



Anno Zero

I giovani italiani vincenti nel karting sono ormai merce rarissima così come coloro che decidono di salire nelle formule. E tra pochi anni potremmo ritrovarci senza piloti tricolori nel mondo delle monoposto



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

Il graffio
di Baffi



L'editoriale

di Massimo Costa

FERRARI, CANTIERE APERTO

Si lavora per Sochi, ma si pensa anche al 2016. La Ferrari è un cantiere aperto. Gli sviluppi per la SF15-T non si fermeranno e fino alla tappa finale vedremo sicuramente qualcosa di nuovo. Anche perché le ultimissime novità 2015 per la power unit serviranno per quella che sarà la Ferrari del futuro. Con sempre meno test, ci si arrangia come si può, del resto questa è l'unica saggia via. Per quanto riguarda la monoposto, si parla di qualcosa di rivoluzionario, che nulla avrà a che vedere con la SF15-T dal punto di vista del telaio e della aerodinamica. Secondo quanto riporta La Gazzetta dello Sport, James Allison ha iniziato a lavorare sulla Ferrari 2016 nei primi mesi di questa stagione e lo scorso agosto si era già a buon punto, con una power unit a sua volta ridisegnata e che permetterà di avere una parte posteriore della vettura più rastremata. Si devono cercare quei 20 cavalli che la separano dalla Mercedes e al banco prova si sta lavorando sodo per colmare la differenza, tenendo ben presente che gli avversari miglioreranno ancora. Vettel e Raikkonen stanno seguendo ogni passo e si dice siano euforici per come a Maranello stanno conducendo i lavori, completamente coinvolti in questa rinascita che già nel 2015 sta portando ottimi risultati.





SCUDERIA
FERRARI

HUBLOT

Santan



Brembo NGK
MAGNETI MARELLI SKF AA45 Intel

Santander

Le gare iridate di La Conca hanno evidenziato una volta di più l'assenza di piloti italiani in grado di lottare per il titolo. E' un periodo decisamente negativo e soprattutto preoccupante per il futuro di tutto il movimento del motorsport tricolore

Il Mondiale degli altri





FIA

VEGA

FIA ACT
FOR ROAD S

OTK
KART PARTS

eparco

eparco

inio
www.inio.pl

R8

KOSMICKIE
RACING KART
RALLYSHOP

VORE

R8

BASZ K.

VEGA

Arai
HELMET

www.kosmickart.com

www.helmit.pl

EURO
PART



Jordon Lenox-Lamb

Il mondiale karting riservato alle categorie senza cambio, KF e KFJ, disputatosi a La Conca ha sancito un dato che da tempo è ben evidente agli occhi di tutti. Il vivaio italiano è finito. Asciugato. Scomparso.

In poche stagioni si è arrivati alla totale estinzione di piloti tricolore che dal karting possano balzare in monoposto ed ambire ad una carriera in auto. La cronaca delle gare l'abbiamo già approfondita nelle news del sito ed entrare ulteriormente nel merito della descrizione di quanto accaduto in pista è ridondante. Più utile ci pare analizzare i motivi che hanno portato un settore, il karting, fiorente e vivace, grazie ai costruttori italiani, a perdere di vista i piloti nostrani. Sul circuito Internazionale La Conca si è assistito ad un bel Campionato del Mondo, ben organizzato dall'italiana WSK Promotion di Mr De Donno, disputatosi su un impianto unico e corso da piloti di ottimo livello. A vincere sono stati un americano ed un polacco, Logan Sargeant e Karol Basz. Il primo si è imposto nella categoria KF Junior, l'unica vera palestra per aspiranti piloti, visto che chi ha doti e budget, oramai, non si trattiene oltre per formarsi e passa in auto giovanissimo.

Il primo polacco iridato è Basz

Basz ha vinto in KF, la categoria che sino a cinque anni fa era la tappa obbligata per quelli che volevano poi emergere in monoposto. Oggi la KF ha definitivamente perso il ruolo di categoria capace di incoronare i campioni del karting, preparando i sedicenni (o diciassettenni) al grande salto nelle monoposto. Quella categoria, la KF, in cui anche Max Verstappen non ha voluto mancare, ritenendola un'indispensabile palestra per crescere prima di balzare in un solo colpo, o quasi, alla Toro Rosso F1. Il neo Campione del Mondo di KF Karol Basz dall'alto dei suoi ventitré anni è da considerarsi a tutti gli effetti un professionista del karting, al pari del secondo, il britannico Jordon Lenox-Lamb (ventitré anni) e del danese Nicklas Nielsen, giunto terzo. Quest'ultimo è il più giovane dei tre, con diciassette anni, ma non pare avere il necessario supporto per tentare la scalata in monoposto. Scorrendo la classifica

della KF troviamo ai piedi del podio due leoni inglesi, l'ex iridato Tom Joyner e l'ex World Series Renault e GP2 Ben Hanley, alla seconda giovinezza nel karting. Soltanto al quinto posto troviamo, finalmente, un ragazzino, si tratta del quindicenne olandese Richard Verschoor. Il primo italiano è al decimo posto ed è Lorenzo Trivisanutto, un pilota di sicuro valore che abbiamo già posto all'attenzione lo scorso anno. Leonardo Lorandi ha chiuso con la partecipazione al mondiale la sua prima stagione in KF, mostrando una buona crescita, ma ha mancato l'acuto vincente che tutti si attendevano. Chiudiamo ricordando che a Basz è riuscita l'impresa che a un altro talentuoso polacco, Robert Kubica, non era riuscita: vincere un mondiale nel kart.

Sargent porta il mondiale in USA

Così è la KF Junior ad essere diventata la fucina di talenti, o perlomeno, la categoria in cui i kartisti con ambizioni, e budget, si cimentano, quasi per forza, prima di muoversi verso F.4, Renault 2.0 o F.3.

Nella Junior il neo iridato è talentuoso ed ha le possibilità per lanciarsi nella sfida delle monoposto guardando lontano. Il secondo classificato è un altro giovane, Clément Novalak, di belle speranze, assistito da un management che lo vuole già proiettato verso le monoposto in un futuro immediato. Il brasiliano Caio Collet, salito sul podio alla sua prima, grande, avventura internazionale è quello che ha impressionato più di tutti. Collet ha ancora l'età per correre in KFJ nel 2016 ed ha disputato il mondiale avendo alle spalle soltanto qualche apparizione nel karting europeo. In realtà Collet aveva già fatto vedere di essere veloce e svelto ad imparare, nelle sporadiche apparizioni europee, ma a La Conca ha lasciato il segno. Scorrendo la classifica i due (soli) italiani capaci di raggiungere la finalissima iridata sono stati Nicola Abrusci e Davide Lombardo. Entrambi sono veloci e hanno tutto per stare davanti nel 2016. Hanno mancato i piani alti del mondiale 2015 soltanto per un pizzico di esuberanza di troppo. Li attendiamo nel 2016 tra le calde dune del Bahrain.



A sinistra, Jarno Trulli con Kees van der Grint vice presidente FIA della Commissione Internazionale Karting. Sotto, Caio Collet e Clement Novalak



Logan Sargeant
Campione del Mondo KFJ

ALLARMI

Sono appena 15, si avete letto bene, gli italiani che corrono nelle monoposto, dalla F.1 alla F.4. Un numero irrisorio se lo paragoniamo a quelli che schierano altri Paesi. E il futuro appare ancora peggiore

Massimo Costa

Sono sempre di meno e il rischio è che spariscono del tutto. Stiamo parlando di una razza in via di estinzione: il pilota italiano nel mondo delle formule. Attualmente sono un manipolo di ardentosi coloro che si stanno cimentando tra GP2, GP3, FIA F.3 e poco altro, sostenuti da qualche sponsor personale, ma più che altro dagli sforzi della famiglia. Perché diciamo che in un futuro non lontano potremmo avere un numero irrisorio di italiani nelle suddette serie? Perché nel karting internazionale di alto livello, il movimento tricolore è ridotto ai minimi termini. Là dove un tempo eravamo grandi protagonisti, oggi siamo totalmente assenti. E per di più, tra quei pochi che vi sono, la maggior parte non ha la possibilità per affrontare il naturale passaggio in monoposto. Non vinciamo, non convinciamo da un paio di anni a questa parte. Il motivo? La crisi economica, senza dubbio, è la principale imputata. Se un tempo avevamo un bel gruppo di kartisti ad impegnarsi nell'europeo e nel mondiale, oggi sono meno della metà. E dunque il bacino dal quale attingere qualche talento si fa molto più complicato. Inoltre, i costi attuali richiesti nel kart sono ormai paragonabili a quelle che servono per correre in F.4 e si rischia che le famiglie che sostengono i loro figli nel karting, vengano prosciugati ancora prima di far salire il giovane su una formula. Come reagire? Non vediamo una soluzione rapida purtroppo. Un segnale arriva dalla F. Renault ALPS e dalla F.4 Italia, i primi gradini da affrontare in uscita dal karting, che dovrebbe vedere al via tantissimi piloti tricolori. Non è così: soltanto uno nell'ALPS, appena tre che con una certa continuità si sono presentati nella F.4 Italia. Una situazione simile l'ha vissuta, poco prima di noi, la Spagna, un Paese che forte dell'euforia economica che stava vivendo presentava una marea di piloti nelle più svariate categorie per monoposto, poi improvvisamente quando la bolla immobiliare è apparsa, sono tutti svaniti, come travolti da uno tsunami. Ci vorrà pazienza per ricostruire un movimento tricolore adeguato, ma intanto vediamo com'è la situazione attuale. Abbiamo preso in considerazione i piloti che dalla F.1 alla F.4 nazionale hanno corso più di quattro appuntamenti: sono appena quindici.



E ROSSO



Formula 1

Nessun italiano

GP2

Raffaele Marciello

Il pilota residente a Lugano è sostenuto dal Ferrari Driver Academy e corre per il team Trident godendo anche di un sostegno da parte di Aci-Sport.



Renault 3.5

Nessun italiano

GP3

Luca Ghiotto

Il giovane veneto, leader del campionato col team Trident, si è sempre dovuto arrangiare con i propri mezzi. Quest'anno ha ricevuto un sostegno da parte di Aci-Sport.



Antonio Fuoco

Il giovane calabrese è appoggiato dal Ferrari Driver Academy e da uno sponsor che lo segue fin dai primi passi in monoposto.



Kevin Ceccon

Non appartiene a nessun programma, recentemente ha trovato qualche sponsor e gode della fiducia della Arden.



FIA F.3

Antonio Giovinazzi

Da sempre la sua carriera in monoposto è resa possibile dal supporto dello sponsor della famiglia Gelael.



Michele Beretta

Un pool di sponsor permette al pilota milanese di cimentarsi nel mondo delle formule.



Alessio Lorandi

Il più giovane dei nostri piloti corre con i propri mezzi.



Euroformula Open

Damiano Fioravanti

Il romano ha trovato nella RP Motorsport un importante appoggio per proseguire la carriera.



Leonardo Pulcini

Anche lui romano, il giovane della DAV Racing gode anche del supporto della squadra per cui corre.



Alessio Rovera

Per mancanza di fondi ha dovuto saltare alcune gare cambiando anche squadra, da BVM a DAV.



Eurocup Renault

Ignazio D'Agosto

Al quarto anno nella serie, questa stagione vi corre solo grazie al supporto della MP Motorsport che lo ha voluto a tutti i costi



Renault ALPS

Daniele Cazzaniga

Gareggia con i propri mezzi



F.4 Italia

Diego Bertonelli
Riccardo Ponzio

La crisi del duopolio

Delle 22 monoposto in pista nel 2016, Ferrari e Mercedes forniranno le proprie power unit a 18 vetture. Una situazione che denota come quella che secondo la FIA doveva essere la grande novità del futuro della categoria, e che avrebbe aperto la via al mondiale a tanti costruttori, sia clamorosamente fallita portando soltanto una infinita recessione economica per la maggior parte dei team





FORMULA 1

Mondiale in difficoltà



La gente ama i piloti non le power unit

E' questione di punti di vista certamente, ma rimane il fatto che gli appassionati non vanno in pista pensando a ciò che spinge le monoposto, ma per applaudire le gesta di chi siede nell'abitacolo. Si ricordano le gesta e i duelli di Gilles Villeneuve e René Arnoux, di Michael Schumacher e Jacques Villeneuve, di James Hunt e Niki Lauda, di Ayrton Senna e Alain Prost, di Nelson Piquet e Alan Jones, non certo quali motorizzazioni e tecnologie avessero all'epoca le loro vetture. A nessuno importa l'ultima evoluzione della power unit Ferrari, la favolosa nuova ala anteriore Mercedes dotata di tre bandelline avveniristiche (che poi se si staccano, capita che la monoposto non perde neanche un decimo sul giro). A tutti importa vedere chi frena per ultimo, chi supera all'esterno un avversario in condizioni precarie di aderenza.

Costi alle stelle Costruttori assenti

Questo accadeva da sempre in F.1, finché un giorno, chi comanda non decise che doveva vincere la tecnologia. I costi

sono schizzati in alto in maniera impressionante (dai 6 milioni annuali per una fornitura di V8 si è passati ai quasi 20 per gli attuali V6 turbo di 1.6), le tecnologie sono divenute impossibili rendendo la vita insonne agli stessi ingegneri. Le power unit hanno debuttato nel 2014 deprimendo la F.1. Mercedes è partita in tromba, Ferrari dopo quasi 24 mesi ha raggiunto lo stesso livello. Renault no, Honda ancora meno. Nei piani FIA i grandi costruttori come BMW, Toyota, Audi, Porsche e perché no Peugeot e Citroen avrebbero dovuto o potuto accettare la nuova sfida tecnologica, invece manco ci hanno pensato. Troppo complicato e costoso, troppo difficile riuscire ad emergere, troppo facile danneggiare l'immagine, come sta accadendo a Honda e Renault. Meglio l'Endurance o il DTM o il WTCC, o magari il Mondiale Rally dove si può raggiungere il successo spendendo meno e con una esposizione mediatica inferiore. Dove se si vince, allora si interviene con un grande dispiego di pubblicità, se si perde tutto passa in silenzio. La F.1 nel 2016 presenterà ventidue monoposto. Di queste diciotto utilizzeranno motori Mercedes e Ferrari, le altre quattro Renault e Honda. Che nessuno vuole, del resto. I francesi si faranno un team loro, i giapponesi arrancano con la McLaren e stop. E' questo il segnale accetante della crisi.







Gli errori della triade

Abili nella gestione della squadra finché i risultati erano soddisfacenti, con le prime delusioni è emersa la totale incapacità politica di Mateschitz, Horner e Marko che hanno discredito a più non posso il partner Renault (con loro vincente nei 4 mondiali, ma praticamente mai considerati) nel momento delle difficoltà. E ora, a soli cinque mesi dalla prima gara 2016, ancora non hanno una power unit...

Massimo Costa

Pensano di avere sempre ragione. Pensano che gli altri siano sempre nel torto. La triade che si ritiene costantemente la più saggia del reame è composta da Dieter Mateschitz, Christian Horner, Helmut Marko. Nell'ordine il gran capo della Red Bull (imprenditore di immenso successo), il responsabile della squadra principe con base a Milton Keynes, il braccio destro di Mateschitz nonché titolare del programma Junior Red Bull e famoso per le sue improvvise e avventate dichiarazioni. Noto anche per le sue brillanti scelte per quanto riguarda i giovani piloti portati in F.1, ma anche (e forse di più) per avere affossato, o impedito, la carriera nel mondiale di piloti assolutamente meritevoli semplicemente per suo capriccio (Scott Speed, Sebastien Buemi, Jaime Alguersuari, Jean-Eric Vergne, Sebastien Bourdais, Antonio Felix Da Costa, Mikhail Aleshin...).

Meriti solo a Newey mai al motorista

La triade, entrata in F.1 in punta di piedi nel 2005 rilevando la Jaguar per la Red Bull e poi la Minardi per la Toro Rosso, ha lavorato benissimo sia a livello gestionale delle squadre sia dal punto di vista tecnico accaparrandosi uno degli ingegneri migliori: Adrian Newey. E proprio grazie alle intuizioni di quest'ultimo e alle capacità fuori discussione di Sebastian Vettel, sono arrivati i quattro campionati del mondo vinti consecutivamente nel 2010, 2011, 2012, 2013. Parte di queste incredibili vittorie spettava anche alla Renault che ha saputo fornire un motore sempre all'altezza della situazione. Ma dalla triade, meriti verso gli ingegneri francesi sono arrivati sempre col contagocce. Se si vinceva era solo grazie agli incredibili telai e alle stupefacenti intuizioni di Newey e del suo staff tecnico.

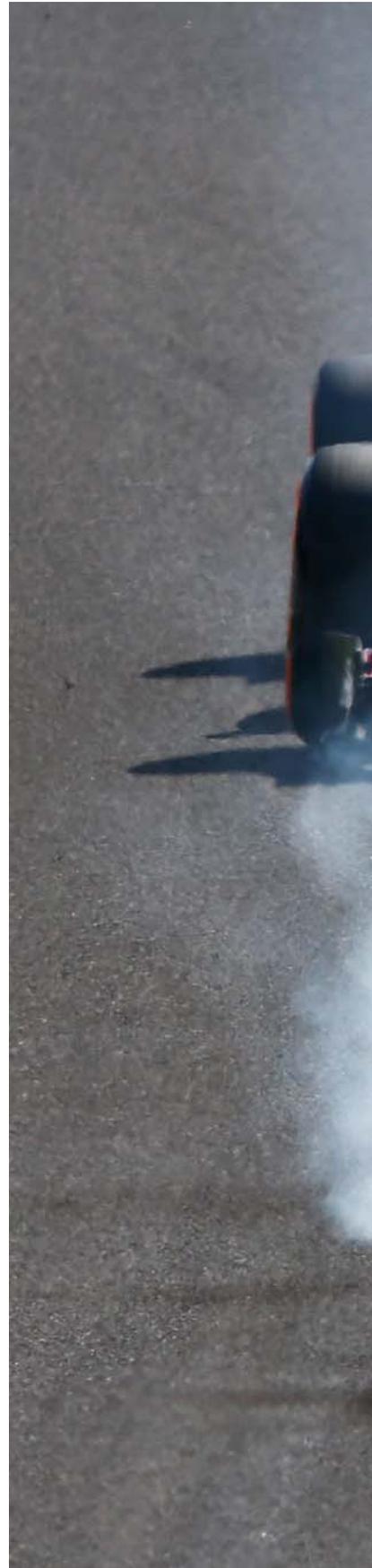
Horner e Marko antisportivi

Con le power unit, Renault si è presentata in grave ritardo rispetto a Mercedes e Ferrari provocando un distacco della Red Bull dalle prime posizioni. E subito le lamentele non si sono fatte attendere. Horner e Marko hanno trascorso i weekend del 2014 nel gettare fango sulla Renault, ma quando Daniel Ricciardo è riuscito a vincere due gare, ecco che il merito era tutto dell'australiano. Nel 2015 si pensava che Renault avesse migliorato le proprie power unit, invece si è assistito a un passo indietro. Apriti cielo. Horner e Marko hanno dato vita alla più

ingenerosa e antisportiva serie di dichiarazioni contro un proprio partner tecnico mai vista in F.1. Dietro le quinte, agiva Mateschitz arrivato a minacciare il ritiro dalla F.1 con entrambe le proprie squadre. E qui sono emerse le pecche. Perché se si è tanto bravi nel momento della vittoria, occorre esserlo ancora di più quando è necessario rifondare la squadra per quanto riguarda un nuovo partner.

Respinti da Mercedes Ferrari li fa attendere

Le vie erano due: o cementare, far quadrato, con la Renault sapendo che un eventuale nuovo costruttore avrebbe impiegato altro tempo per raggiungere la competitività di Mercedes e Ferrari (vedi Honda), oppure scegliere di venire riforniti da un motorista già sul mercato. Horner e Marko hanno mostrato il loro volto peggiore dichiarando guerra alla Renault e alla F.1, con la minaccia del ritiro. Come dire: noi in F.1 ci stiamo soltanto se vinciamo. Addossando quindi all'intero sistema le proprie colpe. E sì, perché nel frattempo è parso chiaro che i telai 2014 e 2015 non avevano nulla in comune con le precedenti vetture, mentre Newey si è via via sfilato dal gruppo. La triade si era poi autoconvinta che la Mercedes portasse loro le power unit 2016 in carrozza, con tanto di banda orchestrale al seguito, ma da Stoccarda dopo saggia riflessione, hanno detto no. Non è rimasta quindi che la Ferrari. Se i tedeschi ne hanno fatto una questione di opportunità, tanto loro i clienti già li hanno (Force India, Williams e fresca fresca la Manor) e di mettersi in casa probabili rivali per di più brontoloni e antisportivi non era il caso, a Maranello Sergio Marchionne ha tirato fuori dalla tasca la calcolatrice e si è messo a fare due conti. Ferrari ha perso Manor e si ritrovava con Sauber, che tra l'altro non naviga nell'oro, e il nuovo team Haas. Avere come clienti Red Bull e Toro Rosso è sicuramente un buon affare dal punto di vista economico. Dunque, ecco che l'operazione potrà concludersi da un momento all'altro. Intanto però, il tempo passa, siamo in ottobre e mentre i top team hanno già il progetto della monoposto 2016, alla Red Bull non hanno ancora capito come realizzare la vettura per via del mistero power unit. Il vestito va infatti realizzato anche sul motore che si decide di indossare. Sicuramente la mossa migliore per la triade era affrontare un terzo anno di power unit con Renault: volete proprio che anche nel 2016 i francesi non siano competitivi? Ma si sono fatti male da soli: Renault entrerà con un proprio team, Mercedes li ha respinti, Ferrari li fa aspettare. Complimenti Mateschitz-Horner-Marko.





A photograph of a McLaren Formula 1 car in a garage. The car is dark blue with red accents and is positioned on the right side of the frame. In the background, a Honda engine is displayed on a stand. The garage has a polished floor and a large window in the background showing a crowd of spectators.

Un Honda di confusione

La power unit giapponese non cresce, i telai McLaren sono sotto accusa, Alonso sbotta, Button è stato ancora confermato a discapito dei giovani e talentuosi Magnussen e Vandoorne. La squadra di Dennis ha decisamente perso la via maestra

Mobil 1
HONDA

Segafredo
ZANETTI

Hilton



EN HONDA





Massimo Costa

Tutti immaginavamo che la Honda potesse vivere con la McLaren un 2015 complicato. In occasione dei test pre campionato, le difficoltà emersero in tutta la loro prepotenza, ma Ron Dennis ed Eric Boullier si lasciarono andare all'ottimismo, certi che sul finire del campionato sarebbero arrivati podii e addirittura vittorie. I fatti li hanno smentiti clamorosamente. Fernando Alonso e Jenson Button hanno concluso in zona punti pochissime volte (Monaco, Silverstone, Budapest), e quando lo hanno fatto il merito era da ascrivere ai ritiri altrui. La power unit Honda non ha compiuto passi in avanti nonostante gli sviluppi portati mese dopo mese e si è arrivati al punto che Fernando Alonso, noto "uomo squadra", a Suzuka via radio ha gridato che il motore Honda era degno per correre in GP2. A Monza, invece, l'orgoglio giapponese aveva fatto dire al responsabile del progetto Yasuhisa Arai, che i telai realizzati dalla McLaren erano insoddisfacenti e inadeguati ad aiutare la loro power unit tanto che avrebbe valutato di portare avanti lo sviluppo con le Dallara della Super Formula. In effetti la MP4/30 è parsa eccessivamente estrema nella sua progettazione, soprattutto

negli ingombri che hanno finito per penalizzare il motore Honda.

Bloccati i piloti del programma Junior

Si va quindi avanti a tentoni, e anche la possibilità che i giapponesi potessero fornire motori a una seconda squadra è tramontata in fretta perché motivo di distrazione non richiesta. Non resta che andare avanti così e nel frattempo anche la dirigenza McLaren continua a deludere dal punto di vista dei piloti. Dov'è finita la squadra che rischiando il tutto per tutto portò al debutto in F.1 Lewis Hamilton, proveniente direttamente dalla GP2. E che pure lo scorso anno aveva lanciato Kevin Magnussen, in arrivo dalla World Series Renault? Il danese è stato incredibilmente sacrificato per mantenere Jenson Button e ora sta per essere "freddato" anche Stoffel Vandoorne, dominatore della GP2. Sempre in nome dell'esperienza. Che, come abbiamo visto, conta ben poco nella F.1 di oggi.

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





Latvala oltre il diluvio

A trentun anni di distanza dal successo di Markku Alen, un altro finlandese torna ad aggiudicarsi la gara sull'île de Beauté al termine di una gara condizionata dal maltempo

Guido Rancati

Parla con calma, con calma dice cose sensate. Racconta che neppure per un momento è andato al massimo e informa di considerare questa appena conquistata una delle vittorie più importanti della sua già lunghetta carriera.

Trentun anni dopo il secondo successo di Markku Alen, l'inno finlandese torna a risuonare sull'Ile de Beauté e Jari-Matti Latvala si gode il momento distribuendo perline di saggezza: "Per diventare campione del mondo, devo riuscire a cavarmela bene su ogni fondo e in ogni situazione", aggiunge con un sorriso. Soddisfatto di essere riuscito a evitare ogni eccesso in una gara tosta come poche a prescindere. Con prove lunghe su strade difficili da interpretare già in condizioni normali, al limite della praticabilità durante e dopo le sciate d'acqua che il cielo ha mandato giù. Forse proprio per dare una mano al nordico sempre in bilico fra paradiso e inferno, capace del meglio e del peggio. Sempre pronto a esaltare la gente della Volkswagen che gli ha dato fiducia con prestazioni da urlo, ma anche a deprimerla con erroracci difficili da perdonare.

Un po' Mister Hyde e un po' Dottor Jackyill, il trentenne di Toysa continua a dividere. Il successo corso – il quindicesimo in carriera e il terzo in stagione – esalta i suoi sostenitori, ma non basta a far cambiare idea a chi lo ha bollato come eterno incompiuto. Eppure, nel fine settimana insulare, ha sfiorato la perfezione. E, soprattutto, non ha mai disinserito il cervello. Neppure nel tratto finale, quando è più che probabile che sia stato tentato dalla voglia di pigiare forte forte sul chiodo per dimostrare di saper tenere testa a Sébastien Ogier proprio sul catrame. Non l'ha fatto, almeno apparentemente s'è disinteressato di quel che il suo (scomodo) compagno di squadra stava facendo e non s'è dannato neppure per tenere a bada Robert Kubica. Ha fatto quel che il buon senso imponeva e il risultato lo ha ripagato del sacrificio. Resta da vedere se saprà rifarlo con una certa frequenza...



Sébastien Ogier



Per Ogier lampi da Power Stage

Le sue speranze sono naufragate miseramente nel pomeriggio di venerdì, ben prima di lasciarsi alle spalle anche l'ultima prova speciale della prima giornata corsa. Costretto a mettere i piedi a terra per sostituire una gomma tagliata, Sébastien Ogier ha dovuto prendere atto che le sue possibilità di scrivere il suo nome nell'albo d'oro del Tour de Corse erano ridotte al minimo. Ad azzerarle ci ha pensato il cambio della Polo, rompendosi nel trasferimento verso il parco assistenza di Corte. Il tre volte iridato ha incassato il colpo annunciando che, a quel punto, non aveva proprio più nulla da chiedere alla trasferta sull'isola napoleonica. Ma ha trovato il modo di ribadire la sua immensa classe. Al successo condiviso con Robert Kubica nel primo tratto ne ha aggiunto uno il sabato e due la domenica. Soprattutto, ha messo tutti d'accordo in quello conclusivo. E non certo per intascare i tre punti di bonus.

L'ORDINE DI ARRIVO DOMENICA 4 OTTOBRE 2015

1. Latvala-Anttila (VW Polo Wrc) - 2.39'46"7
2. Evans-Barritt (Ford Fiesta RS Wrc) - 43"1
3. Mikkelsen-Floene (VW Polo Wrc) - 46"3
4. Meeke-Nagle (Citroen DS3 Wrc) - 1'33"4
5. Paddon-Kennard (Hyundai i20 Wrc) - 1'53"6
6. Ostberg-Andersson (Citroen DS3 Wrc) - 1'59"8
7. Sordo-Marti (Hyundai i20 Wrc) - 2'10"4
8. Bouffier-De La Haye (Ford Fiesta RS Wrc) - 2'12"8
9. Sarrazin-Renucci (Ford Fiesta RS Wrc) - 2'39"3
10. Tanak-Molder (Ford Fiesta RS Wrc) - 3'43"0

Le classifiche di campionato

Piloti: 1.Ogier 238 punti; 2.Latvala 160; 3.Mikkelsen 126; 4.Ostberg 98; 5.Neuville 86; 6.Meeke 83; 7.Evans 81; 8.Paddon 66; 9.Tanak 63; 10.Sordo 62.

Costruttori: 1.Volkswagen Motorsport 369 punti; 2.Citroen WRT 184; 3. Hyundai Motorsport 183; 4.M-Sport WRT 170; 5.Volkswagen Motorsport II 91; 6.Hyundai N 59; 7.Jipocar 45; 8.F.W.R.T. 9.

Evans e Tanak il più e il meno di casa Ford

Uno ha voglia di ridere, l'altro vorrebbe piangere. Secondo assoluto, Elfyn Evans è troppo contento del risultato per rimpiangere la scelta di non battersi con assoluta convinzione contro Jari-Matti Latvala per l'oro. Dice il figlio d'arte gallese: "Una bella gara, quella che ci voleva per farmi perdonare la prestazione non certo brillante offerta in Australia". Ott Tanak, l'altro "Wilson Boy", dice cose diverse: "Per un verso o per l'altro non sono mai riuscito a guidare come si deve e questo è senza dubbio il mio peggior rally. Adesso sta a me cercare il modo di mettere a frutto l'esperienza negativa per riscattarmi".



Ott
Tanak



Elfyn Evans



Niente lampi in Corsica per Lefebvre, ma il francese si è comunque assicurato la partecipazione anche al prossimo Rally di Catalunya



Robert Kubica

Kubica veloce ma...

Miglior tempo a pari con Sébastien Ogier nella prima prova, secondo tempo alle spalle del campione francese nell'ultima. Robert Kubica incassa i complimenti e abbozza un sorriso: "Come l'inizio, anche il finale è stato positivo. Peccato che in mezzo...". Già, peccato. Peccato che abbia tagliato un paio di gomme e che la Fiesta non sempre l'abbia assecondato.



Hayden Paddon

I giovani salvano il bilancio Hyundai

Delude ancora Thierry Neuville, alla fine ventitreesimo, e non esalta Dani Sordo che pure chiude nella top ten e firma una prova. A salvare il bilancio della Hyundai ci pensano però i due ragazzi di bottega: Hayden Paddon e Kevin Abbring. Il pilota degli antipodi finisce al quinto posto e incassa quantitativi industriali di complimenti, l'olandese non vede il traguardo e tuttavia regala un'altra prestazione da mettere in cornice. Roba da bravi veri.



Kevin Abbring





Delecour conquista il titolo GT

Romain Dumas ci prova e pare riuscirci. Poi una foratura manda al tappeto l'eclettico francese e il pallino passa nelle mani di François Delecour che fa molta attenzione a evitare ogni trappola e alla fine festeggia la conquista del primo titolo internazionale dedicato a chi aggredisce le strade dei rally con una giti.

A Maurin il Wrc-2

Craig Breen illude e si illude. Determinato, l'irlandese fa gara di testa fino a quando una ruota della sua 208 T16 non incocchia un detrito: a quel punto è Julien Maurin a prendere il comando delle operazioni e a imporsi in Wrc-2 davanti a Esapekka Lappi e a Eric Camilli.

Doppio alloro per Quentin Gilbert

Doppio colpo per Quentin Gilbert: il francese svetta in Wrc-3 e mette definitivamente le mani sul mundialito Junior. Rilanciando una carriera che un anno fa di questi tempi pareva già destinata a finire.

Italiani lontani dal vertice

Troppi e troppo forti i francesi. Almeno per gli esponenti del rallismo italiano che hanno affrontato la trasferta in Corsica. Anche per Simone Tempestini che chiude in ventisettesima posizione assoluta con la DS3 R3 davanti ad Andrea Crugnola, trentatreesimo con la brigosissima Clio R3T. Max Rendina è trentanovesimo con la Mitsu e Kevin Gilardoni, al debutto mondiale con la turbata e turbante) della Losanga è cinquantaquattresimo.



La doppietta piace

Il ritorno alle due gare nel weekend, cosa che non si verificava dal 2000, ha soddisfatto tutti anche se aumentato il lavoro di piloti e team. L'audience televisiva è risultata soddisfacente come anche la risposta del pubblico sui circuiti e lo spettacolo in pista

Massimo Costa

La grande novità del campionato DTM 2015 era rappresentata dall'introduzione della doppia gara e della doppia qualifica. Non accadeva dal 2000 che le vetture della serie Turismo più avvincente al mondo disputassero un weekend così pieno e intenso. C'erano molti dubbi sulla riuscita della novità, che però in precedenza aveva sempre accompagnato il DTM. Ebbene, a un solo appuntamento dal termine del campionato 2015, si può dire che la reintroduzione della doppia gara ha avuto successo. Tutto il weekend è divenuto più frenetico: prove libere al venerdì, qualifica di appena 20' e prima gara senza pit-stop il sabato, warm-up, qualifica 2 sempre di 20' e gara 2 con sosta per cambio gomme la domenica. Team e piloti sono costantemente sotto pressione, non c'è un attimo per rilassarsi. Soprattutto le due sessioni di qualifica così brevi, hanno portato a importanti rimescolamenti degli schieramenti di partenza da un giorno all'altro. Basta un nulla, considerando i distacchi sempre minimi tra i piloti, per ritrovarsi dalla pole del sabato al centro schieramento la domenica.





Tribuna gremita
al Nurburgring



Sempre
tanti i fans
nel paddock
DTM

Meno zavorre più credibilità

Fondamentale la gestione delle gomme e, non da meno, hanno assunto un eccessivo ruolo le zavorre. Tanto che per il 2016 si cambierà. Abbiamo infatti avuto gare dominate da un costruttore piuttosto che un altro proprio perché le vetture, per esempio la BMW a Zandvoort, erano sgravate dall'inquilino nell'abitacolo per via dei risultati negativi nelle gare precedenti. Nettamente più leggere di Audi e Mercedes, in Olanda le M4 hanno concluso in gara 1 nelle prime sette posizioni e nelle prime cinque gara 2. Una cosa certamente brutta da vedersi anche perché lascia aperte mille porte alla discussione, che nella serie è sempre esistita, all'inciucio. E televisamente, poco vendibile. A convincere che l'operazione della doppia gara va mantenuta per i prossimi anni, sono però stati proprio gli ascolti televisivi. Le gare del sabato sono state programmate con molta attenzione, per non scontrarsi con il calcio (la Bundesliga in Germania si gioca il sabato) o altri avvenimenti sportivi di grande richiamo, e l'audience ha premiato gli organizzatori della ITR. Il pubblico in pista invece, si è diluito nelle due giornate. Il sabato non vi era mai l'invasione tipica della domenica, ora anche nella giornata pre festiva tribune e paddock sono "occupate" dai tifosi che hanno apprezzato l'alternativa per recarsi in pista.

RENAULT 3.5

Il campione 2015





La favola di Oliver

Rowland ha vinto alla grande il campionato chiudendo il discorso con una prova di anticipo proprio come Magnussen. La McLaren lo aveva lasciato libero alla fine del 2010 per motivi comportamentali, ma è stato recuperato dal Racing Steps Foundation e tutto è cambiato

Massimo Costa

La sua storia è strappalacrime. I suoi risultati provocano le lacrime ai suoi avversari. Oliver Rowland, il nuovo campione 2015 della World Series Renault 3.5, è il primo inglese ad essersi aggiudicato la categoria giunta all'atto conclusivo per quanto riguarda il supporto della Casa francese. Rowland e il team Fortec sono stati il binomio perfetto, capaci di aggiudicarsi il campionato con una prova di anticipo sulla tappa finale di Jerez, proprio come fecero Kevin Magnussen e la Dams nel 2013. All'epoca, il danese ebbe la meglio su Stoffel Vandoorne, l'unico a tenere il suo passo con la Dallara Fortec ed ora prossimo campione della GP2, mentre quest'anno il solo Matthieu Vaxiviere del Lotus Charouz ha cercato di frenare Rowland. Senza riuscirci. 23 anni compiuti lo scorso 10 agosto, nativo di Barnsley, Oliver era nel programma Junior McLaren quando correva nel karting, ma per una condotta ritenuta non propriamente professionale dagli uomini di Woking, venne allontanato. Lo stesso Rowland si è poi reso conto che non riteneva necessario dedicarsi alle corse completamente, al 110 per cento. La batosta McLaren, arrivata in contemporanea con la grave perdita prematura del padre, lo affossò. Ma da Woking si tentò comunque di salvarlo "prestandolo" al Racing Steps Foundation. Entrato nel programma del facoltoso inglese Graham Sharp, Rowland ha compreso come comportarsi per divenire un professionista. E i suoi risultati in monoposto lo confermano. Dal debutto avvenuto nel 2011 ad oggi, in ognuno dei campionati ai quali ha partecipato non ha mai fatto peggio del quarto posto finale. Battuto per un soffio da Alex Lynn nella F.Renault UK del 2011 e da Pierre Gasly nella Eurocup Renault 2013, Rowland dopo un bell'anno da rookie nella Renault 3.5, questa stagione ha pienamente rispettato i pronostici che lo vedevano favorito assoluto. In quattordici qualifiche su quindici, non ha mai fatto peggio del quarto posto, ottenendo sei pole e partendo dieci volte dalla prima fila. Su quindici gare ne ha vinte sette salendo undici volte sul podio. Numeri importanti, come si può ben intuire, che l'hanno portato in cima alla graduatoria. Rowland ha anche corso in GP2 ottenendo subito risultati di spicco con il team MP Motorsport come il decimo e il settimo posto al debutto assoluto a Budapest e il secondo tempo in qualifica a Spa. Quale sarà il futuro di Rowland? RSF deciderà per lui. A differenza dei suoi predecessori nell'albo d'oro World Series Renault, non salirà in F.1 come tester (almeno per il momento) o pilota ufficiale, probabile che si concentri su una stagione ad alto livello in GP2, ma non è escluso un cambio di rotta nel DTM.



Chi è Rowland

- 2015 – 1° World Series Renault 3.5
- 2014 – 4° World Series Renault 3.5
- 2013 – 2° Eurocup F.Renault
- 2013 – 4° F.Renault NEC
- 2012 – 3° Eurocup F.Renault
- 2011 – 2° F.Renault UK



L'Albo d'Oro

- 2002 – Ricardo Zonta
- 2003 – Franck Montagny
- 2004 – Heikki Kovalainen
- 2005 – Robert Kubica
- 2006 – Alx Danielsson
- 2007 – Alvaro Parente
- 2008 – Giedo Van der Garde
- 2009 – Bertrand Baguette
- 2010 – Mikhail Aleshin
- 2011 – Robert Wickens
- 2012 – Robin Frijns
- 2013 – Kevin Magnussen
- 2014 – Carlos Sainz
- 2015 – Oliver Rowland

Su una delle piste che predilige, il romano ha conquistato la prima vittoria nella categoria che vede Baptista sempre più vicino al titolo finale. Gran weekend per RP Motorsport, mentre gli altri italiani hanno faticato

Fioravanti rompe il ghiaccio





Prima vittoria di Fioravanti
nella categoria

Antonio Caruccio

Prima, sofferta e sognata vittoria per Damiano Fioravanti a Monza. Il romano, portacolori di RP Motorsport nell'EuroFormula Open, ha conquistato il successo in gara 2 a coronamento di un fine settimana che lo ha sempre visto tra i protagonisti. Dopo i test di giovedì e le prove libere di venerdì, Damiano nella qualifica di sabato mattina aveva espresso al meglio il suo potenziale, andandosi a prendere il quarto tempo. In gara, quando aveva ormai archiviato un podio sicuro, Damiano è stato colpito da Tanart Sathienthirakul alla prima chicane, giratosi dopo un contatto con Konstantin Tereschenko che era all'esterno. Il thailandese di West Tec ha letteralmente sventrato la Dallara dell'italiano, che si è dovuto ritirare, perdendo la possibilità di ottenere il primo podio in carriera.

La grande domenica di Fioravanti

Sembrava essere la qualifica il punto di svolta del weekend, quando Fioravanti si era preso la pole position, ancora sul bagnato, ma Tereschenko gliela aveva portata via pur dopo la bandiera a scacchi. Una situazione paradossale, che ha mosso più di una polemica nel paddock di Monza, ma spiegata dalla direzione gara a causa di un ritardo del sistema di cronometraggio rispetto alla fine della sessione, che ha così visto il romano beffato ancora una volta. In gara però, Damiano non ha commesso errori, è partito bene involandosi al comando nella seconda tornata, non lasciandolo più sino all'arrivo. Prima vittoria e primo podio per l'italiano, già votato Kartista Italiaracing nel 2012, che ha potuto festeggiare nel migliore dei modi davanti al pubblico di casa.

Baptista continua la sua marcia verso il titolo



Un momento di difficoltà di Tereschenko, secondo in campionato



Bene a punti la BVM con Barbosa





RP Motorsport sugli scudi

Ha festeggiato sicuramente anche RP Motorsport, non solo per la vittoria di Fioravanti, ma soprattutto perché la compagine piacentina si è presa tutto il podio di gara 2 grazie al secondo posto di Vitor Baptista ed al terzo di Igor Waliiko. Il brasiliano, dopo aver vinto la corsa del sabato, allunga in campionato grazie al ritiro di Tereschenko, che dopo essere stato graziato dalla direzione gara per un taglio di chicane al via di gara-1, aveva ricevuto cinque secondi di penalità per un track-limit alla Parabolica, retrocedendo terzo sul podio dietro a Yu Kanamaru. In gara 2 invece il russo ha esagerato nel tentativo di sorpasso a Waliiko, tamponandolo e riportando la rottura della sospensione, parcheggiando a bordo pista. Il polacco, oltre al podio assoluto, ha conquistato anche la seconda vittoria nella classifica rookie, rilanciandosi all'attacco del titolo che invece sembrava essere nelle mani di due italiani.

Faticano gli altri italiani

Leonardo Pulcini e Alessio Rovera non hanno raccolto quanto si aspettavano nella tappa di casa della DAV Racing, di cui difendono i colori. Pulcini, aggressivo in gara, ha salvato il bilancio del weekend con il settimo posto assoluto nella seconda corsa dopo aver dovuto rinunciare a lottare per il podio al sabato per un errore commesso all'ingresso dell'Ascari con pista umida. Condizionato in qualifica, Rovera si è ritirato per un contatto nella prima corsa mentre nella seconda ha rimontato da fondo gruppo alla soglia della zona punti, scoprendo al rientro ai box di aver riportato un taglio alla carcassa della gomma posteriore a causa di un detrito. Assente il team Corbetta, BVM ha festeggiato il quinto posto di William Barbosa in gara 1.

L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 1 SABATO 3 OTTOBRE 2015

- 1 - Vitor Baptista - RP Motorsport - 16 giri 28'59"126
- 2 - Yu Kanamaru - De Villota - 2"046
- 3 - Konstantin Tereschenko - Campos - 5"973 *
- 4 - Diego Menchaca - Campos - 15"046
- 5 - William Barbosa - BVM - 15"240
- 6 - Henrique Baptista - Campos - 15"659
- 7 - Igor Waliiko - RP Motorsport - 16"428
- 8 - Andres Saravia - RP Motorsport - 20"194
- 9 - Ahmad Al Ghanem - Campos - 27"468
- 10 - Leonardo Pulcini - DAV - 32"914
- 11 - Parth Ghorpade - DAV - 33"947
- 12 - Kang Ling - DAV - 37"792
- 13 - Jose Manuel Vilalta - De Villota - 40"070
- 14 - Mahaveer Raghunathan - West Tec - 41"805

Giro veloce: Damiano Fioravanti 1'47"433

Ritirati

- 10° giro - Tanart Sathienthirakul
- 9° giro - Damiano Fioravanti
- 3° giro - Alessio Rovera
- 0 giri - Yarin Stern
- 0 giri - Kusiri Kantadhee
- 0 giri - Antoni Ptak

* Indica 5 secondi di penalità



La grinta di Pulcini

L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 2 DOMENICA 4 OTTOBRE 2015

- 1 - Damiano Fioravanti - RP Motorsport - 16 giri 28'51"136
- 2 - Vitor Baptista - RP Motorsport - 0"583
- 3 - Igor Waliiko - RP Motorsport - 1"878
- 4 - Tanart Sathienthirakul - West Tec - 6"011
- 5 - Yu Kanamaru - De Villota - 12"195
- 6 - Diego Menchaca - Campos - 13"060
- 7 - Leonardo Pulcini - DAV - 15"174
- 8 - Yarin Stern - West Tec - 16"557
- 9 - Kusiri Kantadhee - RP Motorsport - 18"315
- 10 - Henrique Baptista - Campos - 23"263
- 11 - Alessio Rovera - DAV - 23"564
- 12 - Antoni Ptak - RP Motorsport - 25"061
- 13 - Kang Ling - DAV - 26"599
- 14 - Andres Saravia - RP Motorsport - 27"036
- 15 - Ahmad Al Ghanem - Campos - 53"727
- 16 - Mahaveer Raghunathan - West Tec - 54"652
- 17 - Jose Manuel Vilalta - De Villota - 57"132

Giro veloce: Vitor Baptista 1'47"335

Ritirati

- 7° giro - Parth Ghorpade
- 6° giro - William Barbosa
- 2° giro - Konstantin Tereschenko

Il campionato

1. V. Baptista 271 punti; 2. Tereschenko 239; 3. Kanamaru 175; 4. Sathienthirakul 127; 5. Stern 103; 6. Rovera 100; 7. Fioravanti 82; 8. Pulcini 81; 9. Menchaca 64; 10. Waliiko 60.

RENAULT ALPS

Anteprima Jerez



Sfida finale

Aitken e Hughes si giocheranno tutto nella tappa conclusiva della stagione in programma sulla pista andalusa questo fine settimana. Entrambi appartengono al team Koiranen. Residue speranze le coltiva anche Isaakyan



Antonio Caruccio

Jake e Jack. Potrebbe essere il nome di un nuovo cocktail o di un raffinato distillato. Rigorosamente inglese, anche se prodotto a Jerez, la patria del Brandy. Il teatro dell'ultima gara del campionato della Formula Renault 2.0 ALPS sarà infatti il pittoresco circuito andaluso che vedrà in lotta Jake Hughes e Jack Aitken, entrambi britannici ed entrambi parte del team Koiranen. Dopo un intero anno passato a combattere tra loro, solo uno uscirà da vincitore a Jerez, con Hughes che ha preso la leadership della serie con 204 punti, contro i 192 di Aitken. L'ALPS non riaccende i motori da Misano, fine luglio, ma i due hanno avuto modo di battersi nell'Eurocup, dove Aitken ha avuto decisamente più fortuna del rivale, avendo più chance di conquistare il titolo continentale. Hughes proverà quindi ad avere almeno questa rivincita.

Come vi siete avvicinati al mondo delle corse?

Jake Hughes: "La mia storia è abbastanza inusuale. Ho iniziato a correre a 16 anni per caso, andando a girare in una pista di kart coperta con degli amici e il proprietario mi ha detto che secondo lui ero bravo... mi ha suggerito di provare su pista e da lì è iniziato tutto, correndo in Easy Kart".

Jack Aitken: "Io invece ho una storia decisamente più convenzionale. Mio papà non era un pilota professionista, ma è sempre stato appassionato di auto e quando avevo sette anni, come regalo per gli esami a scuola, mi ha portato in una pista di kart. Fino al 2010 è sempre stata una attività amatoriale, fino a quando sono passato all'Europeo Rotax. Ho avuto Matt Parry come compagno nel mio passaggio in monoposto e ho seguito poi le sue orme. Per me è stato un ottimo riferimento".

Siete sorpresi di essere avversari nella lotta per il titolo?

JH: "L'obiettivo della stagione era quello di lottare per il titolo appena ho deciso di correre con Koiranen".

JA: "Avevo delle alte aspettative per questa stagione, ed è bello essere in lotta per il titolo con tutto l'orgoglio della squadra".

Pensavate di poter essere uno il diretto rivale dell'altro?

JH: "Il team ha dimostrato di avere un'ottima vettura e questo ci ha permesso di essere in lotta per tutta la stagione. Jack è molto veloce e mi sprona a trovare il mio limite."

JA: "Mi aspettavo Jake come uno dei miei avversari principali, perché abbiamo lo stesso mezzo a disposizione".

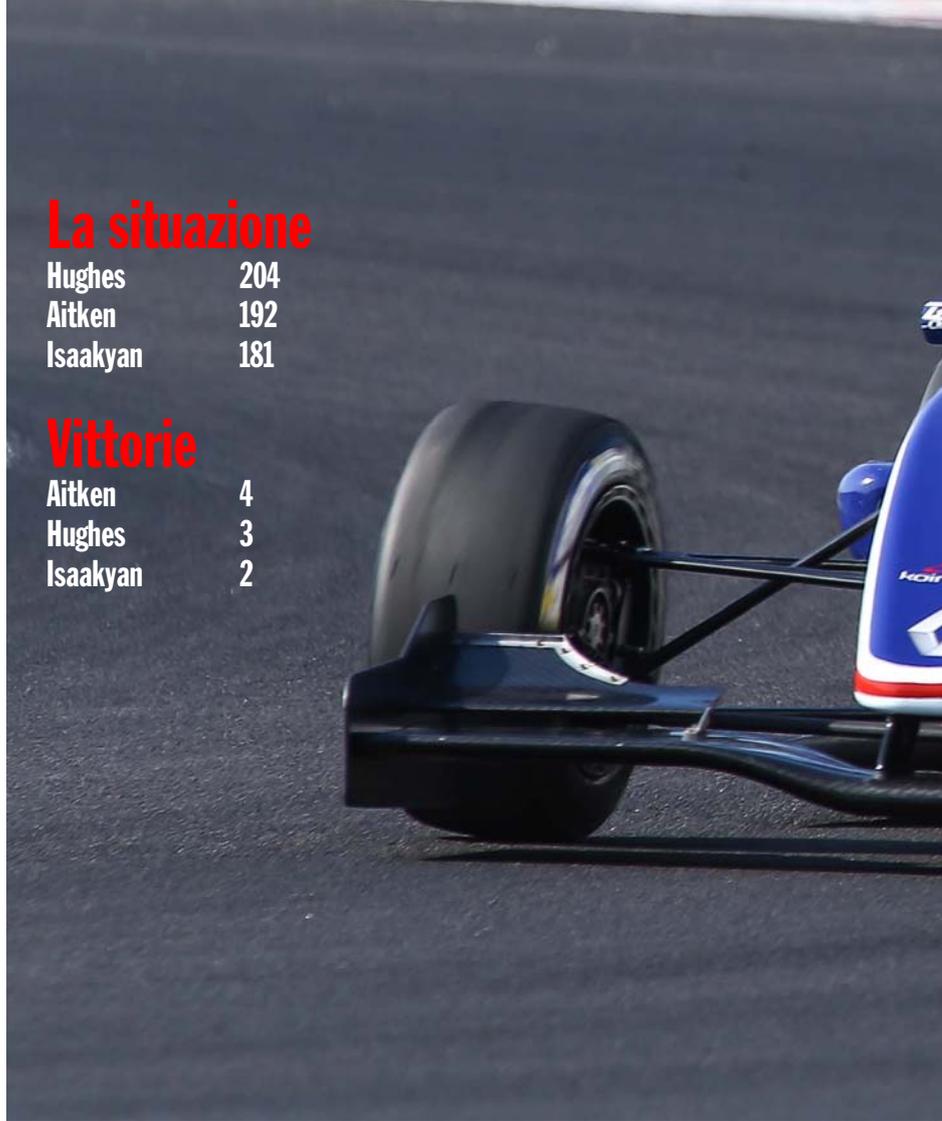
Qual è stato il momento più difficile della stagione?

La situazione

Hughes	204
Aitken	192
Isaakyan	181

Vittorie

Aitken	4
Hughes	3
Isaakyan	2



Jake Hughes

Circuit Spa-Francorchamp



Jake Aitken

JH: "L'inizio per me non è stato perfetto. Ho commesso degli errori e questo mi ha costretto a perdere punti preziosi. Comunque ho avuto modo di recuperare in fretta a Spielberg e Spa, portandomi nuovamente al vertice".

JA: "Sicuramente Monza, dove ho avuto un incidente. Più che altro è stata molto brutta la dinamica perché ho preso una botta molto forte e ancora a Misano non ero al pieno delle mie forze. Ho rischiato di non correre, se i medici non mi avessero autorizzato sarebbe stata una disdetta".

Chi sono stati, eccetto voi, gli avversari più duri di questa stagione?

JH: "Tanti ragazzi oltre me e Jack si sono messi in luce in ogni gara, non è facile trovarne uno perché c'è sempre molta alternanza di concorrenti veloci ad ogni appuntamento".

JA: "Isaakyan già lo scorso anno si era dimostrato molto veloce. Sono emersi anche Vivacqua e Riener durante la stagione che si sono spesso inseriti tra di noi, raccogliendo punti se qualcosa andava storto".

Che differenze hai riscontrato tra il cam-

pionato ALPS e l'Eurocup?

JH: "Credo sia molto più difficile perché in Eurocup ci sono i soliti nomi noti che stanno al vertice, mentre da noi c'è sempre qualcuno che a sorpresa emerge, mettendoti quasi in difficoltà perché non te lo aspettavi".

JA: "Il livello dei primi penso sia abbastanza simile sia in Eurocup che ALPS, come dimostra la mia posizione. In Eurocup ci sono più macchine e se qualcosa va storto è difficile fare punti, ma la competitività non cambia".

Guardando avanti nella vostra carriera: cosa succederà dopo la vittoria del titolo ALPS?

JH: "Continuerò in monoposto, magari sarebbe bello approdare in Formula 3.5".

JA: "Potrei continuare a seguire le orme di Parry, e andare con lui in GP3 (sorride). La Formula 3 potrebbe essere una soluzione, ma non è molto diversa dalla FR2.0 e a me piacerebbe qualcosa con più potenza invece".

Siete entrambi inglesi, e in un solo anno Lewis Hamilton ha vinto il mondiale di Formula 1, Alex Lynn ha vinto la GP3, Jo-

lyon Palmer la GP2, Oliver Rowland la FR3.5. Cosa significa essere piloti inglesi in questo momento, e che reali possibilità ci sono per voi di entrare in un programma che vi conduca in Formula 1?

JH: "Non è molto rilevante da dove tu provenga, ci sono situazioni che ti possono mettere nella condizione di avere un aiuto, o semplicemente hai le forze di poter fare questo grosso investimento da solo. Credo che, nonostante la nostra presenza qui, in Inghilterra i piloti stiano diminuendo e come anche i campionati, per esempio con la perdita della Formula 3 nazionale. Russia e Francia hanno un supporto economico dal punto di vista federale, noi invece no".

JA: "Abbiamo sempre avuto una grande tradizione del motorsport e tanti team di Formula 1 sono inglesi. Iniziamo giovani, ma vediamo anche tanti di noi che non ce la fanno, per questioni principalmente economiche, con l'arrivo di nazioni importanti come la Russia o la Cina. Rispetto a 10 anni fa penso ci siano meno piloti inglesi sulla griglia di partenza. Sono parte del British Racing Driver Club Junior Program, ho il loro adesivo e loro mi aiutano nella formazione della mia carriera e la mia preparazione".

Lo svizzero ha battuto il connazionale Joerg conquistando con una favolosa tripletta ad Hockenheim il titolo ed ora si prepara alla volata finale della Eurocup dove dovrà vedersela sempre col compagno di squadra e un numero incredibile di altri rivali



Deletraz a segno

Massimo Costa

Non c'è che dire, quest'anno i tre campionati 2.0 della Renault sono stati decisamente competitivi ed emozionanti. Tutti e tre, Eurocup, ALPS e NEC, sono stati incerti nel risultato finale e soltanto la tappa conclusiva ha deciso, e deciderà, il campione. Questo fine settimana, come avete letto nelle pagine precedenti, sarà l'ALPS a decretare il nome da scrivere nell'albo d'oro, sette giorni dopo toccherà all'europeo. Domenica scorsa invece, il NEC ha sancito il proprio numero uno. E' Louis Deletraz che a Hockenheim ha imposto la propria legge con una tripletta e che per tutta la stagione se l'è dovuta vedere con il compagno di team (Kaufmann) Kevin Joerg, proprio come sta accadendo nella Eurocup, ma con altri sette contendenti. E' stato un campionato di alto livello il NEC 2015, che ha visto tre piloti di esperienza costantemente al vertice come appunto i due svizzeri e Ukyo Sasahara della ART Junior. Le sorprese sono arrivate da due volte nuovi per la categoria, Max De-fourny e Jehan Daruvala, bravi e veloci, oltre che da Dries Vanthoor, fratello del noto Laurens. Per quanto riguarda Deletraz, il figlio d'arte ha portato a buon fine il suo primo obiettivo. Arrivato in Renault 2.0 nel 2013 come pilota tutto da scoprire, grazie anche all'appoggio dei fratelli Piccini, Andrea e Giacomo, che lo hanno svezato e ben consigliato nel suo approccio con le monoposto, nel 2015 Deletraz è parso il pilota maturo, intelligente, velocissimo, che tutti... non si aspettavano. Il salto di qualità di Louis è infatti stato notevole e a questo ha sicuramente contribuito il bel legame con la squadra tedesca di Josef Kaufmann, che quando ha avuto il pilota giusto non ha mai fallito l'obiettivo, vedi Robin Frijns o Stoffel Vandoorne. Deletraz quest'anno ha anche assaggiato la Dallara 3.5 della World Series Renault (team Comtec) partecipando alle due gare del Red Bull Ring. Campionato, quello della Formula 3.5, che lo svizzero intende disputare nel 2016, tanto più se vincerà l'europeo e riceverà il premio di 500mila euro.





KAUFMANN RACING



L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 1 SABATO 3 OTTOBRE 2015

- 1 - Louis Deletraz - Kaufmann - 15 giri 25'55"121
- 2 - Ukyo Sasahara - ART Junior - 2"356
- 3 - Jehan Daruvala - Fortec - 3"896
- 4 - Kevin Joerg - Kaufmann - 4"831
- 5 - Denis Bulatov - AVF - 10"501
- 6 - Nikita Mazepin - Kaufmann - 14"369
- 7 - Max Defourny - ART Junior - 14"867
- 8 - Darius Oskoui - ART Junior - 15"502
- 9 - Dries Vanthoor - Kaufmann - 18"824 *
- 10 - Josef Zaruba - AVF - 20"241
- 11 - Henrique Chaves - AVF - 23"436
- 12 - David Droux - Burdett - 30"498
- 13 - Colin Noble - MGR - 32"009
- 14 - Bruno Baptista - Koiranen - 33"447
- 15 - Bartłomiej Mirecki - BM - 36"095
- 16 - Stefan Riener - Fortec - 46"499 **
- 17 - David Richert - Inter Europol - 1'02"864
- 18 - Harri Salminen - PositiOne - 1'06"518
- 19 - Mikko Perttala - PositiOne - 1'29"319

* 10" di penalità

** 30" di penalità

Ritirati

0 giri - Alex Gill

0 giri - Pontus Fredricsson

L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 2 DOMENICA 4 OTTOBRE 2015

- 1 - Louis Deletraz - Kaufmann - 12 giri 26'53"293
- 2 - Kevin Joerg - Kaufmann - 0"491
- 3 - Dries Vanthoor - Kaufmann - 1"133
- 4 - Ukyo Sasahara - ART Junior - 2"169
- 5 - Denis Bulatov - AVF - 2"363
- 6 - Josef Zaruba - AVF - 3"237
- 7 - Alex Gill - Fortec - 4"170
- 8 - Henrique Chaves - AVF - 5"843
- 9 - Max Defourny - ART Junior - 6"562
- 10 - Colin Noble - MGR - 6"814
- 11 - Pontus Fredricsson - Prizma - 7"180
- 12 - Bartłomiej Mirecki - BM - 8"234
- 13 - David Droux - Burdett - 9"364
- 14 - Harri Salminen - PositiOne - 10"436
- 15 - David Richert - Inter Europol - 11"276
- 16 - Mikko Perttala - PositiOne - 14"993
- 17 - Stefan Riener - Fortec - 2 giri

Ritirati

8° giro - Bruno Baptista

7° giro - Jehan Daruvala

6° giro - Nikita Mazepin

4° giro - Darius Oskoui

L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 3 DOMENICA 4 OTTOBRE 2015

- 1 - Louis Deletraz - Kaufmann - 14 giri 25'03"558
- 2 - Kevin Joerg - Kaufmann - 2"941
- 3 - Ukyo Sasahara - ART Junior - 5"751
- 4 - Max Defourny - ART Junior - 8"255
- 5 - Henrique Chaves - AVF - 15"957
- 6 - Stefan Riener - Fortec - 17"569
- 7 - Denis Bulatov - AVF - 18"152
- 8 - Dries Vanthoor - Kaufmann - 20"814
- 9 - Darius Oskoui - ART Junior - 20"938
- 10 - Bartłomiej Mirecki - BM - 23"832
- 11 - Jehan Daruvala - Fortec - 27"847
- 12 - Colin Noble - MGR - 28"567
- 13 - Bruno Baptista - Koiranen - 29"279
- 14 - Pontus Fredricsson - Prizma - 30"156
- 15 - Harri Salminen - PositiOne - 44"650
- 16 - David Richert - Inter Europol - 52"514
- 17 - Mikko Perttala - PositiOne - 1'03"428
- 18 - Nikita Mazepin - Kaufmann - 1'21"595

Ritirati

0 giri - Josef Zaruba

0 giri - Alex Gill

0 giri - David Droux

Il campionato finale

1. Deletraz 378; 2. Joerg 305; 3. Sasahara 296; 4. Defourny 218; 5. Daruvala 194,5; 6. Vanthoor 181; 7. O'Keefe 168,5; 8. Gill 143,5; 9. Oskoui 143; 10. Noble 135,5.

PRODUZIONE

Subaru Levorg



**Sono come
tu mi vuoi**

Saperne di più: Un simbolo universale

Nel marchio Subaru ha le Pleiadi. Rappresentano le cinque aziende che dopo la seconda guerra mondiale si unirono per formare un unico gruppo: la Fuji Sangyo, poi divenuta Fuji Heavy Industries. L'8,7% del pacchetto azionario di Subaru è detenuto da Toyota. Prima Subaru ha avuto come azionista General Motors ma anche Nissan. Ciò, secondo alcuni esperti, si deve alla tecnologia sia sulla trazione integrale sia sui motori boxer, che fa gola a tanti grandi Gruppi i quali tramite una parte azionaria pensano di poter ottenere rapporti collaborativi più costruttivi con questa realtà che ha una personalità degna di Porsche e Ferrari.



Aggressiva fuori, rassicurante e funzionale dentro, è una station wagon dalle mille facce. Ma non solo, perché grazie a un nuovo motore generoso e un cambio a variazione continua può essere tanto dolce quanto graffiante

Subaru è una Casa automobilistica che fa prodotti molto particolari. Automobili che, guidandole e vivendole, dispensano sensazioni che su altre automobili "normali" è impossibile provare. Una Subaru è infatti come una Porsche o una Ferrari, un'auto dalla forte personalità, ma con prezzi decisamente più abbordabili.

Il motore a schema boxer, la trazione integrale, ma anche soprattutto la concezione del veicolo impostato alla estrema funzionalità, ne fanno oggetti con le ruote davvero unici, che si scoprono soprattutto portandole a spasso. L'ultima nata di Casa Subaru è la Levorg, una station wagon molto aggressiva nelle forme ma molto rassicurante quando la si guida, con un abitacolo

dove la funzionalità tocca un apice importante. Sotto il cofano della Levorg c'è un quattro cilindri benzina turbo con iniezione diretta molto interessante. Sovralimentato con turbina twin scroll, questo motore è capace di 170 CV a 4.800 giri con una coppia ai bassi degna di un Diesel, per prestazioni sorprendenti. Come su tutte le Subaru, la potenza viene trasmessa a tutte e quattro le ruote con una ripartizione 50:50 fra anteriore e posteriore. Il cambio è un CVT Lineartronic, confortevole nell'utilizzo automatico quotidiano, non strappa e non è brusco, ma al tempo stesso può essere usato manuale con i paddle dietro al volante, per una guida più brillante con un effetto fionda all'inserimento di ogni marcia decisamente inusuale ma premiante.



Le vendite nel mondo di Subaru

La Casa automobilistica giapponese produce poco meno di un milione di vetture l'anno, nel 2015 dovrebbe toccare le 940 mila unità. I mercati più importanti per Subaru sono quello nord americano e quello giapponese. In Italia quest'anno rispetto al 2014 Subaru Italia dovrebbe chiudere l'anno con un 22%

La Levorg si posiziona all'interno della gamma tra la XV e la Forester. Il nome deriva dall'acronimo Legacy Evolution Touring. Rispetto all'ultima generazione della Legacy, la Levorg è più compatta di 10 cm (4.690 mm) quindi molto più maneggevole ma grazie all'attenzione dell'ingegneria progettuale offre più spazio dentro con una capacità di carico che tocca i 522 litri con tutti e cinque i posti in uso. Sempre sul tema bagagliaio merita una citazione il sistema di ripiegamento degli schienali: basta agire su due levate per farli scendere da soli senza nessuna fatica, così da avere un piano di carico molto grande e regolare. Di serie monta un impianto di infotainment con touch screen da 6,2", compatibile con tutti gli smartphone. Aperta la portiera c'è un'altra novità: le portiere hanno ora un telaio per i vetri, che significa più silenzio. E proprio la silenziosità è un punto di vanto di questa vettura sia al minimo sia in velocità, complice il motore a schema boxer molto ben bilanciato. Sul volante, oltre ai comandi dell'impianto stereo e del computer di bordo, sono presenti due tasti, S e I. Quest'ultimo punta all'efficienza, il primo alle prestazioni. Il prezzo di questa vettura dalle mille facce che sa adattarsi alla voglia del momento di chi la usa? 25.990 euro.

Saperne di più: il motore boxer

Subaru è profondamente convinta che il motore a schema Boxer, a cilindri orizzontali contrapposti, sia l'architettura ottimale e non per niente offre motori solo con questo schema. Anche l'ultimo nato 1.6 ha pistoni uno opposto all'altro, simmetricamente disposti a 180° rispetto all'albero motore che si muovono in modo da compensare le rispettive vibrazioni, assicurando fluidità ed uniformità di rotazione. Rispetto agli altri tipi di motore lo schema Boxer permette una installazione più in basso, e con un bilanciamento del peso pressoché perfetto fra destra e sinistra.

Ricordiamo che i motori Boxer sono stati molto utilizzati anche in Ferrari e Alfa Romeo, l'ing. Chiti era un grande sostenitore di questa soluzione tecnica così come i Porsche che spinsero per lo schema a cilindri contrapposti sia per l'auto del popolo, il Maggiolino, sia per le loro sportive, 356 prima e 911 dopo. Il motore boxer fu inventato nel 1896 da Benz e oggi lo usano per lo più modelli entrati nella leggenda come le Porsche 911 nel settore 4 ruote e in quello 2 ruote le moto BMW bicilindriche, oltre naturalmente a Subaru che per tutta la gamma non rinuncia a questa architettura che va anche detto è tecnicamente più complessa e costosa ma presenta pure molti vantaggi. Subaru è stata anche la prima Casa automobilistica a studiare e introdurre sul mercato il motore Diesel a schema Boxer.



La parola a Takashi Yamada

“Le nostre vetture studiate senza compromessi”

Ha modi gentili ed è molto attento ai dettagli. Il numero 1 della filiale italiana di Subaru è anche un grande appassionato di calcio ma soprattutto è uno dei pochissimi giapponesi che cerca di parlare in italiano e di conoscere al meglio il Paese dove si trova a lavorare. Takashi Yamada è nato a Okayama, in Giappone. Sposato, due figli, laurea in lingue, entra nel gruppo Fuji Heavy Industry (che produce le Subaru) nel 1992 e per quattro anni si occupa di vendite. Dal 1998 al 2005 è in Belgio come direttore assistenza e ricambi. Per sette anni lavora con crescenti responsabilità sui mercati Usa e Canada. Dal 2014 è presidente e amministratore delegato di Subaru Italia.

- Iniziamo con una domanda semplice: a quale modello di auto Subaru è più legato e perché?

"La mia carriera in Subaru inizia 23 anni fa e ancora ricorda la Legacy Turbo, e in quella prima volta che la guidai fui scioccato e in quell'istante iniziò il mio amore per l'automobile e per le sensazioni che può regalare. Grazie alla Legacy posso affermare che l'auto divenne la mia passione. Adesso guido una Outback ma devo dire che con la Levorg ho riprovato le stesse emozioni."

- In una automobile guarda prima la linea o le prestazioni?

"Esterno, interno quindi la guida. Oltre naturalmente ad altri contenuti."

- Tra una SUV e una sportiva, cosa preferisce?

"Sportive".

- Lei è da 23 anni in Subaru, quali sono i punti di forza di questa multinazionale?

"I nostri ingegneri fanno le macchine senza alcun compromesso. Quindi hanno una personalità e contenuti esclusivi. Le automobili Subaru fanno storia a se, che si scopre soprattutto guidandole".

- Il mercato nord americano apprezza moltissimo le Subaru, in Italia ma anche in Europa le vendite vanno meno bene. Perché?

"Abbiamo lavorato molto su quel mercato con prodotti specifici e i risultati sono arrivati. Ora questa strategia la stiamo impiegando anche in Europa e la Levorg ne è la bandiera".

- I modelli Subaru e la rete del Bel Paese soddisfano queste aspettative?

"Sì, abbiamo 58 concessionarie con le quali lavoriamo a stretto contatto. Appena arrivato ho voluto subito instaurare rapporti più stretti con loro".



- Il suo sogno nel cassetto?

"Fare di più per far conoscere le Subaru".

- Sappiamo che è appassionato di calcio, quale il goal professionale che le ha dato più soddisfazione?

"Sono molto orientato alle vendite. Raggiungere i target finanziari".

- Subaru ha una immagine sportiva forte, pensa che rientrerà nel motorsport?

"Subaru non ha perso il DNA sportivo. Presto avremo una macchina pronta con omologazione."

- Domanda pratica: i costi di gestione di una Subaru quanto sono concorrenziali?

"L'immagine del brand è alta e anche il prodotto. Il prezzo è buono. Oggi inoltre abbiamo motori a benzina e gasolio molto performanti, come il nuovissimo 1.6 della Levorg che ha tanti cavalli ma bassi consumi. Il GPL ha avuto un rallentamento".

PRODUZIONE

Ford

Piume e laser per essere per

La Casa americana sta investendo tantissimo sulla qualità con soluzioni naturale e altamente tecnologiche sempre con grande rispetto per l'ambiente



fette



87428

Ford ha rivelato uno dei segreti che rendono le vetture prodotte presso la fabbrica hi-tech di Valencia, in Spagna, prive di imperfezioni anche dal punto di vista delle finiture: per rimuovere la polvere prima della verniciatura, vengono utilizzate decine di migliaia di piume. Il risultato è che i diversi strati che compongono la finitura di modelli come Mondeo, S-MAX e Galaxy, sono più omogenei, lucidi e luminosi.

Le piume sono parte integrante di un processo che si avvale anche di strumenti hi-tech come laser e scansioni ottiche per rendere perfette le superfici dei veicoli che escono, 1 ogni 40 secondi, dalle linee di produzione di Valencia, dove Ford realizza 6 modelli della propria gamma europea. Ogni piuma può essere lunga fino a 76 centimetri, pesa meno di 3 grammi e può resistere fino a 5 anni di utilizzo. Il sistema di rimozione della polvere è simile a un autolavaggio, ma il suo funzionamento è basato sulla capacità delle piume di attirare la polvere grazie alla propria carica elettrostatica. Successivamente, i granelli trattenuti dalle piume vengono aspirati, filtrati ed espulsi dall'impianto.

"Rimuovere anche la più piccola particella prima della verniciatura assicura che le superfici finali siano perfette in ogni punto. Per le loro specifiche caratteristiche e la grande resistenza, le piume sono perfette per questa operazione", ha spiegato Dirk Hölzer, ingegnere di verniciatura, di Ford Europa.

Ford ha investito, dal 2011, oltre 2,3 miliardi di euro per dotare la struttura di Valencia, che nel 2015 raggiungerà un output di 400.000 unità/anno, di tecnologie avanzate che la rendono una delle fabbriche più flessibili, versatili e produttive al mondo. A Valencia, Ford produce Kuga, Mondeo, S-MAX, Galaxy, Tourneo Connect e Transit Connect. A Valencia vengono realizzati anche i modelli Vignale, che si distinguono per qualità di materiali e rifiniture, di manifattura artigianale. Nel Vignale Centre, Ford sottopone a 100 ulteriori controlli i veicoli che costituiscono la base per un'esperienza superiore di prodotto, acquisto e possesso.

Nel Vignale Centre, la dimensione tradizionale della manifattura artigianale si unisce alla più avanzata tecnologia. 6 esperti effettuano, infatti, una serie di controlli manuali, aiutati da laser e telecamere per assicurare allineamenti perfetti e finiture della verniciatura prive di imperfezioni.

I 6 esperti impiegano più di 2 ore per lucidare a mano la carrozzeria con attenzione ai dettagli e passione per la precisione. Verificano, inoltre, i dettagli degli interni, i cui sedili in pelle sono realizzati ciascuno attraverso la cucitura di 40 elementi tagliati al laser.

"La nostra struttura di Valencia è una delle più avanzate al mondo per produttività, flessibilità, qualità e innovazione", ha dichiarato Barb Samardzich, Chief Operating Officer di Ford Europa. "Vedere realizzare nella stessa struttura modelli anche molto diversi come Mondeo, Kuga o il Transit Connect è incredibile e senza precedenti".

Una finitura perfetta

Dopo la rimozione della polvere tramite le piume, ogni veicolo viene sottoposto a un innovativo processo di verniciatura che non richiede il passaggio nel forno tra uno strato e il successivo, riducendo di circa il 15-25% la quantità di emissioni di CO2 rispetto ai processi tradizionali. I telai vengono rivestiti con un trattamento anticorrosione e un sigillante anti-umidità, vengono verniciati nella tinta selezionata e solo successiva-



mente vengono asciugati in un forno a 180 gradi.

Anche in ambienti isolati e sottoposti a rigidi controlli possono verificarsi variazioni di temperatura, umidità e movimentazione di piccole particelle nell'aria. Per garantire un controllo in tempo reale della qualità della verniciatura, Ford ha sviluppato, in collaborazione con il Politecnico di Valencia, un sistema che effettua una scansione continua delle superfici. La tecnologia, la prima a essere utilizzata nella produzione di auto di volume, scatta 3.150 fotografie digitali delle superfici, esposte a luci fluorescenti. Un software effettua una comparazione con un modello digitale perfetto e segnala in tempo reale eventuali variazioni per garantire livelli di qualità elevati e costanti.

"Le ispezioni effettuate a occhio nudo possono essere meno agevoli quando si ha a che fare con superfici o angoli complessi da esaminare. Questo sistema evidenzia anche le variazioni microscopiche, segnalandole in tempo reale agli ingegneri", ha aggiunto Hölzer.





Controlli avanzati di qualità

I veicoli Ford sono sottoposti a un elevato numero di controlli di qualità e di verifica attraverso tutte le 34 fasi della produzione, nel corso delle quali vengono impiegati più di 18.000 diversi componenti. Gli ispettori della qualità utilizzano strumenti di precisione per esaminare ogni aspetto di ciascun veicolo, dalla precisione negli accoppiamenti dei pannelli alla velocità con cui si chiudono le porte.

Ford ha sviluppato un'innovativa fase di controllo dell'impianto audio che include, per la prima volta nell'industria dell'auto, anche una verifica della connettività e della funzione di streaming musicale via bluetooth, che si aggiunge alle misurazioni del feedback acustico e della qualità del suono emesso durante la riproduzione di una playlist di diversi generi musicali.

"Le abitudini di ascolto sono sempre in evoluzione, e i nostri test ci aiutano a rendere l'esperienza a bordo sempre soddisfa-

cente e al passo con i tempi sia che si ascolti la radio che la musica proveniente da uno smartphone collegato tramite porta aux o bluetooth", ha spiegato Mark Galvin, Manager Controlli Qualità, di Ford Europa.

Ogni veicolo ultimato viene guidato su di un breve percorso di circa 300 metri in cui delle irregolarità permettono di assicurare che non vi siano rumori o cigolii e che tutte le plastiche siano accoppiate in modo perfetto, anche acusticamente. L'ispezione finale comprende anche una verifica della verniciatura e l'esposizione a getti d'acqua a 1,2 bar per verificare il perfetto allineamento anche delle guarnizioni. I modelli dotati di tecnologie di assistenza alla guida vengono infine sottoposti a test-drive virtuali in cui viene verificato il corretto funzionamento di tali dispositivi.

Oltre a questi controlli, ogni giorno Ford seleziona dei veicoli a caso per delle ulteriori sessioni di test che si svolgono in un apposito circuito.

Produzione efficiente

Ford si avvale di materiali avanzati e di tecnologie di produzione innovative per incrementare la sostenibilità e la sicurezza sia delle auto che dell'impianto industriale.

La saldatura laser ad alta precisione, ad esempio, permette di utilizzare acciai idro-formati ad alta resistenza e materiali leggeri come il magnesio, permettendo di ridurre fino al 40% il peso di un veicolo, incrementandone contemporaneamente la robustezza rispetto all'acciaio tradizionale.

Nel 2015, Ford ha effettuato ulteriori investimenti in direzione della sostenibilità per ridurre l'utilizzo di energia e le relative emissioni. Grazie a queste operazioni, la maggiore efficienza si traduce in un'operatività che permette di ridurre di oltre 36.000 tonnellate/anno le emissioni di CO2.

In futuro, Ford implementerà a Valencia sistemi di recupero dell'energia termica prodotta dai forni di verniciatura, che sarà riutilizzata e reimpressa nell'impianto di riscaldamento dell'acqua.



Ford Vignale

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