

n. 344  
15 febbraio 2016

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



# Conto alla rovescia



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

Italia **Racing**.net

**A cura di:**  
Massimo Costa  
Stefano Semeraro  
Marco Minghetti

**Fotografie:**  
Photo4

**Realizzazione:**  
Inpagina srl  
Via Giambologna, 2  
40138 Bologna

Tel. 051 6013841  
Fax 051 5880321  
info@inpagina-bo.it

10

© Tutti gli articoli e le immagini  
contenuti nel Magazine Italaracing  
sono da intendersi  
a riproduzione riservata  
ai sensi dell'Art. 7 R.D.  
18 maggio 1942 n.1369



34

il graffio

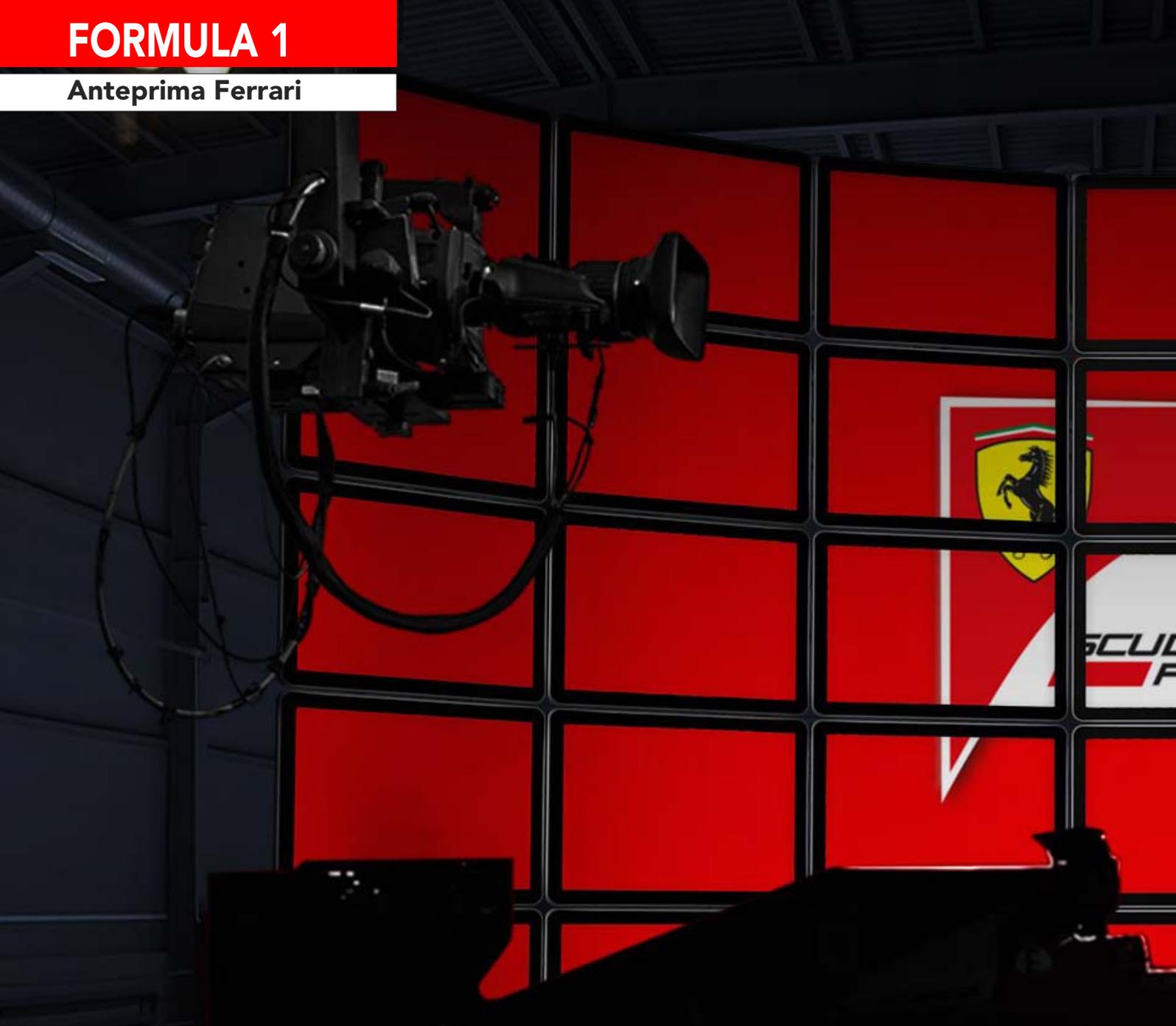
di Baffi

FUTURO G.P. ITALIA:  
LA TRATTATIVA  
RALLENTA.

SAFETY CAR.



BAFFI



# Una Rossa per pranzo

La nuova monoposto italiana sarà presentata alle 14 di venerdì solamente online attraverso il sito della Scuderia di Maranello. Tantissima l'attesa per la vettura che con Vettel e Raikkonen dovrà dare la caccia alle Mercedes di Hamilton e Rosberg

## Le presentazioni 2016

3 febbraio - Renault

19 febbraio - Ferrari

21 febbraio - McLaren-Honda

22 febbraio - Haas-Ferrari

22 febbraio - Manor-Mercedes

22 febbraio - Red Bull-Renault

22 febbraio - Williams-Mercedes

1 marzo - Sauber-Ferrari

### Massimo Costa

E' la Ferrari dei segreti. Mai come quest'anno infatti, da Maranello sono riusciti a tenere tutto nascosto riguardo ogni possibile informazione riguardante la nuova monoposto, la vettura che dovrebbe portare Sebastian Vettel e Kimi Raikkonen a lottare ad armi pari con le Mercedes di Lewis Hamilton e Nico Rosberg. Nei giorni scorsi, i due piloti Ferrari hanno fatto visita alla base di Maranello per preparare i sedili, i tecnici hanno provveduto ad azionare la power unit sviluppata nel corso dell'inverno e

che avrà un basamento più stretto rispetto alla precedente. Per il resto, nulla è dato sapere sulla 667, questa la semplice sigla; il nome verrà svelato venerdì 19 alle ore 14 quando sarà mostrata al mondo intero sul sito internet della Ferrari. Si è ipotizzato un ritorno del colore bianco, qualche striscia attorno all'abitacolo, che per alcuni sembra essere grande motivo di interesse... Qualche indiscrezione a dire la verità era circolata a inizio anno, e si era parlato di un musetto leggermente più corto rispetto a quello della SF15, un retrotreno più raccolto per via del V6 più stretto, un diverso posizio-

namento delle componenti elettroniche, mentre per la sospensione anteriore la Ferrari dovrebbe presentare la geometria push-rod e non pull-rod. Non ci resta che attendere le ore 14 di venerdì, dopo di che la nuova creatura effettuerà un primo shake down a Montmelò domenica 21 approfittando della "scusa" di dover girare un video pubblicitario, cosa permessa dal regolamento. Ovviamente la monoposto non potrà subire interventi di alcuni tipo. Il test vero inizierà il giorno seguente, lunedì 22 febbraio e si protrarrà in compagnia di tutte le altre squadre del mondiale fino a giovedì.

# Hamilton, la rock star

**Un inverno pieno di impegni quello del numero uno della Mercedes e del mondiale, che non ha mancato di divertirsi volando da una parte all'altra del globo per presenziare ad eventi sportivi, di moda, ad anteprime di film e via dicendo. Ma tutto questo lo distoglierà dal suo obiettivo primario?**

Stefano Semeraro

Secondo papà Anthony, può continuare a vincere in F.1 ancora per una decina d'anni. «Lewis non può che migliorare e diventare più forte», giura Hamilton senior. «Ha ancora fra i 7 e i 10 anni da passare nel Circus, e questa è una pessima notizia per tutti gli altri». Jackie Stewart è sicuro che il suo 'nipotino' non si fermerà a tre titoli mondiali, ma ne accumulerà parecchi altri. Per l'ex Nick Heidfeld – crediamo portavoce di una buona fetta di colleghi nel paddock... – nel 2016 il favorito assoluto rimane lui, 'Jesus' Hamilton, il pilota in missione per conto di se stesso. Anche per i piccoli fan non ci sono dubbi: «Lewis vincerà per la quarta volta il Mondiale, e festeggerà facendo un milione donuts sulla pista», ha scritto Ewan Smart, uno scolaro della Earls Barton Junior School nel Northamptonshire, che si è visto arrivare pochi giorni dopo una lettera di risposta da Hamilton in persona: «Continua così, Ewan, sei già un grande scrittore. Il tuo amico Lewis. PS: un milione di donuts suona bene...». Insomma, il Mondiale 2016 incomincia a intravedersi dietro l'angolo – i primi test incombono in Spagna fra una settimana - e tutti hanno già gli occhi puntati su quella che sembra essere l'unica, vera rock star dell'automobilismo mondiale. L'Usain Bolt, il Roger Federer della F.1, che però a differenza dei due suoi colleghi il ruolo di "living legend", come dicono gli americani, di icona e di personaggio di culto, vuole costruirselo non solo in pista. Anzi, direbbe qualche suo critico innervosito dall'ipercinesismo vippettaro del campione, soprattutto fuori dalla pista.



### Un campione per tutte le latitudini

In effetti durante le vacanze del Circus, Hamilton non è uscito un secondo dal radar, rimbalzando da un evento glamour all'altro in giro per il mondo. Con l'aiuto dei social network poi, è impossibile non ritrovarselo da settimane in tutti i possibili atteggiamenti: sul ring con i guantoni pronto a sudare per rimanere in forma, avvinghiato al suo tigrotto (sì, possiede un tigrotto in carne e strisce), in piedi sul surf insieme all'amatissimo bulldog Roscoe su una spiaggia del Messico, in compagnia della supermodella Kate Hudson al 50° Superbowl della NFL, sulle nevi con la campionessa Lindsey Vonn. E poi, abbracciato al rapper Jay-Z e in smoking nero con il pilota NASCAR Jeff Gordon ad un evento benefico, con l'attore Ben Stiller al vernissage di "Zoolander 2", sul parquet di Toronto per allenarsi con la squadra dei Raptors, in location esotiche per sedute fotografiche con Hugo Boss e Harper's Bazaar nello studio del regista e produttore George Lucas - be', quanti possono entrarci secondo voi? - mentre se la spassa con mastro Yoda (che la Forza sia con lui), o ancora davanti ad enormi e inquietanti woofers in sala di registrazione e mentre suona a sorpresa un pianoforte nella lobby di un hotel («quando ne vedo uno proprio non riesco a trattenermi», ha cinquettato). E persino alle cascate del Niagara, appoggiato alla balaustra - la stessa su cui illanguidiva Marilyn Monroe? -, lo sguardo perso con intensità verso l'orizzonte, intento immaginiamo a rivolgerci un pensiero al suo compagno di squadra Niko Rosberg: «non illuderti, carino, tanto anche l'anno prossimo vinco io».

### Lauda non contento Wolff lascia fare...

Per qualcuno un campione "larger than life" come dicono gli anglofoni, più grande della sua stessa vita, preso da troppi interessi e troppe attività, rischia fatalmente di oltrepassare il limite invisibile fra il possibile e l'impossibile e ritrovarsi in fratta con le gomme a terra. Alla Mercedes nelle ultime stagioni hanno storto il naso - più Niki Lauda di Wolff a dire il vero - ora forse hanno capito che domare il purosangue non si può. Non è possibile costringerlo dentro il recinto della routine quotidiana, perché il rischio è di perderlo. Non a caso nei suoi contratti Hamilton pretende sempre una grande libertà dagli impegni con lo sponsor, e se è approdato a Stoccarda è stato anche dietro assicurazione che avrebbe potuto muoversi in grande libertà.

Ricomincerà dunque da tre, Lewis, come suggeriva il grande Troisi, o i suoi mille interessi finiranno per togliergli la concentrazione e sentirsi così tanto acclamato, applaudito, idolo e icona indiscussa, lo imborghesiranno un po'? «Mi aspetto una nuova grande battaglia con Nico, e non solo con lui», ha fatto sapere via Twitter. «Mi sto allenando duramente, e sono pronto». Magari ci sbaglieremo, ma crediamo anche noi che lo sia, eccome.





# MONDIALE RALLY

Svezia



Il pilota francese,  
vince anche la seconda  
prova stagionale  
facendo il pieno di punti  
aggiudicandosi il bonus  
della Power Stage.  
È la prima volta che  
il campione della Volkswagen  
ha un inizio di stagione  
così travolgente

# Ogier mai così in alto

Volkswa

Skruva

RAMIR

Skruvat.se

Skruvat.se

Skruvat.se

30

Skruva

Marco Minghetti

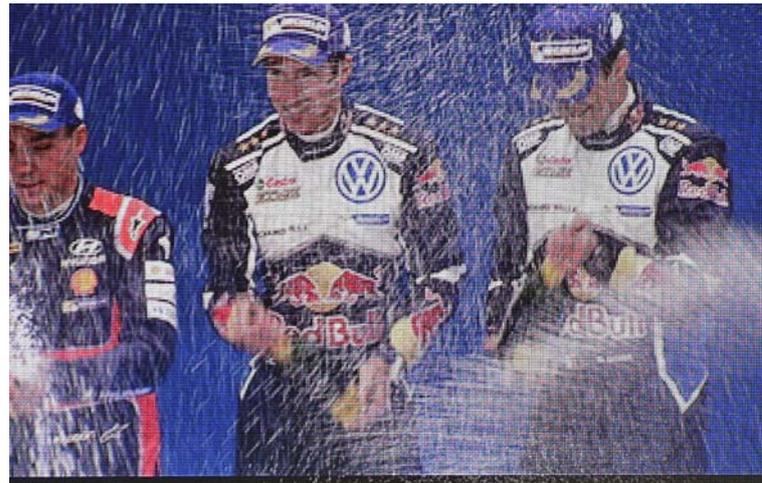
“Tutte le vittorie fanno piacere, ma questa lo è molto di più perché arriva al termine di un fine settimana in cui ho dovuto prendere dei rischi enormi, soprattutto il sabato...”. Sébastien Ogier ha appena riposto il secondo trofeo dell'anno, e quando si abbandona alle domande dei giornalisti non vuole più parlare delle polemiche della vigilia, ma solo gustarsi il sapore di una vittoria (la trentaquattresima in carriera e la terza a queste latitudini...), che lo ha reso davvero orgoglioso, ed a chi gli chiede il segreto di questo successo il campione francese risponde così: “Non so esattamente quale sia il segreto, ma io credo di essere in grado di vincere su tutti i tipi di terreno e credo che sia questa la mia forza maggiore”.

Una forza che sembra annichilire la concorrenza che ancora una volta si è fatta trovare impreparata alla battaglia. Sì, perché mai come nel fine settimana svedese le condizioni che i piloti si sono trovati ad affrontare sono state così complicate.

Con le ricognizioni svolte su strade in gran parte senza neve, i piloti hanno dovuto stilare le note in maniera molto approssimativa, e il dover poi disputare le prove speciali con condizioni così diverse e con la neve che ha cominciato a cadere il sabato a complicare il tutto. Ma ad uscire vincitore alla fine è stato proprio il pilota che aveva anche il compito più difficile di tutti: essere il primo sulla strada con la neve fresca. Compito che il leader di campionato ha svolto alla perfezione prendendosi quei rischi che solo i grandi campioni per bravura (e in qualche grado per fortuna...) sono in grado di fare.

E così, sopravvissuto ad alcune situazioni scabrose, il dominatore della specialità ha potuto poi dedicarsi con più tranquillità alla Power Stage finale che ha vinto assestando un altro colpo da KO ai rivali. “Vi assicuro che non ho nemmeno dovuto prendere particolari rischi nell'ultima prova, perché a differenza dei giorni precedenti il grip era eccezionale, e così mi ritrovo a commentare il miglior inizio di stagione della mia carriera, perché mai mi era capitato di far botino pieno con anche i bonus nelle prime due gare dell'anno...”.

Festa grande anche in casa Volkswagen che può così festeggiare l'undicesima vittoria consecutiva in una gara iridata, e dalle parti di Wolfsburg possono cominciare a guardare all'appuntamento oltreoceano in Messico per allungare ulteriormente la serie record.



## Ogier fermato dalla polizia, ma senza conseguenze

È il bello (o il brutto dei giorni nostri). Internet corre veloce, e il pissi baubau di alcuni diventa in fretta un fiume di parole quasi inarrestabile. È così i rumours che hanno cominciato a circolare il venerdì sera su alcuni siti che raccontavano di un Ogier fermato dalla polizia svedese e sanzionato con il ritiro della patente, hanno fatto in fretta (troppo...) ad essere ripresi. Addirittura, un sito parlava senza mezzi termini anche della velocità presunta rilevata dal flash dei poliziotti: 193 km/h.

A bloccare sul nascere una “non notizia” ci hanno comunque pensato prima un portavoce della polizia locale il quale ha sì confermato il controllo al pilota francese ma senza conseguenze per la sua patente, poi lo stesso Ingrassia, navigatore di Ogier, sul suo profilo Facebook non ha esitato a definire scarafaggio la persona che aveva diffuso una notizia priva di fondamento.



## L'ORDINE DI ARRIVO DOMENICA 14 FEBBRAIO 2016

1. Ogier-Ingrassia (VW Polo Wrc) - 1.59'47"4
2. Paddon-Kennard (Hyundai i20 Wrc) + 29"8
3. Ostberg-Floene (Ford Fiesta RS Wrc) + 55"6
4. Mikkelsen-Jaeger (VW Polo Wrc) + 1'10"8
5. Tanak-Molder (Ford Fiesta RS Wrc) + 1'50"7
6. Sordo-Marti (Hyundai i20 Wrc) + 2'24"0
7. H.Solberg-Minor (Ford Fiesta RS Wrc) + 2'40"0
8. Breen-Martin (Citroen DS3 Wrc) + 2'44"6
9. Evans-Parry (Ford Fiesta R5) + 5'17"0
10. Tidemand-Andersson (Skoda Fabia R5) + 5'31"7

### Le classifiche di campionato

Piloti 1.Ogier 56; 2.Mikkelsen 33; 3.Ostberg 27; 4.Paddon 18; 5.Sordo 18; 6.Tanak 16; 7.Neuville 15; 8.Lefebvre 10; 9.Evans 6; 10.Solberg 6.  
 Costruttori 1.Volkswagen Motorsport 54; 2.Hyundai Motorsport 49; 3.Volkswagen Motorsport II 30; 4.M-Sport WRT 27; 5.DMACK 18; 6.Hyundai Motorsport II 14.  
 WRC-2 1.Evans 50; 2.Kremer e Tidemand 18; 4.Gilbert e Lappi 15; 6.Giordano e Grondal 12.  
 WRC-3 1. Fabre 29; 2.Veiby 25; 3.Berfa 18; 4.Andolfi 15; 5.De Tommaso 12; 6.Dubert 10.





Hayden Paddon

# Paddon secondo con il batticuore

Quinto l'anno scorso sulle innevate strade svedesi, Hayden Paddon ha ancora una volta stupito tutti con una condotta di gara a tratti strepitosa e che ha regalato il secondo podio consecutivo alla Hyundai. Il pilota neozelandese, all'esordio in gara con la i20 WRC New Generation, approfittando dei problemi di Latvala e della rottura del cambio di Meeke, si è presto issato al secondo posto mettendo più di un patema a Sébastien Ogier che ha dovuto impegnarsi a fondo per non farsi superare.

Arrivato poi alla Power Stage decisiva con diciassette secondi di ritardo dal leader, Paddon aveva annunciato di non voler commettere errori per non rovinare un risultato preziosissimo. Purtroppo per lui, una toccata galeotta contro un palo ha rovinato il radiatore della sua i20 WRC e reso gli ultimi metri di gara un vero calvario.

"Speravo di avere un finale di gara meno stressante" - ha poi raccontato il kiwi a bocce ferme - "ma purtroppo abbiamo avuto una perdita d'acqua dal radiatore, conseguenza di una toccata contro un palo che ci ha costretto a una riparazione provvisoria. Per fortuna siamo riusciti a trovare una soluzione temporanea che ci ha permesso di riportare la vettura al Parco Assistenza con un meraviglioso secondo posto".



# MONDIALE RALLY

Svezia



# Da Latvala a Meeke passando per Neuville sono in tanti a dover recriminare

Così come era difficile dover combattere contro un "cannibale" qual è stato Sébastien Loeb, altrettanto complicato è doversi confrontare con un vincente della forza di Sébastien Ogier. Ne sanno qualcosa i tre piloti che, almeno sulla carta, hanno le doti velocistiche per poter mettere in difficoltà il francese della Volkswagen. Ed in Svezia tutti e tre hanno terminato lontanissimo dalle zone che contano, lasciando spazio ad avversari meno quotati.

Il primo a farsi da parte è stato Jari-Matti Latvala che già nel corso della prima prova speciale del venerdì è stato costretto a correre in difesa per la rottura di un albero di trasmissione. Guaio che ha costretto il finlandese a correre solo con le ruote motrici posteriori per tutta la giornata, finita poi con una rottura di una sospensione. Dal sabato è poi arrivata la riscossa con tre successi parziali, ma per Latvala alla fine è arrivato solo il ventiseiesimo posto finale a 16 minuti dalla vetta. Week-end da dimenticare anche per Kris Meeke che a lungo in lotta per il podio il venerdì, ha pagato a caro prezzo un'uscita di strada. Costretto al ritiro con lo sterzo rotto il nordirlandese è ripartito dalla 35.ma posizione che è poi diventata la 23ma finale a quasi 14 minuti dal vincitore. Non meglio è andata a Thierry Neuville che nel corso della seconda prova disputata il venerdì ha rotto il differenziale ed è stato costretto pure lui a dover gareggiare fino a sera con solo due ruote motrici. Per lui 14ma posizione al traguardo a 7 minuti dalla vetta.



Kris Meeke



Ott Tanak

## Il Rally di Svezia dal tracollo al rinnovo triennale con il WRC



“Una settimana fa eravamo più morti che vivi, e non potevamo vedere nessun futuro per la nostra gara, ma ancora una volta siamo riusciti a mettere in piedi una prova bellissima, ed ora è incredibile poter confermare che abbiamo trovato un accordo per un contratto di altri tre anni...”.

Ha di che essere raggianti Glenn Olsson, il direttore generale del Rally di Svezia, il quale dopo settimane di fortissimo stress dovuto prima alle notizie che davano la gara scandinava in gravi difficoltà economiche e con la concorrenza di almeno tre possibili new-entry come Giappone, Canada e Russia.

Poi il meteo troppo benevolo ha complicato ulteriormente la situazione, costringendo l'organizzazione svedese all'annullamento di ben 9 prove speciali con conseguente tentativo di rivolta dei piloti. Insomma giorni da fare tremare i polsi a chiunque, ma alla fine la conferma è arrivata quasi inaspettata. Gli organizzatori hanno così confermato la firma di un nuovo contratto con il Promotore del Campionato del Mondo.

“Noi abbiamo una squadra favolosa” - ha concluso Olsson - “che ha fatto capire che noi possiamo superare qualsiasi ostacoli”.

## Solo 226,48 km di tratti cronometrati e la Svezia entra nella storia delle gare sprint

Ormai da tempo i rally hanno abbandonato la vecchia ricetta degli appuntamenti interminabili quando i distacchi si misuravano con le clessidre. Le gare moderne sono sempre più snelle con distacchi sempre più risicati. Ma la travagliata edizione 2016 del Rally di Svezia è entrata nella storia della specialità per quanto riguarda il totale dei chilometri cronometrati. Con le nove prove speciali cancellate dagli organizzatori, l'appuntamento scandinavo è diventato una vera e propria gara sprint con soli 226,48 km contro il tempo. Dato che ha battuto per brevità il Tour de Corse 2015 (flagellato dalla pioggia...) con 245,35 km, il Rally d'Argentina del 2007 con 248,90 km e il Rally di Giordania 2011 con 259,56 km.



Mads Ostberg

# WRC2 - Anche Evans centra la doppietta

Battere i nordici sul loro terreno è sempre una bella soddisfazione e anche Elfyn Evans, al pari di sua maestà Ogier, si è preso non solo questa soddisfazione, ma anche quella di bissare il fresco successo ottenuto a Monte-Carlo. In tutto erano una dozzina gli scandinavi che hanno provato a fermare il gallese di M-Sport. Inutilmente però. Preso il pallino alla fine della prima tappa, rilevando un Fredrik Ahlin scatenato, Evans è poi riuscito a contenere gli attacchi di Pontus Tidemand con la Skoda Fabia R5 ufficiale, riuscendo a gestire il vantaggio faticosamente accumulato sino al traguardo. Terza piazza per l'altra Fabia ufficiale di Esapekka Lappi per un risultato che lascia intendere una stagione in bagarre proprio tra questi tre piloti: i più accreditati anche alla vigilia del campionato.



# Bertelli non ci sta e saluta la compagnia

“Credo che in futuro dovremo assicurarci di avere voce in capitolo quando si parla di sicurezza...”. Queste le parole dei Sébastien Ogier prima del via, arrivate 24 ore dopo che il francese si era lasciato andare a giudizi poco lusinghieri su chi voleva costringere i piloti a correre su strade con la ghiaia al posto della neve. Poi, come spesso succede, tutto è rientrato e i piloti si sono allineati e hanno preso il via abbandonando anche i pensieri di uno “sciopero bianco”. Così l'unico a dare un segnale forte è stato Lorenzo Bertelli che dopo aver gareggiato sulle prove innevate della Norvegia il sabato mattina ha dato forfait. Queste le sue parole: “In questi giorni si detto e discusso molto, ma poco è cambiato. Credo che l'organizzatore abbia fatto miracoli per far svolgere questa gara in condi-

zioni di sicurezza non inferiori a quelle viste in altri eventi del mondiale.

La ragione del mio ritiro potrà sembrare impopolare, ma spero potrà servire ad evidenziare quello che personalmente credo sia una carenza all'interno di questo sport. La mia speranza è che in futuro la voce degli equipaggi sia presa in maggior considerazione. Mi sembra che il rally sia tra le poche discipline del motorsport (o forse addirittura l'unica che non prevede una rappresentanza ufficiale dei piloti in attività. Mi auguro che queste parole non siano vane e che buona parte dei miei colleghi le condividano, anche se rispetto le loro scelte.

Mi dispiace che a farne le spese siano tifosi, sponsor e team, che come me vorrebbero vedermi sulle prove”.





Eyvind Brynildsen



## Brynildsen scavalca Neuville nella gara di salto in lungo

Gara nella gara, come ogni anno anche in questa edizione del Rally di Svezia migliaia di spettatori si sono assiepati lungo la prova speciale di Vergasen per assistere all'ormai mitico salto "Colin Crest Arena", ormai l'università del salto in lungo. Un po' a sorpresa ad uscire vincitore e a stabilire il nuovo record si questa particolare specialità è stato il norvegese Eyvind Brynildsen che con 45 metri ha migliorato il precedente primato di 44 metri che apparteneva a Thierry Neuville. Di seguito le misure record registrate negli anni:

- 2008 - Khalid Al Qassimi, Ford Focus RS WRC, 36 metri
- 2010 - Marius Aasen, Subaru Impreza N4 – 37 metri
- 2011 - Ken Block, Ford Fiesta RS WRC – 37 metri
- 2012 - Ott Tänak, Ford Fiesta RS WRC – 32 metri
- 2013 - Thierry Neuville, Ford Fiesta RS WRC – 35 metri
- 2014 - Sébastien Ogier, Volkswagen Polo R WRC – 41 metri
- 2015 - Thierry Neuville, Hyundai I20 WRC – 44 metri
- 2016 - Eyvind Brynildsen, Ford Fiesta R5 Evo – 45 metri

**Marciello, al terzo anno nella serie, e Giovinazzi, al debutto, sono due dei tre italiani che parteciperanno al campionato che segue il mondiale F.1. Entrambi sono stati grandi protagonisti, in anni diversi, nella F.3 europea ed ora si sfidano in pista guidando rispettivamente per Russian Time e Prema**

# A tu per tu



rtu



OMP

OMP

@RMarciello

TRIDENT

FOX LOGISTICS

PIRELLI

CAFFÈ  
CHICCO D'ORO

AC

COLOMBO  
Family Office dal 1974

SPORT

Novag

MEXICO

CHEMO

OMP

R. Marciello

### Massimo Costa

Soltanto un mese fa il loro futuro si era perso nella nebbia che nascondeva l'Italia. Raffaele Marciello aveva il cuore in tumulto per essere stato lasciato libero dal Ferrari Driver Academy e non intravedeva sbocchi verso quella F.1 che aveva tanto accarezzato, ed il suo interesse si era rivolto verso il DTM. Antonio Giovinazzi dopo aver cullato per mesi l'idea di entrare a far parte del gruppo Audi e di divenire un pilota professionista a tutti gli effetti nel campionato DTM, aveva trovato improvvisamente tutte le porte chiuse e i sedili già occupati. E adesso... Quo Vado? Si chiedevano ogni volta che spegnevano la lucina del comodino afferrando chissà quali sogni. Tanti dubbi tante paure di non vedere la luce in fondo al tunnel nel quale inaspettatamente si erano ritrovati. Poi, tutto si è risolto. Marciello ha trovato un ottimo interlocutore nel team GP2 Russian Time e velocemente la trattativa è andata in porto mentre anche per Giovinazzi si sono aperte le porte della serie che accompagna la F.1. Per lui è tornato in gioco quel Ricardo Gelael che da sempre ne sostiene la carriera col marchio Jagonya Ayam. L'indonesiano, padre del pilota Sean, si era un po' messo in disparte prefigurando per Antonio un futuro in Audi, ma dopo le difficoltà insormontabili emerse con la Casa tedesca, la sua figura è tornata ad avere un ruolo di primo piano. E così, quando si è saputo che Giovinazzi era entrato come un missile nel mercato piloti della GP2, l'italiana Prema che è al debutto nella serie non se l'è fatto scappare affiancandolo all'altro acquisto di grande rilievo, Pierre Gasly del programma Junior Red Bull.

## Nel 2013 il primo incrocio

Quello tra Marciello, al terzo anno di GP2, e Giovinazzi, al debutto assoluto, si annuncia come un confronto decisamente interessante. Il ragazzo che vive a Lugano ha 21 anni, compiuti lo scorso 17 dicembre, il vice campione FIA F.3 è di Martina Franca e i 22 anni li ha compiuti il 14 dicembre. Un anno e tre giorni di differenza li separano e, da questa stagione, qualche metro nel paddock della GP2. Nel mondo delle formule, le loro carriere si sono incontrate soltanto nel 2013 quando Marciello alla terza avventura in monoposto di F.3 (una nel campionato italiano, due nell'europeo) ha recitato il ruolo di dominatore con il team Prema aggiudicandosi il titolo continentale. Giovinazzi invece, era al debutto con la non troppo competitiva Double R e quella per lui è stata un'annata dove tutto era nuovo avendo alle spalle una sola esperienza con le monoposto nella Formula Pilota China, tra l'altro vinta, e una fugace apparizione nella italiana F.Abarth dove ha travolto tutti con due vittorie nell'unico appuntamento al quale ha partecipato con BVM. Giovinazzi nel terzo anno di F.3 col team Carlin (nel quale vi è entrato nel 2014) ha assaporato nella prima parte di campionato la sensazione che si prova nel stare in vetta alla classifica generale, tentando così di ripetere la scalata di Marciello del 2013. Ma nel corso della stagione è emerso sempre più Felix Rosenqvist della Prema che ha poi portato a casa la corona lasciando a Giovinazzi la piazza d'onore.



## Prema un punto in comune per entrambi

Oltre a quel campionato del 2013, un punto in comune tra Raffaele e Antonio è rappresentato dal team Prema di Angelo e Renè Rosin. Per Marciello, la squadra veneta è stata la casa nella quale ha vissuto dal 2011 al 2013, nei suoi tre anni di F.3, mentre Giovinazzi vi mette piede ora. La cosa curiosa è che dal 2014 e fino allo scorso settembre, Antonio era l'incubo numero uno della famiglia Rosin, il rivale da battere. Ci sono anche stati momenti di tensione quando Lance Stroll, pilota Prema, lo scorso giugno ha urtato Giovinazzi a Monza nel tratto che porta verso il Curvone, volando via pericolosamente. Poi, tutto è tornato alla normalità e il fatto che oggi Rosin junior non abbia avuto dubbi nel portare a Grisignano di Zocco il pilota pugliese, che si è detto assolutamente onorato della chiamata, la dice lunga sulla stima che intercorre tra le due parti. Marciello e Giovinazzi hanno un altro punto che li avvicina: le loro carriere sono state supportate da enti, chiamiamoli così, esterni. Raffaele è entrato nel Ferrari Driver Academy fin dai suoi primi passi in monoposto arrivando a guidare la Rossa di F.1 e la Sauber nei test e prove libere del venerdi nei Gran Premi. Purtroppo da poche settimane questo rapporto è cessato. Anche Antonio è stato costantemente supportato da una Academy, termine certamente abusato, ma che gli assomiglia molto. Come più volte Autosprint ha riportato, Giovinazzi fin dal karting è finito nelle grazie della ricca famiglia indonesiana Gelael. Amico di Sean, il padre Ricardo lo ha voluto al fianco del



figlio per aiutarlo nella sua crescita agonistica. E così, dopo il karting, Giovinazzi si è trovato una stagione pagata da Gelael nella Formula Pilota China del 2012, condivisa con Sean. Insieme sono poi saliti nel FIA F.3 come compagni di squadra nel team Double R nel 2013 e Carlin nel 2014. L'amicizia tra Antonio e Sean si è cementata, al di là del rapporto lavorativo, tanto che i due si considerano ormai fratelli e l'italiano è di casa a Giacarta. Lo scorso anno, Sean è passato in World Series Renault e doveva esserci anche Antonio, poi le cose sono cambiate con Carlin e Volkswagen che lo volevano ancora in F.3 così Ricardo non si è fatto problemi nel finanziare Giovinazzi nel suo terzo anno nella serie cadetta, anche se lontano da Sean. Che ora correrà in GP2 con Campos e dopo la delusione Audi, Gelael è tornato in gioco supportando Antonio nel passaggio in Prema GP2. Una bellissima e unica storia, non c'è che dire.

## **Così veloci, così diversi La sfida è pronta**

Per quanto riguarda il carattere, i due ragazzi sono piuttosto distanti. Marciello è un pilota che si è costruito nel tempo benché subito velocissimo nel suo primo anno in monoposto nella F.Abarth con JD Motorsport. L'ex pupillo FDA è infatti dotato di un innato talento, ma lo ha spesso alternato con momenti bui conditi da errori a volte anche banali. La stagione 2013 nel FIA F.3 sembrava aver ripulito Marciello da sciocchezze varie anche grazie al gran lavoro del team Prema, ma in GP2 prima con Ra-

cing Engineering (unica sua squadra non italiana) e Trident, questo aspetto di tanto in tanto ha rifatto capolino. Ci sono state anche situazioni contraddittorie con Luca Baldisserri, suo mentore, che in una occasione l'anno passato, via twitter, non aveva mancato di sottolineare alcuni aspetti negativi del ragazzo. Quasi un anticipo di quanto verificatosi dopo pochi mesi. I risultati non incoraggianti in GP2, qualche lamentela di troppo, hanno alla fine portato alla rottura definitiva con la FDA e Maurizio Arrivabene.

Giovinazzi è l'esempio del politically correct, un temperamento assolutamente british nonostante nelle sue vene scorra sangue pugliese. Sarà che ha sempre lavorato lontano dall'Italia, rimane il fatto che è impossibile sentirlo lamentarsi del team, se un avversario si è mal comportato con lui non ne fa una ragione di stato, così come quando la direzione di gara di Macao lo ha ingiustamente penalizzato togliendogli di fatto dalla possibilità di giocarsi la vittoria nella finalissima. Tonio è un talento assoluto, pulito nella guida, attento nella lettura dei set-up, riflessivo, e va assolutamente valorizzato. Giovinazzi è anche un ottimo interprete dei social media e con la stampa sa perfettamente come agire e comportarsi. Non per niente gli uomini Audi ne avevano elogiato ogni caratteristica, salvo poi vedersi costretti a lasciarlo al suo destino. Marciello e Giovinazzi dunque, due talenti che l'Italia non può permettersi di vedere sprecati anche se soltanto qualche settimana fa tutto pareva perso per loro. Ora mano ai cronometri. L'ultimo giudizio, inappellabile, spetta al ticchettio delle lancette.

*Articolo pubblicato sul settimanale Autosprint*

# A testa bassa

**Il pilota pugliese, vice campione FIA F3, è pronto al debutto con la Prema, team che è stato il suo grande rivale nella serie cadetta e che è anch'esso alla sua prima avventura**

**Jacopo Rubino**

Antonio Giovinazzi al via della GP2 Series. Quello che sembrava uno scenario poco plausibile, si è trasformato in una piacevole sorpresa. Il giusto riconoscimento per uno dei piloti che nel 2015 ha fornito maggior lustro all'automobilismo tricolore, diventando vicecampione nel FIA F3 e vincendo il Masters di Zandvoort. Il 22enne pugliese ha scelto di intraprendere la sfida della categoria cadetta con la Prema, formando un binomio totalmente inedito sulla griglia. Alla vigilia della stagione, Giovinazzi ha fatto il punto con Italiaracing.

**Questo per te è un inverno un po' diverso dai precedenti: ti aspetta l'impegno in GP2. Come stai vivendo questa fase?**

"Proprio pochi giorni fa ho fatto visita alla Prema per cominciare a conoscere la squadra, dagli ingegneri ai meccanici. E poi ovviamente mi sto preparando dal punto di vista fisico, facendo tantissimi chilometri in bicicletta ed esercitandomi in palestra in vista dei test che inizieranno il 9 marzo".

**Nei mesi scorsi senza dubbio la GP2 non rientrava fra i tuoi programmi, la tua priorità era probabilmente entrare nel DTM con Audi. Hai anche disputato il weekend in Russia con esito positivo. Poi cosa è successo?**

"Sì, il mio obiettivo a fine 2015 era entrare nel DTM con Audi, ma purtroppo per una serie di ragioni non si è potuto concretizzare. A dicembre ho partecipato così alle prove in GP2 ad Abu Dhabi: da qui, insieme al mio manager e al mio sponsor indonesiano, abbiamo lavorato bene riuscendo a ottenere un posto in questa categoria".

**Pensi comunque che le porte dell'Audi possano restare aperte per un'eventuale chance futura?**

"Quello che mi auguro è che il collegamento con loro possa rimanere sempre attivo. Come detto prima, sfortunatamente per il 2016 non si è potuto fare nulla, ma magari ci saranno delle speranze per il 2017".

**Nel frattempo in queste settimane ti sei misurato con una LMP2 nell'Asian Le Mans Series. Due gare disputate, a Buriram e Sepang, e due vittorie...**

"Era qualcosa che insieme al mio sponsor avevamo in programma già dallo scorso anno. Correre nei prototipi è stato un modo per tenersi in forma, senza restare fermi troppo a lungo, ed è stato molto utile anche per scoprire un'altra tipologia di vettura. Lo stile di guida nell'endurance è diverso, in più ci sono le strategie e il cambio pilota. L'impegno sicuramente mi è servito, e arricchisce il mio bagaglio di esperienza".

**Vieni da tre anni complessivi in Formula 3, lo scorso anno sei stato vicecampione nell'Europeo. Cosa porterai con te da questa partenza?**

"GP2 a parte, credo che oggi la F3 sia la categoria addestrativa più importante. I team sono già molto professionali, ho imparato tantissimo insieme a Carlin nelle ultime due stagioni. È stata una scuola davvero fondamentale, sia dal punto di vista sportivo che da quello personale. Penso di essere pronto ad affrontare il passo successivo".

**E parlando di 2015, nel FIA F3 sei stato il principale antagonista della Prema...**

"Dopo aver battagliato spesso in pista, essere ora in Prema per è un privilegio. È una delle squadre più prestigiose e più competitive in circolazione, ovviamente senza nulla togliere a Carlin. Per entrambi sarà una nuova avventura, a conti fatti sarà anche la mia prima volta in una scuderia italiana... vediamo come mi troverò".

**Il tuo compagno di box sarà Pierre Gasly, un pilota piuttosto veloce che avrà già una stagione alle spalle in GP2.**

"Avere al fianco uno come lui per me non può che essere di aiuto. Cercherò di imparare il più possibile standogli vicino, meglio ancora se poi dovessi riuscire a stargli davanti. Non sarà facile, voglio semplicemente dare tutto me stesso per vivere una annata positiva".

**Per la prima volta, invece, sarai sulla stessa griglia di partenza del tuo amico Sean Gelael, senza però essere nella stessa squadra.**

"In fondo già lo scorso anno eravamo divisi: io in Formula 3, lui in World Series. Secondo me, in ogni caso, non ci sarà mai una vera e propria rivalità con Sean. Abbiamo iniziato insieme dal 2012, fra di noi c'è una forte amicizia. Anche in pista potremo collaborare, lui ha già disputato tre weekend in GP2 e potrà darmi magari qualche indicazione per crescere più in fretta".

**Quale obiettivo hai fissato per quest'anno quindi?**

"Semplicemente dare il 100 per cento, non commettere errori e apprendere tutto ciò che posso dal mio compagno, dai tecnici e da tutto il team. Alla fine trarremo le conclusioni: un altro 2015 sarebbe perfetto, ci proviamo".

**In un periodo complicato per i nostri piloti, sei comunque riuscito ad arrivare in GP2. Insieme a Marciello sei uno dei due italiani confermati. Che effetto ti fa?**

"Ovunque io abbia corso, ho sempre mostrato con piacere la mia nazionalità. La bandiera italiana è un onore. Non posso però dimenticare di dire grazie al mio sponsor indonesiano, perché altrimenti non sarei mai potuto arrivare a questo livello".



Giovinazzi



ICHI  
OCHI



# “Pronto per sorprendervi”

**Il vice campione della GP3 si è accordato con la Trident per debuttare nella serie maggiore e cercherà di ripetere la splendida annata 2015 quando, nonostante non fosse tra i favoriti della vigilia, è stato il grande mattatore del campionato**

**Antonio Caruccio**

Luca Ghiotto è l'ultimo dei piloti italiani ad avere annunciato la propria partecipazione alla GP2. Una stagione che potrebbe essere interessante, come anche potrebbe presentare alcune incognite. Dopo un inverno difficile, nel quale Luca si è visto respingere dal programma giovani Red Bull col quale era prossimo ad un accordo, ha dovuto rialzare la testa per costruirsi un programma. Scopriamo insieme a lui come ha vissuto queste settimane.

**Luca, come siete arrivati al raggiungimento dell'accordo con Trident?**

“Avendo corso con loro in GP3 con ottimi risultati conosco bene il personale, e nonostante molte proposte da altre squadre, ho preferito rimanere in quello che ormai è il mio team di casa. Sicuramente mi ha molto aiutato il premio ricevuto da Pirelli per il campionato GP3, oltre al supporto ricevuto da Maurizio Salvadori. Da parte di Trident e dell'ACI Sport è infatti per me arrivato un grande sostegno economico. I risultati del 2015 in questo hanno sicuramente aiutato”.

**Quali erano le altre alternative?**

“Avevo più scelte, eravamo in contatto praticamente con tutte le squadre inglesi del campionato”.

**Avendo vissuto dall'interno del team Trident la stagione 2015 e date le difficoltà riscontrate con Raffaele Marciello, ti preoccupa il debutto in GP2?**

“Nel 2015 firmai con un team che era ultimo nella stagione precedente. Rivedo lo stesso spirito di allora in questo progetto, tante cose sono cambiate, il personale si è rinnovato. I presupposti sono quasi gli stessi, tutti sono motivati e c'è grande entusiasmo. Non sappiamo se le cose andranno meglio o peggio, ma c'è tanta energia positiva”.

**Porterai dei tecnici GP3 sul progetto GP2?**

“Mi sarebbe piaciuto continuare con Fabio Zilio che è stato il mio ingegnere di pista nel 2015, ma ha altri impegni. Lavorerò con Nicola Olivan e sono certo che faremo un ottimo lavoro”.



OMP 

L. Ghiotto

ZORZETTO  
ACCIAI SPECIALI

SPORT

SORELLE  
RAMONDA

GAV

PIRELLI

TRIDENT

WIP  
RC CARS MANUFACTURER

OMP

OMP

@luca\_ghiotto

TRIDENT

**Come affronterai la stagione? Cosa cambierà rispetto ad un anno fa?**

“Difficile da dire. Se avessi ripetuto la GP3 ad esempio avrei avuto degli obiettivi da pormi, ma così il salto in GP2 è una grande incognita. Ci saranno tante cose nuove come la gara lunga, il pit-stop, il DRS e la doppia miscela di gomma. Durante la gara ci saranno molte cose da gestire. Non dobbiamo partire con obiettivi molto alti, ma dobbiamo imparare durante i test per arrivare a Barcellona in maniera competitiva. Cercheremo sicuramente di chiudere il divario con gli altri”.

**Ci saranno tre italiani al via, chi pensi sarà il migliore tra voi?**

“Spero di essere io, ma in GP2 conta molto l’esperienza e Marciello è al terzo anno quindi...”.

**Rimpianti sulla stagione 2015?**

“Sicuramente Monza gara 1, quando ho stallato per un problema alla frizione. Quei 25 punti mi avrebbero permesso di vincere il campionato. Per il resto non abbiamo mai avuto brutte gare. Ad Abu Dhabi ho perso il titolo in qualifica quando sono incappato in una macchina lenta nell’ultimo settore che mi ha fatto perdere tutto. A quel punto con il quarto tempo era difficile riuscire a migliorare dato che ART aveva un ottimo spunto. Da lì in poi ho gestito di conserva, ma non è bastato”.

**Qual è stato il momento più bello dell’anno?**

“Il momento più bello non è stata una vittoria, ma gara 2 a Monza. Quando parti ultimo sono quelle gare in cui non hai pressione e mi sono divertito. Non pensavo di fare sedici sorpassi, arrivando terzo nella sprint. È stata davvero una bella corsa, qualcosa che non si vede spesso. Per me è stata una grande soddisfazione, oltre che una prova di forza. Anche Sochi non è stato male dove ho fatto tanti sorpassi nel corso del primo giro”.

**Molte volte nel corso della stagione i tuoi risultati sono stati messi in dubbio...**

“Proprio Monza è stata la più palese di queste situazioni. Credo che chiunque dopo una gara come quella che ho fatto io, avrebbe perso la calma quando vieni tenuto in macchina mentre dovresti già essere sul podio... Capisco però, che agli altri questa nostra competitività abbia dato fastidio, perché in quel momento eravamo primi tra i piloti e secondi nel campionato a squadre. Ripensandoci adesso è un bel plauso ai nostri meriti e consacra ancora maggior valore alle nostre vittorie. I ragazzi nel dopo gara hanno smontato tutto, ho perso il conto di quali e quanti particolari hanno controllato sulla nostra vettura, ma ad oggi sono felice di aver dimostrato che eravamo superiori”.

**Si è invece infranto il sogno Red Bull. Quanto credevi nella possibilità di farcela?**

“Ci credevo tanto, ero convinto oltre al 100% che ce l’avremmo fatta. Se ne parlava da Silverstone, per quella che era la nostra terza gara di campionato. Alla fine sono stato nella loro orbita per più di sei mesi, ma quello che tutt’oggi mi è incomprensibile è la motivazione per cui non sono stato accettato. Stavamo praticamente parlando di dove posizionare gli adesivi sulla livrea della macchina, e invece in un attimo tutto è svanito. Spero comunque che una bella stagione in GP2 possa riaprirci quella porta”.





# Il dado è... quasi tratto



**Mancano soltanto sette sedili da riempire per la serie lo scorso anno dominata da Vandoorne. Tre gli italiani al via (Ghiotto, Giovinazzi, Marciello), come le squadre, Prema, Rapax e Trident**

**Massimo Costa**

Ancora pochi sedili liberi e la GP2, che presto si chiamerà F.2, avrà i ranghi completi. Sono soltanto sette i sedili ancora ufficialmente liberi: uno al team italiano Rapax, due dagli inglesi Arden, Carlin e Status. Di rilievo il debutto della Prema che si avvarrà del pilota Junior Red Bull Pierre Gasly, al secondo anno nella categoria, e del debuttante Antonio Giovinazzi, secondo nel FIA F.3 2015. Il team campione in carica, ART, cercherà di ripetere con il russo Sergey Sirotkin la trionfale stagione scorsa con Stoffel Vandoorne mentre è stato confermato il veloce giapponese Nobuharu Matsushita. Campos ha puntato sull'esperienza di Mitch Evans, al quarto anno nella serie e dunque al momento il più "vecchio", e sul rookie Sean Gelael proveniente dalla World Series Renault. Racing Engineering ha con-

fermato Jordan King e dalla Dams arriva Norman Nato, entrambi al secondo anno di GP2. Russian Time fa la voce grossa con Raffaele Marciello, alla terza stagione, e con Artem Markelov che dovrà fare un salto di qualità. La Dams ha confermato Alex Lynn, nel 2015 protagonista di alti e bassi, e del quasi debuttante Nicholas Latifi. Trident se la gioca con due rookie: il vice campione GP3 Luca Ghiotto, che rimane nel team di Maurizio Salvadori, e Philo Paz Patric Armand che nel 2015 ha gareggiato in World Series Renault (solo qualche gara) mettendosi in evidenza per alcuni grossi incidenti. Certamente un azzardo quello dell'indonesiano salire in GP2 con così poca esperienza. MP Motorsport ha confermato il campione 2015 della World Series Renault, Oliver Rowland, già al via di alcune corse GP2, e il pilota di casa Daniel De Jong. Rapax punta sull'esperienza e la praticità di Arthur Pic, al terzo anno nella GP2.



## La situazione team e piloti

### **Prema**

Pierre Gasly - Antonio Giovinazzi

### **Campos**

Mitch Evans - Sean Gelael

### **Russian Time**

Raffaele Marciello - Artem Markelov

### **Racing Engineering**

Jordan King - Norman Nato

### **ART**

Sergey Sirotkin - Nobuharu Matsushita

### **Dams**

Nicholas Latifi - Alex Lynn

### **Trident**

Luca Ghiotto – Patrick Armand

### **MP Motorsport**

Oliver Rowland – Daniel De Jong

### **Rapax**

Arthur Pic - TBA

### **Arden**

TBA - TBA

### **Carlin**

TBA - TBA

### **Status**

TBA - TBA



# Rivoluzione americana

Scatta questo fine settimana il campionato più americano che c'è. Nuove regole, tante novità e intanto i motori sono già stati accesi con l'assegnazione della gara Sprint Unlimited e con la qualifica per l'appuntamento iniziale in Florida



Sprint

Spr

UNLIMITED  
DAYTONA



SHROUD

DAYTONA  
INTERNATIONAL SPEEDWAY



Sprint

UNLIMITED

Sprint

DAYTONA



**Marco Cortesi**

E rivoluzione fu. A Charlotte è stata annunciata la nuova formula che, in NASCAR, cambierà radicalmente i rapporti tra team e organizzazione di casa France. Dopo una lunga trattativa tra l'associazione delle squadre, guidata dal socio di Chip Ganassi Rob Kauffman, e la NASCAR, è stato introdotto un sistema di franchigie (charter team) che si legheranno alla categoria per i prossimi 9 anni. Inoltre, si ridurrà a 40 il numero delle vetture ammesse al via delle gare. Trentasei squadre (intese come vettura singola) si vedranno garantire a lungo termine un posto al via della serie ed anticipare una parte dei guadagni, in particolare per quanto riguarda i diritti televisivi e le piattaforme digitali. Un evento eccezionale sia per le decisioni prese sia per il fatto che, per la prima volta, un gruppo di team principal sono riusciti ad imporre alla NASCAR una proposta, pur se al termine di una lunga trattativa.

### **La lista degli eletti Franchigie in vendita**

Come regola base, la scelta è stata quella di includere tutti coloro che si sono schierati al via costantemente nelle ultime tre stagioni: la lista include anche il Michael Waltrip Racing, che ha chiuso i battenti. Ma la grande novità è che le franchigie po-

tranno essere vendute, acquistate o anche affittate, con trattative che sono state già messe in piedi. I due "slot" di Waltrip dovrebbero essere acquistati dai team Gibbs e Stewart-Haas, che hanno aggiunto di recente una quarta vettura, mentre è rimasto fuori il Wood Brothers Racing, pagando il tira e molla del part-time. La compagine motorizzata Ford dovrà o cercare di acquistare un'altra franchigia, o cercare di qualificarsi nei 4 posti rimanenti per i team "non-charter". Tra le squadre minori, hanno avuto un posto i team HScott e GoFas: non è escluso che alcune di loro non vadano ad iniziare... un'asta al miglior offerente. Sempre HScott ha già indicato che, per la propria seconda vettura, prenderà in leasing la franchigia del team Premium di Jay Robinson.

### **Hamlin apre il 2016 nella Sprint Unlimited**

E intanto, Denny Hamlin ha conquistato a Daytona la prova d'apertura della NASCAR Sprint Cup Series, lo Sprint Unlimited, esibizione a due segmenti che ha coinvolto i migliori 25 piloti del mondo stock car selezionati per successi precedenti. Il protagonista di Joe Gibbs ha portato alla vittoria la Toyota numero 11 davanti a Joey Logano. Nulla ha potuto l'alfiere Penske contro il rivale, restato in testa per 39 passaggi su 79, in un finale caratterizzato dalle bandiere gialle. Paul Menard ha



Denny Hamlin



- McDonald's
- Pennzoil
- Great Clips
- Mobil 1
- Hot Wheels
- Smithfield
- FedEx Express
- Dollar General
- Fastenal
- M&M's
- Furniture Row
- CAT
- Lowe's

## Anteprima Daytona

terminato quarto davanti a Kyle Larson e Casey Mears, mentre diversi incidenti hanno, come stesso accade nelle prove senza punteggio, rallentato l'evento. Anche la chiusura è stata prolungata per 4 giri, con l'introduzione della nuova regola dell'"overtime line": in pratica, per considerare valido un tentativo di finire al green-white-checked, ora ufficialmente chiamato "overtime" come nel basket, il leader deve aver attraversato una specifica linea. Cosa che Hamlin, al primo tentativo, aveva fatto. Il primo segmento di gara, durato 25 giri, è stato chiuso da un incidente causato da una foratura per Brian Vickers, che ha a sua volta colpito Dale Earnhardt Jr e coinvolto Kevin Harvick. Al giro 44, un contatto tra Jimmie Johnson e Casey Mears ha messo KO il pluricampione mentre, poco dopo, Kasey Kahne è finito contro AJ Allmendinger mentre lottava con Jamie McMurray. Ma non è finita. Al giro 73, Keselowski ha toccato Carl Edwards danneggiando anche altri piloti. Nel finale, Matt Kenseth ha perso il posteriore della sua vettura mentre era quinto mettendo KO Martin Truex, McMurray, Keselowski e Danica Patrick.

## Elliot segna una pole che entra nella storia

Per la prima prova della Nascar "reale" invece, pole al debutto sulla leggendaria Chevy numero 24 per il ventenne Chase Elliott, più giovane poleman della storia alla 500 Miglia di Daytona. Al via sulla vettura che fu di Jeff Gordon, Elliott ha messo a segno il giro più veloce della giornata precedendo Matt Kenseth alla media di 196.314 mph (315.936 kmh). Il portacolori Toyota si accomoderà all'esterno della prima fila grazie ad una media di 196.036 mph, mentre tutti gli altri piazzamenti verranno decisi tramite i classici Duel, le gare di qualifica infrasettimanali. In qualifica si sono assegnati due dei quattro posti non concessi ai team possessori di franchigie: sono andati al Wood Brothers Racing con Ryan Blaney, e al BK Racing con Matt DiBenedetto. Dale Earnhardt Jr, primatista del Q1, ha incamerato il terzo tempo, precedendo Kyle Busch e Ricky Stenhouse in top-5.



Jimmie Johnson e Casey Mears a confronto



# L'elenco completo dei Charter Team



Chase Elliott

- 43 - Richard Petty Motorsports - Aric Almirola
- 44 - Richard Petty Motorsports - Brian Scott
- 3 - Richard Childress Racing - Austin Dillon
- 27 - Richard Childress Racing - Paul Menard
- 31 - Richard Childress Racing - Ryan Newman
- 2 - Team Penske - Brad Keselowski
- 22 - Team Penske - Joey Logano
- 5 - Hendrick Motorsports - Kasey Kahne
- 24 - Hendrick Motorsports - Chase Elliott
- 48 - Hendrick Motorsports - Jimmie Johnson
- 88 - Hendrick Motorsports - Dale Earnhardt Jr
- 6 - Roush Fenway Racing - Trevor Bayne
- 16 - Roush Fenway Racing - Greg Biffle
- 17 - Roush Fenway Racing - Ricky Stenhouse
- 1 - Chip Ganassi Racing - Jamie McMurray
- 42 - Chip Ganassi Racing - Kyle Larson
- 11 - Joe Gibbs Racing - Denny Hamlin
- 18 - Joe Gibbs Racing - Kyle Busch
- 20 - Joe Gibbs Racing - Matt Kenseth
- 19 - Joe Gibbs Racing - Carl Edwards\*
- 41 - Stewart-Haas Racing - Kurt Busch\*
- 4 - Stewart-Haas Racing - Kevin Harvick
- 10 - Stewart-Haas Racing - Danica Patrick
- 14 - Stewart-Haas Racing - TBA\*\*\*
- 78 - Furniture Row Racing - Martin Truex
- 34 - Front Row Motorsports - Chris Buescher
- 38 - Front Row Motorsports - Landon Cassill
- 47 - JTG Daugherty Racing - AJ Allmendinger
- 7 - Tommy Baldwin Racing - Regan Smith
- 13 - Germain Racing - Casey Mears
- 32 - Go Fas Racing - Bobby Labonte/Jeffrey Earnhardt
- 23 - BK Racing - David Ragan
- 83 - BK Racing - Matt DiBenedetto
- 46 - HScott Motorsports - Michael Annett\*\*
- 95 - Circle Sport Racing - Ty Dillon/Michael McDowell
- 15 - HScott Motorsports - Clint Bowyer

\* Franchigia acquistata dal team Waltrip

\*\* Franchigia in leasing dal Premium Motorsport

\*\*\* Tony Stewart fuori fino a maggio per infortunio

**AUTOTECNICA**  
**MOTORI**

# ENGINE EVOLUTION

Innovazione costante. Eccellenza tecnica. Focus sul cliente.  
Abbiamo solo un vizio: la passione per i motori.

[www.autotecnicamotori.it](http://www.autotecnicamotori.it)

