrollata. Fino al famoso incidente alla prima curva dopo il via di Spa 2012 che gli costò un GP di sospensione. Imparata la lezione, Grosjean che ha ricevuto l'aiuto (come tanti) da parte di uno psicologo sportivo, ha modificato anche questo aspetto negativo, ed ora è un pilota decisamente completo, veloce, affidabile, che ha superato con ottimi risultati il campionato 2013 ed ha resistito alla Lotus E22 disastrosa del 2014 senza scatenare polemiche, ma lavorando sodo. Poi, un 2015 di buon livello, pur con una vettura ancora lontana dalle aspettative di inizio stagione, e qualche ottimo lampo. Svanita l'opzione Valtteri Bottas che con troppa foga era stato accostato a Sebastian Vettel quando Raikkonen aveva ancora un contratto che la Ferrari intendeva rispettare, ecco che l'idea Grosjean, già nel mirino di Maranello, è divenuta sempre più realtà. Anche se va sempre tenuta presente l'opzione Max Verstappen che è tenuto sotto la lente di ingrandimento da Maurizio Arrivabene e se le cose in Red Bull/Toro Rosso non funzioneranno a dovere...

Ha vinto ovunque in F.1 10 podi

Nel suo palmares in F.1, Grosjean conta dieci podi con due secondi e otto terzi posti, l'ultimo ottenuto quest'anno a Spa. E una partenza dalla prima fila, secondo tempo in qualifica, nel GP di Ungheria del 2012. Nelle serie minori, come detto la vittoria nei campionati GP2 e Auto GP, ma anche il primo posto finale nella F.3 europea del 2007 e nella F. Renault francese del 2005. Risultati che evidenziano come Grosjean sia un pilota che vinto in tutte le categorie propedeutiche alle quali ha partecipato. Caso raro e che pochi (Lewis Hamilton e Nico Hulkenberg) possono vantare.



Santa

KASPERSKY



SCUDERIA
FERRARI

Santander





Niente panico, siamo tedeschi

Wolff non si spiega il calo drastico di prestazioni, o meglio lo attribuisce (almeno in parte) alle gomme oltre che alla natura del circuito. Mentre si scatenano i complottisti, per il boss della Mercedes ora l'importante è non farsi prendere dal panico: a Suzuka suonerà la riscossa

Stefano Semeraro

Se la Formula 1 fosse il Rugby, la Mercedes a Singapore sarebbe stata il Sud Africa. Gli Springboks sono sbarcati alla Coppa del Mondo in corso in Inghilterra per spaccare il mondo, ma si sono fatti sorprendere all'esordio dal Giappone, coraggioso e tosto come la Ferrari. Il paragone si esaurisce qui, perché le Rosse non sono certo degli outsider, ma la seconda forza del Mondiale. La debacle delle Freccie d'argento in Oriente però, è stata uno shock. Possibile vincere a Monza in quella maniera, come su tanti altri circuiti, e finire così mestamente a Marina Bay? Certo: i problemi con lo sviluppo estivo della power unit (anche se Lewis Hamilton ha negato), il tracciato tortuoso che non si addice alla monoposto tedesca, e poi il caldo, le gomme... Ma il flop in qualifica, il quarto posto di Nico Rosberg e l'addio precoce di Hamilton in gara (poi attribuito a un detrito al carbonio infiltratosi nel telaio) hanno suscitato comunque parecchie perplessità, tanto che i retroscenisti si sono sbizzarriti. Chi ha ritirato fuori la regia occulta di Bernie Ecclestone – scocciato per il rifiuto di Stoccarda di fornire motori alla Red Bull e preoccupato per un campionato troppo a senso unico – chi ha puntato il dito sulla Pirelli, chi addirittura ha messo in mezzo i campi magnetici che scorrerebbero sotto il tracciato per via della metropolitana. «La verità è che neppure noi sappiamo cosa è successo», dice Toto Wolff, grande boss del team. «Io tendo a essere sempre pessimista, ma non posso immaginare che una macchina perda un secondo e mezzo al giro da una settimana all'altra, come è capitato a noi. Abbiamo parlato con i piloti, il degrado delle gomme è stato enorme e inspiegabile. Ora dobbiamo restare calmi, anche perché questo è un circuito molto particolare e anche le gomme si comportano in maniera anomala rispetto agli altri tracciati. Fra una settimana c'è Suzuka, la macchina è sempre la stessa, non abbiamo perso all'improvviso le prestazioni. Serve un approccio razionale. Serve equilibrio, non possiamo andare nel panico e reagire nel modo sbagliato. Il gap con la Ferrari si spiega con la mancanza di grip, lo dimostreremo a Suzuka, sempre che non piova troppo...».

Hamilton e Rosberg uniti nella debacle

Lewis Hamilton era arrivato con grande ottimismo a Singapore. Il ritiro dovuto (pare) ad un detrito raccolto dalla sua vettura e che (pare...) ha causato la perdita di potenza del motore, gli lascia 41 punti di vantaggio su Rosberg e un sapore amaro in bocca. «Ricciardo e Raikkonen davanti a me dopo la prima sosta avevano montato le gomme medie, e li stavo facilmente rimontando. Il bilanciamento era perfetto, mi sentivo in pieno controllo e con la gara in mano, quando improvvisamente la macchina ha perso potenza. Ho sperato che si riuscisse a trovare un rimedio, ma non è successo. Peccato, perché stavo guidando bene, in gara ero più veloce del mio compagno. Non è stato un grande risultato per il team, ma ci rifaremo». Poi un momento rivelatore: «Ci daremo da fare per capire cosa è successo, ma se dovessimo dire addio a questo motore non mi dispiacerà troppo...». Anche Rosberg è rimasto perplesso davanti allo strano comportamento della sua power unit. «La partenza è stata caotica. Nel giro di installazione il motore andava e veniva, così non ho potuto effettuare la solita procedura, che avrò provato 100 volte. Ho dovuto adattarmi e alla fine la cosa ha funzionato, sono riuscito a mantenere la posizione, ma il quarto posto era il massimo oggi».

L'assalto Rosso al fortino tedesco è iniziato a Monza

La Mercedes si consola pensando al vantaggio comunque cospicuo che le rimane nelle due classifiche. «Che la Ferrari stesse migliorando ce ne eravamo già accorti a Monza, quando hanno portato il nuovo motore – dice Wolff-. Poi hanno continuato a sviluppare la macchina, ma non dobbiamo cadere in depressione. Ricordiamoci che a Spa anche loro hanno avuto un weekend molto difficile, la macchina non era in grado di puntare al podio. Dobbiamo solo restare concentrati e pensare che abbiamo un telaio solido, un motore solido e un team molto, molto solido».



BlackBerry

BlackBerry

BOS

GP SINGAPORE

Red Bull

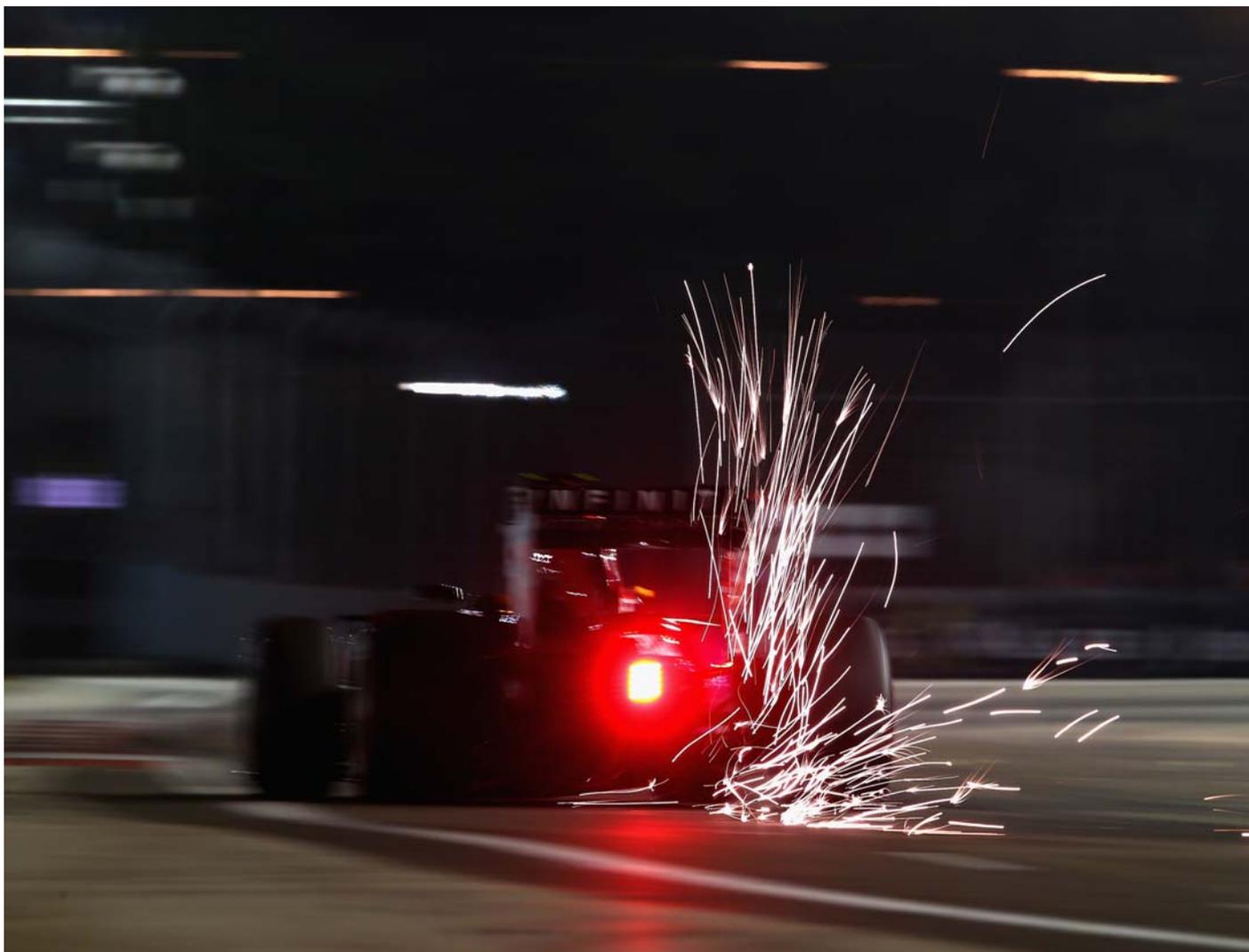


Cavallino alato

Sulle mille curve lente di Singapore si gioca anche il futuro di McLaren e Red Bull, alla disperata ricerca di una bella gara per rilanciare una stagione per ora disastrosa. Button punta al quinto posto, Ricciardo al podio, in attesa

Massimo Costa

Avremo un cavallino con le ali nelle prossime tre stagioni? Pare propri di sì. La Red Bull ha ormai una sola speranza per poter proseguire nel mondiale F.1: avere come fornitore delle power unit la Ferrari. La pessima politica messa in atto da tutti gli uomini Red Bull, dal gran capo Dietrich Mateschitz a Christian Horner ed Helmut Marko, nei confronti della Renault, ha portato all'anticipato e inevitabile divorzio. Non abituati a soffrire dopo i quattro mondiali vinti (tutto il merito ad Adrian Newey e alle sue favolose idee, nessuno alla Casa francese tirata in ballo solo davanti alle sconfitte), quelli di Milton Keynes hanno ricevuto dal presidente Renault Carlos Ghosn, direttamente dal Salone di Francoforte, questo schiaffo: "Siamo stati chiari con la Red Bull dicendo di non contare su di noi come fornitori di motori. Sappiamo che nella nostra posizione di motoristi, quando si vince non si è ricordati, quando ci sono problemi si è criticati. Dunque stiamo rinegoziando l'accordo con loro che si sarebbe dovuto concludere alla fine del 2016. Non so se sia stato giusto o no da parte loro attaccarci, per me è solo una questione di sportività. E ancora una volta dico: si dovrebbe vincere e perdere tutti assieme". Quindi tanti saluti.



Mercedes chiude la porta entra in campo Marchionne

Alla Red Bull parevano convinti che la Mercedes potesse essere il partner ideale, ma dopo una prima apertura, è arrivata la classica porta chiusa in faccia. Non diamo motori a quelli che possono essere i nostri principali rivali. Bernie Ecclestone non l'ha presa bene perché di certo non vuole ritrovarsi senza due squadre in F.1, Red Bull e Toro Rosso. Considerando che le voci sull'ingresso Audi erano appunto solo voci, la situazione andava facendosi grigia. Ma ecco che Sergio Marchionne, che già in Canada aveva fatto sapere che a lui di supportare la Red Bull non dava certo fastidio, perché di business si tratta (e si parla di 20 milioni a stagione), si è ritrovato a negoziare con i signori delle lattine.

Mateschitz soddisfatto Marko rozzo difensore...

Mateschitz ha comunicato di sentirsi soddisfatto dopo una prima approfondita esplorazione, Marko che quando si esprime agisce spesso come un rozzo difensore di una squadra di calcio amatoriale, è intervenuto in scivolata facendo sapere che alla Red Bull di motori di seconda serie non ne vogliono. Visto che comanda Mateschitz finirà che l'accordo si farà anche perché di alternative non ve ne sono proprio. A meno che non si voglia suonare al campanello della Honda per soffrire ancora un po'... Di certo la Renault è stata negativamente sorprendente di come non sia riuscita a creare una power unit fortemente competitiva in due stagioni. Passi la prima annata, con un progetto partito in ritardo rispetto alla Mercedes, ma nonostante tutto in grado di raccogliere qualche vittoria a differenza della Ferrari, però nel 2015 ci si attendeva un ovvio salto di qualità che non è arrivato. E da qui sono iniziati i mal di pancia della Red Bull. Di certo sarà molto interessante vedere quel che accadrà nel 2016, con una Red Bull-Ferrari che si troverà a lottare (forse) con la Ferrari...



NUOVA 308 GTi

BY PEUGEOT SPORT



Motore 1.6 THP S&S 270 CV / Rapporto peso/potenza di soli 4,46 kg/CV-record di categoria / Tenuta di strada di alta precisione / Differenziale a slittamento limitato Torsen®

PEUGEOT RACCOMANDA TOTAL Valori massimi ciclo combinato, consumi: 6 l/100 km; emissioni CO₂: 139 g/km.

Con 308 GTi, preparata con tutta la passione e l'expertise del team Peugeot Sport, potrai metterti al volante della più sportiva e dinamica di sempre: motore 1.6 THP S&S da 270 CV, differenziale a slittamento limitato Torsen® e Peugeot i-Cockpit. Inoltre, con un rapporto peso/potenza record nel segmento, soli 4,46 kg/CV, la 308 GTi accelera da 0 a 100 km/h in appena 6,0 secondi, per farti provare ogni giorno grandi emozioni.

NUOVA PEUGEOT 308 GTi

MOTION & EMOTION



PEUGEOT

Ricciardo ha disputato un gran weekend per la Red Bull conquistando per la prima volta quest'anno la prima fila e il secondo posto. Sfortunato Kvyat, fregato dalle safety-car, comunque non incisivo come l'australiano

Toh, chi si rivede





Massimo Costa

Una Red Bull-Renault in prima fila quest'anno non la si era ancora vista. Ci ha pensato Daniel Ricciardo che sul tracciato di Singapore che esalta non poco le qualità di guida dei piloti, ha strappato il secondo tempo assoluto in qualifica. Fino ad ora, aveva colto per tre volte la seconda fila col quarto crono a Sepang, Montecarlo e Budapest. Sperava nel colpaccio Ricciardo, nella sua mente si vedeva in duello con il suo ex compagno di squadra nonché punto di riferimento quando si faceva le ossa in Toro Rosso, Sebastian Vettel. Ma proprio il tedesco gli ha impartito una dura lezione, dettando legge in ogni momento. Ricciardo ha avuto anche la chance di ridurre il divario che la Ferrari di Vettel aveva accumulato, ma non è mai riuscito ad affondare un vero attacco benché la seconda safety-car gli abbia rovinato i piani. Il secondo posto è comunque il piazzamento più alto raggiunto quest'anno dopo il terzo di Budapest. Chi si è visto pesantemente danneggiato dalle safety-car è stato Daniil Kvyat, quarto in qualifica, suo miglior risultato 2015. Purtroppo, il russo ha effettuato il primo pit-stop appena una tornata prima dell'ingresso della SC perdendo due posizioni a vantaggio delle Mercedes. Ne ha poi persa un'altra con la seconda SC, a favore di Valtteri Bottas. E' però vero che Kvyat è parso un po' sfiduciato, con poca grinta rispetto ad altre occasioni. E ben lontano dalle prestazioni di Ricciardo che lo ha ampiamente surclassato.

Renault è pronta

Il costruttore francese ha ormai rilevato le quote Lotus. Confermato Maldonado si attende l'arrivo di Perez e la discussione con Ecclestone e FIA per quanto riguarda fondamentali bonus

Antonio Caruccio e Massimo Costa

Il rientro in F.1 della Renault è ormai cosa fatta. Il costruttore francese ha già acquistato il 65% della Lotus, divenendone azionista di maggioranza, ma il punto nevralgico della diatriba con Ecclestone, come spesso accade, riguarda la ripartizione dei diritti commerciali. Andiamo con ordine. Renault, secondo quanto riportato da Autohebdo, ha messo sul piatto della Lotus 7,5 milioni di euro da offrire subito, dopo di che entro 10 anni verranno spalmati 50 milioni di euro a quella che è l'attuale proprietà. Se l'operazione andrà a buon fine, Gerald Lopez, team principal Lotus, dovrebbe tenere il 30 per cento delle quote della nuova squadra Renault rimanendo come consulente mentre Prost possederà il 10 per cento e ricoprendo il ruolo che tiene Niki Lauda alla Mercedes. Dal punto di vista politico, Renault ha richiesto che gli venga riconosciuto un "bonus" quale pilastro storico all'interno della F.1, come Ferrari, McLaren, Williams, Mercedes e Red Bull. Renault, oltre alle apparizioni come costruttore, è senza dubbio uno dei fornitori storici e più vittoriosi per quanto riguarda il motore nella massima serie, e a breve lo diventerà anche per il nuovo corso della Formula 2. Parte delle trattative, insieme a Cyril Abiteboul di Renault, è anche l'attuale dirigenza Lotus rappresentata da Gerard Lopez, con cui si dovrà discutere anche un piano di rientro degli attuali debiti del costruttore inglese. Debiti non solo coi fornitori ma anche con il fisco britannico, che ha portato la scuderia in tribunale. Dopo un primo rinvio, il giudice ha riesaminato la vertenza, concedendo un'ulteriore proroga fino a venerdì prossimo. Un termine non ulteriormente dilazionabile: altrimenti si rischia che sia un giudice a metter fine - una fine definitiva - alla questione. Certo, questa ipotesi appare decisamente suggestiva e improbabile considerando che la FIA e la FOM vogliono con tutte le forze un nuovo grande costruttore che si impegna in prima persona in F.1. Intanto, è stato confermato Pastor Maldonado che così porterà in dote a Renault, oltre alla sua esperienza e velocità, il proprio sostanzioso budget garantito dagli sponsor venezuelani. Per quanto riguarda il secondo pilota, con Romain Grosjean diretto verso la Haas via Ferrari, è ormai certo che sarà Sergio Perez, anch'egli forte di munifici appoggi, ad occupare il secondo sedile della Renault. Di certo una coppia di piloti molto aggressivi e paganti, situazione certamente inedita per il costruttore transalpino. Come inedito è il fatto di disporre di due piloti provenienti dal Centro e dal Sud America.



Verstappen dice NO!

L'olandese della Toro Rosso nei giri finali si è rifiutato di far passare Sainz alle sue spalle e che, da serio professionista quale è, aveva chiesto al muretto box se poteva tentare di superare Perez, avversario a loro davanti e che il 17enne rookie non riusciva a scavalcare

Massimo Costa

Si può discutere all'infinito sulla bontà degli ordini di squadra che vengono suggeriti ai piloti durante un Gran Premio. C'è una lunga casistica di arrabbiate, rapporti definitivamente spezzati (come non dimenticare l'amicizia andata in frantumi tra Gilles Villeneuve e Didier Pironi a Imola 1982 e quella tra Ayrton Senna e Alain Prost, luogo del delitto sempre a Imola ma nel 1989), ordini anche ingiusti e inutili a volte. Come quello che dovette subire Rubens Barrichello a Zeltweg per far passare Michael Schumacher negli anni dei trionfi Ferrari con Jean Todt al ponte di comando o quello più recente che costrinse Felipe Massa a farsi da parte per far passare Fernando Alonso ad Hockenheim. E non si può scordare l'episodio tra Sebastian Vettel e Mark Webber, uno sgarbo grave del tedesco all'australiano. Questi i casi più famosi che ci vengono rapidamente in mente, ma ce ne sono una infinità. E non solo nei top team. Come accaduto domenica in casa Toro Rosso nel finale del GP di Singapore. Max Verstappen, rimasto bloccato al via, si è prodigato in una buona rimonta favorita comunque dalle due safety car che gli hanno permesso di riaccodarsi al gruppo. Entrato in zona punti grazie anche a una serie di ottimi sorpassi, a pochi chilometri dal traguardo non riusciva a superare Sergio Perez, settimo. Dietro a Verstappen c'era Carlos Sainz, che come il suo compagno di squadra aveva infilato uno ad uno gli avversari recuperando dopo un pit-stop andato male, nel quale la marcia era finita in folle. A un certo punto, Sainz ha avvisato che se Verstappen si fosse fatto da parte, poteva provarci lui con Perez. Se il messicano non cedeva, all'ultima tornata avrebbe ridato la posizione al com-

pagno di squadra. Una richiesta certamente intelligente e sportivamente onesta, dettata da un professionista, e subito raccolta dalla Toro Rosso che ha invitato Verstappen a farsi da parte. Forse gliela dovevano spiegare meglio perché il ragazzino non ha capito che Sainz gli avrebbe ridato a sua volta la posizione se con Perez andava male. Ma in ogni caso, si trattava di un ordine della squadra per la quale il pupillo di Helmut Marko corre. Fatto sta che come un bambino al quale si tenta di portare via la caramella, Verstappen ha risposto "no perché" e cose simili. Qualcuno dovrebbe tentare di far capire al baby che in F.1 si corre certamente per se stessi, ma anche per la squadra, soprattutto quando non si lotta per la vittoria, ma per i punti costruttori fondamentali per la conquista di bonus economici. Franz Tost, team principal Toro Rosso, non ha voluto creare polemiche e se ne è tirato fuori in maniera pilatesca volendo salvare Verstappen. Rimane il fatto che forse tra Verstappen e Sainz, il cui rapporto sembrava eccellente, potrebbe essersi incrinato qualcosa.







Rossi riporta gli USA in F.1





Dopo otto stagioni dall'uscita di scena di Speed, un pilota americano ha preso il via di un Gran Premio del mondiale. Lo ha fatto col team meno competitivo presente, ma finalmente il californiano è riuscito a coronare un sogno a lungo inseguito

Masimo Costa

Fa sempre un po' scalpore constatare che una potenza come gli Stati Uniti non riesca ad essere presente in grandi forze nella massima espressione del motorsport. Non con piloti, non con squadre, non come fornitore di motori. Nel 2016 arriverà il team di Gene Haas che godrà del supporto tecnico tutto italiano della Ferrari (motore, cambio e altre fondamentali parti meccaniche oltre che del lavoro in galleria del vento della scuderia) e della Dallara. Dunque, di americano non ci sarà molto se non i dollari di mister Haas. Sul fronte piloti, la stessa Indycar da diversi anni soffre di una mancanza di piloti di qualità a stelle e strisce anche se questa stagione Graham Rahal, talento in realtà mai sbocciato, se l'è giocata fino alla fine, Marco Andretti è ormai un veterano che appassisce all'ombra del padre Michael e del nonno Mario, Ryan Hunter-Reay non ha mai avuto la voglia di guardare all'Europa seriamente mentre l'unico prospetto interessante potrebbe essere Josef Newgarden. In F.1, l'ultimo americano apparso al via di un Gran Premio è stato Scott Speed, allevato dal programma Junior Red Bull, che ha disputato l'intero campio-

nato 2006 con la Toro Rosso, ma nel 2007 dopo 10 gare è stato appiedato per frizioni interne con Franz Tost e il management della squadra faentina. Speed non è più riuscito a tornare in F.1 ed ha chiuso la sua avventura con 28 Gran Premi disputati. Lo scorso weekend questo vuoto che perdurava da otto anni è stato finalmente colmato da Alexander Rossi che tra gli americani è quello che da più tempo girovaga l'Europa nel tentativo di entrare in F.1. Dopo aver corso in F.BMW, F.Masters, GP3, Renault 3.5 e GP2, che lo vede tuttora al secondo posto in campionato, Rossi ha finalmente trovato il modo di debuttare nel mondiale. Ci aveva già provato con la Caterham, per la quale aveva svolto diversi test e guidato anche in alcuni venerdì nei fine settimana dei Gran Premi, poi è passato alla Marussia, poi divenuta Manor. Trovato un gruzzolo di sponsor, Rossi ha scalzato Roberto Merhi e con la vettura più lenta in pista ha fatto quel che ha potuto. Almeno ha visto il traguardo e questo è già un buon inizio considerando anche le difficoltà del tracciato di Singapore. Rossi sarà sulla Manor anche a Suzuka, Austin, Città del Messico e San Paolo, ma gli impegni con la GP2 gli faranno saltare Al Sakhir e Abu Dhabi, dove tornerà Merhi.

L'ORDINE DI ARRIVO DOMENICA 20 SETTEMBRE 2015

- 1 - Sebastian Vettel (Ferrari SF15-T) - 61 giri 2.01'22"118
- 2 - Daniel Ricciardo (Red Bull RB11-Renault) - 1"478
- 3 - Kimi Raikkonen (Ferrari SF15-T) - 17"154
- 4 - Nico Rosberg (Mercedes W06) - 24"720
- 5 - Valtteri Bottas (Williams FW37-Mercedes) - 34"204
- 6 - Daniil Kvyat (Red Bull RB11-Renault) - 35"508
- 7 - Sergio Perez (Force India VJM08-Mercedes) - 50"836
- 8 - Max Verstappen (Toro Rosso STR10-Renault) - 51"450
- 9 - Carlos Sainz (Toro Rosso STR10-Renault) - 52"860
- 10 - Felipe Nasr (Sauber C34-Ferrari) - 1'30"045
- 11 - Marcus Ericsson (Sauber C34-Ferrari) - 1'37"507
- 12 - Pastor Maldonado (Lotus E23-Mercedes) - 1'37"718
- 13 - Alexander Rossi (Manor 04-Ferrari) - 2 giri
- 14 - Will Stevens (Manor 04-Ferrari) - 2 giri

Giro veloce: Daniel Ricciardo 1'50"041

Ritirati

- 59° giro - Romain Grosjean
- 52° giro - Jenson Button
- 33° giro - Fernando Alonso
- 32° giro - Lewis Hamilton
- 30° giro - Felipe Massa
- 13° giro - Nico Hulkenberg

IL RIEPILOGO DELLA STAGIONE 2015

Australia	15/03/2015	Lewis Hamilton (Mercedes W06)	58 giri in 1.31'54"067
Malesia	29/03/2015	Sebastian Vettel (Ferrari SF15-T)	56 giri in 1.41'05"793
Cina	12/04/2015	Lewis Hamilton (Mercedes W06)	56 giri in 1.39'42"008
Bahrain	19/04/2015	Lewis Hamilton (Mercedes W06)	57 giri in 1.35'05"809
Barcellona	10/05/2015	Nico Rosberg (Mercedes W06)	66 giri in 1.41'12"555
Monaco	24/05/2015	Nico Rosberg (Mercedes W06)	78 giri in 1.49'18"420
Canada	7/06/2015	Lewis Hamilton (Mercedes W06)	70 giri in 1.31'53"145
Austria	21/06/2015	Nico Rosberg (Mercedes W06)	71 giri in 1'30'16"930
Gran Bretagna	5/07/2015	Lewis Hamilton (Mercedes W06)	52 giri in 1.31'27"729
Ungheria	26/07/2015	Sebastian Vettel (Ferrari SF15-T)	69 giri in 1.46'09"985
Belgio	23/08/2015	Lewis Hamilton (Mercedes W06)	43 giri in 1.23'40"387
Italia	6/09/2015	Lewis Hamilton (Mercedes W06)	53 giri in 1.18'00"688
Singapore	20/09/2015	Sebastian Vettel (Ferrari SF15-T)	61 giri in 2.01'22"118



CLASSIFICA PILOTI

1	Lewis Hamilton	Mercedes	252
2	Nico Rosberg	Mercedes	211
3	Sebastian Vettel	Ferrari	203
4	Kimi Raikkonen	Ferrari	107
5	Valtteri Bottas	Williams-Mercedes	101
6	Felipe Massa	Williams-Mercedes	97
7	Daniel Ricciardo	Red Bull-Renault	73
8	Daniil Kvyat	Red Bull-Renault	66
9	Sergio Perez	Force India-Mercedes	39
10	Romain Grosjean	Lotus-Mercedes	38
11	Max Verstappen	Toro Rosso-Renault	30
12	Nico Hulkenberg	Force India-Mercedes	30
13	Felipe Nasr	Sauber-Ferrari	17
14	Pastor Maldonado	Lotus-Mercedes	12
15	Fernando Alonso	McLaren-Honda	11
16	Carlos Sainz	Toro Rosso-Renault	11
17	Marcus Ericsson	Sauber-Ferrari	9
18	Jenson Button	McLaren-Honda	6
19	Roberto Merhi	Manor-Ferrari	0
20	Will Stevens	Manor-Ferrari	0
21	Will Stevens	Manor-Ferrari	0
22	Kevin Magnussen	McLaren-Honda	0

CLASSIFICA COSTRUTTORI

1	Mercedes	463
2	Ferrari	310
3	Williams-Mercedes	198
4	Red Bull Racing-Renault	139
5	Force India-Mercedes	69
6	Lotus-Mercedes	50
7	Scuderia Toro Rosso-Renault	41
8	Sauber-Ferrari	26
9	McLaren-Honda	17
10	Manor-Ferrari	0





Williams, aspettami

Il pilota inglese, tra alti e bassi si sta mettendo in luce nella serie che quest'anno lo ha visto al debutto. Nel frattempo, è entrato nell'orbita di Mister Frank come Development Driver con la speranza di guidare nel 2016 in occasione delle libere del venerdì

Antonio Caruccio
Photo 4

Alex Lynn racconta il suo anno di esordio in GP2. Il campione della GP3 è riuscito a conquistare già due vittorie ed una pole position, anche se tra alti e bassi non è riuscito a inserirsi nella lotta per il titolo, che vede i piloti più esperti dominare la classifica. Ed occupa il sesto posto in campionato.

Cominciamo con una critica. A Monza l'hai combinata grossa... Hai rivisto le immagini dell'incidente di Monza? Che idea ti sei fatto?

"Stavo cercando di superare Vandoorne all'esterno del punto di frenata. C'era Cecotto che procedeva lentamente in attesa di doppiaggio e, se ben ricordo, ho provato a superare Stoffel e Johnny allo stesso momento, ma a quel punto mi sono trovato davanti Sirotkin. È stata una serie di eventi correlati tra loro, non ho frenato abbastanza e non mi sono potuto buttare all'esterno per evitare il contatto, cosa che fai quando realizzi di essere arrivato lungo e a quel punto non potevo fare più nulla".

Come giudichi la tua stagione fino a questo momento? Hai avuto degli ottimi fine settimana a Barcellona e Budapest, ma hai faticato altrove...

"È stato un buon primo anno in GP2, con molti punti favorevoli, ma anche qualche piccola caduta. Ho un ottimo feeling con la macchina e con il team, mi sento molto a mio agio in vettura ma alcune volte miei errori o altre volte imperfezioni della squadra ci hanno privato del risultato, altrimenti sarebbe andata molto meglio".

Cosa puoi dirci di Dams? Sembra che questa stagione stiano un po' faticando...

"Credo che parte del problema siamo io e Pierre, alle prime armi in GP2, io forse ancora di più essendo salito in macchina per la prima volta quest'anno. La vettura però, è sempre stata veloce, ma a volte ho fatto degli errori o ci sono state delle combinazioni di eventi per cui non è stato possibile ottenere il massimo".

Cosa ti aspetti per questo finale di stagione?

"Se guardiamo a Monza, avevamo un ottimo passo, anche se il mio errore ci è costato doppio, perché anche in gara 2 ho dovuto pagare la penalizzazione. Sinceramente penso che avremo la stessa velocità che abbiamo dimostrato sino a qui, ma dovremo essere anche in grado di concludere il lavoro, come abbiamo fatto a Barcellona e Budapest per esempio".

Nonostante questi problemi sei davanti al tuo compagno di squadra con un considerevole vantaggio...

"Sicuramente è sempre motivante essere davanti al proprio compagno di squadra, ma ci sono state molte occasioni in cui non abbiamo raccolto punti, entrambi. Quando questo succede nella Feature Race, è poi difficile recuperare anche nella Sprint e in qualche modo vanifica l'intero lavoro del fine settimana. A Monza eravamo tutti e due in un'ottima posizione, poi non abbiamo raccolto punti".

Come ti trovi invece a dividere la tenda con lui?

"Sorprensamente c'è un ottimo rapporto, credo che nessuno dei due se lo sarebbe aspettato. Lavoriamo molto bene insieme e ci aiutiamo per il bene del team ed anche se ci sono delle battaglie dure in pista, quando usciamo dall'abitacolo tutto è normale ed è un ottimo risultato secondo me per il lavoro di squadra".



male ed è un ottimo risultato secondo me per il lavoro di squadra".

Arrivando da campione GP3, è stato difficile per te non lottare per il titolo in GP2?

"In parte sì anche se ci sono ragioni molto diverse per cui determinati risultati non arrivano. Ad esempio per me che provengo dalla GP3 è stato più difficile prendere confidenza con dinamiche come il pit-stop, che chi arrivava dalla Formula Renault 3.5 aveva già avuto modo di provare. Stessa cosa vale per le strategie che in realtà non avevo mai dovuto affrontare perché avevo effettuato solo gare sprint".

Nonostante tutto sei uno dei migliori debuttati del campionato. Continuerai in GP2 nel 2016, ancora con Dams?

"Questo è quello che vorrei. Ci sono molte cose che dobbiamo definire, altre importanti decisioni che vanno prese, ma è una delle opzioni su cui stiamo lavorando concretamente".

Facciamo un passo indietro al 2014. Eri parte del programma Red Bull e dopo il titolo GP3 sembrava tu fossi lanciato verso la Formula 1, ma ti sono poi stati preferiti Sainz e Verstappen. Puoi dirci cosa successe in quelle settimane?

"Carlos era già davanti a me nella graduatoria dei piloti Red Bull e aveva fatto un ottimo lavoro in World Series Renault ed in qualche modo era chiaro che mi sarebbe stato difficile avere una chance nel confronto diretto con lui, proprio perché è sempre cresciuto sotto l'ala Red Bull. Non è stato nulla di drammatico, io ho fatto il mio lavoro nel campionato vincendo il titolo per Red Bull, ma ho poi preferito lasciare per trovare opportunità migliori, come ho fatto".

Prima di approdare in Williams lo scorso anno hai anche provato la Lotus ad Abu Dhabi. Hai mai considerato l'ipotesi di entrare nel loro programma giovani?

"Non è mai stata una reale possibilità anche perché il contatto con loro è arrivato molto tardi, praticamente già la domenica di



Lynn con la Williams ai test 2015 di Montmeló

Abu Dhabi. C'era solo una mezza giornata disponibile da loro e ho comunque colto questa bella opportunità perché è stata la prima volta in cui ho guidato una Formula 1, esperienza che mi ha sicuramente fatto comodo".

Adesso sei un orgoglioso membro della Williams. In cosa consiste il tuo ruolo con loro?

"Il mio ruolo è quello di Development Driver, vale a dire che il team si impegna nel darmi una metodologia ed una strumentazione di lavoro che mi renderà pronto per essere in Formula 1 un giorno. Sarò anche impegnato in pista nelle gare non concomitanti con la GP2 a Singapore e Austin, due appuntamenti molto... fighi. Fondamentalmente mi concentro sulla mia stagione GP2, ma ho un dialogo con la squadra che segue i miei

progressi e sanno cosa faccio. Vado spesso in sede e lavoro al simulatore stando a stretto contatto con il team."

Williams ha confermato sia Massa che Bottas per il 2016. Cosa significa questo per te?

"Non so cosa succederà per me il prossimo anno, ne stiamo parlando ma sarà chiaro molto presto. Dobbiamo discutere alcune cose, ma deve tutto quadrare, fare una bella stagione in GP2 e capire come muoverci. Non dovremmo essere lontani dal chiarire queste situazioni".

C'è possibilità per te di fare dei venerdì in Formula 1 il prossimo anno?

"È una delle possibilità, speriamo si avveri".



Lynn vincitore in GP2 a Budapest

La laurea di Giovinazzi

Il pilota del team Carlin ha rotto un incantesimo divenendo dopo 25 anni il primo italiano a vincere il prestigioso evento internazionale per la serie cadetta

Massimo Costa

Antonio Giovinazzi ce l'ha fatta. In questa sua superlativa stagione che lo vede secondo nel FIA F.3, campionato nel quale ha raccolto cinque vittorie, tre pole e un totale di sedici podi su ventisette gare, ha messo il primo importante sigillo della sua ancora giovane carriera. Domenica scorsa, il 21enne di Martina Franca ha conquistato il Masters F.3 di Zandvoort, che ricordiamo si è svolto con gomme Kumho in luogo delle tradizionali Hankook dell'europeo. D'accordo, mancavano alcuni importanti team e avversari tradizionali dell'europeo come Prema, Mücke e Signature, ma questo non toglie nulla al bel weekend di Giovinazzi. Che, rimediato un errore nel 1° giro del primo turno libero e alla pole persa a favore dell'ottimo rookie 17enne Sergio Camara, ha tritato gli avversari.

In 25 anni due podi con Coloni e Marciello

Vincendo la gara di qualifica e la finale, eventi che gli hanno permesso di entrare nel prestigioso albo d'oro del Masters. Mai prima un italiano era riuscito a vincere la corsa organizzata da Barry Hurd che quest'anno ha ripreso un po' di colore e smalto dopo il crollo del 2014 quando vi parteciparono pochi iscritti della F.3 tedesca più Max Verstappen, che ovviamente vinse in carrozza. Fino a domenica scorsa, e dal

l'anno di nascita del Masters (1991), mai nessun italiano si era imposto. L'Italia poteva vantare due secondi posti: di Paolo Coloni nel 1993 e di Raffaele Marciello nel 2012. Un po' pochino in 25 anni di Masters. Ma ci ha pensato Giovinazzi a portare l'inno sul podio che ha condiviso con George Russell e Camara.

Obiettivo FIA F.3 Mentre l'Audi...

Ora Antonio, che aveva anche saldamente comandato la classifica generale del FIA F.3 prima di incappare in un periodo negativo, è atteso a sei gare decisive tra Nurburgring (questo fine settimana) e Hockenheim (18 ottobre) per recuperare il divario che lo separa da Felix Rosenqvist, 378 contro 343,5. Non sarà facile. Per preparare al meglio il Nurburgring, Giovinazzi si è trattenuto ad Amsterdam dopo Zandvoort per lavorare al simulatore di un amico, poi si dirigerà in Germania bello carico. Nel frattempo, dovrà capire quale sarà il suo futuro agonistico. L'Audi lo ha lanciato nel DTM al Moscow Raceway al posto di Timo Scheider che era squalificato, ma sembra che nel 2016 confermerà tutti gli attuali piloti. Non vi sono certezze, ma se così fosse per Giovinazzi si profilerebbe una annata da tester e pilota di riserva. Sempre che Ricardo Gelael, che ha fino ad ora deciso i destini della sua carriera, non gli presenti un programma da urlò in GP2 o nella World Series.



L'albo d'oro

- 1991 – David Coulthard
- 1992 – Pedro Lamy
- 1993 – Jos Verstappen
- 1994 – Gareth Rees
- 1995 – Norberto Fontana
- 1996 – Kurt Mollekens
- 1997 – Tom Coronel
- 1998 – David Saelens
- 1999 – Marc Hynes
- 2000 – Jonathan Cochet
- 2001 – Takuma Sato
- 2002 – Fabio Carbone
- 2003 – Christian Klien
- 2004 – Alexandre Premat
- 2005 – Lewis Hamilton
- 2006 – Paul Di Resta
- 2007 – Nico Hulkenberg
- 2008 – Jules Bianchi
- 2009 – Valtteri Bottas
- 2010 – Valtteri Bottas
- 2011 – Felix Rosenqvist
- 2012 – Daniel Juncadella
- 2013 – Felix Rosenqvist
- 2014 – Max Verstappen
- 2015 – Antonio Giovinazzi

WEC

Gara a Austin

Porsche conquista gli USA





Grazie alla zavorra ridotta, la Casa di Monaco ripete in patria il dominio di Zandvoort. Glock e Blomqvist si dividono i successi mentre Wehrlein, pilota Mercedes, vola al comando della classifica

Jacopo Rubino
Photo 4

Anche l'America diventa terra di conquista per la Porsche. La prima sfida extraeuropea del 2015 ha confermato la superiorità delle 919 Hybrid, che hanno mostrato, almeno in questo momento, di essere in lotta soprattutto contro se stesse. Nel bene e nel male. Ad aggiudicarsi il successo, il secondo consecutivo dopo quello del Nurburgring, è stato il trio composto da Brendon Hartley, Mark Webber e Timo Bernhard. Tuttavia non si può negare che la buona sorte sia stata dalla loro parte: a mezz'ora dalla bandiera a scacchi in testa c'era la vettura gemella guidata da Romain Dumas. Ma sulla numero 18 sono emersi problemi di natura elettrica che hanno costretto il francese a rientrare in garage. Addio vittoria. Una interminabile sosta ai box ha consentito a Dumas di completare soltanto l'ultimissimo giro, concludendo in una 12esima posizione davvero amara. In testa si è quindi trovato Hartley. Il neozelandese, nel buio della notte texana, ha avuto la strada spianata e ha potuto persino alzare il piede per evitare rischi, su prudente consiglio via radio del muretto. E dire che la situazione sembrava compromessa, dopo che Webber aveva mancato la postazione box («nessuna scusa, colpa mia», ha ammesso), e dopo lo stop and go di un minuto pagato da Bernhard per l'ingenuità di un meccanico al rifornimento. Si era così rilanciato in vetta l'altro equipaggio di Stoccarda, vanificando la bella partenza dello stesso Webber, che aveva superato il poleman Neel Jani. Ma alla fine la dea bendata ha preferito la 919 #17, e i suoi tre piloti sono diventati i rivali più seri del trio Lotterer-Fassler-Treluyer in ottica iridata. «Gara quasi perfetta. Potevamo fare 1-2, ma siamo comunque contenti», ha sottolineato il responsabile sviluppo Wolfgang Hatz.

La Porsche
vincitrice a Austin

Le due Audi sul podio ma serve un cambio di passo

Gli alfieri Audi, senza sbavature, hanno ottenuto il massimo possibile: seconda posizione, con Andre Lotterer riuscito a mettersi dietro l'altra R18 di Lucas Di Grassi, poi terzo assieme a Oliver Jarvis e Loic Duval (anch'essi puniti con 60" di stop and go per una irregolarità al cambio gomme). Nonostante qualche imprevisto venerdì abbia fatto perdere tempo prezioso nella ricerca del set-up, il boss Wolfgang Ullrich è stato onesto: «La Porsche era superiore». Le turbodiesel di Ingolstadt hanno nell'affidabilità l'arma principale, al momento, ma potrebbe non bastare. Lotterer-Fassler-Treluyer difendono la testa alla classifica con 113 punti, Hartley-Webber-Bernhard sono ormai in scia, a 103. E su di loro pesa lo zero nella tappa inaugurale a Silverstone. Con tre round rimasti, tenendo questo trend e contando sull'eventuale sostegno dell'altra Porsche, il sorpasso appare scontato. A meno che in casa Audi non ci sia una reazione.

Una sola Toyota al traguardo qualche sbaglio di troppo

Nessuna sorpresa dalla Toyota. Le due coupé giapponesi viaggiano lontane dalla concorrenza teutonica, ma nemmeno i suoi portacolori sono esenti da critiche: sul banco degli imputati soprattutto Mike Conway, andato a sbattere in Curva 11 mentre stava compiendo un doppiaggio. Macchina in sovrasterzo e contro le barriere, a differenza del precedente testacoda in cui era stato graziato. «Sono davvero dispiaciuto», ha detto l'inglese a orecchie basse. Al traguardo è giunta quindi una sola TS040, quella di Kazuki Nakajima, Sebastien Buemi e Anthony Davidson. Il britannico ha peraltro dovuto compiere un giro a ritmo ridotto per non rimanere a secco, dopo aver fallito l'ingresso in pit-lane per compiere il rifornimento. Unico lampo l'avvio di Buemi, capace di infilare Lotterer senza però resistere a lungo. «Pensiamo al Fuji» è il motto recitato all'unisono dalla compagine nipponica.

ByKolles facile tra i privati G Drive al top in LMP2

Nonostante qualche peripezia, il team ByKolles si è preso un facile successo tra le LMP1 private approfittando dei guai occorsi alle due Rebellion. Ma a far notizia è più il quinto posto assoluto di Roman Rusinov, Julien Canal e Sam Bird, con la Ligier LMP2 del G-Drive Racing. Alle loro spalle bel recupero per Howson-Bradley-Lapierre, alfieri del KCMG arretrati dopo la pole di classe cancellata in qualifica, che hanno tenuto dietro Yacaman-Derani-Gonzalez nonostante una sanzione ricevuta nelle fasi conclusive.

Porsche trionfa in GTE Pro consolazione Ferrari in GTE Am

La Porsche ha celebrato la vittoria anche in GTE Pro. Anzi, una doppietta: Michael Christensen e Richard Lietz hanno preceduto l'altra 911 del Manthey Racing, quella di Patrick Pilet e Frederic Makowiecki, al termine di un piacevole confronto. Ve-



L'Audi R18 di Fassler-Treluyer-Lotterer



La Ferrari 458 SMP prima tra le GTE Am

loci in qualifica, le Aston Martin non hanno brillato sulla distanza, restando fuori dal podio. La terza posizione è andata a James Calado e Davide Rigon, mentre Gianmaria Bruni e Toni Vilander hanno visto vanificati i loro sforzi dall'apertura della portiera sinistra, con conseguente pit-stop obbligato per la sostituzione. Nel complesso è stato un weekend difficile per le Ferrari della AF Corse, a corto di aderenza per le temperature elevate. Unica consolazione per Maranello, il terzo centro consecutivo in GTE Am di Andrea Bertolini, Victor Shaytar e Aleksey Basov sulla 458 marchiata SMP. Bella cavalcata di Earl Bamber, sulla 911 del Proton Racing, che ha scavalcato Rui Aguas e Marco Seefried, negando la gioia del podio di categoria a Patrick Dempsey. L'attore americano, divenuto corridore praticamente a tempo pieno, si è senza dubbio fatto onore.



L'ORDINE DI ARRIVO SABATO 19 SETTEMBRE 2015

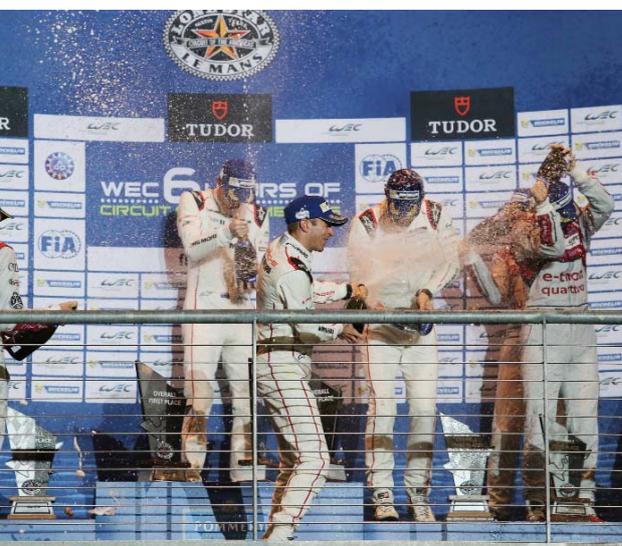
- 1 - Bernhard-Webber-Hartley - (Porsche 919 Hybrid) - Porsche - 185 giri
- 2 - Fassler-Lotterer-Tréluyer - (Audi R18 e-tron Quattro) - Audi - 1'06.840
- 3 - Di Grassi-Duval-Jarvis - (Audi R18 e-tron Quattro) - Audi - 1 giro
- 4 - Davidson-Buemi-Nakajima - (Toyota TS040 Hybrid) - Toyota - 2 giri
- 5 - Rusinov-Canal-Bird - (Ligier JSP2-Nissan) - G-Drive - 15 giri
- 6 - Howson-Bradley-Lapierre - (Oreca 05-Nissan) - KCMG - 15 giri
- 7 - Yacaman-Derani-Gonzalez - (Ligier JSP2-Nissan) - G-Drive - 16 giri
- 8 - Trummer-Kaffer - (CLM P1-01-AER) - ByKolles - 16 giri
- 9 - Sharp-Dalziel-Heinemeier - (Ligier JSP2-HPD) - Extreme Speed - 16 giri
- 10 - Ragues-Webb-Hamilton - (Morgan Evo-SARD) - SARD Morand - 16 giri
- 11 - Panciatici-Chatin-Capillaire - (Alpine A450b-Nissan) - Signatech - 16 giri
- 12 - Dumas-Jani-Lieb - (Porsche 919 Hybrid) - Porsche - 17 giri
- 13 - Leventis-Watts-Kane - (Gibson 015s-Nissan) - Strakka - 19 giri
- 14 - Lietz-Christensen - (Porsche 911 RSR) - Manthey - 23 giri
- 15 - Pilet-Makowiecki - (Porsche 911 RSR) - Manthey - 23 giri
- 16 - Rigon-Calado - (Ferrari 458 Italia) - AF Corse - 23 giri
- 17 - MacDowall-Rees-Stanaway - (Aston Martin Vantage) - Aston Martin - 24 giri
- 18 - Nygaard-Sorensen - (Aston Martin Vantage) - Aston Martin - 25 giri
- 19 - Turner-Adam - (Aston Martin Vantage) - Aston Martin - 25 giri
- 20 - Bruni-Vilander - (Ferrari 458 Italia) - AF Corse - 25 giri
- 21 - Shaytar-Bertolini-Basov - (Ferrari 458 Italia) - SMP - 26 giri
- 22 - Ried-Al Qubaisi-Bamber - (Porsche 911 RSR) - Proton - 26 giri
- 23 - Perrodo-Collard-Aguas - (Ferrari 458 Italia) - AF Corse - 27 giri
- 24 - Dempsey-Long-Seefried - (Porsche 911 RSR) - Proton - 27 giri
- 25 - Dalla Lana-Lamy-Lauda - (Aston Martin Vantage) - Aston Martin - 27 giri
- 26 - Castellacci-Simonsen-Hall - (Aston Martin Vantage) - Aston Martin - 27 giri
- 27 - Roda-Ruberti-Poulsen - (Chevrolet Corvette C7) - Larbre - 28 giri
- 28 - Imperatori-Kraihamer-Abt - (Rebellion R-One-AER) - Rebellion - 38 giri
- 29 - Prost-Beche-Heidfeld - (Rebellion R-One-AER) - Rebellion - 38 giri

Ritirati

- 59° giro - Wurz-Sarrazin-Conway
54° giro - Brown-Van Overbeek-Fogarty



La Ligier LMP2 del G-Drive Racing



Annunciato il calendario 2016 niente Monza, si andrà in Messico

La trasferta al "Circuit of the Americas" ha visto annunciare inoltre il calendario della prossima stagione. Per gli appassionati italiani, una grossa delusione: tanto caldeggiata, Monza non è stata infatti inserita nell'elenco, nemmeno per i test precampionato che resteranno al Paul Ricard. La new entry sarà il rinnovato autodromo di Mexico City (pronto a ricevere la F1 a novembre), che già accolse il vecchio Mondiale Sport nel 1989, 1990 e 1991.

TCR

Gare a Singapore

Comini



se la cava



Lo svizzero non ha vinto, ma occupa il primo posto in classifica grazie a due secondi posti dando ragione a chi lo ha voluto portare in Asia nonostante i problemi di budget che invece hanno fermato Belicchi. Successi per Gleason e Gené



Dario Sala
Photo 4

Marcello Lotti lo aveva detto. "Dovremo arrivare a Singapore e mostrare alla F.1 una TCR diversa da quella della Malesia e della Cina. Evoluta, con più marchi presenti e maggiore solidità. Far vedere che stiamo crescendo e che siamo credibili". La sfida sembra essere stata vinta. E' vero che lo schieramento è stato rimpolpato dai piloti della serie asiatica, ma è altrettanto vero che la TCR ha potuto contare su Seat, Volkswagen, Honda, Ford, Opel e Subaru. Sei marchi in un campionato. Cosa che in pochi hanno. Un risultato che ha richiesto moltissimo lavoro da parte degli organizzatori. Un lavoro non ancora finito in quanto le difficoltà e gli spigoli da smussare in vista del prossimo anno sono ancora tanti. In ogni caso, nella sauna di Singapore, la categoria ha avuto una grande visibilità che ha ricambiato con una prima gara in notturna che oltre ad essere suggestiva si è rivelata gradevole. La seconda invece, è stata decisamente spettacolare. Tanti duelli che non sono mai trascesi nell'antisportività. Le gare insomma che piace vedere.

Comini eroe Oriola si perde

L'eroe del fine settimana, nonostante le vittorie se le siano spartite Kevin Gleason e Jordi Gené, è stato Stefano Comini. Lo svizzero ha passato un'estate tribolata per via di quel budget che non è mai abbastanza (e che ha messo a piedi il compagno Andrea Belicchi). Una cosa questa, aggravata anche dal fatto di dover montare una macchina completamente nuova in quanto la precedente era andata distrutta al Red Bull Ring. Poi, finalmente la situazione si è sbloccata ed ora non ci dovrebbero essere più problemi da qui alla fine della stagione. Comini ha potuto finalmente pensare solamente alla gara e al campionato ed ha ripagato chi ha creduto in lui con la pole position e con due secondi posti. Il primo dovuto solamente ad un problema elettrico presentatosi a due giri dalla fine mentre stava dominando. Il secondo arrivato al termine di una rimonta spettacolare fatta di sorpassi molto belli su un circuito che non consente grandi manovre. Piazzamenti importanti che hanno consentito il primato in classifica con undici punti di vantaggio su un mastino come Pepe Oriola che forse qui ha buttato via un'occasione d'oro per incrementare il suo punteggio. Tutto comunque è aperto e le ultime due gare in Thailandia e a Macao promettono scintille come sempre.



Gleason ha vinto gara 1



Gené in bagarre con Egström



Oriola ha perso punti importanti



Morbidelli terzo in gara 1



L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 1 **DSABATO 19 SETTEMBRE 2015**

- 1 - Kevin Gleason (Honda Civic) - West Coast - 10 giri in 24'47"
- 2 - Stefano Comini (Seat León) - Target - 0"819
- 3 - Gianni Morbidelli (Honda Civic) - West Coast - 4"730
- 4 - Pepe Oriola (Seat León) - Craft Bamboo - 5"140
- 5 - Sergey Afanasiev (Seat León) - Craft Bamboo - 7"752
- 6 - Jordi Gené (Seat León) - Craft Bamboo - 8"076
- 7 - Mikhail Grachev (Volkswagen Golf) - Engstler - 13"970
- 8 - Lorenzo Veglia (Seat León) - Engstler - 14"655
- 9 - Loris Hezemans (Seat León) - Target - 15"474
- 10 - Fernando Monje (Opel Astra) - Campos - 23"104
- 11 - René Munnich (Honda Civic) - West Coast - 24"753
- 12 - Tomas Engstrom (Volkswagen Golf) - Engstler - 42"759
- 13 - Rafael Galiana (Seat León) - Target - 47"875
- 14 - Michael Choi (Honda Civic) - Prince - 1'22"257
- 15 - Luca Rangoni (Subaru STi) - Top Run - 1'40"389
- 16 - Frank Yu (Seat León) - Craft Bamboo - 1'57"228
- 17 - Samson Chan (Seat León) - Roadstar - 2'08"503
- 18 - George Chou (Seat León) - Roadstar - 1 giro

Giro più veloce: Gianni Morbidelli 2'26"693

Ritirati

- 0 giri - Hing Tak Mak
 1° giro - Kenneth Ma
 1° giro - Filipe de Souza
 3° giro - Kenneth Lau

L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 2 **DOMENICA 20 SETTEMBRE 2015**

- 1 - Jordi Gené (Seat León) - Craft Bamboo - 10 giri in 24'49"621
- 2 - Stefano Comini (Seat León) - Target - 3"637
- 3 - Pepe Oriola (Seat León) - Craft Bamboo - 5"492
- 4 - Gianni Morbidelli (Honda Civic) - West Coast - 11"054
- 5 - Kevin Gleason (Honda Civic) - West Coast - 14"779
- 6 - Lorenzo Veglia (Seat León) - Engstler - 18"234
- 7 - Mikhail Grachev (Volkswagen Golf) - Engstler - 22"762
- 8 - Loris Hezemans (Seat León) - Target - 25"386
- 9 - Tomas Engstrom (Volkswagen Golf) - Engstler - 31"556
- 10 - René Munnich (Honda Civic) - West Coast - 34"727
- 11 - Rafael Galiana (Seat León) - Target - 38"524
- 12 - Michael Choi (Honda Civic) - Prince - 1'09"071
- 13 - George Chou (Seat León) - Roadstar - 1'15"970
- 14 - Kenneth Lau (Honda Civic) - Prince - 1'16"017
- 15 - Frank Yu (Seat León) - Craft Bamboo - 1'16"960
- 16 - Filipe de Souza (Seat León) - Roadstar - 1'25"222
- 17 - Samson Chan (Seat León) - Roadstar - 2'20"958

Giro più veloce: Jordi Gené 2'27"056

Ritirati

- 2° giro - Kenneth Ma
 4° giro - Luca Rangoni
 7° giro - Fernando Monje
 9° giro - Sergey Afanasiev

Il campionato

- 1.Comini 264; 2.Oriola 253; 3.Gené 234; 4.Morbidelli 217; 5.Gleason 201; 6.Belicchi 164; 7.Afanasiev 110; 8.Nykjaer 100; 9.Grachev 90; 10.Veglia 67.



Per Subaru e Rangoni solo uno shake-down

Singapore oltre che per la prima gara in notturna, verrà ricordata anche per il debutto della Subaru STi della Top Run. Purtroppo un'odissea legata a problemi di trasporto ne ha impedito l'arrivo in circuito per le prove libere e la qualifica. Luca Rangoni è così sceso in pista solamente per le due corse. La prima l'ha portata a termine, mentre per la seconda si è deciso di concludere poco dopo metà gara in quanto quello che c'era da vedere è stato visto. "E' stata davvero una sfida - ha detto Rangoni - i quindici giri fatti durante il weekend sono stati un vero e proprio shake-down. La macchina ha un grande potenziale e lo sviluppo vero partirà ora. Fra le due gare abbiamo notato un progresso deciso. Nella prima corsa il cambio aveva una risposta troppo lunga mentre i freni non funzionavano al meglio. Ovviamente anche l'assetto non era quello giusto. In gara due, molti problemi sono stati risolti ed i progressi si sono visti nonostante si sia potuto lavorare sulla macchina solo per quaranta minuti. Non appena abbiamo avuto la conferma di ciò, abbiamo deciso di fermare la macchina". La squadra ha raccolto una gran mole di dati che ora fornirà una buona base per lo sviluppo. L'avventura è appena iniziata, ma sembra davvero promettere bene. Un bene per la TCR che a breve dovrebbe ricevere altre conferme su altri ingressi.





Faggioli a tutta birra

Nella terra rinomata per la "bionda" il già campione italiano onora il titolo con record su una Norma-Zytek sempre più perfetta, mentre Merli, secondo, riconosce i meriti del rivale, ma si sfoga e mette sul piatto una questione regolamentare

**Gianluca Marchese
Foto E.Caliò**

Pedavena saluta il CIVM 2015 con l'ottavo sigillo (il terzo su tre nelle "finali") di Simone Faggioli e la Norma M20 FC Zytek, già campioni al Reventino. Non per questo, però, il fiorentino era meno voglioso di far bene, tanto da schiantare record su record già al sabato e poi in gara (3'22"92 nella prima). Ma lassù, a Croce d'Aune, tra il pienone di piloti e di pubblico di un finale tricolore oltre le aspettative, la cronoscalata veneta raccoglie anche lo sfogo di Christian Merli, ancora secondo dopo una comunque convincente prestazione sull'Osella FA30 Evo RPE. Il trentino è stato un po' ombroso per tutto il weekend, covando uno sfogo che ha voluto esternare soltanto dopo l'ultima gara stagionale e una volta avvicinati con costanza i riscontri cronometrici di Faggioli. Riferendosi al regolamento 2015, l'alfiere della Vimotosport precisa: "Era scritto che bisognava partecipare alle gare siciliane e poi è cambiato tutto d'improvviso. Mi sono fatto una promessa in questi giorni, di non partecipare al Campionato Italiano e spero di riuscire a mantenerla, anche se è difficile per me. Questo comunque non toglie alcun merito a Simone".

Regole da interpretare polemiche assicurate

Il tutto nasce dall'interpretazione di poche righe relative alle gare valide del CIVM 2015: secondo una precisazione della federazione, sono 9 anziché 10 in caso di non partecipazione a Erice e Caltanissetta; secondo le parole di Christian, invece, senza disputare almeno una delle due gare siciliane (che Faggioli ha saltato) un pilota non avrebbe diritto ad accumulare punteggi ai fini tricolori. A parte la questione "tecnica", di cui si tornerà a discutere anche istituzionalmente e di un regolamento che comunque non è piaciuto praticamente a nessuno, per le corse in salita italiane ci si augura che quello di Merli resti solo uno sfogo e che uno dei top-driver della specialità possa ricaricare le batterie in inverno ritrovando i giusti stimoli e la sua proverbiale coriaceità dopo una stagione durissima.

Sul podio Macario Magliona leader in CN

Oltre al duello di vertice, Pedavena ha vissuto una super-sfida tra giovani promesse per il terzo gradino del podio, completato dall'Osella FA30 di Paride Macario. Il bresciano, tornato sul prototipo monoposto del Team Faggioli, ha rintuzzato il tentativo di rimonta della PA2000 di Michele Fattorini, fermatosi a pochi decimi dal podio assoluto dopo il terzo posto di gara-2 al rientro. Ma pure un driver inossidabile come Franco Cinelli è tornato in gara con il piglio giusto e a sorpresa ha chiuso la top-five sulla Lola-Judd del team CMS, precedendo un Omar Magliona a sua volta in splendida forma. Il campione italiano CN, anche lui già confermatosi prima di Pedavena, ha

dominato la categoria con il nono record in nove gare sull'Osella PA21 Evo Honda (3'43"17), con la quale era all'ultima apparizione dopo averla portata al debutto in salita nel 2012 e aver spadroneggiato per quattro stagioni. Già al lavoro sui programmi 2016, a Pedavena l'alfiere CST Sport in gruppo ha preceduto Andrea Bormolini, che ha rinunciato all'ultima del CEM, Luca Ligato, tornato sulle gomme Avon, e Rosario Iaquina, al debutto sulla Norma M20 Fc che il figlio Simone ha utilizzato in pista fino all'estate.

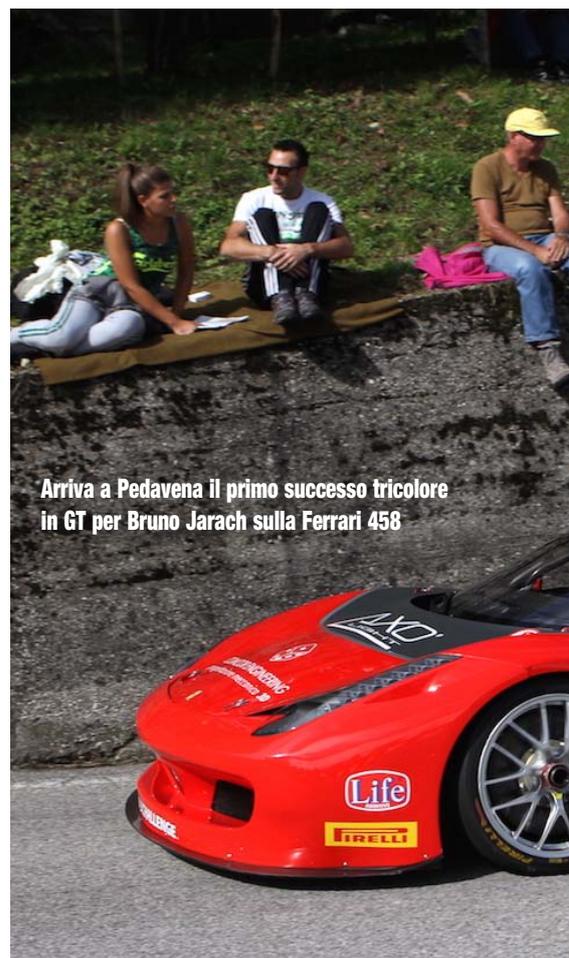
La prima di Jarach Migliuolo da record

Scendendo dalle sport, la Pedavena Croce d'Aune è stata particolarmente selettiva, segnando numerosi ritiri per motivi tecnici e uscite di strada, comprese quelle del campione Racing Start aspirante Antonio Scappa sulla Renault Clio in gara-1 e del campione GT Roberto Ragazzi, che ha notevolmente danneggiato la Ferrari 458 nella seconda qualifica, mentre il compagno di squadra in Superchallenge Bruno Jarach ha colto domenica il suo primo successo tricolore. Più fortunate le prove degli altri campioni italiani presenti: Antonino "O Play" Migliuolo fa un grande record sulla Mitsubishi Lancer Evo in gruppo N (4'12"28) e Oronzo Montanaro vince almeno gara-1 nel derby tra Mini Cooper in Racing Start turbo, con il vicecampione Nicola Novaglio che gli soffia il successo assoluto per 13 centesimi dopo la vittoria nella seconda salita. Era assente invece il tricolore di E1-E2S Marco Gramenzi e così è mancato l'ennesimo duello con Fulvio Giuliani. Il bolognese ha dominato il gruppo settando anche lui il nuovo record del tracciato (4'00"41) riscattando il Reventino sulla Lancia Delta Evo.

Migliuolo ha ottenuto il suo sesto record stagionale in gruppo N



Giuliani ha conquistato il gruppo E1 grazie a una prestazione super



Arriva a Pedavena il primo successo tricolore in GT per Bruno Jarach sulla Ferrari 458



Magliona in azione a Pedavena ultima su Osella Pa21 Evo per lui

L'ORDINE DI ARRIVO DOMENICA 20 SETTEMBRE 2015

Classifica assoluta: 1. Faggioli (Norma M20 Fc Zytec) in 6'45"87; 2. Merli (Osella Fa30 Evo Rpe) a 3"32; 3. Macario (Osella Fa30 Zytec) a 21"49; 4. Fattorini (Osella Pa2000 Honda) a 21"92; 5. Cinelli (Lola-Cms Evo Judd) a 41"67; 6. Magliona (Osella Pa21 Evo Honda) a 43"03; 7. De Gasperi (Lola-Dome Honda) a 52"76; 8. Bormolini (Osella Pa21 Evo Honda) a 57"71; 9. Ligato (Osella Pa21 Evo Honda) a 58"82; 10. Iauinta (Norma M20 Fc Honda) a 1'02"16.

Gara-1: 1. Faggioli in 3'22"92; 2. Merli a 1"95; 3. Macario a 9"82; 4. Fattorini a 11"90; 5. Magliona a 20"25; 6. Cinelli a 21"13; 7. Bottura (Osella Fa30 Zytec) a 21" 59; 8. De Gasperi a 26"63; 9. Bormolini a 27"83; 10. Iauinta a 29"55.

Gara-2: 1. Faggioli in 3'22"95; 2. Merli a 1"37; 3. Fattorini a 10"02; 4. Macario a 11"67; 5. Cinelli a 20"54; 6. Magliona a 22"78; 7. Degasperini a 26"13; 8. Ligato a 28"26; 9. Bormolini a 29"88; 10. Moratelli (Osella Pa21 Evo Honda) a 31"83.

Classifica dei gruppi. Racing Start: 1. Novaglio (Mini Cooper) in 9'17"23; 2. Montanaro (Mini Cooper) a 0"13; 3. Giraldi (Mini Cooper) a 5"78. Gr. N: 1. "O Play" (Mitsubishi Lancer Evo) in 8'28"17; 2. Buiatti (Mitsubishi Lancer Evo) a 15"93; 3. Vardanega (Mitsubishi Evo X) a 17"39. Gr. A: 1. Dall'Antonia (Honda Civic Type-R) in 8'56"49; 2. Bommartini (Honda Civic Ek4) a 9"59; 3. D'Agostini (Renault Clio) a 11"83. E1-E2S: 1. Giuliani (Lancia Delta Evo) in 8'01"42; 2. Cimarelli (Alfa 156) a 34"04; 3. Aragona (Peugeot 106) a 42"08. GT: 1. Jarach (Ferrari 458 Challenge) in 8'36"14; 2. Frijio (Porsche 996 Gt3) a 5"65; 3. Parrino (Porsche 997 Gt3) a 9"99. CN: 1. Magliona (Osella Pa21 Evo) in 7'28"90; 2. Bormolini (Osella Pa21 Evo) a 14"68; 3. Ligato (Osella Pa21 Evo) a 15"79. E2/B: 1. Faggioli (Norma M20 Fc) in 6'45"87; 2. Fattorini (Osella Pa2000) a 21"92. E2/M: 1. Merli (Osella Fa30 Evo) in 6'49"19; 2. Macario (Osella Fa30) a 18"17; 3. Cinelli (Lola-Cms Evo) a 38"35.



La cenere

Il pilota privato olandese ha battuto gli ufficiali dei grandi costruttori. Una vera favola quella andata in scena sul tracciato di Le Mans. Protagonisti anche gli italiani



entola Pex

Alla vigilia della gara mondiale di Le Mans, Jorrid Pex (CRG-Tm-Bridgestone), era in pieno turbinio tecnico, essendo rientrato all'ovile CRG dopo una stagione incolore passata utilizzando telai Intrepid. L'olandese amico dei Verstappen, ha consumato il dietrofront centrando il colpo grosso, laureandosi Campione del Mondo della categoria top del karting. La gara di Pex è stata perfetta sotto il profilo tattico e tecnico, poiché durante tutto il weekend il neo iridato non si è mai esposto in modo particolare, lasciando ampio spazio ai rivali più in palla, Ardigò (Tony Kart-Vortex-

Bridgestone), Abbasse (Sodi Kart-Tm-Bridgestone) e De Conto. In finale De Conto (CRG-Tm-Bridgestone) è scappato al comando seguito dal solo Pex. I due, dopo essersi repentinamente liberati dell'imprevedibile "Koko" Kozlinski (Sodi Kart-Tm-Bridgestone), hanno lasciato il resto del gruppo a lottare, facendo gara a se con De Conto primo e Pex diligentemente secondo. Soltanto negli ultimi cinque giri la miccia della finale mondiale si è innescata, esplodendo in modo pirotecnico nell'ultimo giro. Ad accendere le polveri ci ha pensato un superlativo Marco Ardigò il

quale, dopo una severa squalifica subita nell'ultima heats, si è visto costretto a partire nelle retrovie. L'italiano della Tony Kart ha compiuto un'impresa non comune, su di un tracciato che concedeva pochi punti di sorpasso, risalendo da metà gruppo e andando a prendere i due CRG di De Conto e Pex che guidavano la gara. Pex, pilota privato amico di Jos e Max Verstappen, riporta l'iride in casa CRG-TM e tiene viva la favola dei privati che battono i team dei costruttori. Una bella realtà che nel motorsport è possibile vedere nel karting e in poche altre categorie.



De Conto sul podio Ardigò penalizzato

L'arrivo di Ardigò sulla coppia di testa si è concretizzato all'ultimo giro e ha spinto Pex su De Conto. Quest'ultimo ha iniziato una prematura manovra difensiva a difendersi, invitando l'olandese a tuffarsi in un varco che gli ha spianato la strada verso l'iride. La lotta tra De Conto e Ardigò per la piazza d'onore si è risolta con qualche sana sportellata ed il trevigiano l'ha spuntata sul Campione del Mondo uscente. Nel post gara sul podio, assieme a Pex e De Conto, è salito il francese Kozlinski, poiché ad Ardigò sono stati assegnati dieci secondi di penalizzazione per aver terminato la gara con il musetto fuori dagli appositi alloggiamenti, come previsto dal regolamento internazionale. A casa sono tornati, anzi sono rimasti, con le ossa rotte i padroni di casa della Sodi Kart, scesi in campo con un poker di assi (Abbasse, Kozlinski, Lammers e Iglesias) e decisi a prendersi tutto alla vigilia. Sotto la bandiera a scacchi per i transalpini è arrivato "soltanto" un podio con l'arrembante, e poco amato, Kozlinski.

Amaro in bocca per Tony Kart

Tornano a casa con l'amaro in bocca anche i verdi della Tony Kart, capaci di esprimersi su livelli elevatissimi con Ardigò, ma fermati da una squalifica al sabato che lascia perplessi. Ardigò è stato escluso dalla seconda heats (conclusa al secondo posto), perché ha alzato il braccio in griglia per chiedere un giro di riscaldamento aggiuntivo. L'italiano ha fatto questa richiesta per motivi di sicurezza, poiché la pista risultava in parte bagnata, dopo la pioggia caduta precedentemente e tutti avevano optato per coperture slick. La durissima punizione per Ardigò è arrivata sabato sera, quando l'italiano pregustava già uno start in pole. Tra i delusi c'è anche il vice campione De Conto, sempre velocissimo ma beffato proprio mentre si profilava una vittoria agognata e, aggiungiamo noi, meritata.

Camponeschi e Hanley sotto le attese

Nella schiera dei mancati protagonisti finiscono i campioni europei Camponeschi (Tony Kart-Vortex-Bridgestone) e Hanley (Cro Promotion-TM-Bridgestone), entrambi veloci, ma mai incisivi nella fase più dura. Lammers, Iglesias, Abbasse, Thonon e Lennox-Lamb (Birel ART-Parilla-Bridgestone) completano lo schieramento dei veloci, ma non abbastanza. La pista di Le Mans ha confermato le congenite caratteristiche di tracciato in cui è particolarmente complesso sorpassare e, anche per questo, l'imperiosa rimonta di Ardigò è degna di nota. E' un vero peccato che un impianto così ben strutturato e collocato in un luogo che evoca e trasuda mito ed emozioni motoristiche a fiumi, abbia un nastro d'asfalto poco incline allo spettacolo. Tra i protagonisti del mondiale KZ c'è anche il pubblico francese, sciovinista come da tradizione, ma numerosissimo e appassionato di karting come pochi altri al mondo.



Nella KZ2 vince Thomas sorprende Cavalleri

Nello stesso fine settimana del Mondiale KZ si è assegnato anche il titolo più importante della stagione di KZ2. A vincere è stato Laurent Thomas (Tony Kart-Vortex-Le Cont) con una prova che non ha lasciato spazio agli avversari il francese ha fatto gara a se e si è preso un titolo che lo proietta tra i top driver del futuro.

Nella gara degli altri l'ha spuntata il Campione Europeo KZ2 Joel Johanson (Energy-Tm-Le Cont) sull'italiano Alberto Cavalleri (Righetti Ridolfi-Modena Engines-Le Cont), il quale è stato la piacevole sorpresa della gara di francese.



Cavaliere



Ardigò con Pierre Fillon e Jean Todt



Thomas

Arriva in Italia il mondiale della KF e KF Junior

Archiviato il mondiale riservato alla classe con il cambio i riflettori si rivolgono adesso verso l'imminente Campionato del Mondo KF e KFJ. Il prossimo week-end, dal 24 al 27 sul circuito Internazionale La Conca (Lecce) si disputerà la prova unica che incoronerà i campioni iridati delle due categorie prive di cambio.

In pista non ci saranno i campioni in carica Ahmed (KFJ) e Norris (KF) oramai assorti nella loro carriera in monopo-

sto, entrambi in F.4. Il bellissimo impianto italiano (lungo 1.242 metri) di La Conca rappresenta la cornice ideale per un Campionato del Mondo, possiede infrastrutture e servizi inarrivabili, oltre ad avere un tracciato in cui si esaltano lo spettacolo ed i veri campioni. Tra i tanti pretendenti al titolo in KF ci saranno anche i giovani italiani Felice Tiene (CRG-Parilla), Leonardo Lorandi (Tony Kart-Vortex) e Lorenzo Trivisanutto (Tony Kart-Tm). Nella

entry list della gara iridata non mancano alcuni senatori quali, il campione europeo in carica Ben Hanley (Croc Promotion-Tm), Arnaud Kozlinki (Sodi Kart-Tm) e il pluri campione del mondo Davide Forè (CRG-Parilla). Proprio la presenza di quest'ultimo sorprende, perché il bresciano è lontano dalla categoria priva di cambio da alcune stagioni ed è singolare che si rituffi nella mischia dei teen ager, lui che ha compiuto gli anta.

Fuori dalla lotta Andreucci, a giocarsi la penultima gara di campionato ci hanno pensato Umberto Scandola e Giandomenico Basso. A prevalere alla fine è il veronese della Skoda per soli due decimi e nove

L'acuto di Scandola

Dopo aver centrato il successo la settimana precedente in Slovenia Umberto Scandola ha centrato la prima vittoria con la Skoda Fabia R5 nel Campionato Italiano



“Ci sono i due davanti che se le suonano e c'è Paolo che, terzo giusto davanti a noi, gioca...”. Umberto Scandola e Giandomenico Basso infiammano una gara che sta spendendo gli ultimi spiccioli e Nicola Caldani fotografa assai bene una situazione un po' inusuale: il veronese con la Fabia e il trevigiano con la Fiesta si battono con tutte le loro forze per guadagnarsi il diritto ad occupare l'attico del podio e Andreucci, terzo a un minuto e spiccioli, è impegnato solo a conservare e una posizione che nessuno ha in mente di togliergli. Neppure “#NC3” che, fra tutti, è quello che lo segue meno da lontano.

“Questa volta va così...”, butta lì il garfagnino della Peugeot mentre va ad affrontare il terzo e ultimo passaggio sulla prova domenicale con dentro una gran voglia di archiviare anche il penultimo atto di un campionato italiano che non ha più granché da dire. L'idea di chiudere il fine settimana capitolino con un acuto manco lo sfiora: l'ascia l'ha sotterrata da ormai ventiquattro ore e non gli pare davvero il caso di riprenderla in mano. Sui dodici chilometri scarsi della Bonifacio VIII se ne sta abbottonato e coperto, impegnato soltanto a rastrellare i punti che avvicinano un altro po' il Leone al titolo costruttori. Già, a volte va così. Ma resta il rimpianto di quello che avrebbe potuto essere e non è stato. E pesa come un macigno. Anche se non è facile resistere alla tentazione di non farci caso e godersi il duello – esaltante – fra i due veneti. Che non si sono risparmiati, che sono stati proprio bravi a non sbagliare nulla. E ad approfittare dell'errore di Ucci, arrivato al quarto controllo stop con una gomma tagliata e poco più di un minuto di ritardo dalla vetta. Tanto, certo. Eppure, forse, non abbastanza da tagliarlo definitivamente fuori dalla corsa all'oro. Non con ancora otto tratti cronometrati davanti: rimbocandosi le maniche, rischiando, è possibile se non probabile che sarebbe rientrato in partita. Non l'ha fatto: s'è chiamato da parte e s'è accontentato di difendere la posizione. Ha fatto un piacere a un sacco di gente, a chi gli è stato davanti e a chi seguita a menarla con la storia di un campionato vivace. Chissà se qualcuno lo ringrazierà.



Quarta piazza per “#NC3”-Farnocchia

Per Testa un ritorno che sa di addio

Si sa, a volte ritornano. E Giuseppe Testa è tornato a infilarci nell'abitacolo di una auto da corsa. Non è andata come aveva sperato e come avrebbe dovuto: la Mitsu affidatagli ha iniziato a fare i capricci allo shakedown e non ha più smesso. Un guasto alla trasmissione lo ha costretto alla resa prima ancora di cominciare. Ma il ragazzo con il piede pesante che quei fenomeni dell'Acì hanno sedotto e abbandonato s'è rifatto vedere ed è pronto a tornare in campo. Non necessariamente nella serie verde-bianco-rossa che non porta da nessuna parte.



Sfortunato Giandomenico Basso che per evitare un cane in trasferimento ha forato una gomma pagando poi con una penalità di 10 secondi il ritardato arrivo al successivo CO



L'ORDINE DI ARRIVO DOMENICA 20 SETTEMBRE 2015

1. Scandola-D'Amore (Skoda Fabia R5) in 1.37'36"2
2. Basso-Dotta (Ford Fiesta R5 LDI) a 2"9
3. Andreucci-Andreussi (Peugeot 208 T16) a 1'20"3
4. "#NC3"-Farnocchia (Citroen DS3 R5) a 4'04"3
5. Andolfi-Savoia (Ford Fiesta R5) a 4'24"2
6. Baccega-Menchini (Ford Fiesta R5) a 4'34"0
7. Rusce-Barone (Citroen DS3 R5) a 5'23"6
8. Roma-Colapietro (Renault Clio R3) a 7'35"4
9. Casella-Caputo (Peugeot 208 R2) a 12'34"6
10. Di Giulio-D'Amora (Renault Clio RS) a 13'24"0

Le classifiche di campionato

Piloti: 1.Andreucci 84 punti; 2. Basso 54; 3. Scandola 50; 4. Chardonnet 28; 5. Perico 27; 6. Caldani e Albertini 18; 8.Baccega 15; 9. Tassone 9; 10. Ciavarella 6.

Costruttori: 1.Peugeot 105; 2.Ford 91;3.Skoda 50; Renault 21;Citroen 8.

CIR Junior: 1.Tassone 72 punti; 2. Testa 51; 3. Federighi 39; 4. Panzani 31.



Troppo presto fuori dai giochi Andreucci si è limitato a portare i punti del terzo posto per il titolo Costruttori



Un emozionatissimo Amilcare Balestrieri, riceve l'abbraccio di Sandro Munari in attesa di spegnere le proverbiali 80 candeline

“Balestra” che festa!

A mangiare proprio non ci ha pensato. Ed è bene che sia così perché comunque non ce l'avrebbe fatta a raggiungere il buffet: troppi quelli intorno a lui per una stretta di mano e una pacca sulle spalle, troppi quelli da ringraziare per la loro presenza. TROPPE anche le lacrime da trattenere con la certezza che se anche una sola ce l'avesse fatta a uscire, la commozione l'avrebbe travolto. Amilcare Balestrieri è arrivato al traguardo dei suoi primi ottant'anni e ad attenderlo ha trovato una paio di centinaia di amici convocati da Luca Pazielli, da Sergio e da Silvio Maiga. Senza clamore perché la festa doveva essere una sorpresa. Lo è stata. Con la complicità di Rudy Dal Pozzo e di

Daniele Audetto, “Balestra” s'è trovato nel salone del Golf degli Ulivi assediato da campioni di ieri e ieri l'altro e da appassionati di sempre. Ha scambiato battute con tutti, ha duettato al telefono con Luca Montezemolo e Cesare Fiorio, s'è fatto fotografare insieme a Sandro Munari, a Jean-Claude Andruet, a Giovanni Bernacchini, a “Biche”, a Simo Lampinen e ad Eric Comas. Ma anche a Luciano Trombotto e a Mauro Preglascio, a Piero Sodano e a Fulvio Bacchelli, a Brunin Ferraris e a Giancarlo Mamino. Ha firmato centinaia di copie di “Amilcare Balestrieri, belin che artista”, il libro-raccolta di testimonianze e saluti offertogli da Pazielli e Maiga.



Tre volte campione italiano della montagna su strada con la MotoBi, il primo amore di Amilcare Ballestrieri fu proprio per la motocicletta, dove divenne campione italiano juniores classe 175 nel 1964, vinse per due volte sul Circuito di Ospedaletti. Passato alle auto da rally, a cavallo tra gli anni 60 e 70 fu grande protagonista della specialità diventando campione italiano nel 1973



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