

n. **338**  
2 novembre 2015

Magazine **Italia** **racing.net**



# Oiè Rosberg

Al termine di un weekend impeccabile il pilota tedesco si è imposto sul tracciato messicano riprendendosi il secondo posto nel Mondiale ai danni di un fallosso Sebastian Vettel

blackberry®

# Magazine



4

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



42



54



62

Il graffio  
di Baffi

FERRARI AL TAPPETO.

MESSI KO



BAFFI

# L'editoriale

di Massimo Costa

## RENAULT SI ACCORDI CON LA FIA PER LA F.3B

Dal 2017 il motorsport europeo potrebbe arricchirsi di una nuova serie. Una via di mezzo tra la F.4 e la F.3, oppure una F.3 B, targata FIA. A Parigi infatti, si sono accorti che in uscita dai vari campionati nazionali di F.4, un giovane pilota non ha sbocchi nel sentiero da loro tracciato. C'è soltanto la F.3 europea. Un po' poco e una serie che non tutti possono affrontare considerando che servono non meno di 650mila euro. Così facendo, molti o ripeteranno la F.4 o dirigeranno i loro interessi verso la F. Renault 2.0. Certamente si fa sentire l'assenza dei campionati nazionali di F.3, letteralmente spariti in Italia, Gran Bretagna, Germania, Francia. Una buona alternativa rimane la Euroformula Open: costi bassi, monoposto Dallara, buona potenza e motore affidabile. Una serie che certamente può preparare alla F.3 continentale.

## CAMPIONATI DI ZONA

Ma torniamo al discorso iniziale. La FIA sta valutando di lanciare una monoposto e un motore che avvicinino la F.3. Lo spunto è arrivato dalla Tatuus e dal campionato inglese BRDC F.4 organizzato da Jonathan Palmer, serie che non ha nulla da spartire con la F.4 FIA nonostante il nome (che tanto fa arrabbiare la Federazione). La nascita di una eventuale F.3 B (chiamamola così) non si svolgerebbe con campionati nazionali, ma zonal; per esempio i Paesi del Mediterraneo, i Paesi nordici, i Paesi del centro Europa.

## RENAULT NON RIPETA L'ERRORE F.4 – 1.6...

Di certo, di questa iniziativa si ritroverebbero pesantemente penalizzati la Euroformula Open e i campionati Renault 2.0. La Casa francese, che già aveva snobbato la FIA alla richiesta di collaborazione con la F.4 pensando di averla vinta con la propria Renault 1.6 (rapidamente svanita nel nulla), dovrebbe non ripetere l'errore di supponenza commesso. E avviare al più presto una trattativa seria con la FIA per riempire lei quel vuoto. In caso contrario, Eurocup Renault, Renault ALPS e Renault NEC non avranno un gran futuro. La Casa francese aveva annunciato che dal 2018 proporrà un nuovo telaio e un inedito motore per la 2.0 litri. Ecco, sarebbe proprio quello che cerca la FIA, ma magari prima del 2018...





# GP MESSICO

Mercedes



# Il turno di Nico

**Rosberg ha firmato la vittoria con una gara, e in generale un weekend, al limite della perfezione. Ma l'impressione è che in Messico, anche se ad Hamilton non garbava più di tanto, difficilmente sarebbe potuta andare diversamente**



**Stefano Semeraro**

Il cappellone da Speedy Gonzalez, lo champagne, l'urlo di uno stadio che mette soggezione. «Mi sentivo come una rockstar quando sono salito sul podio», dice Nico Rosberg. «E' stato davvero emozionante, la più bella festa dopo una vittoria della mia vita, arrivata al termine di una grande gara e di una battaglia bellissima contro Hamilton». Ecco, a volte nella vita per essere felici basta accontentarsi. E Nico Rosberg in Messico ha dimostrato di saperlo fare alla grande. Guidando benissimo, per carità, e incassando un appagante hat-trick – pole, vittoria e giro veloce – che ha sigillato un fine settimana in cui il driver tedesco ha dominato dall'inizio alla fine, mettendo in ghiacciaia la vittoria sin dal primo giro con una partenza perfetta davanti al compagno di squadra.

### Quel discusso secondo pit-stop

Quanto alla battaglia con Hamilton, be', lì ci sarebbe qualcosa da dire. Specie su quell'invito a rientrare ai box per un secondo pit-stop di cui Lewis ha voluto conoscere via radio i motivi, e che ha accettato entrando nella pit-lane con una plateale sterzata all'ultimo momento. Come per inviare a nuora (il pubblico e Rosberg stesso) il messaggio che in realtà voleva recapitare alla suocera (la Mercedes): so benissimo che volete che stavolta vinca Rosberg, ve lo concedo, ma se solo volessi... Certo, Hamilton ha continuato a ringhiare nel retroreno del compagno, ma si è avuta chiara l'impressione che la gara, a meno di un nuovo errore da tensione di Nico, sarebbe comunque finita nelle mani del tedesco. «Avevo più ritmo di Nico – ha detto Hamilton – ma su questo circuito è difficile stare dietro ad un'altra macchina, appena ti avvicini è come se ci fossero due poli che si respingono, non ci potevo fare nulla. Non ho condiviso l'idea di fare un secondo pit, tutto qui, ma quando sono uscito c'era la safety-car, ho piena

fiducia nei ragazzi e comunque abbiamo colto una doppietta, ottima cosa per il team».

### Digiuno interrotto dopo 10 Gran Premi

Va bene, va bene, va bene così. A tutti. Ad Hamilton che è già campione, alla Mercedes a cui importa chiudere la pratica senza problemi e senza rischiare di far cadere Rosberg in depressione, a Rosberg stesso che ormai si è rassegnato a cedere il passo per il secondo anno consecutivo all'inglese, ma che di rischiare di finire terzo dietro a Vettel – al netto degli errori e dei regali ferraristi di ieri – non ne vuole proprio sapere, e che è stato felice di interrompere un digiuno che durava ormai da 10 gare.

«Neanch'io era d'accordo sul rientro per un secondo pit – ha spiegato – avevo un buon vantaggio su Lewis e mi sentivo bene, ma alla luce di quanto è successo dopo e dell'ingresso della safety car è stato importante poter contare su gomme fresche». Tutto è bene, quel che va bene ai più forti.





Mercedes-Benz  
**PETRONAS**

IN **Méx**

**México**

IN

**BlackBerry**

AS



A close-up, low-angle shot of a racing helmet and suit. The helmet is white with black and red accents, featuring the 'EMO' logo. The suit is white with red and green accents, featuring the 'HUBBARD' and 'BMW' logos. The background is a blurred, light-colored sky.

# Una gara di m...

**Così Vettel ha definito la sua prestazione nel GP messicano. Un contatto con Ricciardo lo ha costretto in ultima posizione, ma il recupero è stato vanificato da due errori da matita blu**



### Massimo Costa

C'è tanto rammarico nel team Ferrari. Sebastian Vettel poteva seriamente impensierire le due Mercedes a Città del Messico, ma una incomprensione con Daniel Ricciardo alla prima curva ha tolto il tedesco dalla mischia. L'australiano della Red Bull-Renault si è trovato nella terra di nessuno (come si dice quando un portiere esce malamente dai pali e si becca il pallonetto), all'interno di Vettel, ma senza la determinazione necessaria per volerlo superare. Tanto che Seb non ha guardato neanche lo specchietto destro, sicuro che Ricciardo avesse desistito, frenato. Certo, se Vettel girava un po' più largo, quel contatto, quella foratura, quella gara distrutta, non saremmo qui a raccontarli. Aggiungiamo anche, se partiva un po' meglio, non facendosi infilare da Daniil Kvyat. Ma è andata così e dopo aver cambiato le gomme ritrovandosi ultimissimo, per il quattro

volte campione del mondo è iniziato un vero calvario. Innervositosi, scompostosi, Vettel si è girato tutto da solo alla curva 7 al giro 17, una piega veloce a sinistra. Rovinati gli pneumatici, come un toro ferito, Seb si è rilanciato in gara spingendo fortissimo. Doppiato dalle due Mercedes, Vettel sempre alla curva 7 è finito dritto andando a schiantarsi contro le barriere al giro 51. Una gara di merda, l'ha definita senza troppi giri di parole il tedesco, sempre onesto e umile nel riconoscere i propri errori. Arrivato ai box, avvilito come non mai, Vettel ha voluto scusarsi con tutti i componenti della squadra. Una bella lezione per tanti giovani piloti che militano nelle serie inferiori. Erano 100 Gran Premi che Vettel non si ritirava per un incidente, precisamente da Istanbul 2010 quando vi fu un contatto con Mark Webber. Rimanendo nelle statistiche, considerando il ritiro di Kimi Raikkonen, era da 129 Gran Premi che due Ferrari non concludevano una gara.



**“ Oggi sono partito male e, ovviamente, dopo il contatto con Daniel ero molto arrabbiato, ma alla fine penso che non ci sia nessuno da biasimare. Chiaramente non ha potuto evitare di colpirmi perché era troppo veloce per la traiettoria che aveva scelto, ma sono cose che accadono. Queste sono le corse, anche se ovviamente è doloroso quando accade alla prima curva e devi ripartire dal fondo. Praticamente la gara si è persa lì ”**

**SEBASTIAN VETTEL**



# Ghiaccio bollente



## **Dopo l'incidente di Sochi, che favorì Raikkonen, la risposta di Bottas, che in Messico ha sbattuto fuori il connazionale. Anche fra nordici finisce a sportellate seriali, ma come dice Kimi, le gare sono fatte così**

**Stefano Semeraro**

«Me l'aspettavo». Kimi Raikkonen ha accolto la seconda puntata della faida finlandese con il fatalismo che gli è proprio. Dopo la collisione che a Sochi all'ultimo giro del GP di Russia aveva spedito fuori pista Valtteri Bottas, stavolta a rimetterci gara e carrozzeria è stato il ferrarista, centrato alla sospensione posteriore destra dal connazionale al 22esimo giro. Bottas era più veloce, alla chicane si è buttato dentro e quando Kimi ha deciso di serrare l'uscio aveva già mezza macchina davanti. Neanche Raikkonen ha preferito alzare il piedino, la conclusione era scontata. «Se l'ha fatto apposta? Be', decidete voi», ha commentato il più anziano dei due finnici. «A volte le persone non dimenticano, comunque a mio parere la situazione ri-

spetto a Sochi qui era diversa. Certo, sulla stessa cosa si possono avere due opinioni diverse, e in fondo le corse sono fatte così e io non mi aspettavo nulla di diverso da quello che è successo». Per Raikkonen è la terza gara di fila che finisce a schifo, per Bottas il terzo podio della stagione, con annesso sorpasso al connazionale al quarto posto della classifica di campionato.

«Il team ha fatto bene a scegliere di montarmi le medie dopo il pit stop per la safety car – ha spiegato compassatissimo Valtteri – in effetti hanno funzionato meglio. Kimi? Ci eravamo già toccati in Russia, sfortunatamente è ricapitato qui. Ho cercato di passarlo alla curva cinque e non c'era spazio». Se la vendetta è un piatto che va consumato freddo, fra i due iceman del Circus è probabile aspettarsi altre puntate della faida del nord.

**Kvyat è stato terzo per quasi tutto il Gran Premio, ma nel finale Bottas lo ha superato al restart dalla safety-car. Una vera beffa, ma il giovane russo ha convinto e Horner non se ne vuole privare tanto che la conferma per il 2016 è cosa fatta**



# Conferma guadagnata

**Massimo Costa**

Assaporare il terzo gradino del podio per quasi tutta la gara, ma vederselo strappare via a una decina di tornate dal traguardo. Sensazione terribile per Daniil Kvyat, quest'anno secondo a Budapest, la sua prima volta sul podio di un Gran Premio di F.1. Lo avrebbe meritato anche in Messico, grazie ad una bella qualifica chiusa al quarto posto, ad un arrembante partenza che lo ha visto portarsi davanti a Sebastian Vettel in terza posizione. Poi, una corsa in solitaria considerando che il tedesco della Ferrari è entrato in contatto con Daniel Ricciardo alla prima

curva. Kvyat ha tenuto un ritmo altissimo, insostenibile per il suo compagno di squadra australiano, che non è mai stato in grado di avvicinarlo. Peccato per quella ripartenza dalla safety-car nella quale Valtteri Bottas, alle sue spalle, ha sfruttato la grande velocità del motore Mercedes. Forse Kvyat è stato anche un po' sorpreso e non prontissimo al restart, ma tant'è. Rimane un gran bel weekend, il quarto posto finale e quella posizione nella classifica generale, che lo vede davanti a Ricciardo. Intanto, Christian Horner ha fatto sapere che Kvyat non si tocca caso mai ad Helmut Marko venissero strane idee... Lui e Ricciardo rimarranno in Red Bull al cento per cento.



GP MESSICO

Red Bull



# Con la testa in USA

**L'australiano è stato sonoramente sconfitto dal compagno Kvyat che gli è sempre davanti nella classifica generale, ed ha innescato il contatto con Vettel alla prima curva. E intanto, Earnhardt lo ha invitato a correre nella Nascar**

**Massimo Costa**

Ma dove è finito il brillante Daniel Ricciardo del 2014? D'accordo, la sua Red Bull RB11-Renault 2015 non permette grandi cose, e del resto ad Austin (e anche in altre gare ovviamente come Budapest o Singapore) qualche saggio della sua classe lo ha fornito nei primi giri di gara, ma a Mexico City l'australiano è stato nettamente surclassato dal compagno di squadra Daniil Kvyat. Che continua a stargli davanti nella classifica generale: 88 punti per il ragazzo di Mosca, 84 per Ricciardo, due in più rispetto ad Austin. Non è il caso di allarmarsi, ma di sicuro in Messico Ricciardo non ne è uscito bene dal contatto con Sebastian Vettel alla prima curva dopo il via. Poteva stare più attento in quel frangente, invece ha scelto di buttarsi nella terra di nessuno, all'interno del tedesco, ma senza tentare un vero soprasso.

Contatto inevitabile, Vettel con gomma a terra, Ricciardo indenne. Viene quasi da pensare che lo scatto brillante di Kvyat in partenza, balzato terzo, abbia fatto ribollire il sangue a Ricciardo che ha tentato di non perderlo di vista, finendo col commettere quel patatrak, comunque non sanzionato dai commissari sportivi. Ricciardo non è poi mai stato in grado di puntare al podio, lasciando a Kvyat la ribalta. Intanto, il pilota Nascar Dale Earnhardt ha fatto pervenire a Ricciardo un messaggio nel quale lo invita a correre nella serie americana col proprio team, il JR Motorsport, in qualche gara su circuito stradale. Daniel ci ha scherzato su, ma in realtà ci sta pensando seriamente. Perché se lo scenario Red Bull-motori dovesse finire male, il team di Milton Keynes potrebbe anche fermarsi lasciando a piedi lui e Kvyat. E considerando che i posti migliori sono tutti già stati assegnati...



# Verstap per la F

**Alla vigilia del GP si è sparsa la voce che in Ferrari stanno facendo di tutto per assicurarsi il giovane olandese della Toro Rosso per il campionato 2017, ma in lista c'è anche il franco-svizzero. Vediamo quali sono gli scenari**

Massimo Costa

Max Verstappen a Mexico City ha offerto una prova consistente, da pilota maturo. Costantemente nella top 10, alla fine ha terminato nono portando due punti importanti alla Toro Rosso che nella classifica costruttori se la gioca con la Force India per il sesto posto. Alla vigilia del Messico, il paddock era stato scosso dalla voce che la Ferrari sta facendo di tutto per strappare l'olandese alla Red Bull. Questo per il 2017, quando Kimi Raikkonen, in scadenza di contratto a fine 2016, lascerà Maranello. Magari è anche in questa ottica che la politica Ferrari è cambiata nei confronti della Red Bull, evitando di fornirle la propria power unit. Mettendo in crisi il team di Dieter Mateschitz, aumentano le possibilità di Verstappen di voler lasciare il gruppo Red Bull. Per il 2017 infatti, Verstappen secondo logica dovrebbe passare alla squadra maggiore, anche se non è poi detto che Ricciardo e Kvyat vengano sacrificati se disputeranno un ottimo campionato. A quel punto, o per la riconferma dei suddetti o per la poca competitività della Red Bull, difficilmente Verstappen potrebbe accettare di vivere una terza stagione in Toro Rosso ed ecco che subentrerebbe la Ferrari. Però, il 18enne figlio d'arte non è l'unico ad avere nel mirino la Rossa. Romain Grosjean è infatti un altro serio candidato per prendere il posto di Raikkonen. Non per niente ha tentato l'avventura con il team Haas gettandosi nell'ignoto anziché rimanere in Lotus (leggi Renault), una Haas che è molto molto vicino alla Ferrari. Un ingresso quindi in punta di piedi per poi puntare alla caccia grossa. Un ragionamento che ha fatto anche Esteban Gutierrez, ma con tutto il rispetto per il bravo messicano, temiamo che dovrà mettersi in fila...

# Verstappen vs Grosjean a Ferrari 2017

# Renault e Ilmor per la Red Bull?

**Persa la possibilità di avere power unit di Mercedes, Ferrari e Honda, Horner sta valutando la proposta Renault di ricevere i motori, ma senza marchio e supporto futuro che verrebbe invece garantito da Illien. Questa l'ultima voce arrivata dal Messico**







### Massimo Costa

Siamo arrivati al Gran Premio del Messico dell'1 novembre e ancora la Red Bull non sa che motori utilizzerà nel 2016. E' andata a bussare alla porta di tutti dopo avere offeso pubblicamente in più di una occasione il partner storico Renault, ma alla fine è stata trattata a pesci in faccia. Presa in giro da Mercedes e Ferrari che prima hanno fatto capire di potere e volere fornire le loro power unit al team di Dietrich Mateschitz, poi davanti alle pressanti e arroganti richieste di Christian Horner e Helmut Marko, hanno sbattuto la porta. Arrangiatevi cari signori della Red Bull, è stato il benvenuto arrivato da Sergio Marchionne (che pure era stato molto sportivo all'inizio) e Dieter Zetsche della Casa di Stoccarda. Disperato, Horner ha pure tentato di strappare un sì dalla Honda. Che sarebbe anche arrivato, ma Ron Dennis si è messo di traverso reclamando l'esclusività della McLaren con il fornitore giappo-

nese e dunque, zero possibilità. Dunque, neanche Bernie Ecclestone poteva prevedere un finale così drammatico della vicenda motori per la Red Bull. Ricorderete come Mr.E in Russia fosse sicurissimo che alla fine tutto si sarebbe sistemato con la Ferrari, ma evidentemente non tutto quello che il boss della F.1 auspica, poi accade. E allora? Allora si è aperta una inedita possibilità per Horner. Carlos Ghosn, presidente Renault, permetterebbe di vendere ancora le power unit francesi, ma senza offrire alcun supporto e chiedendo anche di togliere il marchio Renault. Dunque, una fornitura che salverebbe la Red Bull, ma della quale Renault non vuole poi occuparsi. Horner potrebbe chiamare le power unit con un nome a scelta e magari coinvolgerebbe la Ilmor di Mario Illien che già era stato tirato in ballo per un tentativo di supporto alla Renault non andato a buon fine. In questo caso, i motori francesi verrebbero quindi ceduti alla Red Bull che poi si occuperebbe di sviluppi e quant'altro.

# 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 CO<sub>2</sub>: 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

# GP MESSICO

Manor



# Fuga di cervelli

**La Manor perderà tra poche settimane le menti della squadra, Booth, Lowdon e Bell. Quale il suo futuro?**

**Massimo Costa**

Che ne sarà della Manor? In Messico il management composto dal fondatore storico della squadra che correva nella F.3 e nella F.Renault, John Booth, e da Graeme Lowdon ha fatto sapere che a fine campionato rassegneranno le dimissioni. E visto che al peggio non c'è mai fine, subito dopo si è appreso che anche Bob Bell, prezioso ingegnere ex Mercedes e Renault approdato alla Manor in giugno, farà le valigie per tornare nel team francese, sempre che Renault si decida a rilevare la Lotus. Dunque, una fuga di cervelli vera e propria quella che sta per piombare sulla Manor e tutti paiono in disaccordo con Stephen

Fitzpatrick, businessman che dall'inizio del 2015 si è preso sulle spalle il team. C'è chi dice con pochi sforzi considerando che in pista c'è andato un telaio vecchio privato di ogni sviluppo. La Manor nonostante la power unit Ferrari viaggia poco più veloce di una Dallara GP2 e non si vede come possano cambiare le cose con l'arrivo della power unit Mercedes nel 2016. Come ha dimostrato la Lotus, senza un telaio valido, e sviluppato durante l'anno, puoi avere anche il motore migliore, ma le prestazioni rimangono scadenti. Senza Booth, Lowdon e Bell, senza alcuna sicurezza economica seria se non le coperture garantite dai piloti, si può capire che il futuro della Manor appare quanto mai in bilico.



# GP MESSICO

La polemica



# L'attacco di Todt

**Alla vigilia del Gp di casa il messicano ha disputato la seconda bella gara consecutiva, raccogliendo dieci punti e mettendosi alla calcagna del duo della Red Bull nella classifica piloti. La Force India è una realtà, Sergio è maturato. E domenica prossima punta ad esaltare i suoi connazionali**

**Massimo Costa**

Jean Todt, presidente della FIA, lo scorso fine settimana si è scagliato contro la Ferrari, rea di aver posto il veto alla introduzione di un tetto spesa per i motori. Parole piuttosto minacciose quelle del francese: "Porre un veto è come avere una pistola in tasca, e bisogna stare attenti quando la si utilizza. Deve essere determinato che c'è qualcosa che va contro i loro interessi, ma cercare di proporre un motore clienti significa prendersi cura delle piccole squadre". Pronta la replica di Maurizio Arrivabene, team principal Ferrari: "Perché dobbiamo giustificarci ulteriormente? Abbiamo costi di ricerca e sviluppo che si devono recuperare. Non trovo alcuna entità commerciale in tutto il mondo che stia fornendo il proprio prodotto fuori dal mercato o addirittura liberamente". Arrivabene ha poi voluto ricordare con ironia come Todt, quando era al comando della Ferrari, fu l'unico nel 2004 ad andare contro le altre squadre riguardo la riduzione delle giornate di test, la monofornitura delle gomme e quant'altro.

## L'idea del monomotore è il fallimento della FIA

Improvvisamente, la FIA dopo che da mesi, se non anni, Bernie Ecclestone (e non solo) contestava questa nuova era di power unit ibride estremamente e

follemente costose, si è accorta che la maggioranza dei team presenti nel mondiale ha i conti in rosso. Un dietrofront che ha del clamoroso e che certifica il grave errore commesso quando si è deciso di puntare verso l'ibrido, che tanto piaceva ai costruttori e alla FIA. Fu una scelta che all'epoca non teneva minimamente conto dei problemi che avrebbero potuto incontrare le realtà della F.1 che non si chiamano Mercedes o Ferrari o Red Bull. Convinti di poter portare nel mondiale, grazie all'ibrido, altri costruttori come Audi, BMW, Honda, Toyota, la FIA non si è curata dei piccoli. Anzi, se fossero spariti, tanto meglio. La storia evidentemente non fa breccia nelle menti. Da sempre infatti, la F.1 vive grazie ai cosiddetti garagisti che poi possono diventare grandi realtà (vedi McLaren o Williams) mentre la maggior parte dei costruttori tende ad affacciarsi in F.1 per un breve periodo. Ed ora, considerando che soltanto la Honda ha risposto presente, si è corso ai ripari. Il nuovo obiettivo di Todt è di introdurre, a partire dal 2017, un motore più economico di quelli forniti da Mercedes, Ferrari, Renault e Honda: si tratterebbe di un biturbo con kers da 2200 cmc su base Chevrolet, molto meno caro delle attuali power unit. Ma anche in questo caso la Ferrari avrebbe detto di no. Di certo a Maranello stanno mostrando poca lungimiranza, ma è innegabile che dopo che Todt ha costretto Ferrari e compagnia a spese incredibili per la ricerca (durata anni) e la sperimentazione delle attuali power unit, proporre come niente fosse dei Chevrolet da Indycar può far venire il mal di pancia...

### L'ORDINE DI ARRIVO DOMENICA 1 NOVEMBRE 2015

- 1 - Nico Rosberg (Mercedes W06) - 71 giri 1.42'35"038
- 2 - Lewis Hamilton (Mercedes W06) - 1"954
- 3 - Valtteri Bottas (Williams FW37-Mercedes) - 14"592
- 4 - Daniil Kvyat (Red Bull RB11-Renault) - 16"572
- 5 - Daniel Ricciardo (Red Bull RB11-Renault) - 19"682
- 6 - Felipe Massa (Williams FW37-Mercedes) - 21"493
- 7 - Nico Hulkenberg (Force India VJM08-Mercedes) - 25"860
- 8 - Sergio Perez (Force India VJM08-Mercedes) - 34"343
- 9 - Max Verstappen (Toro Rosso STR10-Renault) - 35"229
- 10 - Romain Grosjean (Lotus E23-Mercedes) - 37"934
- 11 - Pastor Maldonado (Lotus E23-Mercedes) - 38"538
- 12 - Marcus Ericsson (Sauber C34-Ferrari) - 40"180
- 13 - Carlos Sainz (Toro Rosso STR10-Renault) - 48"772
- 14 - Jenson Button (McLaren MP4/30-Honda) - 49"214
- 15 - Alexander Rossi (Manor 04-Ferrari) - 2 giri
- 16 - Will Stevens (Manor 04-Ferrari) - 2 giri

#### Ritirati

- 57° giro - Felipe Nasr
- 50° giro - Sebastian Vettel
- 21° giro - Kimi Raikkonen
- 1° giro - Fernando Alonso

## 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
Giappone	27/09/2015	Lewis Hamilton (Mercedes W06)	53 giri in 1.18'00"688
Russia	11/10/2015	Lewis Hamilton (Mercedes W06)	53 giri in 1.37'11"024
USA	25/10/2015	Lewis Hamilton (Mercedes W06)	56 giri in 1.50'52"703
Messico	1/11/2015	Nico Rosberg (Mercedes W06)	71 giri in 1'42'35"038



## CLASSIFICA PILOTI

1	Lewis Hamilton	Mercedes	345
2	Nico Rosberg	Mercedes	272
2	Sebastian Vettel	Ferrari	251
4	Valtteri Bottas	Williams-Mercedes	126
5	Kimi Raikkonen	Ferrari	123
6	Felipe Massa	Williams-Mercedes	117
7	Daniil Kvyat	Red Bull-Renault	88
8	Daniel Ricciardo	Red Bull-Renault	84
9	Sergio Perez	Force India-Mercedes	68
10	Max Verstappen	Toro Rosso-Renault	47
11	Romain Grosjean	Lotus-Mercedes	45
12	Nico Hulkenberg	Force India-Mercedes	44
13	Felipe Nasr	Sauber-Ferrari	27
14	Pastor Maldonado	Lotus-Mercedes	26
15	Carlos Sainz	Toro Rosso-Renault	18
16	Jenson Button	McLaren-Honda	16
17	Fernando Alonso	McLaren-Honda	11
18	Marcus Ericsson	Sauber-Ferrari	9
19	Roberto Merhi	Manor-Ferrari	0
20	Will Stevens	Manor-Ferrari	0
21	Alexander Rossi	Manor-Ferrari	0
22	Kevin Magnussen	McLaren-Honda	0

## CLASSIFICA COSTRUTTORI

1	Mercedes	617
2	Ferrari	374
3	Williams-Mercedes	243
4	Red Bull Racing-Renault	172
5	Force India-Mercedes	112
6	Lotus-Mercedes	71
7	Scuderia Toro Rosso-Renault	67
8	Sauber-Ferrari	36
9	McLaren-Honda	27
10	Manor-Ferrari	0



# Finale velenoso



**Dopo Sepang la polemica fra i clan di Rossi e Marquez è diventata letteralmente incandescente, fra video contrapposti, accuse e minacce che hanno contrapposto il mondo del motociclismo e specialmente Italia e Spagna. In attesa della decisione del TAS, e dopo il duro attacco della Honda, domenica a Valencia l'atmosfera sarà prevedibilmente irrespirabile**

Stefano Semeraro

Il Mondiale dei veleni si avvicina alla sua ultima fialetta, pardon, alla sua ultima gara. Dopo la gara di Sepang i clan allargati di Marquez, Lorenzo e Rossi se ne sono dette e mandate a dire di tutti i colori, e ora la paura è che a Valencia domenica prossima vada in scena una replica ancora più feroce fra insulti, accuse, ritorsioni e scorrettezze varie. Marquez ha dovuto smentire l'ipotesi degna di Le Carré di un incontro segreto fra lui e Lorenzo ad Andorra, in cui si sarebbe firmato (con il sangue? con un lubrificante?) il patto anti-Valentino, il Doctor da parte sua ha ritirato la minaccia di non presentarsi al via dell'ultima e decisiva gara, mentre Italia e Spagna si sono schierate al 99,9 per cento e con scarsissimo senso critico dietro i rispettivi campioni, quasi si trattasse di una questione di Stato o un articolo di fede: #iostoconvale contro #iostoconmarc, più una guerra di religione che una discussione tecnica, e come si sa, in guerra la prima vittima è sempre la verità. La ciliegina sulla torta è stata la spedizione delle 'lene' a casa Marquez per consegnare al Piccolo Diavolo la «Coppa della Minchia»: con tutto il sacrosanto e inviolabile rispetto per la satira, forse una trovata non molto riuscita.

### Direzione gara che traccheggia

C'è dunque grande attesa per sapere cosa deciderà in merito all'episodio maledese il TAS, il Tribunale Arbitrale Sportivo, che venerdì potrebbe accogliere o respingere il ricorso di Rossi sulla penalizzazione in griglia, oppure congelare la decisione, già confermata in appello, di far partire Vale dall'ultima fila per decidere poi tutto – orrore – a bocce ferme. La scorsa settimana si è assistito anche ad una battaglia di video, ufficiali e no, quasi consumati a forza di farli girare al ralenti per carpire da questa o da quella inquadratura se sia stato Marquez a colpire con il casco Valentino o quest'ultimo a scaldare gratuitamente lo spagnolo. Di sicuro per ora c'è solo il parere della commissione tecnica di Sepang che ha punito Rossi non per il calcio, ma per aver allargato la traiettoria, anche se i traccheggiamenti della direzione gara hanno contribuito a riscaldare ancora più gli animi.

### Rossi, tempi alti e Honda attacca

Fra l'altro – per quello che conta - dalle analisi dei tempi di Valentino si nota come dopo il famigerato settimo giro i suoi tempi siano stati superiori a quelli fatti registrare nei primi 4-5 giri, quando cioè secondo il partito pro-Vale, Marquez lo avrebbe rallentato ad arte. Lunedì è poi arrivato un duro comunicato della Honda, che accusa il driver marchigiano di aver deliberatamente fatto cadere Marquez: «E' chiaro che Valentino ha intenzionalmente spinto Marc fuori pista, cosa che è fuori dalle regole», sostiene la Casa nipponica per bocca del suo presidente Shukei Nakamoto. «I dati ricavati dalla moto di Marc dimostrano che nonostante egli stesse cercando di rialzare la moto per evitare un contatto, la leva del suo freno anteriore riceve un impatto improvviso che causa il bloccaggio delle ruote anteriori e la sua caduta. Noi crediamo che sia stato provocato dal calcio di Rossi». Sperare in una gara serena e regolare, a questo punto, più che un'illusione è vera utopia.

Lap	Lap Time	T1	T2	T3	T4	Speed
<b>3rd 46 Valentino ROSSI</b>						
1	2'06.943	30.917	27.977	37.542	30.507	265.0
2	2'01.268	25.434	27.906	37.480	30.448	316.9
3	2'01.361	25.087	27.913	37.853	30.508	323.4
4	2'01.127	25.079	27.925	37.531	30.592	318.8
5	2'02.363	25.233	28.487	38.163	30.480	321.6
6	2'01.937	25.120	28.112	37.999	30.706	318.8
7	2'04.166	25.212	28.250	38.218	32.486	318.5
8	2'01.946	25.267	28.140	37.821	30.718	324.3
9	2'01.758	25.300	27.978	37.916	30.564	325.8
10	2'02.052	25.296	28.172	37.818	30.766	322.3
11	2'01.792	25.271	28.137	37.798	30.586	324.3
12	2'02.236	25.369	28.255	37.965	30.647	321.4
13	2'02.244	25.358	28.292	37.901	30.693	324.1
14	2'02.334	25.275	28.291	38.050	30.718	324.1
15	2'02.283	25.437	28.333	37.909	30.604	324.2
16	2'02.510	25.333	28.167	38.118	30.892	323.8
17	2'02.763	25.322	28.409	38.150	30.882	323.3
18	2'02.969	25.407	28.297	38.232	31.033	322.0
19	2'03.363	25.547	28.623	38.166	31.027	318.1
20	2'04.000	25.683	28.535	38.381	31.401	





Tribunal Arbitral du Sport  Court of Arbitration for Sport

**MEDIA RELEASE**  
**FIM MOTOGP CHAMPIONSHIP 2015**  
**VALENTINO ROSSI FILES AN APPEAL AT THE COURT OF ARBITRATION FOR SPORT (CAS)**

*Lausanne, 30 October 2015* – Italian MotoGP rider Valentino Rossi has filed an appeal at the Court of Arbitration for Sport (CAS) against the FIM Stewards' decision to impose 3 penalty points on his record following an incident with another rider during the Shell Malaysia Motorcycle Grand Prix race held on 25 October 2015.

The FIM Race Direction found that Mr Rossi deliberately ran wide in order to force the other rider off line, resulting in contact causing the other rider to crash out of the race. For this breach of the FIM Road Racing World Championship Grand Prix Regulations (the FIM Regulations), the FIM Race Direction imposed 3 penalty points on the rider's record. Mr Rossi immediately appealed such decision to the FIM Stewards who dismissed the appeal and confirmed the penalty imposed by the FIM Race Direction. Since Valentino Rossi already has 1 penalty point from an earlier incident, this decision brings him to a total of 4 penalty points. On the basis of the FIM Regulations, a rider with 4 penalty points must start the next race from last grid position.

In his appeal to the CAS, Mr Rossi seeks the annulment of the penalty, or at least a reduction from 3 points to 1. Together with his appeal, Mr Rossi has filed an urgent application to stay the execution of the challenged decision in order not to lose his place on the starting grid at the next, and last, event of the season which will be held in Valencia/Spain on 6-8 November 2015.

An arbitration procedure is in progress. A decision on Mr Rossi's request for a stay is expected to be issued no later than 6 November 2015.

For further information related to the CAS activity and procedures in general, please contact either Mr Matthieu Reeb, CAS Secretary General, or Ms Katy Hogg, Communications Officer. Château de Béthusy, Avenue de Beaumont 2, 1012 Lausanne, Switzerland. [media@tas-cas.org](mailto:media@tas-cas.org); Tel: (41 21) 613 50 00; fax: (41 21) 613 50 01, or consult the CAS website: [www.tas-cas.org](http://www.tas-cas.org)



# Porsche torna regina

La Casa di Weissach ripete il successo ottenuto 29 anni fa portando a termine il gran lavoro compiuto da quando nel 2011 ha deciso di rientrare nel mondo dei Prototipi



Jacopo Rubino

Era il 1986 quando la Porsche conquistò il suo dodicesimo Mondiale Sport. A distanza di 29 anni, la casa tedesca è tornata ufficialmente ad essere la regina assoluta delle corse di durata. La vittoria nella 6 Ore di Shanghai, la quinta stagionale, ha infatti regalato la matematica certezza del titolo costruttori nel World Endurance Championship. Al secondo tentativo, e dopo il successo alla 24 Ore di Le Mans di giugno, il lungo lavoro iniziato nel 2011 può dirsi compiuto. «Ci vorrà un po' per renderci conto di cosa abbiamo raggiunto. È difficile crederci», ha commentato entusiasta il capo progetto Fritz Enzinger. In attesa di completare l'opera in Bahrain, con la caccia al titolo piloti che vede super favoriti Timo Bernhard, Brendon Hartley e Mark Webber. «Ciò che ha fatto questa squadra in così poco tempo è incredibile. Il livello raggiunto è impressionante», ha aggiunto l'australiano ex F.1, sempre più uomo-guida. Per l'equipaggio della 919 numero 17, in Cina, è maturato il quarto centro consecutivo: altri 25 punti incamerati, anzi 26, sommando quello aggiuntivo per la pole siglata sabato dal neozelandese Hartley. E ora il vantaggio in classifica è salito a 12 lunghezze nei confronti dei rivali Andre Lotterer, Marcel Fassler e Benoit Treluyer. Restando un solo round da disputare, è un margine prezioso.





## 919 superiori terza doppietta

Pure in quest'occasione, le LMP1 di Stoccarda hanno dimostrato di avere qualcosa in più nei confronti delle cugine Audi. Il weekend in verità si era aperto nel segno delle R18, al top nelle prima sessione di prove libere, ma già venerdì pomeriggio le Porsche hanno alzato l'asticella. La simulazione di qualifica in FP3 è stata la definitiva cartina tornasole. In gara, comunque, i rapporti di forze si sono livellati: gli avversari di Ingolstadt hanno tenuto testa, applicando un'ottima strategia. La pioggia ha determinato la partenza in regime di safety-car (a Henri Pescarolo l'onore della bandiera verde), e quando l'asfalto è andato ad asciugarsi, il muretto Audi è stato abile nel trovare il momento giusto per montare le gomme slick. L'obiettivo era almeno il secondo posto. Alla lunga, però, le maggiori performance delle 919 Hybrid sono venute fuori: Bernhard si è stabilizzato al comando, Webber ha gestito la situazione fino al traguardo. Un po' più complicato il cammino della vettura gemella, la numero 18. In avvio Marc Lieb si era persino issato in cima, ma è stato mandato in testacoda da Lotterer. Così, è stata necessaria una corsa in rimonta dalle retrovie, che avrebbe potuto interrompersi anzitempo per il testacoda di Romain Dumas in curva 2. Ma il francese ha saputo rimediare, cogliendo la piazza d'onore dopo un rabbocco di benzina nei minuti conclusivi. Per la Porsche è stata quindi doppietta, la terza del 2015.

## Per Audi il massimo Toyota lontana

La pattuglia Audi si è dovuta arrendere, ma ha raccolto probabilmente il massimo possibile: terza posizione per Lotterer/Fassler/Treluyer, quarta per Loic Duval, Oliver Jarvis e Lucas Di Grassi. «Abbiamo dato battaglia, e siamo riusciti a tenere aperta l'assegnazione del campionato piloti», ha sottolineato il responsabile del progetto endurance Chris Reinke. Sempre distanti le Toyota, rispettivamente quinta con Wurz/Sarrazin/Conway e sesta con Davidson/Buemi/Nakajima, più colpiti dalla cattiva sorte: il bilancio comprende una foratura e un testacoda del giapponese in curva 16, costato un'eternità. Uno dei tanti che errori che hanno caratterizzato la corsa, viste le precarie condizioni di aderenza e la minaccia di aquaplaning. Il boss Toshio Sato è stato sincero: «Al di là della sfortuna, non potevamo fare di più. Ci dispiace cedere il numero 1, complimenti alla Porsche».



## Rebellion la spunta primo sigillo Alpine

La sfida delle LMP1 private è stata appannaggio di Nicolas Prost e Mathias Beche, ma che brivido nel finale: lo svizzero a una manciata di minuti dal termine ha sbattuto contro le barriere, danneggiando in modo notevole la macchina. Rientrato ai box per le riparazioni, compiute in modo miracoloso, Beche è stato aiutato dalle bandiere gialle per restare davanti a Trummer/Kaffer (ByKolles). L'altra R-One si è invece fermata per problemi tecnici. In LMP2 primo sigillo per la Alpine nel WEC, con Nelson Panciatici, Paul Loup Chatin e Tom Dillmann, esperto formulista al debutto in questo palcoscenico. Insieme a loro, sul podio, i due equipaggi in lotta per lo scettro: Bird/Canal/Rusinov di G-Drive hanno preceduto Tandy/Bradley/Howson di KCMG. L'inglese Tandy era stato protagonista di un'uscita, ma lo scivolone di Ricardo Gonzalez, all'ultimo giro, ha permesso di recuperare terreno alla compagine di Hong Kong. In evidenza nella prima metà di gara la Morgan del Pegasus Racing, al ritorno in griglia, grazie in particolare a un bravissimo Alex Brundle.



L'Alpine prima in LMP2

## Porsche trionfa in GTE-Pro Ferrari si consola in GTE-Am

Per la Porsche è stata vittoria anche in GTE-Pro, grazie a Michael Christensen e al leader di categoria Richard Lietz. Favoriti dal maggior grip sull'umido dalla 911, visto il motore a sbalzo, hanno prevalso sul nostro Gianmaria Bruni e di Toni Vilander. Stoico il finlandese, impegnato per ben quattro ore e mezzo al volante della Ferrari #51. La sfida tra Manthey e AF Corse è stata replicata alle loro spalle da Makowiecki/Pilet e Rigon/Calado, le cui chances di titolo si riducono purtroppo in maniera drastica. La Ferrari si è quantomeno presa gli onori in GTE-Am, con Emmanuel Collard, Francois Perrodo e Rui Aguas vincitori di forza, a dispetto di una penalità rimediata per una infrazione in corsia box. A seguire, l'Aston Martin di Lamy/Lauda/Dalla Lana e l'altra 458 di Andrea Bertolini, Victor Shaytar e Aleksey Basov, i quali hanno conservato la vetta di classe per SMP Racing.



La Porsche vincitrice in GTE Pro



La Ferrari di Bruni e Vilander



## L'ORDINE DI ARRIVO DOMENICA 1 NOVEMBRE 2015

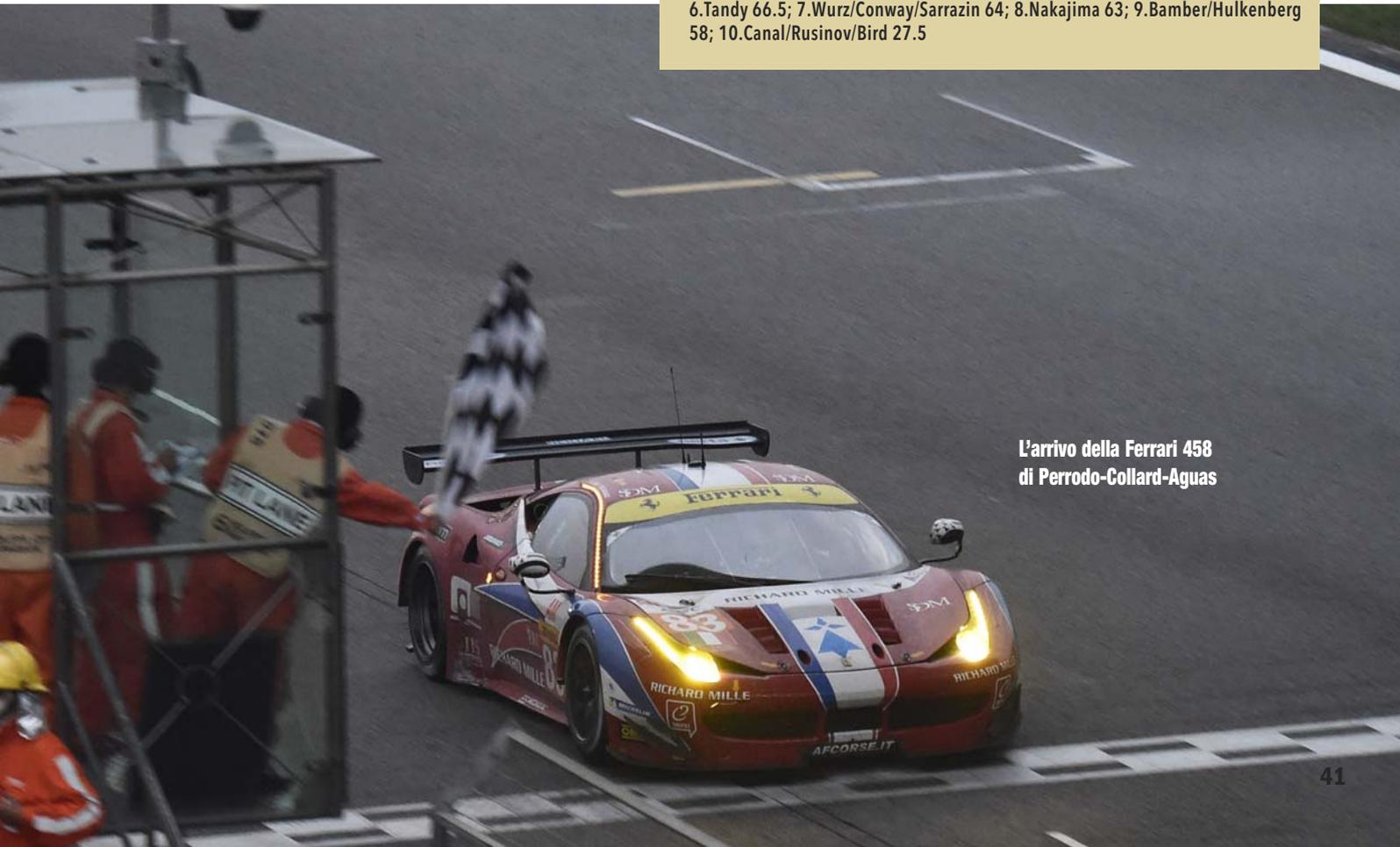
- 1 - Bernhard/Webber/Hartley (Porsche 919) - Porsche - 169 giri
- 2 - Dumas/Jani/Lieb (Porsche 919) - Porsche - 26.294
- 3 - Fässler/Lotterer/Tréluyer (Audi R18) - Audi - 30.311
- 4 - Di Grassi/Duval/Jarvis (Audi R18) - Audi - 50.906
- 5 - Wurz/Sarrazin/Conway (Toyota TS040) - Toyota - 4 giri
- 6 - Davidson/Buemi/Nakajima (Toyota TS040) - Toyota - 5 giri
- 7 - Prost/Beche (Rebellion R-One) - Rebellion - 11 giri
- 8 - Trummer/Kaffer (CLM P1/01-AER) - Bykolles - 13 giri
- 9 - Panciatici/Chatin/Dillmann (Alpine A450b-Nissan) - Signatech - 15 giri
- 10 - Rusinov/Canal/Bird (Ligier JSP2-Nissan) - G-Drive - 16 giri
- 11 - Howson/Bradley/Tandy (Oreca 05-Nissan) - KCMG - 16 giri
- 12 - Ragues/Webb/Cumming (Morgan Evo-SARD) - SARD Morand - 17 giri
- 13 - Cheng/Tung/Brundle (Morgan-Nissan) - Pegasus - 17 giri
- 14 - Lietz/Christensen (Porsche 911 RSR) - Manthey - 18 giri
- 15 - Bruni/Vilander (Ferrari 458) - AF Corse - 18 giri
- 16 - Pilet/Makowiecki (Porsche 911 RSR) - Manthey - 18 giri
- 17 - Rigon/Calado (Ferrari 458) - AF Corse - 19 giri
- 18 - Macdowall/Rees/Stanaway (Aston Martin Vantage) - Aston Martin - 20 giri
- 19 - Turner/Adam (Aston Martin Vantage) - Aston Martin - 20 giri
- 20 - Brown/Van Overbeek/Fogarty (Ligier JSP2-HPD) - Extreme Speed - 22 giri
- 21 - Perrodo/Collard/Aguas (Ferrari 458) - AF Corse - 23 giri
- 22 - Dalla Lana/Lamy/Lauda (Aston Martin Vantage) - Aston Martin - 23 giri
- 23 - Shaytar/Bertolini/Basov (Ferrari 458) - Smp - 24 giri
- 24 - Dempsey/Long/Seefried (Porsche 911 RSR) - Proton - 24 giri
- 25 - Roda/Ruberti/Sylvest (Chevrolet Corvette C7) - Larbre - 25 giri
- 26 - Leventis/Watts/Kane (Gibson 015s-Nissan) - Strakka - 25 giri
- 27 - Castellacci/Griffin/Hall (Aston Martin Vantage) - Aston Martin - 30 giri
- 28 - Ried/Al Qubaisi/Bachler (Porsche 911 RSR) - Proton - 30 giri

### Ritirati

- 153° giro - Imperatori/Kraihamer/Tuscher  
 152° giro - Yacaman/Derani/Gonzalez  
 88° giro - Sharp/Dalziel/Heinemeier Hansson

### Il campionato

- 1.Hartley/Webber/Bernhard 155 punti; 2.Lotterer/Treluyer/Fassler 143;  
 3.Lieb/Jani/Dumas 113.5; 4.Duval/Di Grassi/Jarvis 91; 5.Davidson/Buemi 67;  
 6.Tandy 66.5; 7.Wurz/Conway/Sarrazin 64; 8.Nakajima 63; 9.Bamber/Hulkenberg  
 58; 10.Canal/Rusinov/Bird 27.5



L'arrivo della Ferrari 458  
di Perrodo-Collard-Aguas

# Lopez si beve tutti

**L'argentino ha tritato i suoi avversari conquistando il campionato per il secondo anno consecutivo al volante della Citroen e battendo un Muller irricognoscibile**

Dario Sala

Tutto come previsto. Il fine settimana thailandese del WTCC ha confermato José Maria Lopez Campione del Mondo 2015. C'è voluta la fine di gara uno per averne la conferma, ma già al termine del primo giro si era capito che quella sarebbe stata la corsa che avrebbe consacrato l'argentino. La cattiva partenza, il contatto con Ma Qing Hua e poi quello definitivo con una Honda hanno tolto di mezzo l'unico rivale rimasto a Lopez ovvero Yvan Muller. A quel punto "Pechito" avrebbe potuto arrivare tranquillamente fra i primi otto per vincere matematicamente. Ma questo non rientra nel DNA del campione. Una volta mantenuto il comando in partenza, Lopez ha voluto vincere e sigillare così un titolo ampiamente meritato. Sei pole position e nove vittorie sono il suo bottino attuale. Ed è bene sottolineare che tutti i trionfi sono avvenuti in gara uno, quella che conta davvero, quella in cui non si ricevono regali per partire davanti. Con questo ritmo e con altri piazzamenti, Lopez ha distrutto un campione navigato come Yvan Muller rifilandogli più di cento punti di distacco. Il tutto a parità di squadra e mezzi. Un rullo compressore che ha macinato i monumenti della categoria per la seconda volta consecutiva, dimostrando così come un certo modo di intendere le corse Turismo sia forse finito.



ang  
ATIONAL  
CUI

FIA WTCC RACE OF TH

ONAL CIRCUIT

WTCF  
World Touring Car  
Championship

CITROËN

TOYOTA

YAMAHA

ptt

true visions

OPREZ

PREZ

LOPEZ

### Lopez prossimo alla riconferma

Oggi gli appellativi di stima per questo ragazzo che ha pagato (forse troppo) gli errori commessi nelle formule sono infiniti e tutti meritati. Oggi è lui il migliore. L'uomo che segnerà il mondiale per gli anni venire scrivendo nuove pagine sull'albo dei record. Questo se vorrà rimanere dove sta. Il contratto è in scadenza, ma come ha ammesso egli stesso, sta discutendo con la Citroen il rinnovo. I due si sono trovati e non vogliono lasciarsi. Probabilmente finirà con un altro accordo. E' giusto così. Il migliore deve restare con i migliori. Almeno per concedere una rivincita agli sconfitti.

### Muller strabattuto Volvo o Rallycross?

Sarà curioso vedere se Yvan Muller rimarrà ancora in Citroen o se emigrerà verso altri lidi o categoria. Alcuni rumors lo collocano alla Volvo, altri lo danno ancora in Citroen altri dicono che virerà sul FIA Rallycross. Ipotesi, ma c'è da giurare che l'alsaziano non lascerà il campo senza prima aver provato a battere colui che rischia di pensionarlo. Vedremo cosa succederà, ma ad oggi immaginare un altro anno di Muller a fianco di colui che lo ha battuto è difficile da immaginare.

### Troppi incidenti e tante polemiche

In Thailandia ancora una volta gli incidenti dei primi metri hanno modificato il volto delle gare. Tanti piloti fuori pista dopo poche curve e tanti che non hanno preso parte a gara due. Nicky Catsburg, così come hanno fatto altri in passato, ha sottolineato come certi piloti credono di poter vincere la gara alla prima curva. Giusto, giustissimo, ma alla fine ognuno fa sempre come vuole e i danni si sommano. Incidenti che innescano polemiche sfruttate poi ad arte, dopo un mese, dal sito





del mondiale in primis e da qualche media solo per qualche clic. Tutto fa spettacolo insomma.

## Il vecchio Tarquini ok Il giovane Valente ko

L'unica cosa che ci va di sottolineare e con piacere è che il "vecchio" Tarquini domenica ha rimontato dalle ultime file fino al quinto posto e poi ha finito la seconda gara al sesto, mentre il "giovane" Valente ancora una volta ha distrutto la macchina dopo una curva e non ha fatto gara due. E' stata l'unica soddisfazione della Honda che purtroppo dopo la gioia della vittoria ha incassato una squalifica per via dell'altezza da terra. Un particolare minimo, che però è stato sufficiente a togliere una gioia meritata sul campo. Peccato, ma questo è il regolamento e quando è deciso che debba girare storta non c'è verso di rigiarla, neppure partendo dalla prima fila.

## L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 1 DOMENICA 1 NOVEMBRE 2015

- 1 - José Maria Lopez (Citroen C-Elysée) - Citroen - 16 giri 29'10"403
- 2 - Sébastien Loeb (Citroen C-Elysée) - Citroen - 1"380
- 3 - Ma Qing Hua (Citroen C-Elysée) - Citroen - 6"376
- 4 - Mehdi Bennani (Citroen C-Elysée) - SLR - 7"202
- 5 - Gabriele Tarquini (Honda Civic) - Honda Jas - 14"500
- 6 - Rob Huff (Lada Vesta) - Lada - 15"177
- 7 - Tiago Monteiro (Honda Civic) - Honda Jas - 18"493
- 8 - Stefano D'Aste (Chevrolet Cruze) - Munnich - 21"004
- 9 - Grégoire Demoustier (Chevrolet Cruze) - Craft Bamboo - 22"830
- 10 - Tin Sritrai (Chevrolet Cruze) - Campos - 27"419

Giro più veloce: Sébastien Loeb 1'39"577

### Ritirati

- 1° giro - Tom Coronel
- 1° giro - Nicolas Lapierre
- 1° giro - Nicky Catsburg
- 1° giro - Hugo Valente
- 1° giro - Norbert Michelisz
- 1° giro - Yvan Muller
- 6° giro - John Filippi
- 11° giro - Tom Chilton

## L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 2 DOMENICA 1 NOVEMBRE 2015

- 1 - Sébastien Loeb (Citroen C-Elysée) - Citroen - 2"062
- 2 - Ma Qing Hua (Citroen C-Elysée) - Citroen - 7"784
- 3 - José Maria Lopez (Citroen C-Elysée) - Citroen - 12"596
- 4 - Tom Chilton (Chevrolet Cruze) - Roal - 13"815
- 5 - Gabriele Tarquini (Honda Civic) - Honda Jas - 14"076
- 6 - Rob Huff (Lada Vesta) - Lada - 14"671
- 7 - Mehdi Bennani (Citroen C-Elysée) - SLR - 15"118
- 8 - Stefano D'Aste (Chevrolet Cruze) - Munnich - 18"301
- 9 - Tin Sritrai (Chevrolet Cruze) - Campos - 19"705
- 10 - Grégoire Demoustier (Chevrolet Cruze) - Craft Bamboo - 20"225
- 12 - John Filippi (Chevrolet Cruze) - Campos - 23"746
- 13 - Norbert Michelisz (Honda Civic) - Zengo - 35"062

Giro più veloce: Gabriele Tarquini 1'39"275

### Ritirati

- 1° giro - Yvan Muller

### Non partiti

- Hugo Valente
- Nicky Catsburg
- Nicolas Lapierre
- Tom Coronel

### Il campionato

1. Lopez 441; 2. Loeb 329; 3. Muller 325; 4. Ma 213; 5. Tarquini 191; 6. Michelisz 172



Podio cancellato per Tiago Monteiro vincitore sul campo in gara 2 a Buriram  
Il team Honda Jas ha voluto presentare appello per dimostrare la buona fede

# RENAULT TROPHY

Il team campione



# Prestige Oregon

La squadra italiana che aveva dominato i campionati europei con la Megane, ha saputo imporsi anche con la complicata e raffinata RS01 con Capitanio e Fumanelli dimostrando di saper vincere sempre e comunque



### Dario Sala

Tre domeniche fa, a Jerez de la Frontera, il Renault Sport Trophy ha mandato agli archivi la prima stagione della sua storia. Nell'inedita cornice piovosa che ha fatto calare il buio abbastanza presto, spiccavano i colori di chi stava festeggiando. Andrea Pizzitola si è laureato campione della serie Elite e per questo volerà in Giappone a provare la Nissan GT della Nismo. Alcuni festeggiamenti però, si erano già svolti qualche ora prima. Alla fine della gara Prestige infatti, l'Oregon Team si è laureata campione fra le squadre, scrivendo per prima il suo nome nell'ancora breve albo d'oro della serie. Quello ottenuto dalla squadra lombarda diretta da Giorgio Testa e Jerry Canevisio è stato solo l'ultimo alloro di una stagione che ha visto i suoi piloti conquistare gli altri titoli in palio. Dario Capitanio ha vinto la categoria Prestige e poi si è ripetuto in quella Endurance in coppia con David Fumanelli. Tre titoli su quattro disponibili. Non male per una squadra che dopo i successi a ripetizione ottenuti con le Mégane ha deciso di accettare una sfida ad un livello più alto, con una macchina completamente diversa e molto più impegnativa.

### Testa: “Dormiamo tutti sui camion”

“La vittoria fra le squadre – spiega un commosso Giorgio Testa – è un successo che ci gratifica molto perché premia proprio il lavoro fatto da tutti i ragazzi. Qui da noi è come stare in una famiglia. Nel

paddock si vive assieme 24 ore al giorno visto che dormiamo sui camion con uno spirito cameratesco. Alla sera facciamo una breve pausa per la cena e poi torniamo a lavorare sulle macchine. Non ci sono ordini da dare. Ognuno lo fa perché sa che solo curando i dettagli e lavorando duramente si ottengono le vittorie. Siamo insieme da tanto tempo e siamo sempre gli stessi. Parlare di affiatamento è superato. Siamo ad un altro livello”.

### Canevisio: “Non siamo quelli della Mégane”

Una stagione iniziata subito bene, ma che ovviamente ha alternato alti e bassi e qualche scoglio da superare. “Dopo la Mégane ci siamo dovuti reinventare – gli fa eco Jerry Canevisio – abbiamo accettato questa sfida che ci ha imposto un altro livello di competizione. Ma lo abbiamo accettato perché volevamo dimostrare di non essere solamente quelli della Mégane, ma una squadra capace di competere e vincere in altri ambiti e livelli”. Alla fine la stagione è stata chiusa con cinque vittorie nella classe Prestige, due nella endurance e una nella Elite. Un bottino considerevole. “Si non ci possiamo lamentare, ma sappiamo che possiamo fare ancora meglio – prosegue Testa - Siamo partiti molto bene. Eravamo veloci rispetto ai nostri avversari, ma quello che più mi ha fatto piacere è vedere come siamo cresciuti durante la stagione. Le nostre prestazioni odierne sono decisamente migliori rispetto a quelle di inizio stagione. Abbiamo compreso meglio questa macchina e sappiamo che impareremo ancora”.





## Tanta affidabilità e piloti giovani

Di segreti non ce ne sono. Come sempre si tratta solo di lavorare e sapersi adattare al mutare delle situazioni. Cosa non facile in un ambiente in continua evoluzione dove le cose cambiano da una gara all'altra. "Non abbiamo inventato nulla – dice ancora Testa – abbiamo un metodo di lavoro che si è sviluppato attraverso gli anni assieme. Lo seguiamo cercando di evolverlo a seconda delle situazioni. Di una cosa sono orgoglioso e la voglio dire. Quest'anno oltre alla macchina, avevamo dei piloti nuovi. Alcuni di loro giovani e inesperti. Sapevamo che qualche punto lo avremmo lasciato per strada. Una cosa però, non la volevamo assolutamente e cioè che i nostri ragazzi perdessero punti per guasti legati alla poca accuratezza. Non è successo. Le nostre macchine non si sono mai fermate e questo ha contribuito in maniera determinante al successo che abbiamo ottenuto. E' una cosa che mi soddisfa moltissimo proprio perché esalta anch'essa il lavoro della squadra". Il trofeo è arrivato nella bacheca e andrà ad aggiungersi a tutti gli altri. Ma il tempo dei festeggiamenti è finito. L'Oregon è tornata in pista il lunedì successivo alla gara per provare piloti in vista del 2016. La lotta sarà dura e l'Oregon si sta preparando.

**Si stringe il cerchio nel campionato dove, in seguito all'infortunio del title-contender Mostert a Bathurst, a tre prove dalla fine si infiamma il duello tra Winterbottom e Lowndes. Nel frattempo Tander e Luff si sono assicurati il titolo endurance**

# Duello finale

Faccia a faccia  
tra Winterbottom  
e Lowndes





### Silvano Taormina

Non è di certo mancato lo spettacolo nelle tre gare di durata del V8 Supercars, a preludio di un finale di stagione che si preannuncia decisamente interessante. L'unico punto fermo è la leadership di Mark Winterbottom che, a tre appuntamenti dalla fine, mantiene un margine di poco superiore alle duecento lunghezze sul primo degli inseguitori. Questo ruolo, al termine delle tre prove endurance, è passato di mano da Mostert a Lowndes. Sicuramente non per volontà del pupillo di casa Ford, costretto ad abbandonare anzitempo la contesa dopo il pauroso incidente nelle libere a Bathurst che gli è costato la doppia frattura di femore e polso. Winterbottom, a questo punto, piuttosto che guardarsi dal fuoco amico rappresentato dal giovane team-mate, si ritrova a dover tenere d'occhio il ritorno dell'esperto rivale di casa Triple Eight. La lotta per il titolo, almeno per quanto riguarda l'aritmetica, non esclude tuttora David Reynolds, Garth Tander, Fabian Coulthard e Shane Van Gisbergen.

## Whincup fuori dal discorso titolo

Diversamente è fuori dai giochi il campione in carica Jamie Whincup, costretto a passare il testimone dopo quattro titoli consecutivi. Eppure l'esacampione del Triple Eight aveva le carte in regola per lasciare il segno e provare a raddrizzare una stagione finora avara di soddisfazioni. A Sandown, dopo aver dominato le due mini-manches di qualificazione e i primi due terzi di gara insieme a Paul Dumbrell, a causa di un detrito ha dovuto anticipare una sosta consegnando il successo a Winterbottom, finalmente a segno sulla lunga distanza. C'è da dire, in ogni caso, che il portacolori di casa Prodrive aveva il giusto passo e soprattutto una Ford Falcon in pieno stato di forma per puntare ad un risultato importante. Lo conferma la piazza d'onore centrata da Mostert. Il momento negativo di Whincup



Van Gisbergen



è continuato a Bathurst dove, a prescindere dalle variabili condizioni meteo, ha dettato il passo per buona parte dei 161 giri in programma. Nel finale, però, ha pasticciato non poco dietro alla safety-car beccandosi una banale penalità e soprattutto precludendosi la possibilità di giocarsi il successo con Lowndes. Buon per quest'ultimo che ha messo in cascina il suo sesto trionfo a Mount Panorama.

## Tander e Luff da Enduro

Nell'ultima prova di Surfers Paradise gli onori delle cronache hanno virato verso il box dell'Holden Racing Team, finalmente in grado di festeggiare grazie a Courtney e a Tander dopo aver speso molte energie durante la stagione per gestire la rivalità e gli attriti tra i suoi portacolori. Courtney, al rientro dopo l'infortunio di Eastern Creek, ha colto insieme al coequiper Jack Perkins il successo nella Gold Coast 600. Una vittoria inaspettata alla vigilia, maturata nel finale al termine di una bella ri-



Lowndes e Winterbottom



Courtney Perkins



Whincup



Tander e Luff

monta e soprattutto grazie alla sapiente mossa di ritardare l'ultimo splash-and-go a due giri dalla fine dopo aver vissuto varie vicissitudini quali una qualifica non perfetta e il primo pit-stop piuttosto lento. Tander, forte dei suoi quattro podi in altrettante gare, insieme a Warren Luff ha visto la sua costanza premiata con il titolo nella Pirtek Enduro Cup.

## Quelli delle occasioni perse

Le gare di durata potevano rappresentare un'occasione per vedere salire alla ribalta alcuni outsider. L'atteso David Reynolds, ancora una volta coadiuvato da Dean Canto, non è riuscito a riprendersi il successo sfuggitogli lo scorso anno a Bathurst nonostante la pole conquistata al termine delle qualifiche. Discorso simile per Scott McLaughlin, in pole a Surfers Paradise insieme ad Alex Premat, salvo poi non riuscire concretizzare in gara. Il tracciato cittadino del Queensland ha esaltato Shane Van Gisbergen, poleman e vincitore della prima batteria della Gold Coast 600 in equipaggio con il suo team-principal Jonathon Webb. Ci si aspettava qualcosa di più da Fabian Coulthard, incapace di prolungare la sua striscia positiva di piazzamenti a podio. Il podio invece lo hanno saggiato Rick Kelly e David Russell a Surfers Paradise, anche loro premiati da una strategia simile a quella dei vincitori Courtney-Perkins, unico risultato di nota per la Nissan nella campagna endurance.

### Il campionato

1. Winterbottom 2599; 2. Lowndes 2341; 3. Reynolds 2281; 4. Tander 2141; 5. Coulthard 2096; 6. Van Gisbergen 2061; 7. Mostert 2017; 8. Whincup 1792; 9. R. Kelly 1637; 10. Courtney 1634; 11. McLaughlin 1578; 12. Slade 1456.

### La classifica finale della Pirtek Enduro Cup

1. Tander e Luff 747; 2. Van Gisbergen e Webb 699; 3. Winterbottom e Owen 684; 4. Lowndes e Richards 681; 5. Reynolds e Canto 648; 6. Perkins 573; 7. Coulthard e Youlden 516; 8. R. Kelly, Russell, McLaughlin e Premat 492; 10. Slade e D'Alberto 462; 10. Slade e D'Alberto 462.

# IL PERSONAGGIO

Nasser Al-Attiyah

Vincendo in Giordania  
Nasser Al Attiyah si è assicurato  
l'undicesimo titolo nel  
Campionato Medio-Orientale Rally



# Superman Nasser

**Il principe qatariota Al-Attiyah ha sbancato l'automobilismo mondiale vincendo la Dakar e ben tre campionati FIA, fra l'altro chiudendo il tris in tre settimane di ottobre. Mai nessuno era riuscito a tanto. Il suo prossimo obiettivo? Un oro a Rio. Ma nel tiro al piattello, dove già a Londra ha vinto il bronzo**



È il Carlo V dell'automobilismo mondiale, visto che sui suoi regni non tramonta mai il sole. O forse sarebbe meglio dire Saladino, visto che stiamo parlando di Nasser Saleh Al-Attiyah, l'infaticabile califfo del motorsport (oltre che campione di tiro con la carabina) che quest'anno non riesce letteralmente a smettere di vincere. Il bilancio 2015 del 44enne principe qatariota comprende la Dakar (per la seconda volta), il secondo titolo consecutivo del WRC-2 come pure nella Cross-Country Cup e l'11° totale nel MERC (il Middle East Rally Championship, in 13 partecipazioni). Mica male per uno che nel 2012 si è fra l'altro regalato al Qatar la medaglia di bronzo alle Olimpiadi di Londra nel tiro, specialità skeet.

«Nasser è un superman», dice giustamente Nasser Khalifa al-Attiyah, suo parente stretto oltre che vice presidente della federazione automobilistica qatariota. Perché la parentela in questo caso non c'entra, il giudizio è semplicemente oggettivo. In questa sua stagione maratona Al-Attiyah ha viaggiato per 26 paesi, vincendo 14 gare sulle 22 disputate. Ha iniziato dalla Dakar in gennaio per poi continuare con la difesa del titolo nel MERC e la riconquista di quello nel Cross-Country con successi, e ha poi chiuso l'annata confermandosi nel WRC-2. In particolare nei primi 20 giorni di ottobre ha piazzato i tre successi che gli hanno consentito di diventare campione in tre campionati diversi rimbalzando nel mediterraneo fra Marocco, Giordania e Spagna. «Viaggiare in così tanti posti e per tanti

campionati diversi logisticamente non è stato facile», ammette. «Le prime vittorie nel MERC, nel Cross-Country e nel WRC-2 ci hanno dato fiducia. Da lì in poi abbiamo dovuto badare ai punti e giocarcela con intelligenza fino alla fine della stagione nei tre campionati. Ma alla fine ce l'abbiamo fatta, ed è stato un sogno che covavo da lungo tempo che si è avverato. È stato un anno straordinario per me, un regalo per la federazione e per il Qatar, e oltre a Khalifa al-Attiyah devo ringraziare su altezza l'Emiro Sheick Tamim bin Hamad al-Thani che mi ha sempre sostenuto, sia nelle corse sia nelle mie attività di tiratore».

Con un bottino di 59 vittorie nel MERC fra l'altro al-Attiyah è a un solo passo dal record di 60 del suo ex-collega e rivale del Dubai, Mohamed bin Sulayem. «Non è un problema per me, poi ho vinto 11 titoli nel MERC, la Dakar, il WRC2, il Cross Country e ho un titolo di produzione nel WRC: nessuno è mai riuscito a fare tanto». Anche perché rispetto ai tempi Sulayem ora i campionati in cui gareggia Al-Attiyah sono più competitivi, con più macchine in partenza, più iscritti, più costruttori coinvolti. Il prossimo traguardo di "superman" Nasser, è proprio il caso di dirlo, è già nel mirino: «Voglio partecipare alla mia sesta olimpiade a Rio. E vincere un oro. Ci sono ancora quattro posti disponibili, non voglio farmi sfuggire questa chance». Detto da uno che quando gareggia vince sempre o quasi, più che una promessa è un appuntamento.



Vittoria agli antipodi in Wrc-2

La stagione era cominciata con l'alloro alla Dakar  
il bis dopo la vittoria del 2011



## L'incredibile 2015 di Al-Attiyah 14 vittorie in 3 campionati

Dakar

**FIA World Cup for Cross-Country Rallies**

Sealine Cross Country Rally

Pharaons Rally

Italian Baja

Hungarian Baja

Rally Marocco

**FIA Middle East Rally Championship**

Qatar

Kuwait

Shiraz

Cipro

Giordania

**WRC-2**

Messico

Portogallo

Australia

In Marocco la consacrazione nel Cross-Country





Baptista festeggia  
col team RP Motorsport



# Le regole di Baptista

Al debutto nella serie, proveniente dal Brasile e a digiuno dei circuiti europei, il giovane della RP Motorsport ha sbaragliato il campo assicurandosi il campionato nella tappa finale permettendo al team italiano di conquistare il secondo titolo in due anni

**Antonio Caruccio**  
Foto Speedy

La Euroformula Open ha incoronato il suo secondo campione della storia. Dopo Sandy Stuvik, thailandese vincitore della passata edizione con RP Motorsport, la compagine italiana diretta da Fabio Pampado e Graziano Rocca ha festeggiato anche il titolo 2015 con Vitor Baptista. Diciassettenne brasiliano, Vitor è stato indubbiamente la sorpresa della stagione, perché nonostante il titolo ottenuto nel 2014 nella Formula 3 Brazil Light, nessuno aveva ancora visto il suo potenziale in azione in Europa. Un plauso quindi ad RP Motorsport che ha creduto in lui e che lo ha accompagnato sino alla conquista del titolo, con sei successi maturati nel corso di questa stagione. La chiave di svolta dell'anno è stato il bottino conquistato a Monza da Baptista, che gli ha permesso di mantenere la leadership nonostante gli scarti, ben due, previsti a fine campionato.

### Baptista verso la 3.5V8 Tereschenko in GP3

E così Konstantin Tereschenko, nonostante un weekend a Barcellona davvero impeccabile con due pole, due vittorie ed un giro veloce in gara, non è riuscito a conquistare il titolo. Sconfitto, ma con onore perché Konstantin ha lottato duramente senza remore, sfruttando una vettura, quella del team Campos, che su questo circuito ha sempre avuto qualcosa in più degli avversari. La dimostrazione della velocità di Tereschenko è stata confermata dalle sei vittorie stagionali conquistate, le stesse del neo campione appunto, che lanciano entrambi verso un salto di categoria nel 2016. Baptista potrebbe infatti correre nella Formula 3.5 V8 proprio con RP Motorsport, mentre il russo continuerebbe il lavoro iniziato in GP3 con Campos.



Juncadella con il team De Villota

### Juncadella ospite Habsburg che debutto

In occasione dell'ultima gara dell'Open, si è disputato anche il finale della Formula 3 Spagnola, di cui le gare che si svolgono nella penisola iberica della serie organizzata da GT Sport ne fanno parte, permettendo agli ultimi ritardatari di avere l'invito alla gara di Macao del 22 novembre. Il titolo della serie spagnola, per la cronaca, è andato a Tereschenko. Tra gli ospiti illustri, Daniel Juncadella, terzo alla fine di gara 2, al termine di una fine settimana che non lo ha visto emergere con la superiorità che invece ci si aspettava da un pilota di grande livello proveniente dal DTM, e precedentemente campione della F.3 europea del 2012. Per lui comunque, una buona esperienza dopo lo shake-down già effettuato ad inizio settimana con Fortec, prima che la macchina venisse spedita in Cina. Promosso dalla Formula Renault 2.0 Ferdinand Habsburg, ha corso con la vettura di Drivex, conquistando la prima fila.



### Fioravanti a punti Pulcini bene in gara 1

Non è stato un fine settimana felice per i piloti italiani invece. Dopo la vittoria di Monza, Damiano Fioravanti ha faticato, riuscendo comunque ad entrare in zona punti in entrambe le gare, scavalcando nella generale Leonardo Pulcini. L'alfiere DAV Racing, secondo tra i rookie in gara 1, non si è nemmeno schierato sulla griglia della seconda corsa per indisposizione, come comunicato dall'organizzazione. Nonostante l'assenza, Alessio Rovera, grazie ai 100 punti conquistati fino alla gara di Monza, resta il miglior alfiere del tricolore nella serie.



Buona prima gara per Pulcini



Con DAV si è distinto Ling



A punti Fioravanti reduce dalla vittoria di Monza

## L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 1 SABATO 31 OTTOBRE 2015

- 1 - Konstantin Tereschenko - Campos - 17 giri 29'14"519
- 2 - Yu Kanamaru - De Villota - 0"904
- 3 - Vitor Baptista - RP Motorsport - 7"885
- 4 - Daniel Juncadella - De Villota - 9"024
- 5 - Diego Menchaca - Campos - 12"406
- 6 - Leonardo Pulcini - DAV - 15"675
- 7 - Yarin Stern - West Tec - 18"872
- 8 - Tanart Sathienthirakul - West Tec - 19"618
- 9 - Damiano Fioravanti - RP Motorsport - 20"320
- 10 - Ferdinand Habsburg - Drivex - 23"958
- 11 - Igor Walilko - RP Motorsport - 25"190
- 12 - Sam MacLeod - West Tec - 28"818
- 13 - Andres Saravia - RP Motorsport - 31"039
- 14 - Ahmad Al Ghanem - Campos - 42"811
- 15 - Jose Manuel Vilalta - De Villota - 54"817
- 16 - Antoni Ptak - RP Motorsport - 1 giro

Giro veloce: Yu Kanamaru 1'42"477

### Ritirati

- 12° giro - Henrique Baptista
- 4° giro - Kang Ling
- 4° giro - Kusiri Kantadhee

## L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 2 DOMENICA 1 NOVEMBRE 2015

- 1 - Konstantin Tereschenko - Campos - 17 giri 29'19"264
- 2 - Diego Menchaca - Campos Racing - 3"659
- 3 - Daniel Juncadella - De Villota - 4"857
- 4 - Ferdinand Hasburg - Drivex - 4"480
- 5 - Vitor Baptista - RP Motorsport - 7"351
- 6 - Yu Kanamaru - De Villota - 8"058
- 7 - Damiano Fioravanti - RP Motorsport - 12"320
- 8 - Yarin Stern - West Tec - 16"874
- 9 - Kusiri Kantadhee - RP Motorsport - 25"521
- 10 - Tanart Sathienthirakul - West Tec - 28"004
- 11 - Antoni Ptak - RP Motorsport - 29"842
- 12 - Kang Ling - DAV Racing - 30"361
- 13 - Andres Saravia - RP Motorsport - 30"825
- 14 - Sam MacLeod - West Tec - 31"594
- 15 - Ahmad Al Ghanem - Campos Racing - 46"141
- 16 - Henrique Baptista - Campos Racing - 1'27"572

Giro veloce: Konstantin Tereschenko 1'42"611

### Ritirati

- 11° giro - Jose Manuel Vilalta
- 10° giro - Igor Walilko

### Non partito

Leonardo Pulcini

### Il campionato

- 1. Baptista 291; 2. Tereschenko 286; 3. Kanamaru 206; 4. Sathienthirakul 133;
- 5. Stern 119; 6. Rovera 100; 7. Fioravanti 96; 8. Menchaca 94; 9. Pulcini 91;
- 10. Walilko 62



Doppietta per Tereschenko ma non è bastato per battere Baptista in campionato



**2016  
Weekend  
da urlo**

**La prossima stagione la categoria si unirà a campionati internazionali di alto livello come la Formula 3.5 V8, la Euroformula, il GT Open e sarà nuovamente con il FIA F.3 a Pau. Un salto di qualità notevole che premia il lavoro organizzativo della Fast Lane**

#### **Massimo Costa**

Sta divenendo un campionato sempre più internazionale quello della F.Renault ALPS organizzato dalla italiana Fast Lane. Una serie addestrativa di qualità che nel 2016 si appoggerà per quattro eventi alla organizzazione spagnola di Jesus Pareja e anche alla RPM di Jaime Alguersuari per vivere dei veri super weekend. L'ALPS infatti, nella parte finale della stagione, sulle piste di Spielberg, Monza, Barcellona e Jerez si unirà alla Formula 3.5 V8, alla Euroformula Open e al GT Open formando un paddock decisamente avvincente. Ma non solo, perché il secondo appuntamento ALPS si terrà sul famoso tracciato citta-

dino di Pau e in concomitanza con il FIA F.3 European Championship, come già verificatosi negli ultimi anni. Insomma, più di così Fast Lane non poteva offrire ai propri team e piloti che si iscriveranno alla stagione 2016. Le altre due tappe si svolgeranno a Imola, nel fine settimana organizzato dal Gruppo Peroni, e come da tradizione a Spa la seconda settimana di giugno, con la prova denominata Euro Race che coinvolge gare Turismo e GT del nord Europa. Due soli quindi gli appuntamenti in Italia a voler sancire un approccio sempre più senza confini per la categoria che nel 2015 ha incoronato campione Jack Aitken, anche leader della classifica Eurocup e prossimo a debuttare nella Formula 3.5 V8.

### **Il calendario 2016**

- 3 aprile - Imola (Gruppo Peroni)**
- 22 maggio - Pau (FIA F.3)**
- 12 giugno - Spa (Euro Race)**
- 11 settembre - Spielberg (GT Sport)**
- 2 ottobre - Monza (GT Sport)**
- 30 ottobre - Montmelò (GT Sport)**
- 6 novembre - Jerez (GT Sport)**



# Tatuus fa strada anche in America

**I nuovi telai della USF200 e della Pro Mazda, i due primi scalini del programma che attraverso la Indy Lights conduce alla IndyCar, saranno realizzati dall'azienda di Monza. Il debutto è previsto per il 2017 e il 2018. L'ennesima grande prova del made in Italy negli Usa**



**Stefano Semerao**

C'è una strada che porta al tempio di Indianapolis, ed è una strada tutta italiana. La Andersen Promotions, che organizza il programma «Mazda Road to Indy» ha infatti annunciato che le due serie propedeutiche del percorso che culmina con la Indy-Lights e la IndyCar - dove le vetture sono realizzate da Dallara - ovvero la Pro Mazda e la USF2000, avranno un telaio Tatuus. Si tratterà di uno chassis con base unica che verrà poi sviluppata in maniera differenziata, con il debutto previsto per il 2017 nella USF2000 e per l'anno successivo nella Pro Mazda.

## Tatuus e Dallara Invasione italiana

«Siamo tutti molto felici e motivati di essere stati scelti dalla Andersen Promotions», dice il CEO della Tatuus Gianfranco De Bellis, con Artico Sandonà artefice dei successi della factory di Concorezzo. «Io e Dan Andersen abbiamo collaborato già a fine anni '90 nella prima esperienza americana della Tatuus e ne conservo ricordi fantastici. Lavoreremo come al solito al massimo per fornire ai team un grande prodotto. Per noi si tratta di una straordinaria opportunità, inoltre fa piacere vedere come fra noi e Dallara il made in Italy sia molto apprezzato negli Usa».

## USF, passo in avanti rispetto a Van Diemen

Non a caso e il cosiddetto 'paese delle opportunità', che l'eccellenza italiana del motorsport ancora una svolta non si è fatta sfuggire. Per la Tatuus dopo il grande successo della F.4, sarà una nuova chance di mettere in pista una monoposto performante e facile da gestire sotto il profilo economico. La USF-17, che verrà svelata durante la 500 Miglia del prossimo maggio, rappresenterà un cospicuo passo in avanti dal punto di vista tecnologico rispetto al telaio Van Diemen che equipaggia l'attuale USF2000. Il telaio, che sarà realizzato con una monoscocca in carbonio secondo le ultime specifiche FIA F.3, monterà un motore Mazda MZR da 2 litri aspirato e avrà alcune evoluzioni in termini di sicurezza per rispettare le norma-



tive americane, come pannelli anti-intrusione in Zylon e sottoscocca rinforzata per i circuiti ovali. E poi: cambio "shift" a sei marce, sterzo LCD, freni a quattro pistoni PFC.

## Per la Pro Mazda telaio sofisticato

La Pro Mazda – PM 18 - utilizzerà come detto questa base per consentire ai team di ottimizzare i costi modulando le evoluzioni, in particolare aggiungendo più potenza grazie ad un propulsore Mazda Skyactiv, una aerodinamica più sofisticata con un sottoscocca e diffusore rivisti, ala posteriore triplano e ala anteriore con flap adattabili. «Gianfranco e tutto il team Tatuus si sono davvero superati», sostiene Scot Elkins, direttore di

gara delle due categorie e veterano del motorsport Usa. «La cura che hanno messo nei dettagli e l'entusiasmo con cui è stato accettato il loro progetto dai partner della Anderson Promotions ci rende felici, non vediamo l'ora di lavorare con loro a lungo in futuro». Molto soddisfatto anche Dan Anderson in persona: «Sin da quando ci siamo conosciuti circa vent'anni fa ho sempre avuto grande ammirazione per Gianfranco De Bellis e i prodotti della Tatuus. Iniziare con loro questa nuova avventura è entusiasmante perché so che ci consegneranno una vettura di ottimo livello, che rappresenterà un nuovo stadio per i piloti che vogliono cimentarsi con le monoposto. La Mazda Road allena bene i piloti che intendono arrivare alla IndyCar, e le Tatuus rappresenteranno un ulteriore passo in avanti». I bozzetti della USF-17 e della PM-18 verranno svelati nelle prossime settimane.



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](http://www.inpagina-bo.com)

[info@inpagina-bo.it](mailto:info@inpagina-bo.it)