

n. **341**
23 novembre 2015

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

Dottor Hamilton Mister Lewis

**Le mille facce di un campione
che ha scelto la libertà.
Contro tutti e contro tutto**



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



20



32

48



Il graffio

di Baffi

IL MITICO ... F.3 A MACAO: THORENQVIST

62

澳門格蘭披治大賽
Grande Prémio de Macau
Macau Grand Prix
19-22/11/



BAFFI



Come da tradizione, l'arrivo dell'inverno coincide con la scelta da parte della redazione di Italiaracing del Pilota italiano dell'anno. Per accedere alla selezione, i piloti non devono aver corso in categorie superiori alla F.3, quindi niente GP3, GP2, Renault 3.5 e via dicendo. Quest'anno ne abbiamo scelti sette tra

F.4, Eurocup Renault 2.0, Euroformula Open e FIA F.3. Avendo vinto il "titolo" nel 2014, non abbiamo inserito ovviamente Antonio Giovinazzi, che per questo 2015 sarebbe stato senza ombra di dubbio colui che avrebbe goduto dei più alti voti assoluti da parte della nostra redazione. Abbiamo quindi optato per

PILOTA ITALIANO



Michele Beretta ed Alessio Lorandi, protagonisti del FIA F.3, di Ignazio D'Agosto (Eurocup F.Renault), di Damiano Fioravanti, Leonardo Pulcini e Alessio Rovera, bravissimi nella Euroformula Open, e per la bella sorpresa Diego Bertonelli, unico italiano a distinguersi nella F.4 nazionale.

L'Albo d'oro

2014 – Antonio Giovinazzi

2013 – Antonio Fuoco

2012 – Riccardo Agostini

2011 – Raffaele Marciello

2010 – Giovanni Venturini

2009 – Andrea Caldarelli

2008 – Mirko Bortolotti

2007 – Edoardo Mortara

2006 – Edoardo Piscopo

2005 – Davide Rigon

2004 – Ronnie Quintarelli

I sette selezionati

Michele Beretta (FIA F.3)

Diego Bertonelli (F.4 Italia)

Ignazio D'Agosto (Eurocup Renault 2.0)

Damiano Fioravanti (Euroformula)

Alessio Lorandi (FIA F.3)

Leonardo Pulcini (Euroformula)

Alessio Rovera (Euroformula)

ARACING 2015

Michele Beretta

Al suo secondo anno nel FIA F.3, Michele Beretta ha mostrato segnali di crescita nonostante qualche errore di troppo e alcuni incidenti nei quali è rimasto coinvolto senza colpe. Al volante della Dallara-Mercedes del team Mucke, Beretta ha completato l'avvicinamento alla top 10 nella tappa finale quando ha conquistato con merito i primi punti nella categoria.





Diego Bertonelli

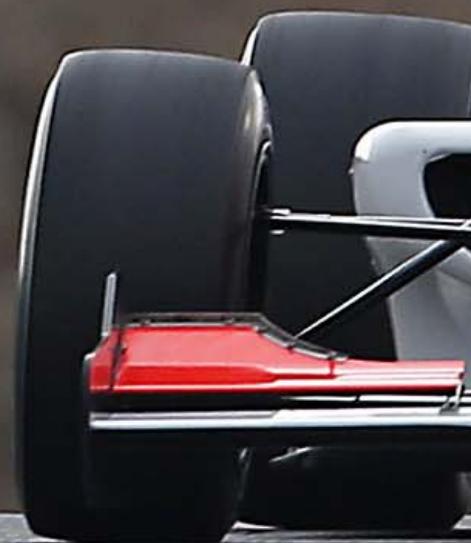
Al debutto nelle monoposto, precisamente nella F.4 Italia, Diego Bertonelli ha iniziato la stagione in sordina, crescendo gara dopo gara, e arrivando a essere uno dei protagonisti negli ultimi appuntamenti tanto da salire per cinque volte sul podio per il team RB. Un prospetto sicuramente interessante quello di Bertonelli che ci auguriamo venga seguito con grande attenzione e capacità.





Ignazio D'Agosto

Era praticamente a piedi Ignazio D'Agosto. All'inizio del 2015, il bravo pilota barese non aveva un volante e possibilità per salire di categoria dopo tre buone stagioni nella Eurocup Renault 2.0. Ma all'improvviso è arrivata l'offerta della MP Motorsport che ha voluto D'Agosto per puntare al titolo. Ad Alcaniz, il pilota che votammo Kartista Italiaracing 2011, poteva puntare alla vittoria, ma circostanze sfortunate lo hanno costretto al ritiro. Dopo di che, qualche buona gara, altre peggiori fino ai podi di Jerez. D'Agosto ha dimostrato una volta di più di meritare il passaggio nel FIA F.3 o nella 3.5 V8 o nella GP3, insomma in una serie superiore, ma il problema rimane sempre quello: il budget.







Damiano Fioravanti

Quella 2015 è stata la prima vera, e positiva, stagione in monoposto per Damiano Fioravanti. Dopo il debutto, dal karting alla Euroformula, del 2013 e un 2014 tormentato da problemi extra paddock, il ragazzo romano, Kartista Italiaracing 2012, con RP Motorsport ha cominciato con frequenza a occupare le posizioni di vertice, fino alla vittoria ottenuta a Monza. Fioravanti ha concluso il campionato al settimo posto



Alessio Lorandi

Dal Karting al FIA F3, il salto compiuto da Alessio Lorandi è stato decisamente notevole. A 16 anni, il ragazzo di Salò ha subito sfidato piloti con molta più esperienza e dopo qualche difficoltà iniziale, ha ingranato la marcia giusta. Con la Dallara-VW del team Van Amersfoort, si è ben qualificato sul tracciato cittadino di Pau andando a punti e ripetendosi al Norisring e a Spa. Nella seconda parte della stagione si è verificato un calo nelle prestazioni della squadra che ha coinvolto anche il suo compagno Charles Leclerc, in lotta per il titolo. Lorandi, ricordiamo votato Kartista Italiaracing 2014, è poi volato a Macao e sul difficilissimo circuito cittadino e senza commettere errori alla fine si è piazzato settimo nella gara finale mostrando una volta di più il suo talento.





ALESSIO LORANDI

Lorandi
INDUSTRIE PULLEN

VOLKSWAGEN

SHELL

babyRace
www.babyrace.it

KONI

HANKOOK

KFC
Jagonya Ayam!
8
KFC
INDONESIA

Leonardo Pulcini

Il romano, Kartista Italiaracing 2013, dopo un buon anno nella F.4 Italia del 2014, ha debuttato nella Euroformula Open. Con il team DAV, Leonardo Pulcini ha subito mostrato tutte le sue qualità e alla fine è arrivata una vittoria. In campionato ha ottenuto il nono posto finale e una buona serie di piazzamenti nel corso della stagione.





Alessio Rovera

Bella sorpresa della F.Renault ALPS 2014, Alessio Rovera ha disputato la Euroformula Open risultando alla fine del campionato il migliore italiano in classifica generale grazie al sesto posto assoluto. E tutto questo nonostante abbia saltato due appuntamenti. Rovera ha iniziato l'anno con la DAV cogliendo una vittoria nella gara di apertura a Jerez, poi è passato alla BVM con la quale aveva conquistato gare del trofeo invernale della serie. E infine, è tornato alla DAV. Non certo una gestione ottimale per Rovera, che però al volante ha dimostrato di saperci fare salendo sul podio altre tre volte, seppur non da vincitore.





Mi chiamano Hamilton e voglio tutto

Il campione del mondo viene da una infanzia complessa, per diventare quello che è ha faticato molto, e questo spiega i tanti lati di una personalità difficile da comprendere nel profondo. Alla fine, dietro la star, il campione, il divo, il ragazzino arrogante, l'amante infedele e l'amico affettuoso c'è una sola vera spinta: quella ad essere il migliore per se stesso



Reebok
SecretLewis.com

Reebok

FORMULA 1

Lewis Hamilton



Stefano Semeraro

Campione, divo, aspirante rock star. Sorridente, cupo, umorale, simpatico. L'uomo più veloce del mondo, l'ex bambino prodigio mai cresciuto davvero. Un ragazzo complesso, un tipo che vive la vita a modo suo. Un fuoriclasse solo al centro di universo affollato. Comunque sia, Lewis Hamilton. «Io cerco sempre di capire la sua natura», dice Niki Lauda, che lo guarda con affetto e dispetto insieme, come si fa con il nipotino preferito, ma scavezzacollo. «Come tutti i fuoriclasse è fatto a modo suo, un po' strano, molto ragazzo. Ha dovuto faticare tanto per arrivare dove è, bisogna comprenderlo». Cosa che, va detto, costa fatica sia ai suoi avversari sia ai suoi compagni di squadra, e persino ai suoi parenti e amici, anche intimi. Papà Anthony gli ha trasmesso la passione, lo ha svezzato e gli ha costruito davanti un futuro da numero 1, ma anche lui, ad un certo punto del tragitto, è stato messo da parte, licenziato dal ruolo di manager. Ora i rapporti sono tornati più sereni, ma Lewis, comunque, vuole correre da solo, gestirsi da solo, rispondere il meno possibile di ciò che fa e ciò che sogna. Lo sa benissimo anche Nicole Scherzinger, con cui per anni il fenomeno ha intrattenuto una storia stile Elizabeth Taylor e Richard Burton, tutta accelerate e frenate brusche, fino all'addio di un anno fa. Adesso Hamilton si fa vedere in giro per il mondo con modelle vampsissime e pop star ad alto tasso di eccentricità come Rihanna, mentre Nicole flirta con il tennista Dimitrov, l'ex di Maria Sharapova - però poi spunta lo scatto in cui i due ricompaiono vicini. Mai dire mai, con lui.

“La mia velocità è senza segreti”

Essere Lewis Hamilton non è facile. Tutti cercano di scoprire il suo segreto, la chiave della sua velocità in pista e della inafferrabilità fuori, ma lui è il primo a nascondersi dentro una apparente, disarmante semplicità. «Non c'è un segreto dietro la mia velocità», ha raccontato ad Autosport qualche tempo fa. «La verità è che ho talento per guidare le macchine, tutto qui. Salgo su e imparo. Non devo guardare come girano gli altri per essere veloce, posso farlo da solo, contando su me stesso. Ovviamente si può, si deve sempre migliorare. Io guiderò sempre bene, ma devo curare la mia forma fisica e i miei punti deboli per farlo ancora meglio». Il personaggio Hamilton ultimamente si è attirato parecchie critiche, anche in Mercedes c'è chi ha alzato il sopracciglio davanti alle sue bizzie da star. I tanti party - con relative foto da macho a fianco di una Rihanna seminuda ad un carnevale nei Caraibi... - le ragazzate alla guida, da automobilista di tutti i

giorni. Le bevute. La Pagani Zonda da due milioni di euro ammaccata a Montecarlo appena prima del GP del Messico («okay, avevo festeggiato il Mondiale, forse avevo alzato un po' il gomito»), la recentissima foto con il cellulare in mano al volante di un Suv Mercedes. Nel 2007 lo avevano beccato in Francia che guidava a 198 all'ora, sequestrandogli macchina e patente, nel 2010 si era beccato 500 euro di multa a Melbourne più o meno per la stessa ragione.

“Il momento più bello? La mattina della gara”

Eppure dentro l'Hamilton versione glamour che dà la sua voce a Saetta McQueen in *Cars*, che recita nel sequel di *Zoolander*, acquista un jet da 20 milioni di euro per stare più vicino alla morosa e gioca a imitare James Dean, flirtando con la fortuna, c'è l'Hamilton che scorrazza allegro per il paddock con il cane Roscoe, che venera la mamma e il fratello disabile, che dispensa tweet pieni di dolcezza a tutto il mondo. Ma anche un Hamilton che si trasforma in manager di se stesso per discutere del suo contratto in prima persona con i legali Mercedes: perché fuori dalla pista vuole essere certo di rimanere libero da troppi impegni promozionali e rintanarsi in studio per suonare la sua chitarra, comporre la sua musica. Chiudersi nel suo mondo. E' lo stesso Hamilton che compare ogni volta che si abbassa la visiera e c'è un GP da addentare, un avversario da sverniciare. L'Hamilton profondo, che mescola ferocia e timore. Quello che dice: «il momento più bello non è quando hai vinto e tutti ti abbracciano, ma quando ti svegli la mattina della gara e te la fai sotto».

“Studio sempre con i miei ingegneri”

Un freak che cambia pettinatura quasi ad ogni settimana e gira con un esperto che gli cura il “look”, non riuscendoci sempre, verrebbe da dire guardando certi scatti. Ma anche un professionista capace di lavorare con attenzione e scrupolo. «Non faccio che studiare insieme ai miei ingegneri», sostiene. «Loro mi inviano in continuazione informazioni e io riempio i fogli di annotazioni. Settare una macchina significa sentirla, ma anche saper comunicare quella sensazione agli altri. E facile, ma non lo è altrettanto sapere cosa fare per risolvere i problemi. A scuola ad esempio non me la cavavo tanto bene. Così sul piano tecnico ho dovuto lavorare il doppio degli altri, perché non mi veniva naturale. E ora sono forte anche in quello, se non il più forte in assoluto».

“Per arrivare al top devi liberarti la mente”

Tutti sanno la storia del bimbo Lewis che a 10 anni va a stringere la mano ad un perplesso Ron Dennis per dirgli: «Mi chiamo Hamilton, un giorno guiderò una delle sue macchine». Pochi immaginano cosa gli è costato davvero mantenere quella promessa attraversando una vita non facile, reggendo una pressione immensa. Tutto per arrivare a sentirsi perfetto, intoccabile, espandendo il proprio ego e le proprie sensazioni, a volte con il rischio di sorpassare il limite. «Il brutto è quando ti svegli la mattina e ti rendi conto di aver guidato come un idiota. Fortunatamente non mi capita tanto spesso... Però, non ti puoi mai fermare. C'è sempre qualcosa da limare, che si tratti di capire come gestire la macchina all'uscita di una curva o dei rapporti con i media. Dire: c'era sovrasterzo, oppure avevo molto sottosterzo è facile; il guaio è che dietro ci possono essere dieci motivi diversi per cui succede. Per arrivare al massimo devi sederti ore con gli ingegneri e discutere di come si comporta la macchina al centro della curva, o di come reagisce alla frenata, ma anche sapere quando devi spegnere il cellulare, mangiare bene, riposarti e smettere di pensare alle sciocchezze. Per arrivare al massimo devi liberarti la mente da tutto ciò che non conta».

“Mio padre è stato molto duro e gliene sono grato”

Un lavoro iniziato tanti anni fa, a fianco di papà Anthony: «Si piazzava in un angolo a Rye House, nel karting, e si annotava il punto in cui i migliori frenavano, poi quando eravamo da soli si piazzava pochi metri più indietro e mi diceva di frenare nello stesso punto. Io ci provavo centinaia di volte, la maggior parte delle volte finendo in testacoda. Ma se ora freno più tardi di tutti lo devo a quell'allenamento. Mio padre è stato molto,

molto duro come me quando ero bambino, e gliene sono grato. Eravamo l'unica famiglia di colore a girare per i circuiti, non è stato facile, c'era un sacco di gente che pensava di essere meglio di noi. Ci sono state tante aziende che ci hanno dato una mano, credendo in noi, ma ho dovuto anche lavorare molto su me stesso. Non ho mai avuto un preparatore fisico nelle serie minori, ma alla mia prima gara di F.1 sono arrivato in perfetta forma». Un titolo nel 2008, poi tanti, troppi anni passati a mordere la polvere, ad osservare i trionfi degli altri, soprattutto quelli di Sebastian Vettel. Con cui faceva un tempo comunella contro Fernando Alonso e che ora giudica con molto più distacco da quando sulla Ferrari ha iniziato a rappresentare un possibile problema per la Mercedes dei prossimi anni.

“Non mi importa di quel che pensa la gente”

Il suo vero idolo rimane Ayrton Senna, averlo raggiunto a quota tre titoli, Hamilton sembra aver trovato un orizzonte diverso. Anche lui ama invocare protezioni e guide celesti («Dio è la cosa più importante della mia vita, lo strumento che mi ha consentito di uscire da tante situazioni difficili»), ma sa bene che la felicità non può prescindere dall'indipendenza e dalla libertà. Quella che ha trovato in una scuderia come la Mercedes e che sta raggiungendo in questa parte della sua vita. «Il sogno di ogni pilota è avere a disposizione una macchina che si comporta come vuoi, ed è quello che sta succedendo ora a me. Poi, c'è la mia vita privata. Ho trent'anni e me la sto godendo al massimo. Mi criticano, ma quando vinco certe gare tutto va a posto. Non me ne importa nulla di quello che pensa la gente, ecco la verità, perché in fondo non conta. Conta solo come mi sento io. Questo momento della mia vita passerà, lo so, ma un giorno vorrò essere sicuro di averlo vissuto al massimo. E più di tutto, voglio essere sicuro di aver guidato meglio di chiunque altro».

“Questo momento della mia vita passerà, lo so, ma un giorno vorrò essere sicuro di averlo vissuto al massimo. E più di tutto, voglio essere sicuro di aver guidato meglio di chiunque altro”



ROMAIN
GROSJEAN

Tutto in una notte

Il franco-svizzero ad Abu Dhabi correrà l'ultima gara della Lotus: l'occasione per tentare una gara memorabile prima di concentrarsi sull'avventura con la Haas nel 2016





Allora Grosjean, lei è un francese-svizzero o uno svizzero-francese?

«Dipende da chi vince in quel momento nel tennis, nel calcio, nello sci...».

Siamo arrivati alla sua ultima gara con la Lotus: qualche idea per rendere memorabile l'occasione?

«Ovviamente la priorità ad Abu Dhabi sarà raccogliere più punti possibile, ma sarà comunque emozionante dividere gli ultimi meeting, gli ultimi pasti e le passeggiate lungo il tracciato con il team. A Enstone ho passato tanti bei momenti, periodi che hanno rafforzato il mio carattere, e mi sono divertito tanto. Prima di andarmene farò una visita alla factory per dire addio a tutti quelli con cui ho lavorato per tanti anni, sono sicuro che sarà una giornata particolare».

Il tracciato di Yas Marina le piace?

«E' un bel tracciato con un paddock molto ben costruito, a mio parere uno dei migliori eventi fra quelli in calendario. Poi, è particolare perché si parte con la luce del sole e si arriva sotto le luci artificiali, ciò che lo rende bellissimo per i fan che possono vedere le nostre espressioni sotto la visiera e capire quanto siamo concentrati. Per me inoltre è ancora più bello perché posso svegliarmi un po' più tardi la mattina! Il weekend non è facile perché nelle prime e nelle terze libere devi preparare il set-up in condizioni che saranno veramente quella della gara e delle qualifiche, quindi le seconde libere diventano molto importanti sia per me sia per gli ingegneri».

Come sta preparando l'ultima gara della stagione?



«Darò battaglia dall'inizio alla fine. Non avrebbe senso tirarsi indietro in gara o durante il weekend. E' la ultima volta che la E23 sarà usata in gara quindi le voglio dare il più bello degli addii. Il motore sarà sfruttato al massimo, io ci metterò il cuore perché so che a Enstone tutti si aspettano un grande finale di stagione».

Lei ha fatto una gran partenza e un bel GP in Brasile: ad Abu Dhabi sarà ancora meglio?

«Il motivo per cui sono riuscito a partire così bene e poi lavorare seguendo le indicazioni del team a Interlagos sta negli errori che avevo commesso in qualifica il giorno prima. Certamente cercherò di ripetermi ad Abu Dhabi. Il weekend brasiliano è stato duro dal punto di vista emozionale per tutto quello che stava succedendo a Parigi e che ci ha colpito

molto. Abu Dhabi è una gara diversa e siamo tutti decisi a vivere un grande weekend».

Che cosa farà dopo la fine del campionato?

«La cosa principale e più importante è che passerò un po' di tempo con i miei cari. Gli ultimi eventi ci hanno fatto capire quanto sia importante godersi la vita, stare più tempo possibile con la tua famiglia e i tuoi amici. La mia è una famiglia molto giovane quindi mi preparo a vivere dei momenti speciali con loro, anche se mi concederò qualche ora di sonno in più rispetto a quando sono in giro per le gare. E' importante riposarti mentalmente e fisicamente il più possibile quando la stagione è finita e per me nel 2016 ci sarà una sfida ulteriore perché mi ritroverò in un ambiente tutto diverso».

IL GIALLO

L'ULTIMO VOLO



Quarant'anni fa un aereo guidato dal fuoriclasse inglese Hill si schiantava nei pressi di Londra. Con lui moriva anche il progetto di un nuovo team, la GH Embassy Racing. I veri motivi dell'incidente sono ancora avvolti nella nebbia

Carlo Baffi

Sono le 18.47 del 29 novembre 1975, quando un bimotore Piper PA 23-250 Turbo Aztec decolla dall'aeroporto di Marsiglia. A bordo vi sono sei membri della scuderia di F.1 GH Embassy Racing. Sono il direttore sportivo Terry Brimble, il progettista Andy Smallman, i meccanici Terry Richards e Tony Halcoock. Vi sono anche i piloti Tony Brise ed il grande Graham Hill: il due volte iridato inglese, fondatore della scuderia e proprietario del velivolo di cui è ai comandi. Il gruppo è reduce da una sessione di test privati sul circuito francese di Le Castellet e sta facendo ritorno a Londra. Il volo prosegue tranquillamente e verso 21.45, Hill, che prende contatto con la torre di controllo londinese. A breve avrà inizio la manovra d'atterraggio previsto sulla pista dell'aerodromo Elstree, situato a nord-ovest della capitale del Regno Unito.

Destinazione Londra

Secondo il servizio meteorologico, il vento è calmo e la visibilità è stimata intorno ai 2 km, ma da Elstree giungono notizie che l'area è avvolta da una fitta coltre di nebbia, che sta riducendo progressivamente la visibilità. Una complicazione che induce il pilota dell'aereo ad un avvicinamento strumentale. A 4 miglia nautiche dalla destinazione, Hill si mette nuovamente in contatto radio per fornire la sua posizione e dal controllo di Elstree, comunicano che la visibilità non supera i 200 metri. Durante la discesa, si susseguono i contatti radio, al fine di semplificare l'azione del pilota, che procede "a vista". Alle 22.27, il controllore di volo riceve un nuovo messaggio con cui Hill, da le ultime coordinate: "45 Yankee finals". Parole utilizzate per indicare la sigla di quel volo: N6645Y. Ancora 10 minuti di viaggio e poi, ognuno l'aereo sarà giunto a destinazione. Ma all'improvviso la conversazione si tronca.

Un lampo nella nebbia

La voce del pilota fa ancora in tempo a dire: "45...". Poi tutto tace. Un problema alla radio? Forse, ma quando il velivolo scompare dal radar, subentra la paura. Scattano immediatamente le ricerche e dopo circa un quarto d'ora, ecco arrivare un primo rapporto della polizia, che parla di un possibile incidente aereo. Ipotesi, che purtroppo viene confermata verso le 23. L'aereo di Graham Hill, è precipitato sul vicino campo da golf di Arkley. Prendono corpo anche le prime ipotesi circa la dinamica degli eventi. Durante l'atterraggio, il velivolo avrebbe urtato le cime degli alberi di un bosco ed una volta schiantatosi a terra avrebbe preso fuoco, andando completamente distrutto. Tesi confermate anche da alcuni testimoni oculari che trovandosi a Barnet (un piccolo centro nelle vicinanze), diranno di aver avvertito il rumore di un aereo in avvicinamento ed un lampo nella nebbia, proprio in direzione di Arkley. Analogo pure il racconto del tesoriere del golf club, che trovandosi nella club-house con altri soci, racconterà di aver udito uno strano rumore all'esterno, tale da indurre il gruppo ad uscire per verificare cosa stesse acca-

dendo. Il sopraggiungere dei poliziotti, informerà i presenti della disgrazia, in cui nessuno dei sei occupanti del velivolo ha avuto scampo. Anzi, complici le fiamme, l'identificazione dei corpi carbonizzati sarà possibile soltanto grazie al ritrovamento della patente di guida di Hill ed il controllo della proprietà dell'aeromobile.

La fine di un sogno

Una grave tragedia per il motorsport, che in un solo istante cancella non solo un fuoriclasse che a 46 anni è già considerato un mito, ma pure il 23enne Brise, l'allievo, ritenuto da molti un giovane di talento. E poi viene distrutta un'intera compagine, entrata nel Circus da appena due stagioni. Una piccola realtà, in cui Hill intendeva realizzare le proprie ambizioni future di costruttore, dopo aver trionfato sui circuiti di tutto il mondo: dalla "24 Ore di Le Mans", alla "500 Miglia di Indianapolis. Per arrivare al nobile palcoscenico del Gran Premio di Monte Carlo, con cinque trionfi. Solo il grande Ayrton Senna, anni dopo, farà meglio di lui, salendo sei volte sul gradino più alto del podio.

Ipotesi, non certezze

Alla tragedia di Arkley, seguiranno le consuete indagini, destinate però a lasciare irrisolti alcuni interrogativi. Si apprenderà che la torre di controllo chiese se fosse possibile fare rotta sull'aeroporto di Luton, situato a 15 miglia più a nord, per evitare la nebbia. Ma pare che Hill volesse fare ritorno a casa quanto prima e che gli altri passeggeri avessero le auto parcheggiate proprio ad Elstree. Da qui la decisione di atterrare ugualmente. "Non ero affatto preoccupata per il tempo - dichiarerà Bette Hill, la moglie del campione - Graham conosceva bene Elstree, il suo aereo faceva sempre scalo lì." Eppure qualcosa andò storto. Secondo il racconto di Peter Wood, che si trovava al controllo aereo dell'aerodromo, il bimotore perse quota troppo velocemente. Segno forse che probabili formazioni di ghiaccio possano aver appesantito le ali dell'Aztec? Altra teoria che si farà largo è quella dell'errore umano. Forse Hill non aveva l'esperienza sufficiente per scendere in condizioni di visibilità così ridotte? Eppure l'inglese aveva alle spalle parecchie ore di volo. Inoltre, è vero che quella sera vennero accesi dei fuochi sul campo da golf, che il pilota avrebbe confuso nella nebbia con le luci della pista d'atterraggio? Difficile trovare una risposta, quasi impossibile.

I giochi del destino

Di sicuro non è mancata la fatalità. Si pensi che Hill, cambiò all'ultimo momento i suoi piani, decidendo di rientrare dal Paul Ricard un giorno prima del previsto. E che dire del meccanico Alan Howell, che cedette il proprio posto sul volo a Terry Richards? Howell fece ritorno a casa tranquillamente con il collega Malcom Allen a bordo della bisarca del team. Quando si dice il destino.

Nel tradizionale appuntamento di fine stagione, questa volta svoltosi nello stadio olimpico di Londra, il pilota della Ferrari ha per la prima volta conquistato la vittoria assoluta battendo Kristensen. Il successo a squadre è andato invece agli inglesi Priaulx-Plato

Vettel da Champions



ROC 2015

RACE OF CHAMPIONS
LONDON 20/21 NOV
FORMER OLYMPIC STADIUM





Massimo Costa

Tornato dopo due anni di assenza a disputare la Race of Champions, classico appuntamento di fine stagione, Sebastian Vettel ha conquistato per la prima volta la vittoria assoluta per piloti singoli. Dal 2007 al 2012, in compagnia di Michael Schumacher, aveva conquistato per sei anni consecutivi il successo nella Nations Cup portando la Germania a livelli assoluti. E del resto, una coppia del genere non poteva avere rivali. Questa volta, Vettel si è cimentato nella Nations Cup insieme a Nico Hulkenberg, alla sua prima uscita nella ROC. Sono arrivati in finale, ma sono stati battuti dai simpaticissimi inglesi Andy Priaulx e Jason Plato, determinati come non mai, loro grandi piloti esperti con le vetture a ruote coperte, a battere due stelle della F.1. Nelle sfide singole invece, Vettel si è imposto nella finalissima su Tom Kristensen, battuto con un secco 2-0. Più dura la semifinale dove aveva incontrato un altro ex, David Coulthard, che lo ha portato alla bella. Ma lo scozzese ha anticipato il via ed ha buttato via ogni chance. Precedentemente, Vettel aveva sconfitto proprio Hulkenberg ai quarti di finale e Petter Solberg negli ottavi. Agli altri piloti di F.1 presenti non è andata benissimo. Solo Hulkenberg e Felipe Massa (che ha trovato sulla sua strada lo scatenato Coulthard) hanno raggiunto i quarti; agli ottavi sono caduti Daniel Ricciardo, Romain Gro-

sjean e Jenson Button. Subito KO Jolyon Palmer, il campione DTM Pascal Wehrlein (che si è cimentato in uno show con la Mercedes W04 F.1 del 2013) e il campione WTCC Josè Maria Lopez.

RACE OF CHAMPIONS 2015

Finale

Sebastian Vettel batte Tom Kristensen 2-0

Eliminati in semifinale

David Coulthard, Alex Buncombe

Eliminati ai quarti di finale

Nico Hulkenberg, Felipe Massa, Jason Plato, Andy Priaulx

Eliminati ai sedicesimi di finale

Petter Solberg, Daniel Ricciardo, Jenson Button, Susie Wolff, Nelson Piquet Jr, Romain Grosjean, Ryan Hunter-Reay, Bradley Philpot

Eliminati ai turni preliminari

Jose Maria Lopez, Pascal Wehrlein, Mick Doohan, Jolyon Palmer



Andy Priaulx



Tom Kristensen



Sebastian Vettel



Jenson Button



Daniel Ricciardo

A close-up, low-angle shot of the front of a Citroën rally car, likely a Citroën Xsara WRC, splashing through water. The car's headlights are on, and the front bumper is heavily splattered with water. The car features several sponsor logos, including 'Abu Dhabi' and 'Abu Dhabi Racing'. The background is a blurred natural setting, possibly a forest or a dirt road with trees.

La Citroen abbandona per una stagione il palcoscenico iridato, per ritornare in grande stile nel 2017. Una scelta che aveva già funzionato nove anni fa

Salto in lungo



DS AUTOMOBILES wrc+
A World Rally Championship || wrc.com

Abu Dhabi
WALLES
WORLD RALLY CHAMPIONSHIP

TOTAL

CA-975-ZW

MICHELIN IDENTICAR

Abu Dhabi
Racing

L'ultima vittoria di Sébastien Loeb nel 2006 con la Citroen Xsara Wrc con il team satellite Kronos Racing





Marco Minghetti

Le voci e i dubbi si rincorrevano da tempo, e rimbalzavano dai paddock del WTCC fino ai motorhome parcheggiati nei piazzali dei Parchi Assistenza del Mondiale Rally. Chiara da tempo (anche per via delle parole sempre più precise di Yves Matton...), la decisione che tutti aspettavano era sul futuro sportivo della Citroen. Se l'Armata Rossa (come veniva definita ai tempi dell'invincibile Loeb) avesse abortito il programma in pista e proseguito con rinnovato impegno sulle strade di tutti i giorni, o viceversa spinto per continuare con la berlina Elysée nel Mondiale Turismo. Puntuale, ma non imprevedibile la decisione. Stop tra dodici mesi alle gare su pista, e stop immediato alla presenza ufficiale nei rally iridati e ritorno dal 2017 con un modello totalmente inedito: la nuova versione della C3, vettura stradale di segmento B che dovrebbe fare la sua comparsa nelle concessionarie d'Europa nella seconda metà del 2016.

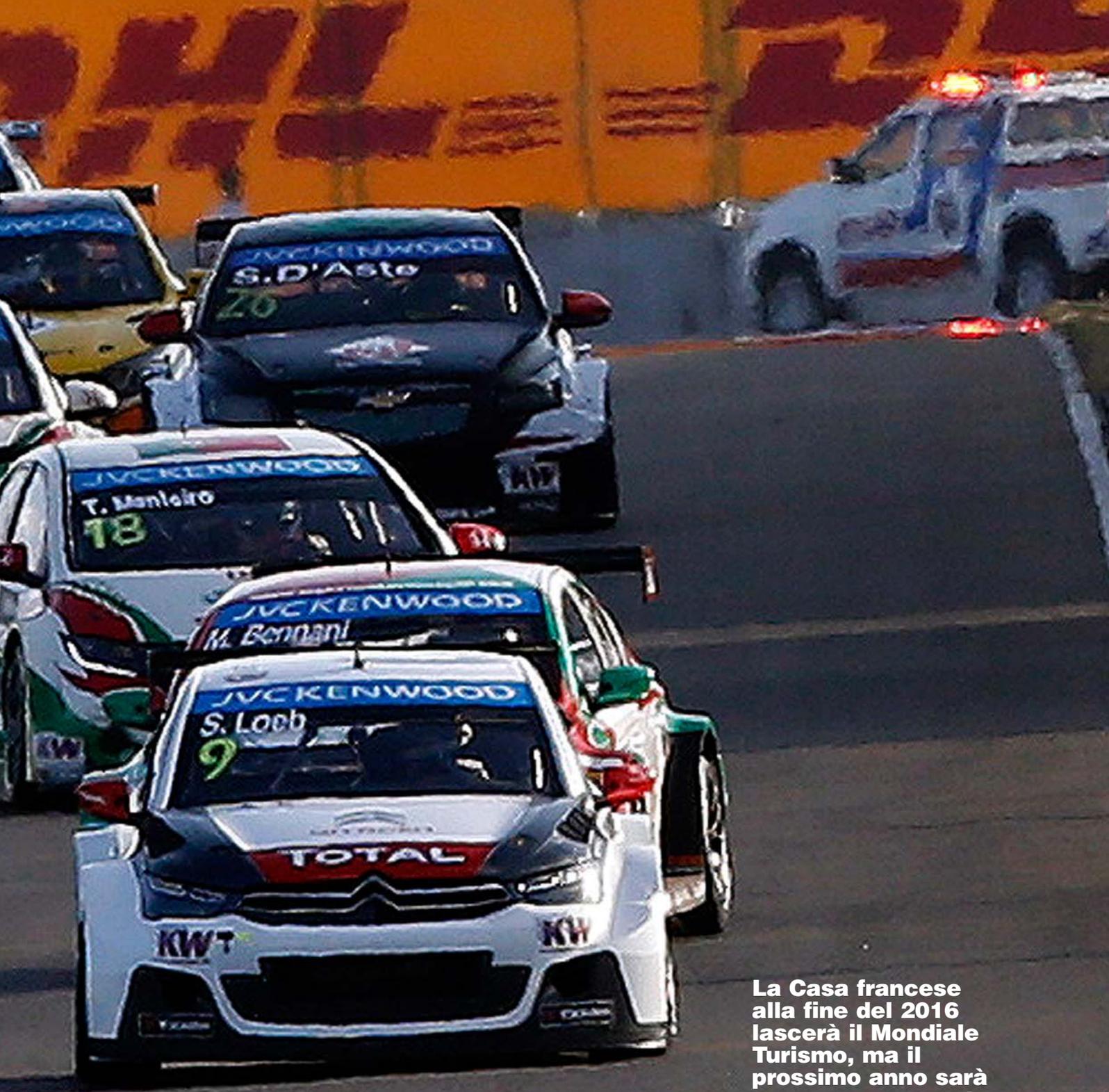
Citroen si prepara per tornare grande

Ed è in questa ottica che a Versailles hanno deciso di affiancare alla nuova auto anche un modello vincente nelle corse: soluzione che ai francesi riesce normalmente molto bene visti i numerosi successi ottenuti con Xsara, C4 e DS3. E così, forti anche del fatto delle novità regolamentari che faranno la loro comparsa proprio dall'1 gennaio 2017, gli uomini alle dipendenze di Matton avranno tutto il tempo per dedicarsi allo sviluppo della nuova vettura per i rally che dovrà battersi con una Volkswagen Polo rinnovata, con una Hyundai i20 che ad Alzenau stanno "coccolando" da mesi mentre, ad oggi, pare sempre più in difficoltà il programma Toyota Yaris. Senza più l'egida TMG, ma finito sotto l'egida di Tommi Makinen il quale non dispone di una vera e propria struttura, il futuro della "piccola" giapponese sembra infatti tutt'altro che roseo.

Nel 2016 le DS3 WRC affidate dal PH Sport

In Francia, quindi, hanno deciso di intraprendere la stessa strada già percorsa nel 2006 quando, in attesa della "rivoluzionaria" C4 (che venne sottoposta a lunghissimi test), i piloti Citroen gareggiarono nel team satellite belga del Kronos Racing. A portare nelle gare iridate l'ormai pensionata Xsara furono Sébastien Loeb, Xavier Pons ed un giovane Dani Sordo, campione Junior l'anno precedente. Una stagione comunque molto fruttuosa che permise al "cannibale" d'Alsazia di fregiarsi per la terza volta della corona iridata. Un titolo arrivato nonostante un incidente in mountain bike avesse costretto all'infermeria il pilota di Hagenau, e che solo uno sciagurato errore di Marcus Gronholm nel Rally d'Australia consegnò al francese. Al pilota finlandese, finito quinto agli antipodi, non bastò aggiudicarsi le altre tre gare in cui fu assente Loeb e terminò la stagione ad un solo punto dal rivale. Per quanto riguarda il 2016, al momento nulla di ufficiale è ancora trapelato, ma da oltralpe prevale la convinzione che l'ultima stagione agonistica ad alto livello delle DS3 Wrc sarà affidata alla struttura PH Sport, e a difendere i colori francesi dovrebbero essere confermati Kris Meeke e il giovane Stéphane Lefebvre, in attesa di richiamare per il 2017 il figliol prodigo Thierry Neuville, ormai in rotta con la Hyundai. Ma questa è un'altra storia...





La Casa francese alla fine del 2016 lascerà il Mondiale Turismo, ma il prossimo anno sarà comunque presente con due sole vetture. Sacrificato il campionissimo nei rally Loeb, che non l'ha presa bene...

Citroen saluta tutti

Dario Sala

La scorsa settimana, la Citroen ha finalmente sciolto le riserve sul suo futuro. Era una decisione che si aspettava da tempo, ma che ha portato con sé qualche sorpresa. Non tanto per il fatto di voler continuare nei rally (è lì che hanno costruito la loro immagine vincente) e lasciare il WTCC, quanto per come hanno impostato le cose per il 2016 proprio nel mondiale Turismo. Nel loro ultimo anno in pista, Citroen utilizzerà solamente due C-Elysée ufficiali che saranno affidate al Campione del Mondo José Maria Lopez ed a Yvan Muller. Sébastien Loeb, per anni simbolo e immagine della Casa, l'uomo di tutti i record nonché promotore del programma WTCC, è stato spostato alla "cugina" Peugeot per i rally raid. Un modo elegante per defenestrarlo. Ci è rimasto male il pilota francese che, attraverso il suo sito si è detto sorpreso di questa decisione.

Loeb trattato male "Sono rimasto sorpreso"

"Sono rimasto sorpreso nell'apprendere questa notizia e nel sapere che non avrei potuto continuare a correre con la Citroën nel 2016. Insieme abbiamo pianificato l'ingresso nel WTCC, dove volevo vincere il Mondiale entro tre anni. Sono molto deluso che l'avventura si concluda anticipatamente, avrei proseguito volentieri per dimostrare la mia competitività al volante della C-Elysée. E' stata una storia molto bella che però si conclude in un modo un po' particolare." Parole che hanno espresso sorpresa e un po' di amarezza per un campione che sicuramente ha ricevuto molto dalla casa, ma che ha anche dato tantissimo portando la Citroen a successi mai visti prima. Un trattamento così forse non lo meritava la leggenda dei rally. Non si sarebbe potuto continuare con tre macchine e chiudere in bellezza? Tutti l'avrebbero saputo con anticipo e sarebbero stati liberi di scegliersi la destinazione futura in tempo. Domande lecite e logiche che si sono posti tutti e le cui risposte sono racchiuse ai piani alti del quartier generale della casa. Di certo una parte di esse è da ricercare nei tagli di budget che hanno coinvolto tutto il gruppo. Qualche indiscrezione che arriva dalla stampa francese parla anche di un Loeb dall'ingaggio troppo alto e ormai decisamente fuori dai valori che la Citroen vorrebbe trattare in futuro.

Costi troppo alti per le Elysée clienti

Tutti si sono focalizzati sul siluramento di Loeb, ma anche Ma Qing Hua farà la stessa fine. Ora che i piani sono cambiati e che la Citroen si focalizzerà sui rally con un nuovo modello, il pilota cinese non rientra più nelle strategie. Il mercato asiatico però, sarà sempre importante e vedremo da questo punto di vista se si cercherà qualcuno nei rally che possa in qualche modo rivestire il ruolo che aveva il cinese Ma. Questo porta ad un'altra domanda e cioè quante C-Elysée ci saranno in pista il prossimo anno oltre alle due ufficiali. Sébastien Loeb continuerà il suo legame con la Casa, dopo questa separazione forzata, o si cercheranno altri team? A quest'ultima domanda non è facile rispondere perché sembra che la Citroen per far usare, non per vendere, le C-Elysée chieda 1 milione e 400mila euro a macchina. Quanti team saranno disposti a farlo? Se le pretese non caleranno sarà difficile vederne in giro.



Loeb finita l'avventura con Citroen, passa armi e bagagli in Peugeot per il programma Cross Country





Ribeiro filosofo non si preoccupa

Non è stato un bel colpo per la categoria. Certo, Volvo ha un impegno a lungo termine e Honda per ora c'è così come la Lada. Ma se già François Ribeiro aveva il problema di aiutare i team privati che usano la Chevrolet, adesso dovrà darsi da fare anche per cercare di piazzare le C-Elysée. "Per motivi economici, Citroen ha deciso di concentrarsi su una sola categoria – ha detto il responsabile di Eurosport Event - Capiamo la loro decisione di tornare ai rally. Rispettiamo la loro scelta e sappiamo che le Case ufficiali hanno dei cicli. Il WTCC però, esisteva prima di Citroen e continuerà dopo di loro. Per il prossimo anno continueranno con il team ufficiale. Vedremo di lavorare a stretto contatto per far sì che si possa mettere in piedi una squadra semi ufficiale che possa portare avanti il progetto. Ci tengo a dire che stiamo trattando anche l'ingresso di altri costruttori ed inoltre nel 2016 entrerà la Volvo". Ha ragione Ribeiro quando parla dei cicli. Il WTCC è sopravvissuto alla perdita di Alfa Romeo, BMW, Seat, Chevrolet. Se si lavorerà bene non ci sono motivi per allarmarsi. Certo, il momento economico non aiuta e le Case preferiscono legarsi ad altri settori. Inoltre il WTCC dovrà tenere presente la crescita di altri campionati Turismo più economici e che stanno attirando l'interesse visto il mercato che si sta creando. Parliamo di due cose differenti ovviamente, ma i team la sanno lunga quando devono scegliere su dove investire.

Comini, il migliore

Lo svizzero ha vinto il titolo al termine di una incredibile stagione, che lo ha visto combattere oltre che con gli avversari anche con la mancanza di budget. Ma alla fine ha scritto una favola che è una lezione per tutti

Dario Sala
Photo 4

Ha vinto il migliore. Alla fine erano tutti concordi. Stefano Comini è il giusto vincitore della prima edizione della TCR International Series. Lo svizzero della Target ha potuto cingersi della corona di alloro (perché a Macao la danno ancora) al termine di un fine settimana perfetto sotto tutti i punti di vista. Dall'approccio mentale al risultato della pista. Alla vigilia la tensione era palpabile nel paddock e a stemperarla era proprio Stefano. "La mia vittoria è già arrivare qui a giocarmela - diceva - io sono molto tranquillo attaccherò perché non



amo fare tattiche". Non ha dato solo aria alla bocca perché a quelle dichiarazioni ha corrisposto un atteggiamento vero. Stefano era realmente tranquillo. Non per facciata. E lo ha dimostrato in qualifica, quando con la sua guida è riuscito a strappare il terzo posto alla sua prima Macao. Due posizioni meglio del suo avversario principale che invece ha cominciato ad innervosirsi. Mentre Comini è rimasto nel parcheggio sotterraneo e fumoso dove venivano alloggiate le macchine, Pepe Oriola se ne tornava in hotel per smaltire la rabbia senza parlare con nessuno. Tornando poi nel paddock più scuro che mai. La domenica, Stefano sorrideva davvero, lo spagnolo ci provava.

La sincerità di Comini Oriola il ruvido

E questo nervosismo lo si è visto anche in gara quando ha tentato di tutto pur di passare l'avversario. Non ha fatto cose scorrette, intendiamoci, solo ha messo in mostra tutti i trucchi possibili che si possono usare su una vettura Turismo. Toccate e tamponate fino a quella che lo ha estromesso dalla gara e dal titolo. Comini però, si era preparato bene. Si è studiato tutte le gare di Oriola a Macao ed ha cercato di prevenirlo. Sapeva che avrebbe attaccato in modo "ruvido" e si è preparato mentalmente a tutto. E' rimasto freddo e lucido pur regalando uno spettacolo incredibile. "E' la mia gioia più grande - ha detto una volta campione - sono felice di avervi fatto divertire. Corro per me e soprattutto per il pubblico a cui dedico in parte questo titolo. Il resto lo voglio dedicare a me stesso e a tutti quei piloti che come me lottano con il budget e hanno subito ingiustizie dal motorsport. Io sono così. Sono diretto non nascondo niente. Mi hanno criticato in mille modi, ma alla fine ho vinto rispettando tutto e tutti. Ho grande rispetto per chi mi corre contro e penso anche che Pepe sia stato un grande avversario. Non chiedetemi però di cambiare il mio modo di vivere le corse. Non succederà mai." Per fortuna... E' stata una stagione lunga e pesante. Il budget che spesso lo ha fatto vivere di gara in gara non sapendo se ci fosse stato un futuro, le critiche spesso immotivate, il problema al ginocchio e tutta una serie di piccoli problemi a cui far fronte. Ora tutto è alle spalle perché ha vinto il titolo ed ha messo una tacca su Macao. Ci riescono solo i più grandi.



Comini e Belicchi
affettuosi sul podio

TCR formula vincente e in tanti si informano...

A Macao si è chiusa anche la prima stagione della TCR Series. Lo ha fatto regalando due gare splendide se si escludo gli incidenti. E' il Turismo al meglio, quello che consente spettacolo a basso costo. Non quello dove una macchina si ferma se sfiora l'altra. Nell'ex protettorato portoghese erano in tanti a fare la fila alla porta di Marcello Lotti. Ognuno a chiedere e informarsi. Tanti a chiedere macchine. La serie cresce e lo hanno capito in tanti... anche quelli di altri mondiali Turismo venuti a dare un'occhiata. Non si sa mai.



Gené all'attacco di Huff



Oriola il grande sconfitto della stagione

L'ORDINE DI ARRIVO DOMENICA 22 NOVEMBRE 2015

- 1 - Rob Huff (Honda Civic) - West Coast - 10 giri 32'52"232
- 2 - Jordi Gené (Seat León) - Craft Bamboo - 7"832
- 3 - Stefano Comini (Seat León) - Target - 9"050
- 4 - Pepe Oriola (Seat León) - Craft Bamboo - 10"459
- 5 - Jordi Oriola (Seat León) - Target - 13"361
- 6 - Gianni Morbidelli (Honda Civic) - West Coast - 16"268
- 7 - Kevin Gleason (Honda Civic) - West Coast - 17"008
- 8 - Andrea Belicchi (Seat León) - Target - 18"229
- 9 - Lorenzo Veglia (Volkswagen Golf) - Engstler - 26"627
- 10 - Sergey Afanasiev (Seat León) - Craft Bamboo - 34"592
- 11 - Mikhail Grachev (Volkswagen Golf) - Engstler - 36"767
- 12 - Rodolfo Avila (Seat León) - Asia - 28"016
- 13 - Josh Files (Opel Astra) - Campos - 53"645
- 14 - Robb Holland (Seat León) - Roadstar - 1'02"420
- 15 - Sunny Wong (Honda Civic) - West Coast - 1'24"708
- 16 - Michael Choi (Honda Civic) - Prince
- 17 - Guillaume Cunningham (Seat León) - Asia - 2'09"842
- 18 - Keith Chan (Seat León) - Roadstar - 2'17"575
- 19 - Samson Chan (Seat León) - Target - 2'28"893

Giro più veloce Rob Huff 2'34"136

Ritirati

- 1° giro - Kenneth Lau
- 1° giro - Frank Yu
- 1° giro - Francisco Mora
- 3° giro - Henry Ho
- 5° giro - James Nash

L'ORDINE DI ARRIVO DOMENICA 22 NOVEMBRE 2015

- 1 - Stefano Comini (Seat León) - Target - 10 giri 36'13"192
- 2 - Andrea Belicchi (Seat León) - Target - 1"733
- 3 - Mikhail Grachev (Volkswagen Golf) - Engstler - 26"549
- 4 - Gianni Morbidelli (Honda Civic) - West Coast - 32"677
- 5 - Rodolfo Avila (Seat León) - Asia - 55"890
- 6 - Rob Holland (Seat León) - Roadstar - 56"665
- 7 - Keith Chan (Seat León) - Target - 2'17"210

Giro più veloce Pepe Oriola 2'34"587

Ritirati

- 1° giro - Henry Ho
- 1° giro - Sansom Chan
- 1° giro - Guillaume Cunningham
- 1° giro - Michael Choi
- 1° giro - Sunny Wong
- 1° giro - Josh Files
- 1° giro - Lorenzo Veglia
- 1° giro - Kevin Gleason
- 1° giro - Jordi Gené
- 1° giro - Rob Huff
- 1° giro - Sergey Afanasiev
- 7° giro - Pepe Oriola
- 8° giro - Jordi Oriola

Il campionato

1. Comini 432; 2. Oriola 310; 3. Gené 285; 4. Morbidelli 243; 5. Gleason 226;
6. Belicchi 186; 7. Afanasiev 134; 8. Grachev 108; 9. Nykjaer 100; 10. Veglia 85.



Huff conduce il gruppo in gara 1

Lasciati appesi ad un filo dalla loro Porsche 919, Mark Webber, Brendon Hartley e Timo Bernhard portano a casa il mondiale in uno spettacolare gran finale. In GT, le 911 RSR completano l'opera, mentre Andrea Bertolini salva l'onore Ferrari

Marco Cortesi

Ventinueve anni. Tanto è passato da quando Derek Bell aveva regalato alla Porsche il suo ultimo titolo piloti nell'Endurance nel 1986 sulla 962C nei colori Rothmans. Dopo anni di alti e bassi nella storia del campionato, morto e poi rinato brillantemente nelle ultime stagioni, Mark Webber, Timo Bernhard e Brendon Hartley hanno ridato a Stoccarda il trofeo iridato, completando il lavoro iniziato col successo matematico tra i costruttori a Shanghai. Ma non è stato facile. Anzi è stato quasi impossibile. Con la sua 919 Hybrid da resettare ogni tanto e senza sistema KERS, Webber ha chiuso incredibilmente quinto. Con il terrore di non farcela fino all'ultimo giro dato che, anche se il margine sull'ottavo classificato era ampio, in Porsche non si sarebbe (eventualmente) nemmeno potuto fermare la vettura in attesa dell'ultimo giro, non sapendo se si sarebbe rimessa in moto. Alla fine, la vittoria dell'esemplare gemello di Neel Jani, Romain Dumas e Marc Lieb ha di fatto tolto molte speranze all'Audi, andata a complicarsi la vita con un problema di fissaggio di una gomma ai box, oltre che penalizzata dal consumo e costretta, si sapeva già dalla vigilia, ad almeno una sosta in più.

Campioni d'un soffio



PORSCHE

CHOPARD

DMG MORI

WEC

17

P1

Mobil 1
MICHELIN
CHOPARD

HY
Mobil 1
MICHELIN
CHOPARD

DMG MORI



La 919 Hybrid arma decisiva

Nonostante tutte le problematiche dell'ultima gara, con l'attuatore dell'acceleratore ed i sistemi ibridi, l'arma decisiva per Webber e soci è stata naturalmente la Porsche 919 Hybrid nella configurazione high downforce, che ha messo KO la concorrenza dell'Audi dalla tappa del Nurburgring in avanti. Dopo la prima parte della stagione affrontata con la stessa vettura che avrebbe corso (e vinto) alla 24 Ore di Le Mans, in preparazione della gara più importante dell'anno, in Porsche si è compiuto uno step impossibile da contenere per i rivali. Grazie all'inedita - e all'inizio controversa - carrozzeria posteriore "soffiante" e ad una generale ottimizzazione. Con Webber capo carismatico e metronomo del gruppo, Hartley ha imposto il talento mostrato nella prima parte della sua carriera, mentre Behrhard, già protagonista del periodo "di mezzo" con la RS Spyder LMP2, è stato praticamente perfetto, sin dal primo svezamento della nuova vettura che è stato a lui affidato.

Webber ha finalmente vinto un mondiale

Arrivato alla Formula 1 attraverso una traumatica esperienza coi prototipi, con il doppio volo con le Mercedes CLR a Le Mans 1999, Webber al ritorno nell'endurance ha così coronato

il sogno tante volte visto sfumare di conquistare un titolo mondiale. Come i telecronisti della serie hanno giustamente fatto notare, probabilmente non ha mai apprezzato tanto in vita sua il fatto di sentir risuonare l'inno tedesco su un podio. L'anno scorso, col gran botto di Interlagos, si sarà sicuramente chiesto se la scelta fatta fosse quella giusta: un anno dopo, ecco la risposta.

Audi, si riparte subito Toyota prepara la TS050

Indipendentemente dall'infrazione di Le Mans, che ha tolto all'Audi un motore utile per il finale di stagione imponendo di "rigenerarne" uno precedente, la R18 non è stata all'altezza della rivale. Non si cercano scuse. La nuova vettura - si dice - arriverà tra pochissimo, addirittura pochi giorni, pronta a ribaltare le sorti del confronto. Nel frattempo, in Audi si è rinnovato di due anni il contratto di Wolfgang Ulrich, che è sfuggito sia alla figuraccia del "Timo buttalo fuori" di Zeltweg nel DTM, sia al limite di età di 65 anni imposto ad Ingolstadt. Sarà della partita fino ai 67 anni. In Toyota, si presenterà molto più avanti la TS050, tutta nuova, con ibrido a batterie (non a supercondensatori) e motore da meno di 3 litri turbo. In Giappone, dopo la figuraccia di quest'anno, in cui si è rimasti "al palo" non si vuole sbagliare. Quantomeno in Bahrain è arrivato, invero fortunatamente, un podio assoluto che sa di contentino. Un podio che saluta la brillante carriera di Alexander Wurz.



Hartley,
Webber
e Bernhard
festeggiano
il titolo



La Porsche
vincitrice
ad Al Shakir

G-Drive e Rebellion tra i prototipi "minori"

Sempre tra i prototipi, è arrivato l'atteso titolo LMP2 per il G-Drive Racing di Roman Rusinov. Il russo, insieme alla Ligier, ha messo sul campo un'armata davvero difficile da battere nonostante i tentativi del team KCMG con l'Oreca. Alla fine, insieme a Sam Bird e Julien Canal, si è centrato l'obiettivo sfuggito di pochissimo lo scorso anno. Tra le LMP1-L, private e senza sistemi ibridi, aveva già prevalso la Rebellion, in una battaglia che in realtà non è stata tale. Tanti i problemi sia per le Oreca/Rebellion degli svizzeri, sia per la CLM del team ByKolles, che hanno raramente completato una gara senza lunghe visite ai box o soste in pista. La categoria si appresta comunque a diventare molto più competitiva, con l'arrivo dei costruttori "scartati" dalla LMP2. Una nota di merito va a Matheo Tuscher, vincitore in Bahrain insieme a Dominik Kraihamer ed Alex Imperatori. Il diciottenne ha corso sia nel WEC che in GP3: una prova d'altri tempi.

Porsche anche nel GT Lietz, titolo meritato

Per Stoccarda il successo è stato su tutti i fronti. Nonostante la 911 di Richard Lietz e Michael Christensen non sia sembrata stavolta al livello delle avversarie, l'attacco di Patrick Pilet e Fred Makowiecki nelle prime fasi, e poi l'avvio verso il successo hanno spianato la strada ad un doppio titolo anche in GTE-Pro. Lietz, che non ha davvero sbagliato nulla, ha anche ringraziato l'esiguità del parco partenti, dato che comunque fossero andate le cose, gli sarebbe in buona sostanza bastato fare il 70% della gara e transitare sul traguardo per vincere. Meritatissimo il titolo, per quello che l'austriaco ha mostrato in questi anni. Sconfitte le Ferrari. Se è vero che le Porsche sono state favorite dal BOP e dal meteo delle prove decisive (il motore a sbalzo li ha nettamente aiutati sul bagnato) i problemi patiti dalle 458 hanno fatto la differenza: in Bahrain Rigon e Calado sono stati fermati da un problema con una ruota che ha messo KO le loro speranze. L'unico titolo arrivato a Maranello è stato così quello di Andrea Bertolini, Aleksey Basov e Viktor Shaytar in GTE-Am. Premiata la classe del modenese, e anche la bravura nel ruolo di coach: davvero degni di nota i progressi dei due russi sotto la sua "tutela".

Che ne sarà della Porsche GT?

Con il mondiale che si chiude, ci si prepara già al prossimo. Tutte le protagoniste attese sono già scese in pista e l'attesa maggiore è tutta quella che coinvolge la "corazzata" Ford. La Ferrari sarà in pista con la nuova 488 turbo, mentre l'Aston Martin avrà un'evoluzione della sua Vantage. Si aspetta ancora la decisione dei campioni. Prima del Bahrain si dava per scontato il ritiro, con al massimo un mini-programma tramite il team Proton e l'addio di Olaf Manthey. Vedremo se la doppia affermazione cambierà le cose, anche se da tempo si parla di una nuova vettura con motore centrale... che però è ancora un miraggio.



La Ligier del G-Drive vincitrice in LMP2



Lietz ha vinto il titolo in GTE Pro





L'ORDINE DI ARRIVO DOMENICA 22 NOVEMBRE 2015

- 1 - Dumas-Jani-Lieb (Porsche 919 Hybrid) - Porsche - 199 giri
- 2 - Fassler-Lotterer-Treluyer (Audi R18 e-tron) - Audi - 1'25"310
- 3 - Wurz-Sarrazin-Conway (Toyota TS040 Hybrid) - Toyota - 3 giri
- 4 - Davidson-Buemi-Nakajima (Toyota TS040 Hybrid) - Toyota - 3 giri
- 5 - Bernhard-Webber-Hartley (Porsche 919 Hybrid) - Porsche - 9 giri
- 6 - Di Grassi-Duval-Jarvis (Audi R18 e-tron) - Audi - 11 giri
- 7 - Rusinov-Canal-Bird (Ligier JSP2-Nissan) - G Drive - 16 giri
- 8 - Howson-Bradley-Tandy (Oreca-Nissan) - KCMG - 16 giri
- 9 - Yacaman-Derani-Gonzalez (Ligier JSP2-Nissan) - G Drive - 17 giri
- 10 - Panciatici-Chatin-Capillaire (Alpine-Nissan) - Signatech - 17 giri
- 11 - Imperatori-Kraihamer-Tuscher (Rebellion R One- AER) - Rebellion - 18 giri
- 12 - Trummer-Kaffer (CLM P1-AER) - ByKolles - 19 giri
- 13 - Minassian-Aleshin-Markozov (BR01-Nissan) - AF Racing - 20 giri
- 14 - Prost-Beche (Rebellion R One- AER) - Rebellion - 20 giri
- 15 - Leventis-Watts-Kane (Gibson 015S-Nissan) - Strakka - 21 giri
- 16 - Webb-Cumming-Ragues (Morgan Evo-SARD) - Morand - 22 giri
- 17 - Sharp-Dalziel-Hansson (HPD) - Extreme Speed - 23 giri
- 18 - Pilet-Makowiecki (Porsche 911) - Manthey - 26 giri
- 19 - Bruni-Vilander (Ferrari 458) - AF Corse - 26 giri
- 20 - Brown-Fogarty-Van Overbeek (HPD) - Extreme Speed - 26 giri
- 21 - Turner-Adam (Aston Martin Vantage) - Aston Martin - 26 giri
- 22 - Nygaard-Sorensen-Thiim (Aston Martin Vantage) - Aston Martin - 26 giri
- 23 - Lietz-Christensen (Porsche 911) - Manthey - 27 giri
- 24 - Rigon-Calado (Ferrari 458) - AF Corse - 27 giri
- 25 - MacDowall-Rees-Stanaway (Aston Martin Vantage)- Aston Martin - 28 giri
- 26 - Dalla Lana-Lamy-Lauda (Aston Martin Vantage) - Aston Martin - 29 giri
- 27 - Mapelli-Al Qubaisi-Bachler (Porsche 911) - Proton - 29 giri
- 28 - Ried-Long-Seefried (Porsche 911) - Dempsey - 29 giri
- 29 - Perrodo-Collard-Aguas (Ferrari 458) - AF Corse - 30 giri
- 30 - Shaytar-Bertolini-Basov (Ferrari 458) - SMP - 30 giri
- 31 - Roda-Ruberti-Poulsen (Corvette C7-R) - Larbre - 30 giri
- 32 - Castellacci-Goethe-Hall (Aston Martin Vantage) - Aston Martin - 31 giri

Il campionato finale

1. Bernhard-Webber-Hartley 166; 2. Lotterer-Fassler-Treluyer 161; 3. Lieb-Dumas-Jani 138.5; 4. Duval-Di Grassi-Jarvis 99; 5. Davidson-Buemi, Wurz-Conway-Sarrazin 79; 7. Nakajima 75; 8. Tandy70,5; 9. Bamber-Hulkenberg 58. 10. Rusinov-Canal-Bird 33.5



La Ferrari 458
Andrea Bertolini,
Aleksey Basov
e Viktor Shaytar



Vandoorne nel... deserto

Il belga già laureatosi campione della categoria ancora una volta ha evidenziato la propria superiorità schiacciando con facilità gli avversari, rimasti lontanissimi da lui

Jacopo Rubino

Ad aprile, la GP2 Series inaugurava a Sakhir il cammino della stagione 2015. A distanza di sette mesi, per rimediare alla cancellazione della tappa di Germania, la categoria caduta si è ripresentata in Bahrain supportando il Mondiale Endurance insieme alla GP3. La forza di Stoffel Vandoorne, non sazio del campionato già vinto a Sochi, ha costituito l'elemento comune fra il primo atto e la sua replica. Ancora in attesa di definire i programmi futuri, il belga ha dominato gara 1 (eccezionalmente disputata di venerdì) precedendo il compagno Nobuharu Matsushita. La doppietta messa a segno, nel modo migliore possibile, ha consegnato matematicamente il titolo alla ART Grand Prix. Il team francese, il più decorato del gruppo, si è ripreso in maniera ufficiale quel trono dove mancava dal 2009.

Tra Vandoorne e Sakhir un feeling speciale

«Dopo aver ottenuto il campionato, vuoi comunque dimostrare di essere sempre l'uomo da battere. Sono felice», ha commentato il pupillo (senza ali) della McLaren per il sesto successo dell'anno. La sua è stata una prova da solista: partenza a razzo e marcia indisturbata in testa, tenendo un ritmo fuori portata per tutti. Merito soprattutto di una perfetta simbiosi con i pneumatici, che gli ha permesso di guadagnare sugli inseguitori fino a due secondi per giro. Vandoorne ha confermato di avere un feeling speciale con questo tracciato, in cui si è sempre aggiudicato la Feature Race. «Abbiamo fatto un ottimo lavoro», ha ricordato, «ancora una volta la macchina era fantastica».



**Vandoorne
ha fatto il vuoto
in gara 1**

Matsushita stratega Marciello senza acuti

Parlavamo di gestione delle gomme: le alte temperature, e l'asfalto molto abrasivo, rendono notoriamente il Bahrain fra gli scenari più selettivi in tal senso. In gara 1 è stata un fattore chiave anche per la lotta al secondo posto, appannaggio come detto di Matsushita. Il giapponese, scegliendo di anticipare il pit-stop di una tornata, non a caso ha guadagnato quanto serviva per mettersi dietro Raffaele Marciello, il poleman Pierre Gasly e Norman Nato. Poi, ha avuto l'opportunità di sopravanzare in pista Mitch Evans, strappandogli la piazza d'onore. Copiare la strategia del leader Vandoorne (autore di ben 21 passaggi con le Pirelli a mescola media) ha probabilmente negato il podio a Marciello, solido secondo fino al valzer delle soste. L'italiano della Trident ha quindi chiuso quarto, e quinto sabato. Il bilancio del weekend è positivo, ma c'è il rammarico per un acuto sfuggito.

Bel momento per Evans Lynn non ha il passo

In ascesa dopo la sosta estiva, Mitch Evans ha messo il sigillo sulla Sprint Race, come già accaduto a Monza. Evitato il caos dello start, l'alfiere del Russian Time si è trovato a braccare Vandoorne e Alex Lynn, in pole sfruttando l'inversione della griglia. Superati i due rivali rispettivamente al giro 7 e al giro 14, il neozelandese ha avuto strada libera verso la bandiera a scacchi. Il tutto guadagnandosi l'abbraccio del suo mentore Mark Webber, presente per l'appuntamento del WEC in cui ha raggiunto l'iride. E domenica, il 21enne kiwi ha guidato nei test riservati ai rookies proprio la Porsche LMP1 dell'australiano. «Battere Stoffel ad armi pari e un pilota della DAMS è sempre una soddisfazione», ha sottolineato Evans, che sta certamente vivendo un bel momento agonistico. Lynn, fallito il tentativo di fuga, si è invece trovato con i pneumatici alla frusta, senza poter contenere il solito Vandoorne per la medaglia d'argento. L'inglese si è dovuto accontentare del gradino più basso del podio, non troppo soddisfatto.

Rossi resta a secco Sirotkin terzo in classifica

Completata l'esperienza in Formula 1 con la Manor, Alexander Rossi ha pagato a caro prezzo la toccata con lo stesso Evans nella fase topica di gara 1, in cui ha danneggiato l'alettone anteriore. Costretto a un'ulteriore sosta ai box, l'americano della Racing Engineering è precipitato nelle retrovie. La rimonta effettuata sabato non è bastata per andare a punti, ma il secondo posto in classifica generale è abbastanza al sicuro: il vantaggio su Sergey Sirotkin è di 30,5 lunghezze. Il russo, in relativa sordina, ha centrato una quinta e una quarta posizione utili per



Bella vittoria di Evans in gara 2

scavalcare in campionato Rio Haryanto. L'indonesiano è rimasto a secco in gara 2, urtando al via l'incolpevole Matsushita. Come accaduto a Rossi, ala da cambiare e ambizioni dissolte.

De Jong, Malja e Rowland tornati senza brillare

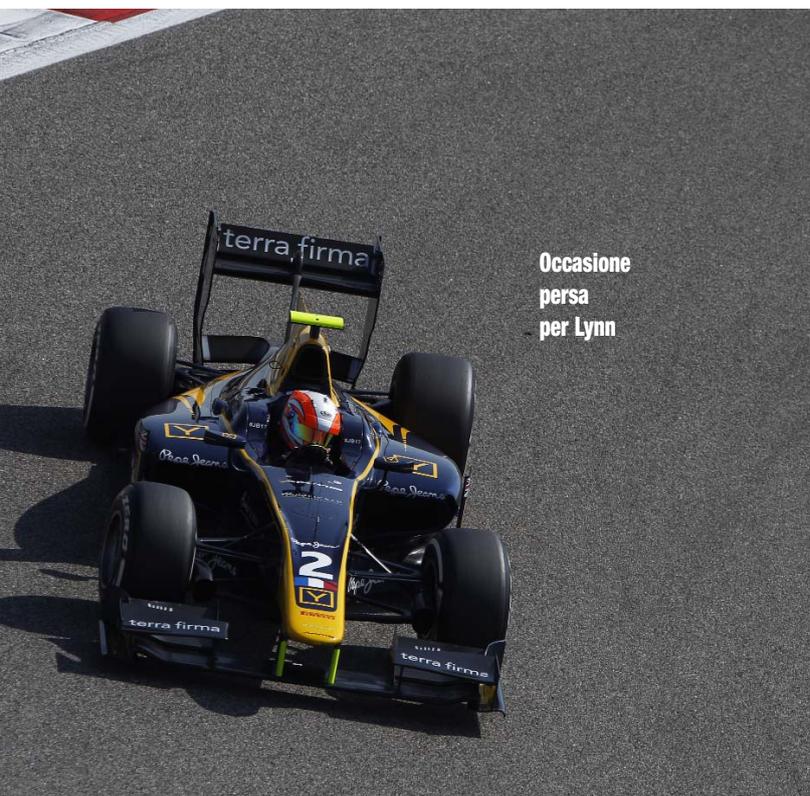
A Sakhir si sono rivisti all'opera Daniel De Jong, Gustav Malja e Oliver Rowland. L'olandese, di nuovo in azione dopo il tremendo botto di Spa, si è accordato per l'occasione con la Trident. Lo svedese ha sostituito in Rapax l'infortunato Robert Visoiu, mentre il britannico, ultimo Re della Formula Renault 3.5, ha ricevuto la chiamata della Status per guidare la Dallara di Richie Stanaway, concentrato sul WEC. Nessuno di loro è riuscito a incidere. Nemmeno Rowland, che nelle precedenti apparizioni tra le fila della MP Motorsport aveva ben figurato. Suo unico momento sotto i riflettori, l'incidente in apertura di gara 2 con Rene Binder, e il botto contro le barriere dopo un principio di decollo. «Non ho avuto il tempo di frenare», ha spiegato. «È stato l'epilogo di un fine settimana deludente. Speriamo di riscattarci ad Abu Dhabi».



Brivido per Matsushita al via di gara 2, urtato da Haryanto



Quarto e quinto l'italiano Marciello



Occasione persa per Lynn

L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 1 VENERDI 20 NOVEMBRE 2015

- 1 - Stoffel Vandoorne - ART - 32 giri 57'15"184
- 2 - Nobuharu Matsushita - ART - 13"526
- 3 - Mitch Evans - Russian Time - 17"617
- 4 - Raffaele Marciello - Trident - 20"494
- 5 - Sergey Sirotkin - Rapax - 21"924
- 6 - Pierre Gasly - DAMS - 22"622
- 7 - Rio Haryanto - Campos - 26"972
- 8 - Alex Lynn - DAMS - 30"590
- 9 - Jordan King - Racing Engineering - 31"312
- 10 - Arthur Pic - Campos - 41"514
- 11 - Nathanael Berthon - Lazarus - 43"621
- 12 - Sergio Canamasas - Lazarus - 45"597
- 13 - Marlon Stockinger - Status - 47"319
- 14 - Nicholas Latifi - MP - 49"854
- 15 - Artem Markelov - Russian Time - 56"728
- 16 - Gustav Malja - Rapax - 57"380
- 17 - Andre Negrao - Arden - 59"439
- 18 - Alexander Rossi - Racing Engineering - 59"845
- 19 - Daniel De Jong - Trident - 1'00"613
- 20 - Rene Binder - MP - 1'00"700
- 21 - Dean Stoneman - Carlin - 1'08"684
- 22 - Oliver Rowland - Status - 1'11"829
- 23 - Sean Gelael - Carlin - 1 giro
- 24 - Norman Nato - Arden - 1 giro

Giro più veloce: Stoffel Vandoorne 1'43"166

L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 2 SABATO 21 NOVEMBRE 2015

- 1 - Mitch Evans - Russian Time - 23 giri 42'51"663
- 2 - Stoffel Vandoorne - ART - 1"863
- 3 - Alex Lynn - DAMS - 17"489
- 4 - Sergey Sirotkin - Rapax - 20"154
- 5 - Raffaele Marciello - Trident - 21"026
- 6 - Jordan King - Racing Engineering - 21"661
- 7 - Pierre Gasly - DAMS - 22"857
- 8 - Artem Markelov - Russian Time - 26"686
- 9 - Alexander Rossi - Racing Engineering - 27"295
- 10 - Norman Nato - Arden - 34"387
- 11 - Nicholas Latifi - MP - 37"588
- 12 - Dean Stoneman - Carlin - 42"637
- 13 - Gustav Malja - Rapax - 45"771
- 14 - Daniel De Jong - Trident - 47"088
- 15 - Sean Gelael - Carlin - 48"410
- 16 - Arthur Pic - Campos - 48"602
- 17 - Sergio Canamasas - Lazarus - 59"866
- 18 - Rio Haryanto - Campos - 59"942
- 19 - Marlon Stockinger - Status - 1'00"931
- 20 - Andre Negrao - Arden - 1'00"902

Giro più veloce: Marlon Stockinger 1'43"817

Ritirati

- 17° giro - Nathanael Berthon
- 2° giro - Rene Binder
- 1° giro - Oliver Rowland
- 1° giro - Nobuharu Matsushita

Il campionato

1. Vandoorne 316; 2. Rossi 169; 3. Sirotkin 139; 4. Haryanto 132; 5. Evans 120; 6. Lynn 104; 7. Gasly 96; 8. Marciello 92; 9. Matsushita 68.5; 10. Stanaway 60.



Ghiotto resiste

Il pilota italiano della Trident è uscito dal primo confronto finale con ancora un vantaggio di 2 punti su Ocon. Tutto si deciderà questo fine settimana ad Abu Dhabi

Antonio Caruccio

Tra Luca Ghiotto ed Estaban Ocon in Bahrain è finita alla pari. Nessuno dei due infatti è riuscito ad avere la meglio sull'avversario, con ancora due punti a dividere il vicentino, leader di campionato, dal francese di ART che lo insegue. Volendo approfondire, si tratta di una parziale vittoria per l'italiano, perché con un solo appuntamento al termine questo fine settimana ad Abu Dhabi, si mantiene davanti nonostante fosse sembrato che Ocon avesse del margine in più. Il weekend era iniziato col transalpino velocissimo in qualifica, che grazie ai quattro punti della pole si era issato in vetta alla classifica del campionato. A rovinargli la festa ci ha però pensato il compagno Marvin Kirchhofer, splendido dominatore di gara 1, che in quel momento aveva ancora la matematica possibilità di lottare per il titolo, portando di fatto via al francese i punti che gli avrebbero permesso di stare davanti a Ghiotto.





Due volte a punti Fuoco

L'intelligenza di Ghiotto

Conscio di non poter raggiungere il ritmo di ART in gara, Luca ha gestito al meglio i suoi pneumatici mettendo a segno il giro più veloce, condizione che gli ha permesso, grazie al recupero di Emil Bernstorff nel finale ai danni anche di Ocon, di perdere solo un punto sul rampollo del programma Junior Mercedes. In gara 2, Ghiotto (suona sempre più forte la sirena Red Bull sotto la cui ala potrebbe entrare tra poche settimane) con una partenza fulminea si era portato subito al secondo posto alle spalle di Alfonso Celis, poi sopravanzato al secondo giro. Per Ghiotto anche l'aiuto di una safety-car e di una bandiera rossa che gli hanno permesso di prendersi indisturbato la vittoria e nuovamente la leadership, con Ocon comunque per l'ennesima volta nel corso della stagione, secondo al traguardo.

Bandiera bianca per Kirchhofer e Bernstorff

Ormai matematicamente esclusi per la lotta finale, Kirchhofer e Bernstorff saranno impegnati in un duello altrettanto cruento per la terza piazza in campionato. Il tedesco di ART per il secondo anno consecutivo non è riuscito ad essere tra i contendenti alla corona finale, anche se in questa stagione non ha sbagliato quasi nulla. Unico rimpianto per lui la misera qualifica di Sochi, dove ha accumulato il maggior distacco dalla vetta. Meno può recriminare Bernstorff, spesso veloce, ma non velocissimo, parte del gruppo di testa ma sempre come fanalino di coda, più fortunato e attento che realmente incisivo. Il guizzo per lui ad Al-Sakhir è arrivato in gara quando gli altri avevano già finito le gomme. Avesse osato di più forse avrebbe lottato per qualcosa di più grande.

Fuoco bene a punti Ceccon in crisi

Un pellegrinaggio a Lourdes invece lo deve fare Kevin Ceccon in previsione dell'ultima gara. Da quando, a Spa-Francorchamps, Kevin ha iniziato ad interpretare la qualifica in maniera più incisiva, in gara ha purtroppo sempre avuto qualche sfortuna, con un solo podio ottenuto a Monza. In Belgio il contatto con Ghiotto, a Sochi col compagno Bosak dopo una brutta partenza. In Bahrain, dove aveva replicato il suo miglior risultato in griglia (terzo), Kevin ha progressivamente perso terreno, finendo entrambe le corse fuori



dalla zona punti. Il dito è puntato verso il degrado gomme, una situazione che tuttavia non si era mai presentata sino ad ora. Bravo Antonio Fuoco, due volte in zona punti con un quinto posto finale. Per il calabrese si parla in ottica futura di una riconferma in GP3, anche se con un'altra squadra visto che il team Carlin chiuderà il programma propedeutico alla GP2. Magari in Trident, dove corre Michele Beretta. Finalmente a suo agio su una pista vera, e non un cittadino come nel caso del debutto a Sochi, con in più la pioggia, Michele si è messo in luce a sprazzi salvo un contatto in gara 1 con un'altra monoposto ed è stato costretto al rientro ai box per cambiare il muso della sua vettura. In gara 2 per il lombardo un quindicesimo posto in rimonta.

Alti e bassi per Parry e Palou

Sono indubbiamente le due rivelazioni del campionato. Alex Palou era stato velocissimo in qualifica, ma un problema tecnico nel giro di ricognizione l'ha tolto dalla lotta per il podio. Ce l'ha invece fatta ad accedere alle premiazioni finali Matthew Parry. Arrivato in Koiranen come novellino, si è subito espresso al pari dell'esperto compagno Jimmy Eriksson, fino ad eclissarlo in questo round nel deserto. Rallentato da un'anomalia elettronica in qualifica, Matt ha rimontato in gara 1 sino all'undicesimo posto, prendendosi il podio sabato pomeriggio. Fermo invece nei primi giri delle prove ufficiali, Matevos Isaakyan è chiamato ad una prova di forza ad Abu Dhabi, nonostante sia al debutto assoluto, per meritarsi un sedile per il 2016.





Kirchhofer si è imposto in gara 1



Parry in continua crescita



Ocon due volte sul podio, ma ha perso il sorriso



Cecon precede Bernstorff. Per l'italiano un weekend amaro

L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 1 VENERDÌ 20 NOVEMBRE 2015

- 1 - Marvin Kirchhofer - ART - 20 giri 37"11"554
- 2 - Emil Bernstorff - Arden - 1"546
- 3 - Esteban Ocon - ART - 2"756
- 4 - Luca Ghiotto - Trident - 5"677
- 5 - Jimmy Eriksson - Koiranen - 10"417
- 6 - Artur Janosz - Trident - 13"323
- 7 - Jann Mardenborough - Carlin - 13"843
- 8 - Alfonso Celis - ART - 16"288
- 9 - Antonio Fuoco - Carlin - 18"186
- 10 - Ralph Boschung - Jenzer - 18"900
- 11 - Matt Parry - Koiranen - 23"610
- 12 - Matheo Tuscher - Jenzer - 28"950
- 13 - Sandy Stuvik - Status - 31"816
- 14 - Kevin Cecon - Arden - 31"916
- 15 - Mitchell Gilbert - Carlin - 37"328
- 16 - Seb Morris - Status - 37"893
- 17 - Zaid Ashkanani - Campos - 40"218
- 18 - Konstantin Tereschenko - Campos - 50"428
- 19 - Alex Fontana - Status - 52"639
- 20 - Michele Beretta - Trident - 1 giro

Giro veloce: Luca Ghiotto 1'48"958

Ritirati

- 14° giro - Pal Varhaug
- 13° giro - Matevos Isaakyan
- 1° giro - Alex Palou
- 1° giro - Alex Bosak

L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 2 SABATO 21 NOVEMBRE 2015

- 1 - Luca Ghiotto - Trident - 15 giri 42"51"074
- 2 - Esteban Ocon - ART - 2"370
- 3 - Matt Parry - Koiranen - 9"193
- 4 - Emil Bernstorff - Arden - 13"550
- 5 - Antonio Fuoco - Carlin - 14"242
- 6 - Marvin Kirchhofer - ART - 14"361
- 7 - Jimmy Eriksson - Koiranen - 16"248
- 8 - Alfonso Celis Jr - ART - 17"677
- 9 - Ralph Boschung - Jenzer - 18"267
- 10 - Alex Palou - Campos - 19"364
- 11 - Mitchell Gilbert - Carlin - 22"606
- 12 - Artur Janosz - Trident - 27"560
- 13 - Zaid Ashkanani - Campos - 27"602
- 14 - Matevos Isaakyan - Koiranen - 29"797
- 15 - Michele Beretta - Trident - 31"373
- 16 - Alex Bosak - Arden - 31"687
- 17 - Konstantin Tereshchenko - Campos - 34"310
- 18 - Kevin Cecon - Arden - 47"601
- 19 - Alex Fontana - Status - 55"934

Giro più veloce: Luca Ghiotto 1'48"228

Ritirati

- 2° giro - Seb Morris
- 1° giro - Matheo Tuscher
- 1° giro - Sandy Stuvik
- 1° giro - Jann Mardenborough
- 1° giro - Pal Varhaug

Il campionato

1. Ghiotto 227; 2. Ocon 225; 3. Kirchhofer 173; 4. Bernstorff 172; 5. Eriksson 97; 6. Cecon 77; 7. Fuoco 70; 8. Parry 59; 9. Mardenborough 58; 10. Palou 30

Giovinazzi vincitore morale

Primo nella corsa di qualifica, l'italiano è stato incredibilmente penalizzato per un incidente con Juncadella di cui non aveva colpa, come testimoniano le immagini. Successo finale per lo svedese della Prema, Rosenqvist, che bisca quello del 2014 ottenuto col team Mücke. Bel debutto di Leclerc e Lorandi



Massimo Costa

Non ha fatto nulla, eppure lo hanno penalizzato. Una direzione gara poco attenta, ma non è una novità per quanto riguarda il mini circus della F.3 che spesso ci ha offerto "sentenze" stravaganti, ha tolto ad Antonio Giovinazzi la possibilità di lottare per la vittoria nel GP di Macao F.3. E privato quella che è definita la finale mondiale della categoria cadetta, dell'atteso duello tra i due grandissimi protagonisti della serie europea. L'italiano è entrato in collisione con Daniel Juncadella subito dopo la prima staccata. Lo spagnolo, al rientro occasionale in F.3 dopo tre stagioni di DTM (aveva vinto a Macao nel 2011), era troppo vicino alle barriere poste sulla sinistra del tracciato e si è spostato repentinamente verso destra senza accorgersi che Giovinazzi era con la ruota anteriore sinistra all'altezza della sua posteriore destra. Assolutamente inevitabile il contatto che ha portato Juncadella a girarsi e ad ostruire parte della pista venendo poi colpito dagli incolpevoli Callum Iott, Ryan Tveter e Alexander Albon. Juncadella si è ritrovato con il telaio fortemente danneggiato e non ha potuto prendere il via della finale, che lo avrebbe visto schierato in ultima fila. Lo stesso pilota spagnolo ha completamente scagionato Giovinazzi, come le immagini televisive e, ancora meglio, quelle della camera car delle vetture che li seguivano. "Io ero troppo vicino al muro e lui troppo vicino a me – si è giustificato Juncadella – conosco Antonio è un bravo ragazzo e sono sicuro che non ci sia stata volontarietà nella sua manovra. Si è trattato di un episodio sfortunato"



Giovinazzi avrebbe meritato molto di più

Commissari ottusi La rabbia di Carlin

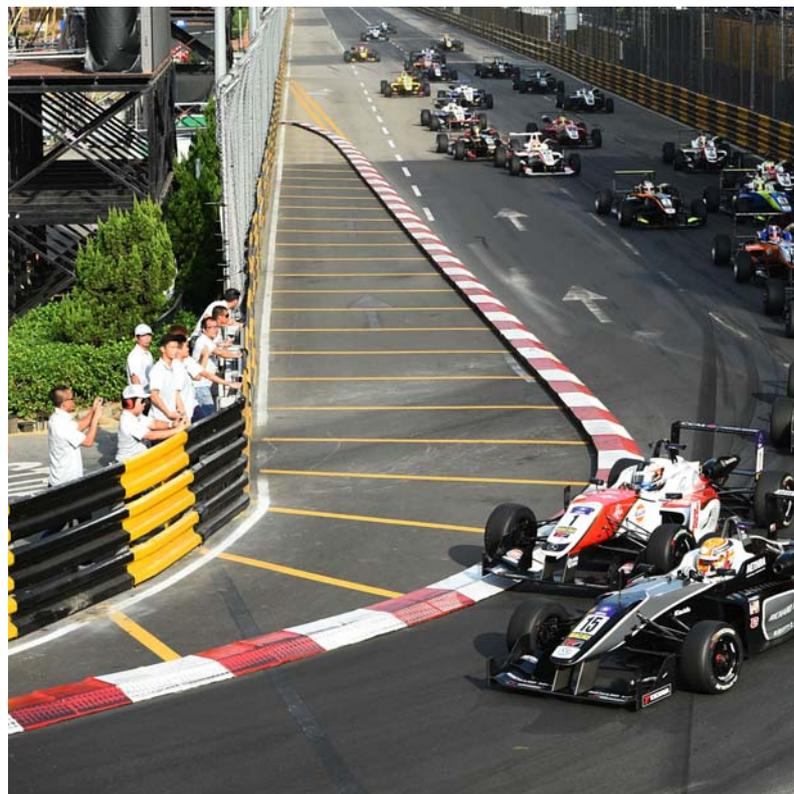
Ma non c'è stato niente da fare. I commissari sportivi hanno preso la loro errata decisione affibbiando un drive through a Giovinazzi. Peccato che per arrivare a questa presa di posizione hanno impiegato una ventina di minuti e la comunicazione è arrivata praticamente mentre i piloti disputavano l'ultimo giro. A quel punto, considerando il ritardo con cui sono arrivati ad una conclusione, i commissari avrebbero potuto (dovuto) optare, come spesso hanno fatto durante la stagione della F.3, a rimandare la sentenza al dopo gara, ascoltando le parti, osservando i filmati con maggiore attenzione. Niente da fare. Hanno proseguito sulla loro linea bizzarra e ottusa e anziché classificare quel contatto come incidente di gara (se solo avessero ascoltato Juncadella...) hanno dato una penalità a tempo a Giovinazzi che aveva vinto con grande autorità la gara di qualifica dopo che era partito quarto dallo schieramento. Una ingiustizia senza precedenti. E non lo diciamo, questo deve essere ben chiaro a tutti, perché Antonio è italiano. Giovinazzi nella finale sarebbe quindi scattato dalla pole e tutto poteva essere diverso... "Siamo molto delusi – ha dichiarato Trevor Carlin – soprattutto dopo aver visto Antonio tagliare per primo il traguardo. Ai nostri occhi, ma anche a quelli di molti altri, gli è stato fischiato un rigore contro, inutile e non corretto. Si tratta di un normale incidente di gara. La decisione è stata chiaramente presa troppo in fretta e nonostante le prove che Antonio non abbia commesso nessun errore siano schiacciati, abbiamo riscontrato una certa riluttanza nel cambiare idea da parte dei commissari. Ci spiace che Juncadella abbia finito così la sua gara, ma dare la colpa di questo ad Antonio è completamente sbagliato".

Rosenqvist doppietta Test con Prema in GP2

L'estromissione da ogni chance di successo di Giovinazzi (in finale da decimo ha recuperato alla grande fino al quarto posto) ha aperto la strada al trionfo a Rosenqvist del team Prema, sempre impeccabile nel lavoro. Come ormai capita da qualche anno, la squadra italiana a Macao unisce il proprio nome a quello di Theodore, di Teddy Yip junior, noto boss locale nonché figlio di quel Teddy Yip senior che divenne costruttore di F.1 negli anni Ottanta con la Theodore. A Macao, Yip junior porta in pista politici e personalità del posto i quali hanno potuto festeggiare con soddisfazione il primo posto finale dello svedese. Rosenqvist è stato bravo nel contenere un indiato Charles Leclerc, semplicemente fantastico nel suo anno di debutto in F.3 e a Macao con la Dallara-VW di Van Amersfoort, portando a due le vittorie siglate su questo incredibile e difficilissimo tracciato cittadino. Due vittorie ottenute con due squadre diverse: Mucke nel 2014, Prema nel 2015, entrambe motorizzate Mercedes. Sarà ora curioso vedere come procederà la carriera di Rosenqvist che ad Abu Dhabi proverà la Dallara GP2 della stessa Prema, al debutto nella categoria.



Battaglia a colpi di spumante tra Rosenqvist e Rosin





Leclerc all'attacco esterno di Rosenqvist



Rosenqvist

Leclerc magico, Sims e MacLeod le sorprese

Leclerc dicevamo, è stato la grande bella sorpresa di Macao. Prese le misure con calma nella prima giornata, il monegasco trovata la confidenza con la pista ha dato sfogo al proprio talento (che è enorme) andando a giocarsi la vittoria finale. Altro assoluto primo attore, Alexander Sims, tornato a Macao con Double R. Per lui un gran bel terzo posto finale che rilancia la squadra inglese, protagonista di un 2015 nerissimo nel FIA F.3. E a proposito di squadre, e piloti, che su questo tracciato hanno rilanciato una stagione non propriamente al top, c'è anche la West Tec con Sam MacLeod. Binomio inedito, ma che stava dando frutti insperati. Quarto nella corsa di qualifica, l'inglese mai così in alto nella sua annata FIA F.3 con Motopark, era in zona podio nella finale quando ha urtato il rail e si è dovuto ritirare. Bene anche Markus Pommer (Motopark) e Santino Ferrucci (Mucke), quinto e sesti.

Lorandi ottimo settimo dopo giorni di febbre

Alessio Lorandi ha rischiato di non correre a Macao. Fregato dall'aria condizionata dell'hotel e dal caldo di Macao, il 17enne di Salò il mercoledì, il giorno precedente all'inizio delle prove, era a letto con la febbre 38. Leggermente ripresosi, è salito in macchina il giovedì mettendosi subito in luce con il quindicesimo posto segnato nel turno libero e nella prima qualifica. Venerdì ancora febbrone con l'aggiunta di una fastidiosa otite. Sembrava spacciato, ma dopo la visita dei medici del circuito, ha ricevuto l'ok per affrontare la seconda giornata di prove. Ed è andata benone perché ha concluso nono la qualifica 2. In gara 1, finalmente in condizioni fisiche ottimali, ha conquistato l'ottava posizione nonostante qualche noia ai freni mentre nella finale ha terminato ottimo settimo mettendosi dietro i piloti Prema Lance Stroll e Jake Dennis.



Lorandi settimo nella finale, qui davanti a Pommer e Maini



Bel weekend per MacLeod





L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 1 SABATO 21 NOVEMBRE 2015

- 1 - Felix Rosenqvist (Dallara-Mercedes) - Prema - 10 giri 24"52"619
- 2 - Charles Leclerc (Dallara-VW) - Van Amersfoort - 0"503
- 3 - Alexander Sims (Dallara-Mercedes) - Double R - 2"701
- 4 - Sam McLeod (Dallara-Mercedes) - West Tec - 8"399
- 5 - Markus Pommer (Dallara-VW) - Motopark - 9"412
- 6 - Sergio Camara (Dallara-VW) - Motopark - 13"993
- 7 - Santino Ferrucci (Dallara-Mercedes) - Mucke - 15"538
- 8 - Alessio Lorandi (Dallara-VW) - Van Amersfoort - 16"627
- 9 - Arjun Maini (Dallara-Tomei) - T-Sport - 17"360
- 10 - Antonio Giovinazzi (Dallara-VW) - Carlin - 17"871
- 11 - Jake Dennis (Dallara-Mercedes) - Prema - 18"131
- 12 - Dorian Boccolacci (Dallara-VW) - Signature - 20"682
- 13 - Lance Stroll (Dallara-Mercedes) - Prema - 21"872
- 14 - Martin Cao (Dallara-Mercedes) - Fortec - 25"606
- 15 - Kenta Yamashita (Dallara-Toyota) - Tom's - 26"323
- 16 - Yuki Sekiguchi (Dallara-Toyota) - Bmax - 29"468
- 17 - Nick Cassidy (Dallara-Toyota) - Tom's - 29"931
- 18 - Chang Chung (Dallara-Mercedes) - Fortec - 36"386
- 19 - Gustavo Menezes (Dallara-VW) - Carlin - 41"342
- 20 - Yu Kanamaru (Dallara-VW) - Carlin - 1'31"509
- 21 - Matthew Solomon (Dallara-Mercedes) - Double R - 1'41"666
- 22 - Mikkel Jensen (Dallara-Mercedes) - Mucke - 2'00"925

Giro più veloce Felix Rosenqvist 2'10"330

Ritirati

- 1° giro - Callum Ilott
- 1° giro - Ryan Tvter
- 1° giro - Alexander Albon
- 1° giro - Daniel Juncadella
- 3° giro - Li Zhi Cong
- 6° giro - Mitsunori Takaboshi

L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 2 DOMENICA 22 NOVEMBRE 2015

- 1 - Felix Rosenqvist (Dallara-Mercedes) - Prema - 15 giri 36"25"280
- 2 - Charles Leclerc (Dallara-VW) - Van Amersfoort - 1"168
- 3 - Alexander Sims (Dallara-Mercedes) - Double R - 5"075
- 4 - Antonio Giovinazzi (Dallara-VW) - Carlin - 5"948
- 5 - Markus Pommer (Dallara-VW) - Motopark - 11"703
- 6 - Santino Ferrucci (Dallara-Mercedes) - Mucke - 16"863
- 7 - Alessio Lorandi (Dallara-VW) - Van Amersfoort - 18"775
- 8 - Lance Stroll (Dallara-Mercedes) - Prema - 22"546
- 9 - Jake Dennis (Dallara-Mercedes) - Prema - 24"355
- 10 - Arjun Maini (Dallara-Tomei) - T-Sport - 24"863
- 11 - Dorian Boccolacci (Dallara-VW) - Signature - 28"259
- 12 - Nick Cassidy (Dallara-Toyota) - Tom's - 28"871
- 13 - Alexander Albon (Dallara-VW) - Signature - 30"255
- 14 - Chang Chung (Dallara-Mercedes) - Fortec - 32"791
- 15 - Kenta Yamashita (Dallara-Toyota) - Tom's - 33"546
- 16 - Yuki Sekiguchi (Dallara-Toyota) - Bmax - 34"154
- 17 - Martin Cao (Dallara-Mercedes) - Fortec - 47"075
- 18 - Matthew Solomon (Dallara-Mercedes) - Double R - 47"369
- 19 - Mikkel Jensen (Dallara-Mercedes) - Mucke - 49"240
- 20 - Sam McLeod (Dallara-Mercedes) - West Tec - 57"064
- 21 - Li Zhi Cong (Dallara-Mercedes) - Zeller - 1'16"973
- 22 - Sergio Camara (Dallara-VW) - Motopark - 2'00"679

Giro più veloce Sergio Camara 2'10"186

Ritirati

- 1° giro - Ryan Tvter
- 1° giro - Mitsunori Takaboshi
- 1° giro - Gustavo Menezes
- 8° giro - Yu Kanamaru
- 9° giro - Callum Ilott



Ottimo terzo posto per Sims

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