ANTICIPAZIONE RALLY D'ITALIA-SARDEGNA, OVVERO SFIDA PER UOMINI VERI

AUTO SPRINT

n. 13

Anno LIV - Settimanale 31 marzo - 6 aprile 2015

3 Euro (Italy only)



Straordinaria. Inattesa. Sorprendente. Esaltante. La prima vittoria della Rossa firmata Vettel regala emozioni e apre scenari che parevano essere solo sogni mostruosamente proibiti

GP MALESIA

FERRARI IS BACK

GETTY IMAGES

L'Agenzia di Ercole Colombo è un Ready Business

Essere un Ready Business significa potenziare la tua attività, come ha fatto Ercole Colombo, fotoreporter di Formula Uno. Con la Rete Veloce 4G di Vodafone, Ercole può inviare rapidamente le foto appena scattate e la sua Agenzia riesce sempre a offrire il miglior servizio ai suoi clienti, in tempi da record. Anche per questo Ercole Colombo è uno dei fotografi più accreditati sui circuiti di tutto il mondo.

4G

Diventa un Ready Business anche tu
con le soluzioni Vodafone per la Partita IVA
voda.it/readybusiness

Vodafone
Power to you





di Alberto Sabbatini

Ferrari is back avvertimento per tutti

IL SEGRETO DELLA SF15-T È L'ESSERE DI NUOVO "GENTILE SULLE GOMME". LA MERCEDES DEVE COMINCIARE A TEMERLA DAVVERO

Segnamoci sul calendario questa data del 29 marzo. Quando mai ci ricapiterà un en plein tutto italiano nel motorsport come quello che abbiamo vissuto fra F.1 e motoGp questa domenica? La Ferrari che torna a vincere con Vettel due anni dopo, Valentino Rossi che trionfa in Qatar e un podio tutto tricolore in motoGp con Dovizioso, Iannone e le Ducati (e ricordiamoci che anche la squadra Yamaha di Valentino è tutta italiana). E persino Luca Filippi nei top ten della IndyCar. Ci manca solo un pilota italiano di nuovo in F.1 per riprenderci quel ruolo di rilievo nel motorsport che per tradizione ci compete.

La vittoria di Vettel ha sorpreso tutti, compreso Arrivabene che non si aspettava di vincere così presto. L'unico che ci aveva creduto indovinate chi è stato? Helmut Marko, l'uomo forte della Red Bull. Che sulla vittoria del suo ex pupillo Sebastian in Malesia aveva davvero scommesso, e s'è messo in tasca 400 euro. Spiccioli per uno come lui, ma ancora una volta Marko ha dimostrato di saperci vedere lungo. Che la Ferrari SF15-T avesse un ottimo potenziale l'avevamo capito in Australia. Ma Melbourne era una pista atipica e tutti temevamo la controprova su un circuito vero come Sepang, fatto di rettifili, curve veloci e un asfalto mangia-gomme. Avevamo paura che quei 6 decimi al giro di gap della SF15-T dalle Mercedes potesse ritornare sopra al secondo su una pista vera. Invece si è praticamente azzerato. Cosa è successo tra Melbourne e la Malesia per far volare la Ferrari? Quali pezzi nuovi magici sono stati portati a Sepang? La risposta è: nulla e nessuno. Motore, telaio, aerodinamica erano gli stessi di Melbourne. C'è stata solo un'efficace messa a punto dell'assetto. E la Ferrari ha rafforzato - ve lo avevamo spiegato 15 giorni fa - quello che è sempre stato il suo punto di forza storico (e che l'anno scorso s'era smarrito): essere "gentile" sulle gomme. La SF15-T è una monoposto che non consuma gli pneumatici. Merito di una migliore distribuzione dei pesi rispetto al 2014; il retrotreno non si alleggerisce più, le ruote posteriori non slittano più in accelerazione. Su un tracciato come quello di Sepang, dove l'asfalto è una specie di grattugia che fa degradare gli pneumatici, questa qualità della SF15-T è diventata fondamentale per vincere. E ha permesso a Vettel di fare una gara di testa cambiando le gomme soltanto due volte mentre la Mercedes, che invece le gomme le consuma di più, per prudenza e per scarsa lungimiranza strategica, ha preferito impostare la gara su tre soste e si è fregata da sola.

Queste sono le analisi tecniche, perché una gara si deve sempre guardare dal punto di vista tecnico per capirne i risvolti. Ma stavolta ci piacerebbe lasciar da parte la tecnica e guardare agli uomini. Per primi a quei 1300 ragazzi di Maranello che hanno lavorato per mesi e mesi per darci una monoposto vincente; e come ha detto Arrivabene, sono tutti quanti papà della SF15-T. E poi a Sebastian Vettel che si è commosso sul podio come un ragazzino. Lui che di gare ne aveva già vinte 39 e avrebbe dovuto averci fatto l'abitudine, si è messo a piangere per la commozione. E a Sepang ha finalmente capito che differenza fa vincere con una tuta rossa addosso. Lui, che via radio nel giro di rientro ha dato fondo a tutto l'italiano che conosce per esprimere la propria gioia. Il suo grido "Ferrari is back" è il miglior messaggio che poteva lanciare al mondo della F.1. Anzi, un avvertimento. Che Mercedes è meglio non sottovaluti.

twitter: @sabbatini

FORMULA UNO

4 GP MALESIA FERRARI IS BACK
8 GP MALESIA LA GIOIA TERRIBILE
16 GP MALESIA GLI ERRORI TERRIBILI
20 GP MALESIA LE PAGELLE
22 GP MALESIA IL CASO
26 GP MALESIA MARCIELLO DEB SPERANZOSO
28 GP MALESIA IL TABELLONE
32 GP MALESIA LA TECNICA
34 GP MALESIA IL PADDOCK

VELOCITÀ

38 INDYCAR ST. PETERSBURG
52 TEST WEC PORSCHE A CARTE SCOPERTE
58 TCR SERIES MALESIA
62 ELMS ORA SI FA SUL SERIO
66 BLANCPAIN GT AL VIA
74 SALITA MASTER DI MONTAGNA

RALLY

40 TRICOLORE RELAZIONI PERICO...LOSE
44 CIWRC 1000 MIGLIA
48 ANTICIPAZIONE RALLY D'ITALIA

PER VOI LETTORI

IN OCCASIONE DELLE FESTIVITÀ PASQUALI IL PROSSIMO NUMERO DI AUTOSPRINT SARÀ IN EDICOLA IN ANTICIPO DA SABATO 4 APRILE



fioridiserra



Ferrari is back

DOPO QUASI DUE ANNI DI DIGIUNO LA ROSSA TORNA ALLA VITTORIA UN VERO TRIONFO DA PARTE DI VETTEL CHE NON SBAGLIA UN COLPO E MANDA NEL CAOS LA MERCEDES

di Cesare Maria Mannucci
foto Colombo, Getty Images, Sutton-Images.com



MONDIALE PILOTI

1. Hamilton	43
2. Vettel	40
3. Rosberg	33
4. Massa	20
5. Raikkonen	12

SEPANG - La Ferrari non sbaglia un colpo, la Mercedes, invece, sbaglia tutto. Sebastian Vettel conquista la sua prima vittoria in rosso in maniera perentoria, imponendo un ritmo così intenso all'ultima parte di gara, che anche Lewis Hamilton deve arrendersi. Una sfida alla pari giocatasi con le stesse gomme hard, di fatto cambiate nello stesso momento - il ferrarista al 37° giro, il pilota della Mercedes al 38° - dove emerge un fatto davvero imprevedibile alla vigilia: che in condizioni di temperature elevate, la Ferrari si comporta meglio della Mercedes, e il minor degrado delle gomme diventa l'elemento che fa la differenza. A suo favore. La Ferrari torna alla vittoria dopo quasi due anni di digiuno, dal successo di Fernando Alonso a Barcellona nel 2013. Due anni lunghi, tormentati, dove il team si è prima balcanizzato poi è imploso dall'interno. Ora, dopo un solo Gp, la nuova Ferrari voluta da Marchionne e Arrivabene non solo mette alle corde la Mercedes e Lewis Hamilton, ma riesce pure ad impartire il pugno del ko con una determinazione davvero sorprendente.

SEBASTIAN, INCREDIBILE PRIMA VOLTA IN ROSSO
Era dal Gp di Spagna del 2013 con Alonso che la Ferrari non assaporava il sapore inebriante della vittoria. A Sepang con una sorprendente prova di forza, Sebastian Vettel ha rotto il digiuno lungo 34 Gp centrando la sua prima vittoria da ferrarista

Vettel, "cannibale" molto simile a Schumacher

Ancora una volta Vettel ha corso da "cannibale", aggredendo gli avversari fin dalla partenza. Una attitudine la sua per tanti versi simile a quella di Schumacher. In Australia non si era fatto troppi problemi alla prima curva per avere ragione di Raikkonen, anche a costo di metterlo in difficoltà. Qui compie una manovra ancora più estrema ai danni di Rosberg. Ma fa bene, perché le corse si vincono anche così, e soprattutto quando Hamilton sembra già prendere il volo e l'obiettivo è quello di metter-



MONDIALE COSTRUTTORI

1.	Mercedes	76
2.	Ferrari	52
3.	Williams	30
4.	Sauber	14
5.	Toro Rosso	12

gli pressione, pur nel rispetto del regolamento, non si può andare troppo per il sottile.
Poi cosa succede? Arriva la prima neutralizzazione per ripulire la pista dai detriti, la Mercedes, con una strategia davvero insensata perché le sue gomme erano ancora al massimo dell'efficienza, dopo appena 3 giri decide di rientrare ai box. Creando pure una situazione di panico, perché Rosberg deve accodarsi ad Hamilton e aspettare che il suo cambio gomme abbia termine. Una decisione scriteriata, che regala la testa della corsa e la vittoria alla Ferrari su un piatto di argento. Perché la Ferrari adotta la strategia più logica, la più semplice. Pianifica due soste, cerca di usare al massimo il primo treno di gomme, decidendo di utilizzare le gomme hard nella ultima e più lunga parte. Nel dettaglio, Vettel compie 17 giri con le gomme medie, poi rimonta la stessa mescola e ne percorre altri 20. Infine monta le gomme hard e con quelle tira avanti sino alla bandiera a scacchi per altri 19 giri. La Mercedes, di fronte a tanta linearità, si intorcina da sola con una gestione ai box davvero sconcertante. Dopo la prima sosta al 3° giro, Hamilton riparte con gomme hard che mantiene per 21 giri, poi passa alle gomme medie per 17 giri e poi di nuovo alle hard, per gli ultimi 18 giri di corsa. Una strategia senza senso, soprattutto quando in corsa disponi comunque della vettura più veloce in termini cronometrici, e dovrebbero essere gli altri a tentare cose strane. Anche se analizzando il degrado delle gomme, la Ferrari invece era migliore.

Mercedes, strategie diverse ma non conta

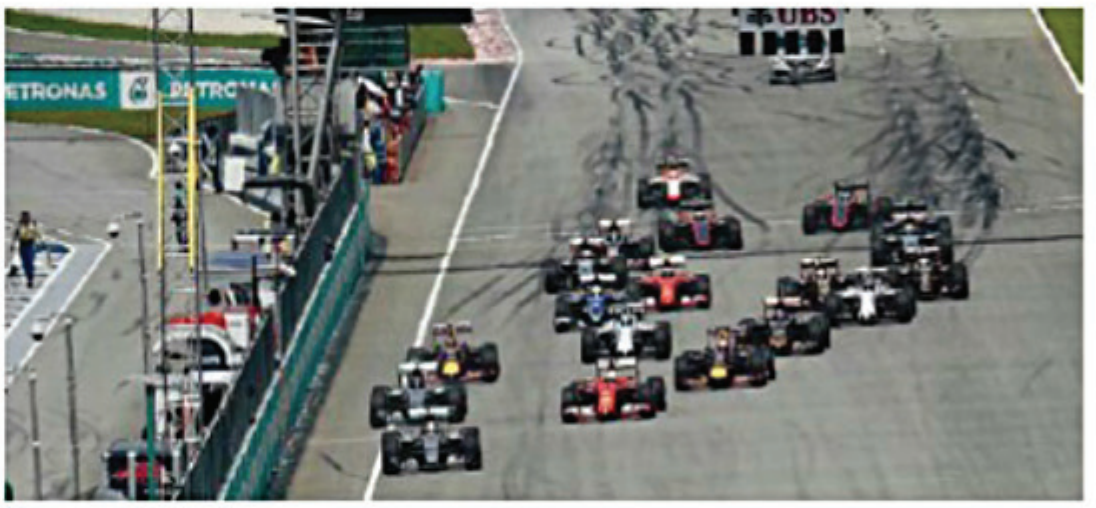
Alla fine Toto Wolff ha una teoria piuttosto originale: *«Per i piloti è stata una corsa complicata da decifrare, troppi sorpassi da fare, troppe situazioni di traffico da affrontare. Ci siamo trovati ad affrontare una situazione nuova e non siamo stati capaci di gestire la gara come in passato. Abbiamo dovuto risolvere problematiche diverse, non preventivabili e non lo abbiamo fatto al meglio. Era evidente che la striscia vincente non poteva continuare all'infinito, ma oggi siamo stati sconfitti in maniera netta e indiscutibile»*.
Riassumendo: Vettel guadagna la testa senza fare un sorpasso ma semplicemente perché entrambe le Mercedes rientrano ai box dopo 3 giri. Con l'aria pulita, senza turbolenze e senza traffico davanti a lui, Vettel mantiene un ritmo indiavolato e dimostra di controllare agevolmente le due Mercedes che su di lui, con gomme fresche, dovrebbero divorare il gap che le divide dalla Ferrari, ma invece non è così. Rosberg e Hamilton provano diverse strategie ma il risultato e il distacco dalla Ferrari non cambia. Anche con gomme più usurate, Vettel è sufficentemente veloce per ricacciare in gola ad Hamilton ogni tentativo di rimonta. Anche quando perde qualche secondo, subito dopo trova nuove risorse e ristabilisce il margine di sicurezza.

E le Rosse sul podio potevano essere due

Come la Ferrari sia riuscita a ribaltare una situazione che a Melbourne l'aveva vista soccombere in modo netto rispetto alla Mercedes, potrebbe essere, tecnicamente parlando, quasi un mistero. Perché tra i due



UNA SFIDA DAVVERO MOLTO HARD
Quella tra Vettel e Hamilton è stata una lotta alla pari giocatasi nella seconda metà di gara con le Pirelli hard: è qui che la Ferrari ha dimostrato doti davvero sorprendenti





Gp non è che ci fossero radicali sviluppi tecnici. La pista ha certamente aiutato a ridurre il gap e in velocità massima questa volta Ferrari e Mercedes sono state quasi equivalenti: 323,8 km/h per Rosberg contro 321 km/h di Raikkonen. Ma soprattutto è stato il caldo e la densità dell'aria che determina, a fare si che la Ferrari si trovasse più a suo agio, soprattutto in relazione alle gomme. Non è stato merito di una strategia magica, perché la Ferrari ha impostato la corsa all'insegna del buon senso. Vettel, a parte la partenza movimentata, ha corso sempre in solitudine, a distanza rispetto ad Hamilton, è non è mai stato impegnato in duelli ravvicinati. La sua vittoria è scaturita con naturalezza, quasi con semplicità, come se di fatto fosse una conseguenza scontata. Facendo dimenticare in un attimo da quale punto basso la Ferrari fosse partita, dopo le ultime disastrose gare del 2014. E peccato che la corsa di Raikkonen sia stata compromessa subito prima da una qualifica infelice e poi da una collisione con Nasr che ha provocato il cedimento della gomma posteriore. Al-





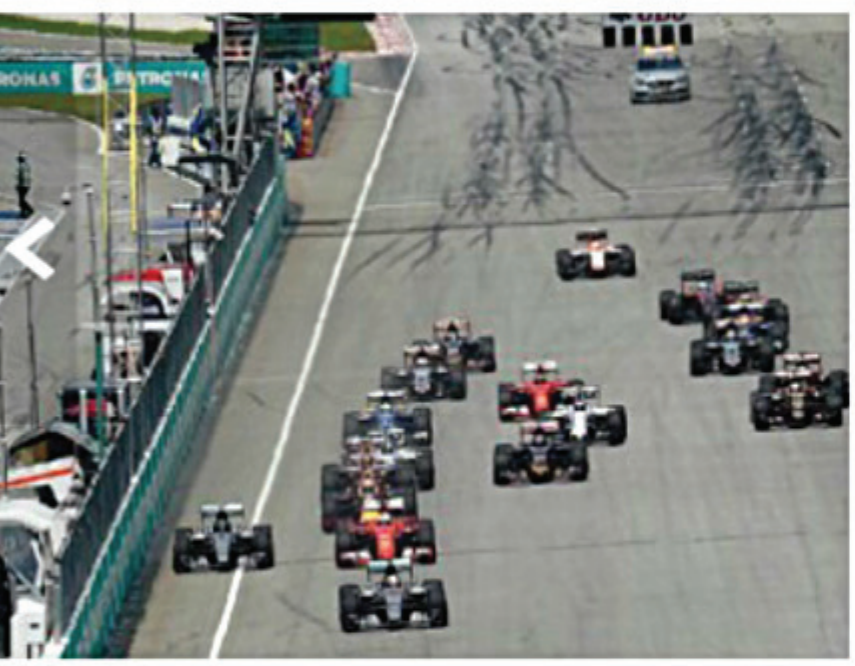
QUANDO VETTEL MI HA STRETTO CONTRO IL MURO AL VIA HO CHIUSO GLI OCCHI...

NICO ROSBERG

Seb ha mostrato subito i muscoli

DENTRO AI LIMITI DEL REGOLAMENTO MA DECISO ED ESTREMO: IL VIA DEL 4 VOLTE IRIDATO È UNA DELLE CHIAVI DELLA VITTORIA

La corsa, imprevedibile nel risultato finale, non lo è invece nel suo andamento. Hamilton parte in testa, Vettel lo segue a distanza ravvicinata mentre Rosberg sembra subito in affanno. Primo momento chiave, la partenza. Vettel rimane entro i limiti del regolamento, ma il suo comportamento intimidatorio ai danni di Rosberg è davvero estremo. Al via si porta sul lato destro e quando si vede quasi affiancato dalla Mercedes, lo spreme contro il muro. Poi alla prima frenata, per proteggere la posizione, chiude nuovamente la porta e per poco non si sfiora la collisione. Dice Nico Rosberg: *«Mi ha lasciato abbastanza spazio, quindi dovrebbe essere ok. Quando mi ha stretto contro il muro, ho chiuso gli occhi e ho tenuto il piede giù ma l'unica cosa che potevo fare era pregare, mi dicevo: per favore lasciami un po' di spazio ed è quello che ha fatto. Ma un centimetro di più e non sarebbe stato ok per niente. Di fatto ha ripetuto la stessa manovra dello scorso anno. Alla curva 1 invece mi ha stretto di nuovo all'interno e ho dovuto rallentare perché altrimenti ci saremmo toccati».*







SEBASTIAN CHIUDE NICO E TIENE LA POSIZIONE

Cattivo quanto basta al via. Vettel ha ricacciato indietro il tentativo di sorpasso da parte di Rosberg intimidendolo contro il muro chiudendolo poi nella curva 2 ed è rimasto così agganciato ad Hamilton. Che ha poi tenuto dietro alla grande dopo essere passato al comando quando le Mercedes sono rientrate ai box sotto safety car passando a una strategia a tre soste

trimenti considerando il suo ritmo durante le prove, persino meglio di quello di Vettel, le Ferrari sul podio potevano essere pure due.

Alonso e la vittoria di Seb dura da digerire

Per gli altri invece non c'è stata storia. La Red Bull di nuovo in crisi con il motore Renault, così come le McLaren, entrambe ko per colpa dell'ancora acerbo motote Honda. Fernando Alonso è tornato al volante. Per lui un week end anche positivo se non fosse per quella sua dichiarazione alla vigilia del Gp. Quando gli avevano chiesto se non fosse pentito di avere abbandonato la Ferrari per la McLaren, visti i progressi del Cavallino in Australia lui aveva risposto: *«Nemmeno per sogno: alla McLaren sono il pilota più felice del mondo. Dopo 14 anni di F.1 e dopo la vittoria di due campionati del mondo, un terzo o un quarto posto non cambierebbe nulla alla mia vita o alla mia carriera»*. Ti sbagliavi Fernando, un quarto posto e avresti avuto ragione tu. La vittoria perentoria di Vettel invece, sarà stata dura da digerire. Anche per te.

La gio

ERA DA TEMPO CHE NON VINCEVO. E QUESTA PRIMA VITTORIA CON LA FERRARI MI LASCIA SENZA PAROLE

SEBASTIAN VETTEL

UNA VITTORIA CHE SA DI RINASCITA

Vettel a Sepang ha ottenuto la 40esima vittoria in F.1, dopo che l'anno scorso, l'ultimo trascorso alla Red Bull, era rimasto a digiuno. Non si imponeva in un Gp dal Brasile 2013, mentre la Rossa era a secco dal Gp di Spagna dello stesso anno. Per la Rossa è la 222° vittoria in F.1

ia terribile

IL SEGRETO DIETRO LA RESURREZIONE FERRARI E DI VETTEL È LA TATTICA DELLA SOSTA IN MENO CHE HA DEPISTATO E SFIANCATO LE MERCEDES

di Cesare Maria Mannucci

foto Colombo, Getty Images, Sutton-Images.com

SEPANG - Eccola la classica "Gioia terribile", come le chiamava Enzo Ferrari. Quando la vittoria arriva inaspettata ma meritata. Conquistata sul campo, senza commettere errori ma con ossessiva determinazione. Soprattutto da parte di chi guida.

Si facciano avanti tutti quelli che dicevano e spiegavano che Sebastian Vettel sapeva vincere solo quando disponeva della vettura più competitiva. Che vinceva solo perché al suo fianco c'era Adrian Newey che gli preparava vetture sempre irregolari, che i suoi 4 campionati del mondo erano stati tutti "rubati". Alzino la mano i tanti che lo chiamavano "Bimbominkia" , che prevedevano scenari apocalittici alla Ferrari per il suo arrivo in sostituzione di Fernando Alonso. Come diceva il talent-scout Flavio Briatore? Che Sebastian Vettel era bravino ed era tra i primi 5-6 piloti della F.1. Chissa mai chi sono gli altri!

Invece bastano appena due Gp e Sebastian Vettel impone il suo carisma, il suo smodato talento, il suo entusiasmo e la sua semplicità. Che poi sono le caratteristiche dei Grandi. Così come aveva fatto prima con Toro Rosso e poi con la Red Bull - nessuna di loro in precedenza aveva mai vinto un Gp - ora prende per mano la Ferrari e la riporta alla vittoria 676 giorni dopo l'ultimo successo in Spagna 2013. Dopo due anni di digiuno, di polemiche e di guerre intestine. Certo, insieme a Vettel c'è tutto un nuovo management, che soprattutto nei tecnici ha saputo svecchiarsi e rinnovarsi. Però non ce ne vogliano Sergio Marchionne o Maurizio Arrivabene, se oggi il grande protagonista è lui: Sebastian Vettel. Per il modo in cui ha gestito questa gara, per la sua ossessiva intensità nei tempi, per la maniera chirurgica con la quale ha saputo rispondere, giro dopo giro, agli attacchi a distanza di Hamilton e Rosberg. Quanto il fattore Vettel sia stato determinante, lo si era già visto in qualifica, sotto la pioggia. Per lui il terreno di caccia favorito. Meno di un solo decimo (74 millesimi) alla fine divideva la Ferrari dalla Mercedes, quando appena due settimane prima, a Melbourne, i distacchi si misuravano dal secondo in su. Siamo ad un decimo dalla Mercedes. Se lo sono ripetuti in tanti alla Ferrari, e questo ha creato i presupposti per crederci, per pensare che la grande im-

> È STATO TUTTO PERFETTO. STRATEGIA, RITMO. ORA PENSO SIA POSSIBILE PUNTARE AL TITOLO
>
> SEBASTIAN VETTEL

presa fosse possibile. Anche se il giorno della gara splendeva un sole indiavolato e il caldo era insopportabile. Ma proprio quel caldo doveva diventare il migliore alleato della Ferrari. Perché in quelle condizioni l'aerodinamica della SF15-T ha funzionato meglio, ripercuotendosi su un minore degrado delle gomme. Perché è vero che Vettel ha corso sempre in solitudine e questo è un innegabile vantaggio, ma la costanza sul ritmo di gara è stata sorprendente. Come se stesse combattendo contro il pilota più veloce del mondo. Immaginario e virtuale.

Con il primo set di gomme medie, Vettel ha percorso 17 giri, le oscillazioni nei suo crono sono state minime, anche se dispone delle stesse gomme che alla Mercedes hanno deciso di sostituire dopo solo 3 giri. Successivamente, sia di nuovo con le gomme medie e poi hard, Vettel ha guidato come se il degrado non esistesse e il suo giro più veloce lo ha segnato alla 46° tornata, con le gomme dure.

Ma sarebbe troppo semplice ricondurre la vittoria odierna ad una semplice storia di gomme. O di strategia sbagliata dalla Mercedes. A inizio campionato, Marchionne e Arrivabene avevano detto che l'obiettivo era quello di rimanere il più vicino possibile alle Mercedes per sfruttare eventuali guasti meccanici o fattori favorevoli. Certo, nessuno poteva immaginare una strategia così scriteriata dei tedeschi, non solo della corsa ma anche delle qualifiche in relazioni alle gomme medie fatte quasi tutte fuori il sabato. La Ferrari e Vettel però in Malesia sono andate oltre, tanto che alla fine Lewis Hamilton, forse mentendo a se stesso, ha detto: *«Non sono poi così sicuro che la nostra strategia fosse sbagliata, oggi battere la Ferrari sarebbe stato comunque molto difficile»*. Eccola, la risposta giusta a Bernie Ecclestone o a Christian Horner che per il bene e la salvezza della F.1, evocavano radicali e straordinari provvedimenti regolamentari per riequilibrare i valori in campo. La Ferrari e Vettel ci sono riusciti da soli, dopo soli due Gp. Senza rubare nulla, ma anzi con tanti gettoni da spendere durante la stagione per aggiornare un propulsore oggi già estremamente efficiente.

Sul podio è mancato Kimi Raikkonen ed è un peccato, perché nelle prove libere, era stato proprio lui l'uomo che più aveva messo pressione alla Mercedes. A Vettel è andato tutto bene, a lui tutto storto. Un palleggio di responsabilità in qualifica tra lui e la sua squadra lo ha costretto a partire dalle retrovie. Quando parti indietro, la collisione è sempre possibile e per lui è arrivata al primo giro, come già accaduto in Australia, questa volta con Nasr. A quel punto ormai era tutto compromesso, eppure il finlandese non si è depresso, come invece gli accadeva spesso lo scorso anno. Ha iniziato una rimonta a testa bassa che gli ha permesso di arrivare al quarto posto. Alla fine più contento per il suo pilotaggio che per il risultato in classifica.

Per il futuro si vedrà. Arrivabene raccomanda umiltà, coesione, ma la "bestia", in questo caso la Mercedes, è adesso ferita. E in quelle condizioni a volte l'emotività prevale sulla razionalità. Forse è meglio continuare a correre in modo spavaldo, come ha fatto Vettel in Malesia. Perché lui conosce meglio degli altri la mentalità dei tedeschi ed è consapevole che l'unico piano per metterli in difficoltà è quello di attaccarli, in modo diretto e frontale. Come anche la Storia insegna.

Ben tornato Vettel e ben tornata Ferrari. Il lungo digiuno è stato rotto. Ora si ricomincia. Alla caccia di un altra "Gioia terribile". Fosse stato a Sepang, Enzo Ferrari si sarebbe proprio divertito. ●



Il **titolo**? Sì, è possibile!

VETTEL TIENE A SOTTILINEARE CHE QUESTO DI SEPANG NON RESTERÀ UN CASO ISOLATO. LA MERCEDES È FORTE MA BATTIBILE. E L'IRIDE NON È UN SOGNO

Wonder Boy è tornato. Dalla vittoria con la Toro Rosso a Monza nel 2008 al successo con la Ferrari a Sepang 2015, Sebastian Vettel riesce sempre ad entusiasmare ogni volta che si trova al volante di una monoposto italiana. Sia colorata di blu o di rosso.

«Era da molto tempo che non salivo sul gradino più alto del podio - dice Vettel - *questa prima vittoria con la Ferrari mi lascia senza parole. Il team mi ha accolto in maniera fantastica, l'atmosfera è già incredibile solo dopo due gare. E mi dà soddisfazione il fatto che abbiamo battuto la Mercedes sul campo in maniera corretta e netta».*

Una vittoria che rappresenta per Vettel la numero 40 del suo palmarés, che lo conferma il più vincente pilota in attività (Hamilton è fermo a quota 34 e Alonso a 32 successi) e che viene per lui dopo un digiuno di 16 mesi: da novembre 2013 in Brasile con la Red Bull. *«La giornata di oggi è davvero speciale e resterà sempre nella mia memoria. Lo scorso anno è stato molto difficile per me. Disponevo di una buona vettura ma era molto difficile concretizzarne il potenziale. Mi era mancato sia lo champagne che il podio. La vettura di quest'anno si adatta molto meglio al mio stile di guida e sono grato al team che mi ha messo subito a mio agio».*

Il trionfo di Vettel, l'inno italiano e quello tedesco suonati assieme sul podio non possono non far venir in mente il paragone con le vittorie di Schumacher. E Vettel si lascia andare ai ricordi.

«Quando per la prima volta le porte di Maranello si sono aperte è stato come un sogno. Mi sono ricordato l'ultima volta che ero andato a Fiorano: ero un bambino che guardava Schumacher girare dietro le reti. Oggi quella macchina rossa sono io a guidarla. Oggi è stato tutto perfetto. Grande strategia, grande ritmo in corsa. È possibile vincere il campionato del mondo? Spero di sì, io ho firmato con la Ferrari per questo. Quello è il mio obiettivo, la mia missione. Sono consapevole della forza della Mercedes, quanto sia difficile batterla, ma dobbiamo lavorare per il resto della stagione con la stessa intensi-



QUEL SALTO CHE RICORDA SCHUMI

Un salto così sul podio del vincitore, i ferraristi non lo vedavano dai tempi d'oro di Schumi. Ora tocca a Seb! Eccolo, a destra, tenere a bada Rosberg. Sotto, il tweet di congratulazioni della Red Bull a Vettel



VINCERE IL CAMPIONATO? BE', CERTO SONO VENUTO ALLA FERRARI CON QUESTO TARGET

SEBASTIAN VETTEL

tà, poi vedremo cosa succederà. La strada è ancora lunga ma non mi interessa, oggi voglio solo fare festa. Sul podio mi sono ricordato delle vittorie che ha ottenuto Alonso ma soprattutto di quelle di Schumacher, con i meccanici che mi guardavano. Quando ero bambino Schumi era il mio eroe, questo valeva per tutti i ragazzi che correvano in kart».

Il successo di Vettel è anche il merito di una Ferrari che non consuma le gomme e quindi ha reso bene su una pista così esigente per gli pneumatici.

«Per quanto riguarda le gomme - spiega Vettel - *ci siamo accorti già durante le prove di venerdì che Hamilton non era molto felice del rendimento delle gomme medie. Durante il primo stint ho capito che potevo tenere il suo passo. In seguito lui ha recuperato molto del vantaggio che avevo, è stato un momento difficile. Poi nell'ultima parte di gara il mio vantaggio non è più cambiato».*

Poi Vettel svela un retroscena. E racconta come nei giri finali ha dovuto far forza su se stesso perché si stava distraendo... troppo, pensando alla vittoria.

«Negli ultimi giri pensavo ad un sacco di cose, mi dicevo "Sto vincendo con una macchina rossa", *poi ho capito che era meglio rimanere concentrato altrimenti avrei sbagliato la traiettoria di qualche curva. La vittoria di oggi è il risultato del grande lavoro che abbiamo fatto durante l'inverno. Nel giro di onore, mi sono reso conto di quante bandiere Ferrari ci fossero lungo il circuito. Il fatto che abbia vinto un Gp con la Ferrari in meno tempo di quanto riuscì a Schumacher non vuole dire nulla, perché nel 1996 non credo che la sua vettura fosse molto competitiva. Mi auguro di poterci andare vicino ai suoi risultati. Sarebbe un passo molto grande. Ma l'obiettivo non è ripercorrere quei passi, ma farne dei nuovi».*

Il momento più critico secondo Vettel però non è stato lo stint centrale, quello del recupero di Hamilton, ma un altro.

«Direi che l'unico momento complicato durante la gara è stata la partenza e il mio duello con Rosberg sullo scatto e alla prima curva. Mi sono sorpreso di rivederlo al fianco. Ero stato un decimo dietro Hamilton in qualifica e ora dopo il via mi ritrovavo al fianco di Rosberg alla curva 1. Non volevo perdere il contatto con Hamilton, non volevo farmi chiudere sul lato sinistro, dovevo lasciargli dello spazio; poi arrivati alla curva 1, ho cercato di rimanere davanti a lui, perché mantenere la posizione sarebbe stato cruciale per la nostra corsa e per il ritmo di gara. Sono stato duro, ma credo di avergli lasciato abbastanza spazio».

Dove può arrivare questa Ferrari adesso? In Australia la SF15-T subiva ancora un divario di almeno mezzo secondo dalle Mercedes, qui era addirittura più veloce delle W06. Ma nemmeno Vettel lo riesce a imamginare con certezza.

«A Melbourne non avevo molto idea del livello di competitività della Ferrari rispetto alla Mercedes, ma sapevo che la vettura era competitiva. Non so quali problemi avessero a Maranello lo scorso anno, ma di sicuro molti di questi sono stati risolti. L'atmosfera è buona, ci sono facce nuove, tutti sembrano felici. Ora dobbiamo mantenere questo livello di competitività e progressivamente attaccare la Mercedes. Oggi il caldo ha giocato a nostro favore, loro forse non si aspettavano che in quelle condizioni noi fossimo così veloci. Siamo riusciti a capitalizzare le loro difficoltà». ●





SEB SUL PODIO E L'ONORE DEL TEAM
A condividere la gioia di Vettel, a destra, c'è stato anche il suo ingegnere Stefano Adami, a sinistra, a sublimare il ruolo perfetto giocato dal muretto, in basso, tutta la squadra in festa con Sebastian che, a sinistra, rimarca il suo primo successo in Ferrari, abbracciando, nell'altra pagina, il boss Arrivabene



NON DIMENTICHERÒ MAI QUESTO TRIONFO. COME IL PRIMO GIORNO CHE SONO ARRIVATO ALLA ROSSA

SEBASTIAN VETTEL





Maurizio resta coi piedi per terra

ARRIVABENE ESULTA, LODA VETTEL, RINCUORA KIMI PER LA RIMONTA E SOTTILINEA IL PERFETTO LAVORO DEL TEAM. MA NON FA PROCLAMI

Per Maurizio Arrivabene è una vittoria quasi in anticipo sulla tabella di marcia che la Ferrari si era prefissa. Ma il team principal del Cavallino nello stesso tempo è consapevole che un successo così perentorio, già alla seconda gara di campionato, può rappresentare una scossa incredibile per raddoppiare le ambizioni e le motivazioni di una squadra tornata al successo dopo due stagioni piuttosto tormentate.

«Questa vittoria arriva prima di quanto potessi aspettarmi - dice Arrivabene - *dopo le qualifiche non ero molto contento, la vettura non era come avremmo voluto. Poi questa mattina, durante il briefing tecnico, ho visto la strategia che era stata pianificata e passo dopo passo la corsa è diventata chiara nel suo sviluppo. Ho iniziato a pensare che le cose potevano mettersi al meglio. C'è stata una disciplina incredibile e impeccabile. Tutti abbiamo mantenuto la calma, anche quando Raikkonen ha avuto il suo problema con la gomma: abbiamo trovato immediatamente una soluzione. Senza quella foratura, Raikkonen avrebbe potuto terminare in una posizione migliore. Voglio complimentarmi con entrambi i piloti. Raikkonen è stato sfortunato ma poi ha fatto un buon lavoro. Tutto è andato come avevamo pianificato, tutto ha funzionato come un orologio svizzero. In questo caso però, si tratta di un orologio italiano. Ora dobbiamo essere realisti. Abbiamo vinto una gara, dobbiamo mantenere i piedi per terra, perché la Mercedes rimane sempre molto forte. Mi hanno chiesto perché non ridevo, pensavo alla strategia e ai dati della corsa. Poi mi sono emozionato per i due piloti. Per Vettel che urlava la sua gioia nella radio ma soprattutto per i meccanici a Maranello perché hanno lavorato in maniera infernale. Per questo motivo ho chiesto a Diego Ioverno di andare lui sul podio a prendere la coppa che spetta alla squadra prima classificata. Perché Diego rappresentava tutto il personale della Ferrari, simboleggia la passione e il cuore della Ferrari. Spesso spara delle cazzate incredibili per rilassare l'ambiente e fare divertire i ragazzi».*

«Ho cercato di mantenere sempre la calma, sin da venerdì nei box controllavo che tutto fosse a posto. Durante la corsa il mio lavoro è controllare la storia nel suo complesso. Non posso mostrare emotività e condizionare il resto della squadra. Non voglio

influenzare nessuno. Ho parlato con Marchionne, mi ha detto che ci è vicino e il suo cuore è con il team. La sua passione per la Ferrari è grande. È sempre in prima fila nello strategy group e nella Commissione F1. La sua è una presenza discreta ma importante. Lui non si mette lì a spedire sms oppure chiamare le persone ogni secondo quando le cose vanno male. Lui c'è per risolvere i problemi, quando ne abbiamo, oppure per farci le congratulazioni quando lo meritiamo. È uno di noi. Certo, non è uno che usa il metodo Montessori, ma lavorare al suo fianco è una grande scuola».

«La strategia oggi era chiara: non abbiamo inventato nulla. Abbiamo seguito esattamente quanto pianificato nella mattina. Abbiamo seguito il nostro programma senza correre dietro a nessuno. Siamo rimasti calmi, consapevoli sul da farsi».

«La F.1 ha bisogno della Ferrari e la Ferrari significa F.1. Abbiamo ottenuto questo grande risultato, questo è quello che conta. Non posso ancora dire se questa vittoria sia il segnale della rinascita: è troppo presto per dirlo. Sono in F.1 da 25 anni, so bene come sia sempre difficile dire qualche cosa di definitivo».



Sul podio, con Vettel, è salito Loverno capo dei meccanici in pista, a rappresentare simbolicamente il lavoro di tutto il team

Quarto al traguardo, con un distacco di 53" da Vettel. Kimi Raikkonen non ha molte ragioni per essere contento. Considerando che nelle tre sessioni di prove libere la Ferrari più veloce era sempre stata la sua. E tenendo conto delle polemiche con la squadra durante le qualifiche per la non qualficazione in Q3 che l'ha fatto partire dalla quinta fila. *«Non è stato un bel weekend per me, nel senso che troppe cose sono andate nel verso sbagliato* - dice Kimi - *ero veloce ma le qualifiche non sono andate bene. In partenza le gomme sono slittate perché ero sul lato sporco e ho perso terreno. Mi sono ritrovato a lottare nelle retrovie* (era scivolato in 14° posizione) *e ho forato la gomma posteriore sinistra mentre ero in lotta con Nasr, che mi ha colpito dal di dietro. Questo è successo all'ultima curva, così ho dovuto percorrere un intero giro con la gomma forata prima che questa dechappasse. Quando sono rientrato ai box, la gomma non c'era più. In quella situazione si è danneggiato il fondo e mi sono ritrovato staccatissimo. La safety car successiva mi ha aiutato a recuperare solo in parte il distacco col gruppo perché la macchina davanti a me non sapeva cosa fare* (la Marussia di Merhi, ndr); *continuava a procedere troppo lentamente e verso la fine del giro eravamo ancora nel rettifilo opposta a quello in cui era il gruppo. Via radio ho chiesto se potevo passarlo, ma c'era un po' di confusione con la Sauber di Nasr che mi era davanti. Quando è stato dato il via eravamo ancora staccatissimi (di una ventina di secondi, ndr). Ho fatto del mio meglio e alla fine il quarto posto era il massimo che potevo ottenere in questa situazione. Il successo di Vettel e della squadra è una cosa positiva, considerando tutti i problemi dello*

IL TRIONFO DI VETTEL NON MI IMPEDISCE DI APPREZZARE LA BELLISSIMA RIMONTA DI KIMI

MAURIZIO ARRIVABENE



Kimi: sappiamo dove migliorare

MALGRADO LA GARA ROVINATA DALLA TOCCATA DI NASR, RAIKKONEN RITIENE IL 4° POSTO SODDISFACENTE E RIVELA CHE LA ROSSA PUÒ ANCORA CRESCERE

scorso anno. Sapevamo sin dai test di disporre di una vettura competitiva, non sono sorpreso del risultato. Le caratteristiche della pista e le alte temperature forse ci hanno aiutato. Sappiamo che non siamo ancora veloci come la Mercedes, ma poco per volta ci stiamo avvicinando. Ci sono aree in cui sappiamo che dobbiamo ancora migliorare ma le abbiamo identificate».

Partenza da dietro

La gara di Kimi però, oltre che dal contatto con la Sauber in corsa, è stata condizionata dalla partenza a centro gruppo. Dovuta a una incertezza nelle qualifiche su cui pilota e team hanno avuto opinioni diverse. Kimi non era riuscito a superare la Q2 perché nell'unico giro possiible su asciutto si era trovato bloccato dietro Ericsson che aveva un passo più lento.

Lui aveva incolpato la squadra per non esser stato fatto uscire più tempestivamente dai box; Arrivabene invece lo aveva criticato sostenendo che non aveva mantenuto la concentrazione necessaria. In realtà Kimi era entrato in pista in buona posizione, quinto, appena dietro Rosberg. Ma invece di attaccare e passare Ericsson subito nel giro di lancio come ha fatto il tedesco della Mercedes, ha indugiato un po'.

Prima ha preso spazio dietro, poi ha deciso di superare la Sauber verso la fine del giro di lancio, quando era troppo tardi, e non riuscendoci è rimasto bloccato. Alle critiche di Raikkonen veros il team, Arrivabene ha voluto replicare: *«Gli ingegneri si sono fatti un'idea di quella vicenda, lui ne ha un'altra; a freddo abbiamo analizzato la cosa. Ognuno ha le proprie opinioni ma l'importante è capirsi e parlarsi ed è importante ascoltare anche il suo punto di vista. In gara ha dimostrato di essere un grande pilota: sappiamo che possiamo contare su di lui, così come su Vettel».*

MIGLIORATO IL PUNTO DEBOLE: CAMBI GOMME IN 2"4 E 2"7

Ferrari velocissime al pit

La Ferrari di Sepang ha stravinto sotto tutti gli aspetti. Anche di strategia e di pit stop. In corsa, infatti, il box della Rossa è stato sistematicamente il più veloce nei cambi gomme stabilendo nuovi tempi record dopo le incertezze ce inbece aveva mostrato in Australia. Le crew di Vettel e Raikkonen hanno cambiato pneumatici ai due piloti in 2"4 e 2"5; solo gli uomini Mercedes in una occasione sono andati vicino ai ferraristi cambiando gomme ad Hamilton all'ultimo stop in 2"7. Per il resto il team campione del mondo non è mai andato sotto i 3" mentre quelli Red Bull, un tempo maestri di pit stop, si sono fermati a un modesto 3"5 su Ricciardo.

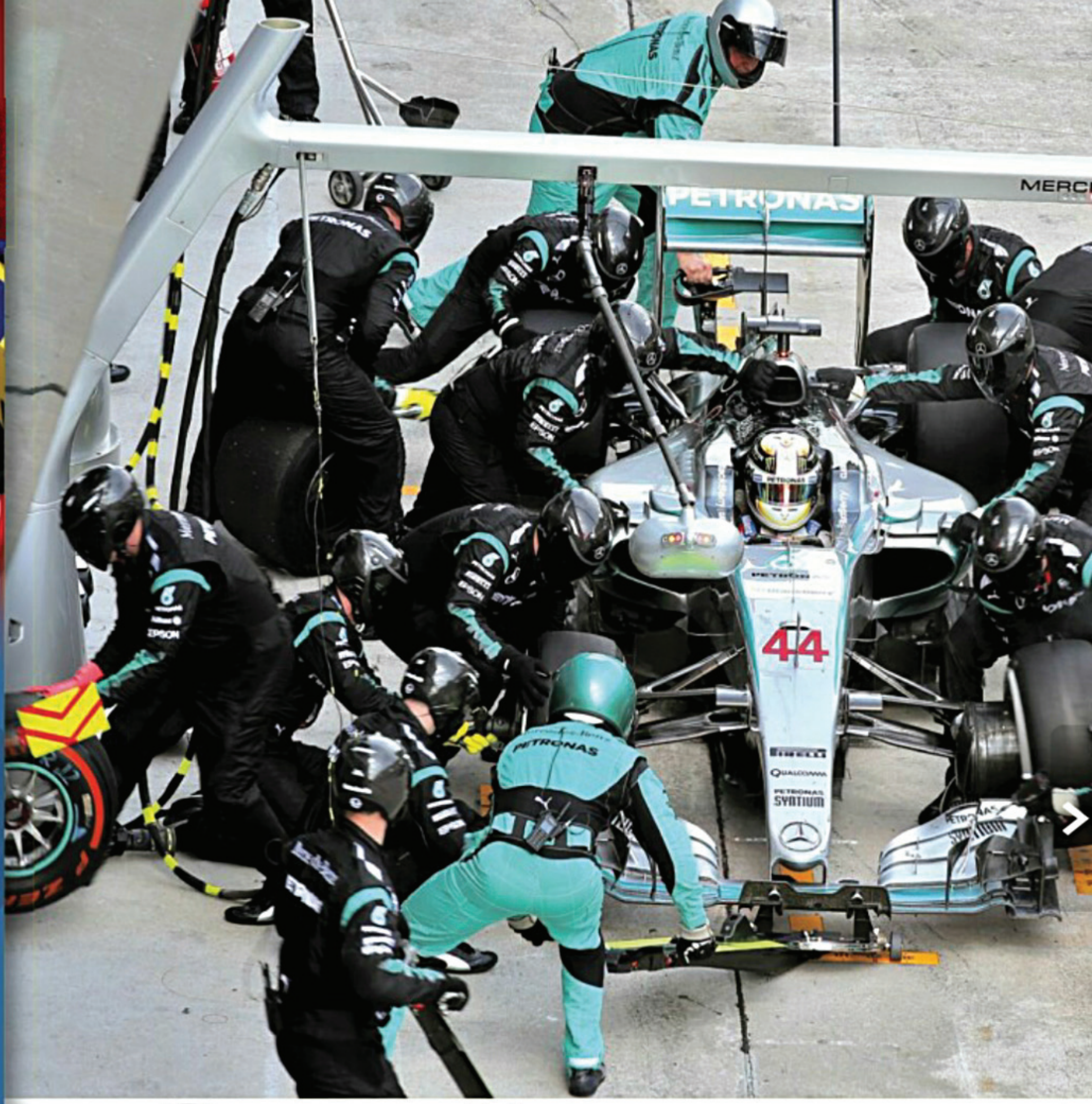
I CAMBI GOMME PIÙ VELOCI NEL GP MALESIA

Vettel	18° giro	2"4	Hamilton	25° giro	3"1
Ricciardo	20° giro	3"5	Raikkonen	35° giro	2"5
Button	22° giro	3"8	Hamilton	38° giro	2"7





UN PIT IN DUE SECONDI E QUATTRO!
La Ferrari ha compiuto pit stop da record: a Vettel sono state cambiate le gomme in 2"4 e a Raikkonen (foto) in 2"7. A sinistra, Raikkonen con la posteriore sinistra dechappata dopo la pizzicata di Nasr nelle prime fasi di gara



Quegli errori terribili

LA SUPREMAZIA MERCEDES A LIVELLO DI PRESTAZIONI È STATA VANIFICATA DA UNA SERIE DI SBAGLI. UNA LUNGA GALLERIA DEGLI ORRORI CHE QUI ANALIZZIAMO NEL DETTAGLIO

PENSIERI E PAROLE

Dopo il primo pit stop avevo così tanto da recuperare che le cose si sono messe subito male

Lewis **Hamilton**

Con la mescola media la situazione è migliorata

Lewis **Hamilton**

SEPANG - Magari tra 10 anni l'andamento di questo Gp della Malesia sarà raccontato sui libri alla voce: "Come perdere una corsa impossibile". La Mercedes fa tutto da sola, e pur disponendo della vettura più veloce, sempre ai vertici in ogni sessione di prove, che in gara ottiene il giro più rapido con Rosberg in 1'42"062, addirittura 1"568 più performante del migliore crono di Vettel, alla fine deve accontentarsi dei due gradini più bassi del podio. E considerando che si corre in casa dello sponsor Petronas, è una sconfitta che vale doppio.

E dire che alla vigilia Toto Wolff si preoccupava che la rivalità tra Hamilton e Rosberg non si ripetesse in pista con toni troppo accesi. C'erano genuine preoccupazioni per lo stato di salute della moglie di Rosberg, in ospedale per una gravidanza difficile. Si poteva temere che la pioggia, così come accaduto in qualifica, potesse rimescolare le carte anche in gara. Si consideravano gli effetti collaterali, le evenienze imponderabili, visto che si partiva dal presupposto che la gerarchia dei valori in pista, non poteva essere alterata.

Ma ecco brevemente la lista cronologica degli errori commessi dalla Mercedes durante questo weekend:

1 Sprecate in prova le gomme bianche

In qualifica, quando la pioggia si fa minacciosa, la Mercedes decide di utilizzare tutte le gomme medie, anche quando non sarebbe il caso. Il risultato è che in gara, prima dell'ultimo pit stop, Hamilton si aspetterebbe di lottare con Vettel in una situazione favorevole a livello di gomme, perché il tedesco calza pneumatici duri. Quando invece dai box gli dicono che montano di nuove le gomme dure, Hamilton ha un momento di sconforto: *«Sono le gomme sbagliate!»* dice alla radio il campione del mondo e a poco servono le rassicurazioni dalbox che gli dice che gli stessi pneumatici, sulla vettura di Rosberg, si stanno comportando bene. Ammettere che non ci sono gomme medie "fresche" è una cosa che sorprende persino Hamilton, che al termine dice: *«Dopo il primo pit stop avevo così tanto da recuperare che le cose si sono messe subito male. Ho fatto quello che ho potuto con le hard dopo il primo cambio ma il bilanciamento della vettura era precario. Quando ho montato le gomme medie la situazione è mi-*

LEWIS È PERPLESSO
Hamilton pare osservare se stesso ed il team durante uno dei suoi tre pit stop: uno di troppo, rispetto a Vettel, che con la strategia su due soste lo ha beffato

gliorata, sono riuscito a recuperare parte del gap. Quando mi hanno detto che per l'ultima parte dovevo tornare alle gomme dure perché non c'erano più medie disponibili sapevo che la corsa era persa. Ho fatto il meglio che ho potuto, mi hanno detto che erano convinti che le gomme dure nuove sarebbero state più performanti, ma è stato impossibile recuperare il gap da Vettel, che di fatto è rimasto invariato».

2 Una strategia autolesionista

Spiega Rosberg: *«Il piano prima del via era che alla prima neutralizzazione con la safety car saremmo entrati ai box per cambiare le gomme. Il problema è che non ci aspettavamo che entrassero così tanti piloti nello stesso momento. Ho perso molto tempo dietro Hamilton, aspettando che effettuasse il suo cambio gomme e ho perso ancora più tempo per rimettermi in pit lane, causa una Red Bull che era in mezzo. Mi sono ritrovato bloccato nel traffico, ero entrato ai box in 3° posizione e ne sono uscito 9°».* Dice Hamilton: *«Non sono sicuro che se anche fossi rimasto fuori insieme a Vettel, la cosa avrebbe fatto molta differenza nel risultato finale. Oggi la Ferrari era migliore di noi nella gestione del degrado delle gomme».* La strategia adottata dalla Mercedes poteva andar bene per la Williams o per la Red Bull. Per chi sperava in un colpaccio, magari confidando anche in un po' di pioggia, che nelle fasi finali era data per possibile. Che bisogno avevano alla Mercedes di fermarsi al 3° giro, con le gomme ancora in perfetta efficienza, quando Hamilton già disponeva di 0"829 su Vettel e davanti a lui c'era la pista sgombra? Perché introdurre subito una serie di variabili in una gara che invece, con un andamento semplice, avrebbe potuto essere vinta abbastanza facilmente? Perché fare 3 soste quando le caratteristiche delle gomme indicavano chiaramente che la scelta di due soste, gomme medie e poi hard nella fase finale, era quella più logica, non solo la più di buon senso?

> HO DOVUTO ASPETTARE CHE HAMILTON FINISSE IL SUO PIT STOP: SONO ENTRATO 3° E SONO USCITO 9°
>
> NICO ROSBERG

Quando si dispone della vettura più competitiva, non bisogna dar spazio agli stregoni delle strategie. Che spesso sono tecnici che con un programma di simulazione, finiscono per non considerare la realtà e annegano in un mondo di ipotesi e di considerazioni virtuali. Avulse da quello che accade in pista. Quando hai la vettura più forte non ne hai bisogno, anzi bisognerebbe stare lontano da "perversioni mentali" simili.

La Mercedes il Gp di Malesia lo avrebbe vinto in pista, perché era la vettura più performante e quella che consumava di meno. Sui libri invece resterà che la Mercedes è riuscita a perdere una gara pur ottenendo il giro più veloce con Rosberg in 1'42"062, Hamilton in 1'43"125 contro 1'43"648 ottenuto da Vettel. Perché fermarsi dopo 3 giri. Soltanto perché era uscita la safety car ed era stato deciso a monte di farlo in quell'evenienza?



ROSBERG MAI IN LOTTA PER IL PRIMO POSTO
Nel difficile week-end malese della Mercedes, Rosberg ha brillato per la sua scarsa consistenza: sopra è dietro anche alla non trascendentale Red Bull di Ricciardo. In alto a destra, Hamilton davanti a Vettel prima che entrasse la safety car

3 Nervosismo diffuso ai box

«Non parlatemi mentre sono in curva, a momenti volavo fuori». Così replica Hamilton arrabbiato con il suo ingegnere a un certo punto, mentre è impegnato nella sua rimonta disperata quanto inutile per cercare di ridurre il gap su Vettel. Poco prima Hamilton aveva chiesto: *«Posso vincere? Che ritmo devo tenere?». «Sì* - gli avevano risposto laconicamente dai box - *ma prima devi passare Vettel in pista».* Ma soprattutto gli indicano come obiettivo da mantenere, a livello di tempo sul giro, un crono che in quel momento sarebbe stato più veloce di quasi 1" rispetto ai tempi che a fatica Hamilton stava facendo. In quel momento Vettel disponeva di 19" di vantaggio, la missione era già impossibile. E ancora di più lo era il target cronometrico che in maniera un po' ottusa, dai box Mercedes hanno indicato ad Hamilton.

Il colmo la squadra tedesca l'ha raggiunto dopo il terzo stop, quando Hamilton è ripartito con le gomme dure. Il suo ingegnere gli prospetta un ipotetico delta di prestazioni e distacchi da recuperare, qua-



lora rientrasse per montare le gomme medie. *«Non ho capito, cosa immaginate che dovrei fare?»* urla via radio Lewis. *«Nulla* - gli rispondono- *erano solo considerazioni ipotetiche»*.

Buona notte. Contro questa Ferrari e contro questo Vettel, una gestione di gara così sommaria e approssimativa non poteva che portare alla sconfitta. E così è stato.

Toto Wolff, che per tutto l'inverno si era detto tanto contento che la Ferrari avesse recuperato e ora fosse in grado di combattere contro la Mercedes, alla fine in realtà tanto contento poi non era: *«Non credo che oggi avremmo potuto competere con il ritmo in corsa mostrato dalla Ferrari e da Vettel* - afferma Wolff - . *Meritano la vittoria. Già durante le prove, in condizioni di grande caldo, ci eravamo accorti che Raikkonen era molto competitivo, mentre noi abbiamo sofferto queste temperature. Certo, dopo la gara è facile essere più intelligenti e dire quello che avremmo potuto fare meglio e non abbiamo fatto. Ma le decisioni sono state prese collegialmente e adesso è il momento di mantenere la calma, capire gli sbagli e farne tesoro, capire cosa migliorare per il prossimo Gp della Cina. È stata una corsa molto complicata da decifrare, per il team e per i piloti. Durante la gara ci sono state interessanti conversazioni via radio ma entrambi i piloti hanno fatto un ottimo lavoro. Però penso anche alle tante polemiche inutili che in questi mesi tante persone hanno fatto per cercare di cambiare le regole. Oggi non è stata una giornata perfetta per la Mercedes ma è stata una buona giornata per la F.1»*.

Parole equilibrate, quelle di Toto Wolff, di un comandante che pur davanti ad una sconfitta sconcertante mantiene intatte le facoltà di analisi e non ricorre ad inutili scuse.

Con una punta di ironia, Nico Rosberg dice: *«A Melbourne avevo detto che ero contento di vedere la Ferrari vicino a noi, ma non volevo dire davanti a noi, che fossero più veloci. Bene, ne prendo atto, avremo ancora tante battaglie davanti a noi»*.

Ferrari contro Mercedes, in una sfida quasi alla pari? E chi lo avrebbe mai detto? A Shanghai si replica. E chi ha scommesso all'inizio dell'anno su Sebastian Vettel campione del mondo - dato a 1 contro 28, queste erano le quote prima di Melbourne - comincia a fregarsi le mani... ●

Lowe difende una scelta... hard

IL DIRETTORE TECNICO SOSTIENE CHE PUNTARE SULLE GOMME DURE ERA LA SCELTA PIU LOGICA. E INCOLPA LA... SAFETY CAR!

Paddy Lowe si è un po' arrampicato sugli specchi per giustificare la sconfitta Mercedes: *«Le scelte prioritarie erano due. Decidere se fare due oppure tre soste e stabilire quali gomme, tra medie o dure, fossero le migliori per le condizioni di gara. Durante le qualifiche s'è visto che c'erano molte opinioni in merito, visto che numerosi team durante il Q1 hanno fatto ricorso a diverse mescole. Noi abbiamo preferito per la gara salvare le gomme hard, altri invece hanno preservato le medie. Sebbene la safety car sia uscita prima del previsto* (ma come diavolo si può prevedere un'evenienza simile? ndr) *era abbastanza per montare subito un set nuovo di gomme hard. Con i problemi che abbiamo avuto durante il pit stop, il tempo perso nel traffico e il vantaggio della Ferrari nel pianificare due soste, questi fattori hanno determinato un gap che è apparso subito molto difficile da recuperare. Considerando che oggi non è che disponessimo dell'abituale vantaggio in termini di ritmo di gara. Date queste circostanze e le terribili condizioni in cui la corsa si è svolta, sono contento del risultato finale, perché siamo stati competitivi per tutto il week end»*. ●

> LA SAFETY CAR È USCITA PRIMA DEL PREVISTO MA ERA ABBASTANZA PER MONTARE SUBITO NUOVE GOMME DURE
>
> PADDY LOWE



LE PAGELLE DI AUTOSPRINT

8

Kimi Raikkonen

Il suo passo sarebbe come quello di Vettel, eppure alla fine raccoglie solo un 4° posto. Che considerando i problemi in qualifica, quando non riesce a passare il Q2, il contatto al primo giro con Nasr che gli fora una gomma, e lui deve fare tutto un giro prima di rientrare ai box, poi le tre soste per il cambio gomme, diventa pure un buon risultato. Ma avrebbe meritato di più.

Lewis Hamilton

Lui e la Mercedes riescono a perdere una gara dove in pista erano comunque i più veloci. Troppo nervosismo, ai box nel pianificare una strategia isterica, e nelle comunicazioni. Hamilton si aspettava di disporre di gomme medie alla fine, quando vede che gli montano le hard, forse si indispettisce un po' e non riesce a recuperare.

Nico Rosberg

Corre in condizioni psicologiche difficili per i problemi di salute della moglie. Al via si fa intimidire da Vettel che lo spreme contro il muro, poi nella prima sosta in regime di safety car perde molto tempo dietro Hamilton e poi per uscire dalla pit lane causa il traffico. Poi inizia un inseguimento a distanza, ottiene il giro più veloce ma ormai è troppo tardi.

7

Fernando Alonso

Il suo ritorno è positivo. Perché causa i pochi giri percorsi nei test, di fatto scopre la McLaren durante il week end di gara. Al via parte meglio di Button e per 21 giri quasi tiene il passo delle Red Bull prima di fermarsi con il motore ko.

Valtteri Bottas

Il suo rientro è buono, conclude al 5° posto dopo una gara tutta di rimonta. Al via parte male, perde molte posizioni, poi recupera con incisività, sino ad avere la meglio su Massa con un bel sorpasso negli ultimi giri.

Max Verstappen

Il minorenne diventa il pilota più giovane nella storia della F.1 a conquistare dei punti iridati. Conclude al 7° posto, a pieni giri, una corsa ampiamente positiva. Non commette errori, costante nei tempi, velocissimo con le gomme hard.

Carlos Sainz

Il baby va ancora a punti, e con il suo stile di guida pulito dimostra di essersi adattato al meglio a queste vetture così complesse. Al termine lascia passare il più veloce Verstappen mostrando maturità. Conclude 8°, doppiato.

IL TOP DEL GP

Sebastian Vettel

Una corsa perfetta. Al via mostra i muscoli con Rosberg per due volte. Prima spremendolo contro il muro, poi alla prima curva dove lo chiude con decisione. Manovre al limite ma corrette. In seguito corre sempre con il riferimento dei tempi di Hamilton. Essendo su sequenze di soste diverse, il duello è a distanza. Poi, nell'ultima parte, a parità di gomme hard, non permette al campione del mondo di avvicinarsi. Bravissimo.

10





KYVAT PRIMA RISCHIA POI BATTE RICCIARDO

Nonostante questo contatto troppo ravvicinato Kyvat ha concluso il suo secondo Gp con Red Bull vincendo il confronto diretto con Ricciardo. Il russo ha chiuso al 9° posto. Hulkenberg, viceversa per questa manovra è stato ritenuto colpevole dai commissari e dopo essere stato penalizzato ha chiuso il Gp di Malesia 14°



fotografie COLOMBO











6

Felipe Massa

Al termine il brasiliano è molto seccato. Per il tempo perso ai box durante il cambio gomme per una pistola che non funziona, ma soprattutto per il sorpasso subito agli ultimi giri da Bottas, quando magari si sarebbe aspettato che dai box congelassero le posizioni per evitare rischi. Un 6° posto che non lo soddisfa.

Daniel Kvyat

Il russo corre con determinazione e alla fine vince il duello con Ricciardo. Il suo incidente con Hulkenberg sarebbe un normale contatto di gara giudicato con eccessiva severità dai commissari che puniscono il pilota della Force India. Con il motore Renault attuale, non può fare meglio del 9° posto, doppiato.

Roberto Mehri

Pur finendo 15° a 3 giri di distacco, lo spagnolo merita la sufficienza. Al suo primo Gp non commette errori e riesce a vedere il traguardo. Certo il suo ritmo in gara è mediamente 5" al giro più lento rispetto ai migliori, di fatto la sua è un'altra categoria. Ma nel caos Manor è forse l'unico che porta il suo lavoro al termine.

5

Daniel Ricciardo

Un punto per l'australiano, che conclude al 10° posto, doppiato. Ultimo, tra i quattro motorizzati Renault al via, Ricciardo perde il confronto diretto con Kvyat. Imbarazzante quando, nonostante il Drs aperto, non riesce a passare le due Force India in rettilineo. Lamenta problemi ai freni: a Sepang le Red Bull hanno lasciato i Brembo per i Carbone Industrie e il risultato si vede...

Romain Grosjean

La riprova che il motore Mercedes non è tutto. Grosjean conclude 11°, doppiato, dopo essersi toccato con Perez, finendo poi nelle vie di fuga. In quel frangente è bravo a non spegnere il motore, ma per il resto la sua corsa è abbastanza anonima.

Felipe Nasr

Irritato per avere perso la prima sessione di prove libere, il brasiliano inizia il week end in modo sbagliato. In qualifica non passa il Q1, in gara tocca subito Raikkonen forandogli la gomma. Lui rientra ai box per cambiare il musetto e non recupera più. Chiude 12°, doppiato.

Sergio Perez

Il messicano è sempre in mezzo ai casini, come Maldonado. Questa volta se la prende con Grosjean e i commissari lo puniscono con 10 secondi di penalità. La Force India lamenta ancora problemi aerodinamici e in attesa di aggiornamenti in preparazione alla galleria del vento della Toyota, non va oltre il 13 posto, doppiato.

Nico Hulkenberg

I commissari lo puniscono ritenendolo colpevole della collisione con Kvyat, ma di fatto il tedesco protegge con caparbietà la sua posizione. Scontata la penalità, scivola nele retrovie e non va oltre il 14° posto, doppiato

Jenson Button

Si ritira al 41° giro per problemi alla Power Unit. Rispetto a Melbourne la Mclaren fa indubbi progressi, questa volta la Honda decide di non depotenziare troppo i propulsori e il risultato è che entrambe le McLaren sono ko. Non succedeva dal Gp Usa del 2006.

4

Pastor Maldonado

In un modo o nell'altro Maldonado è sempre in mezzo ai guai. Al primo giro fora una gomma, poi sconta una penalità di 10 secondi per non aver rallentato con la safety car, si tocca con Bottas, poi si ritira al 47° giro per problemi alla power unti. Pur passando dal motore Renault al Mercedes, le sue corse sono uguali allo scorso anno.

3

Marcus Ericsson

Sbaglia la frenata mentre è in lotta con Hulkenberg e finisce nella via di fuga dopo solo 3 giri. Peccato perché in qualifica gli era andata bene, era partito dalla 9° posizione. Ma il ritmo che si tiene nelle prime posizioni, non è il suo.

NC

Will Stevens

Non parte dopo aver perso anche le sessioni di prove perché la Manor non riesce a risolvere i problemi di alimentazione sulla sua Marussia.

ESELL

il caso del Gp

Alo un ritorno

di Cesare Maria Mannucci
foto Colombo, Getty Images

SEPANG - "Zero problems", parafrasando Mourinho. È la nuova filosofia di Fernando Alonso. Non ci sono problemi con la salute, con la scarsa competitività della McLaren, con l'incidente ancora oscuro di Barcellona e con la Ferrari che è tornata grande appena lui se n'è andato. *«Sono il pilota più felice del mondo»* dice con convinzione, esaltato dalla sfida che lo attende per riportare la McLaren ai vertici. Poco importa che nel Gp del suo ritorno prenda la partenza in penultima fila, con un tempo più alto di quello che aveva segnato 14 anni prima con la Minardi (!) e che in gara sia già fermo dopo 21 giri per un problema al motore, dopo aver però occupato per un breve tempo anche l'8° posizione. E che il suo giro più veloce in gara sia migliore solo di quelli di Ericsson e Merhi. *«La vettura andava meglio del previsto* - racconta lo spagnolo - . *Riuscivo a tenere il passo delle Red Bull. In Cina andrà sicuramente meglio»*.
Speriamo per lui, perché se con Ron Dennis la sua rivincita sembra essersela già presa raccontando la sua versione sui fatti di Barcellona, per rifarsi con la Ferrari e con Sebastian Vettel subito vincenti dopo solo due Gp, l'impressione è che gli servirà molto più tempo.



FINALMENTE È VENUTO IL GIORNO DEL DEBUTTO SULLA McLAREN-HONDA MA, OLTRE AL RITIRO, RESTANO OMBRE SUL CRASH PRE CAMPIONATO. NONOSTANTE I TANTI SORRISI DI CIRCOSTANZA

CON IL BOSS È GIÀ GUERRA APERTA

Smentito **Dennis** in conferenza

La settimana di Alonso era cominciata con la visita di controllo di Jean-Charles Piette, medico Fia. Una formalità perché i veri esami, Fernando li aveva sostenuti a Cambridge, dove un collegio di medici scelto dalla McLaren lo aveva sottoposto a controlli estremamente approfonditi sotto l'aspetto neurologico. Forse la goccia che ha fatto traboccare il vaso, perché durante la conferenza stampa, Alonso ha smontato pezzo per pezzo tutte le affermazioni di Ron Dennis. In questi casi è difficile capire chi ha ragione perché le due versioni - che dovrebbero coincidere visto la comunione di interessi - divergono invece su tutto. Alonso ha reso "pan per focaccia" a Ron Dennis e dopo tale scena c'è da chiedersi come tra i due possano ancora intercorrere normali rapporti professionali. Ascoltando le parole di Alonso, alla McLaren sono andati in crisi e hanno scatenato i media inglesi, abitualmente più schierati dalla parte del team di Dennis che del pilota spagnolo, ma è stato inutile. È sembrato di tornare al 2007, quando ogni conferenza di Alonso si trasformava in una specie di interrogatorio di Polizia, con i giornalisti inglesi ossessivamente impegnati a fare domande trabocchetto per metterlo in difficoltà. Questa volta però lui ne è uscito alla grande. Col sorriso dei giorni migliori, a testa alta ha smontato ogni parola di Ron Dennis, affondando il coltello con intelligenza verbale ma anche con rabbia. Perché in questo ultimo mese, ne ha davvero sentite troppe, da chi invece avrebbe dovuto, se non difenderlo almeno non trascinarlo dentro un teorema di cose senza senso.

LE VERITÀ DEL PILOTA SPAGNOLO

L'incidente secondo **Fernando**

«Dopo l'incidente mi hanno portato al centro medico del circuito, ero in buone condizioni. Non sono svenuto prima dell'incidente oppure dopo l'impatto. Ho perso i sensi successivamente, dalle 14 alle 18, solo per via delle medicine che mi hanno dato per il trasporto in elicottero e per effettuare alcuni esami in ospedale. Non è vero che quando mi sono risvegliato pensavo di essere nel 1995 oppure che

nso mille dubbi



SFILATA DAVANTI AL CAVALLINO
Alonso rientra a piedi ai box e passa davanti alla sua ex-squadra. Sotto, lo spagnolo con la McLaren-Honda davanti alla Ferrari ora di Vettel: ma siamo solo in prova...



parlavo in italiano. Mi ricordavo dell'incidente e già il giorno dopo ricordavo tutti i dettagli. Dai dati telemetrici della Mclaren, in possesso della Fia non emerge nulla che possa far risalire la causa ad un guasto tecnico. Di sicuro ho avuto un problema con lo sterzo mentre percorrevo la curva 3. S'è bloccato sul lato destro. Avvicinandomi al muro ho frenato all'ultimo momento, ho scalato dalla quinta alla terza. Purtroppo, con la telemetria che era in vettura mancano alcuni parametri. Il sistema di acquisizione usato dalla McLaren non è al top, per questo a Sepang hanno deciso di aggiungere altri sensori e fare alcuni cambiamenti alla cremagliera. Queste modifiche le ho già provate al simulatore. Ero pronto a correre in Australia ma ho voluto seguire le indicazioni dei dottori. Il vento non c'entra nulla come causa dell'incidente, nemmeno un uragano potrebbe spostare una vettura a quella velocità. Se un pilota avesse un problema fisico, un mancamento, normalmente perderebbe velocità e andrebbe diritto all'esterno della curva, non si fermerebbe mai all'interno. Come invece ho fatto io. Sullo sterzo di una vettura di F.1, anche se ora c'è il servosterzo, devi comunque esercitare una certa forza per fare la curva. Di quella giornata ricordo tutto, ogni dettaglio. I tempi sul giro, le modifiche apportate al set up. Vettel era davanti a me prima della curva 3 ma poi ha tagliato la chicane per farmi passare. Dopo il primo urto ho colpito il muro altre volte poi mi sono fermato. Subito ho spento la radio perché era accesa, poi ho spento l'interruttore generale, che disattiva le batterie e il kers, quando ho visto che i commissari stavano venendo verso di me: senza quella procedura non avrebbero potuto toccare la vettura. Ero perfettamente cosciente, altrimenti non avrei potuto fare quegli interventi. Ho perso conoscenza dopo, in ambulanza, per via delle medicine che mi hanno somministrato». Sulle cause Alonso è perentorio. *«Mi sembra evidente che la causa dell'incidente è un problema meccanico, che ancora non è stato svelato dalla telemetria di cui la McLaren dispone. Dai dati in possesso è impossibile avere una risposta precisa e forse non arriverà mai, visto che dopo un mese di approfondite investigazioni i dati non mostrano nulla. Non credo che il team dirà ancora di essere così sicuro che non ci fossero problemi meccanici. Alcune parti dello sterzo erano fatte apposta per me, le avevo richieste per via del mio stile di guida quando sono arrivato alla McLaren. In Malesia invece sono tornato allo sterzo tradizionale e alle stesse soluzioni usate da Button e Magnussen. Anche se non abbiamo ancora scoperto le cause dell'incidente, ho assoluta fiducia nel team. Hanno controllato tutte le parti, i parametri, riproducendo gli sforzi e le sollecitazioni. Hanno cambiato ogni singola parte della quale potessero dubitare. Dopo tutti questi*

MI PARE EVIDENTE CHE L'INCIDENTE IN SPAGNA È DIPESO DA UN PROBLEMA MECCANICO
FERNANDO ALONSO

il caso del Gp

controlli credo di guidare la vettura più sicura del mondo. E io sono il pilota più controllato dai medici nella storia. Per questo, tutti e due dovremmo essere a posto».

POCO CHIARO IL GRAN CAPO DELLA McLAREN

Le dichiarazioni ufficiali di **Dennis**

Tra Alonso e la McLaren ognuno racconta la propria verità. Rileggetevi le dichiarazioni di Ron Dennis, tutte opposte a quello che afferma adesso Alonso. Dai concetti principali ai dettagli. Ron Dennis disse: *«Alonso non parlava ma lo sentivamo che respirava»*. Lo spagnolo ora invece dichiara che aveva tutto sotto controllo e che aveva spento la radio. Ron Dennis non aveva mai parlato di pezzi nuovi, richiesti da Alonso, per modificare il rapporto dello sterzo e la sua sensibilità. Alonso invece dice che c'erano e che per precauzione, in Malesia sono stati tolti. Ron Dennis, pur senza dirlo apertamente, aveva sollevato dei dubbi sulle condizioni di salute di Alonso. Fernando invece non ha proprio dubbi e afferma chiaramente che sulla vettura s'è rotto qualche cosa. Unico punto in comune tra i due, il fatto che la telemetria non ha rilevato nulla di anomalo. Per Ron Dennis perché non c'era nulla di sbagliato, per Alonso invece perché il sistema non era adeguato. Difficile lavorare insieme con questi presupposti. Jenson Button, in difficoltà, cerca di mantenere una posizione neutrale: *«Non ci sono problemi con lo sterzo della McLaren. Solo quando correvo in kart mi è capitato di avere dei guasti che non potevano essere rilevati. Con i sistemi moderni di acquisizione dati è impossibile. Ho visto molte volte i dati dell'incidente e dal tracciato dello sterzo non emerge nulla di sospetto, non ci sono problemi. Però io non ero in macchina, non so come Alonso se la sentisse. Una situazione scomoda, per il team e per Alonso. A nessun pilota piace sbattere e a nessun team piace vedere la propria vettura contro un muro»*. A complicare le cose, la Fia avrebbe deciso di non rendere pubblico il risultato dell'inchiesta. Come invece aveva fatto per l'indagine successiva all'incidente di Jules Bianchi: 37 pagine che però non darebbero nessuna risposta. Perché?

PENSIERI E PAROLE

Alcune parti dello sterzo erano state modificate per me. In Malesia sono tornato alle soluzioni di Button e Magnussen

Fernando **Alonso**

Non ci sono problemi con lo sterzo della McLaren. Però io non ero in macchina con Fernando

Jenson **Button**

Alonso guida in un modo diverso da tutti gli altri piloti, regola la sterzata in una maniera tutta sua

G. **Fisichella**

PARTICOLARI DIVERSI PER ALONSO

Quelle modifiche chieste allo **sterzo**

La produzione di parti speciali per lo sterzo di Alonso è la grande novità di questa storia. In passato lo spagnolo ha sempre richiesto uno sterzo diverso, come sensibilità e angolo di rotazione, rispetto ai suoi compagni di squadra. Attenzione parliamo di sterzo, non di angolo di sterzata delle ruote. Sia alla Renault che alla Ferrari, Alonso preferiva un avantreno con una certa tendenza al sottosterzo, poi lui in ingresso curva interviene con un movimento più aggressivo e brusco sul volante, sterzando di più rispetto ad altri piloti. Una tendenza al sottosterzo non riconducibile alle caratteristiche o alle regolazioni della vettura, ma indotta dallo stesso Alonso volontariamente.

Il suo stile di guida, diverso dagli altri, è stato oggetto di approfonditi studi e analisi video. Alonso abitualmente ricorre ad un angolo di derapata estremo, per portare la vettura nel punto di corda scivolando con l'anteriore. Per fare questo, abitualmente frena e sterza un po' prima. Uno stile di guida sviluppato ai tempi della Renault, quando la Michelin realizzava apposite gomme per il suo stile, che ha nella gestione di una diversa direzionalità il suo segreto. E che richiede un retrotreno ben "piantato" in termini di grip, che rimane tale a prescindere da quante correzioni un pilota fa con lo sterzo.

Per guidare in questo modo, Alonso ha sempre avuto bisogno di modifiche, da lui appositamente richieste.

Spiega Giancarlo Fisichella: *«Alonso guida in un modo molto diverso da quello di tutti gli altri piloti. Chi ha provato ad imitarlo, non c'è riuscito. Vuole il volante molto vicino a sé, ha sempre regolato l'assistenza sulla guida e l'angolo di rotazione del volante in modo diverso»*.

Alonso ha parlato di sterzo bloccato ma in realtà voleva dire indurito. Questa funzione dipende dal servosterzo,che in Formula Uno è attivato da un motorino elettrico.

Proprio la diversa pesantezza dello sterzo è uno dei fattori sui quali lo spagnolo è sempre intervenuto per personalizzare la guidabilità della sua monoposto. ●



UNA FRENATA A RUOTE FUMANTI
Nonostante il momento difficile, non si può certo dire che la grinta faccia difetto a Fernando Alonso. Come testimonia questa frenata a ruote bloccate

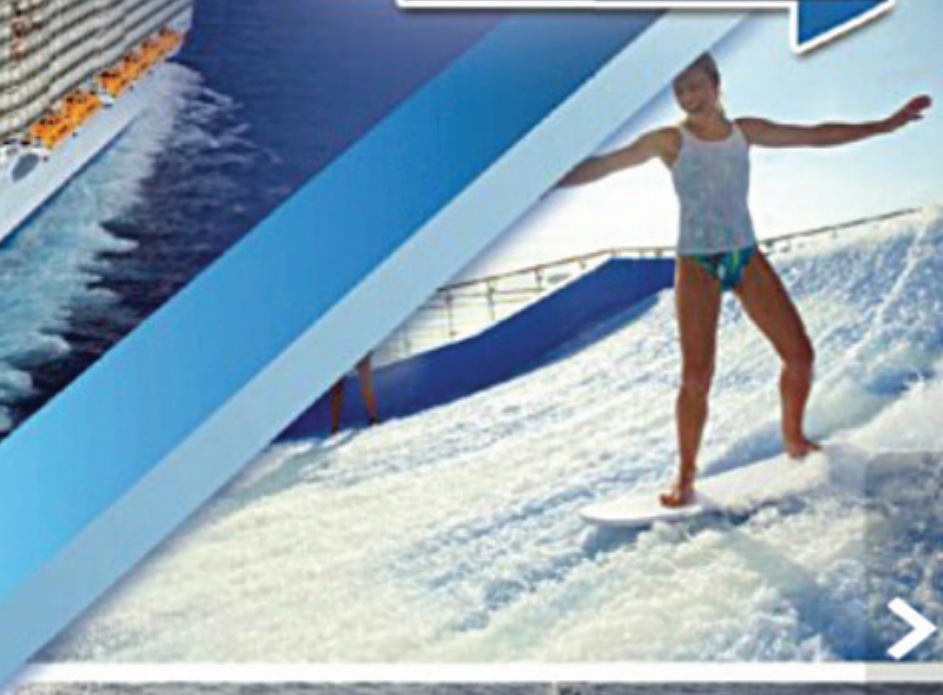
QUESTA ESTATE NON ACCONTENTARTI DI UNA VACANZA QUALUNQUE.

RoyalCaribbean INTERNATIONAL

GODITI L'ALLURE OF THE SEAS, LA NAVE DA CROCIERA PIÙ GRANDE DEL MONDO PER LA PRIMA VOLTA NEL MEDITERRANEO.

UNICA PARTENZA: 27 AGOSTO.
NON PERDERE ALTRO TEMPO!







CORRIERE DELLO SPORT – STADIO E TUTTOSPORT TI OFFRONO UN'ESCLUSIVA ESPERIENZA SPORTIVA A BORDO.

OGNI GIORNO PER TE, 8 ORE DI SPORT CON TESTIMONIAL D'ECCEZIONE:
IL CAMPIONE OLIMPICO STEFANO BALDINI, IL CAMPIONE E ALLENATORE DI BASKET DAVIDE BONORA,
LA PLURICAMPIONESSA MONDIALE DI GINNASTICA AEROBICA GIOVANNA LECIS E
IL BIG WAVE RIDER ALESSANDRO MARCIANÒ.

TUTTOSPORT

STADIO Corriere dello Sport
SEMPLICEMENTE PASSIONE

VIAGGIARE
ovunque vogliate arrivare.

PER INFO E PRENOTAZIONI CONTATTARE : VIAGGIARE 06/454101 _ VIA E-MAIL: CROCIERA@VIAGGIAREONLINE.IT

Marciello deb speranzoso

ERA DAL BRASILE 2011 CHE UN ITALIANO NON PARTECIPAVA A UN WEEK END DA GP. LELLO SPIEGA: «VOGLIO ARRIVARE IN F.1, MA SOLO SE LO MERITO»

SEPANG - Dal Brasile 2011 un pilota italiano non partecipava ad un week-end di un Gp. Dopo Jarno Trulli e Liuzzi, entrambi al via a Interlagos, ci riprova ora Raffaele Marciello con la Sauber, sebbene solo per la prima sessione di prove libere. Prima presenza di un programma finanziato dalla Ferrari Driver Academy che vedrà Marciello impegnato in altri tre Gp e nei test in Spagna e Austria.

Marciello però ha girato poco, solo 13 giri, pari a 72 km. Una sequenza massima di tre giri e all'undicesima tornata ha realizzato il suo crono migliore in 1'42"621. Il 13° tempo della sessione, a 2"497 dal miglior tempo di Rosberg, a mezzo secondo dal miglior tempo del suo compagno Ericsson. Un debutto incoraggiante, privo di errori, ma nelle prossime apparizioni, i tempi tassativamente dovranno scendere e i km percorsi dovranno aumentare.

- Quale bilancio di questo debutto "parziale" in un Gp?

«Sono contento, prima volta a Sepang e prima volta al volante della Sauber. Cercare subito di raggiungere il limite non è stato facile. Mi sono adattato abbastanza in fretta, i miei tempi a pari condizioni erano vicini a quelli di Ericsson, il programma prestabilito lo abbiamo completato. Direi che è andato tutto bene».

- Nella gestione del differenziale o del brake by wire, come ti sei trovato?

«I diversi settaggi li ho imparati subito, ma ricordiamo che stavo guidando una vettura che non è la mia. Non potevo permettermi di sbattere e compromettere così il Gp di Nasr. Mi sono tenuto un po' di margine per evitare possibili danni. Avrei solo bisogno di più tempo in macchina per trovare il grip necessario. Condizione che sviluppi solo dopo molti chilometri. Per quanto riguarda le regolazioni, tutto ok, grazie anche all'impiego del simulatore della Ferrari, che mi ha consentito di conoscere a fondo la vettura, anche senza guidarla realmente».

- Rispetto alla Ferrari che avevi guidato a Yas Marina?

«Difficile fare confronti perché ad Abu Dhabi si trattava di un test dopo il Gp, la pista era in condizioni perfette. A Sepang invece la pista era ancora poco gommata, il grip era scarso. Certamente il motore è migliorato, più gestibile e più guidabile. I vari dispositivi di controllo tra Ferrari e Sauber sono uguali, visto che utilizzano lo stesso motore».

- Il debutto è stato come te lo aspettavi?

«Alla vigilia ho dormito, non ci sono stati problemi, il team è stato abile a farmi evitare possibili condizioni di traffico, per consentirmi di rimanere concentrato solo sulla guida. Come tutti ho fatto il tempo con le gomme dure. Forse mi aspettavo che tutto fosse un po' più difficile. La Gp2 è come la classe economica, la F.1 è la business class. Qui è tutto più semplice, più professionale, nelle prove hai più opzioni, i manettini per la partenza, il servosterzo...».

- Però hai girato poco. Non era meglio sfruttare questa opportunità nei test, per percorrere una distanza maggiore? Che senso ha venire in Malesia per fare 72 km, compreso i giri di rientro...

«È diverso, nei test giri di più ma qui avverti la pressione del week-end di gara. Se vuoi fare esperienza, un test è meglio. Qui è diverso, ti viene richiesto di salire in macchina e andare subito forte, al massimo, senza tanta preparazione precedente. Per questo sono soddisfatto, perché i miei tempi sono stati veloci da subito, dopo pochi giri, quando ancora non conoscevo la pista».

- Verstappen ha detto che ha saltato la Gp2 vedendo quello che ti è successo. Vincente in F.3, in difficoltà in Gp2...

«Vedremo tra 10 anni come saranno le cose. È giusto fare le esperienze che ognuno si sente, io ho voluto fare un altro anno di Gp2, se lui si sentiva già pronto per la F.1, meglio per lui. Però è sbagliato farsi ossessionare dalla età, dalla fretta. Oggi in F.1 potresti arrivarci anche a 40 anni e fare bene. Credo di avere tutto il tempo davanti, non sono ossessionato da quello che passa».

- Fisicamente ti sei trovato bene?

«In precedenza avevo fatto il sedile, anche se sono alto, stavo comodo. Rispetto alla Gp2, la F.1 fisicamente è meno impegnativa».

- Quale è il tuo programma futuro di test in F.1?

«Farò ancora tre sessioni di venerdì, dovrei essere in Spagna, Canada e un altro circuito da definire; inoltre guiderò nelle giornate riservate ai rookie nei test a Barcellona e Spielberg».

- Questo impegno cosa ti potrà portare?

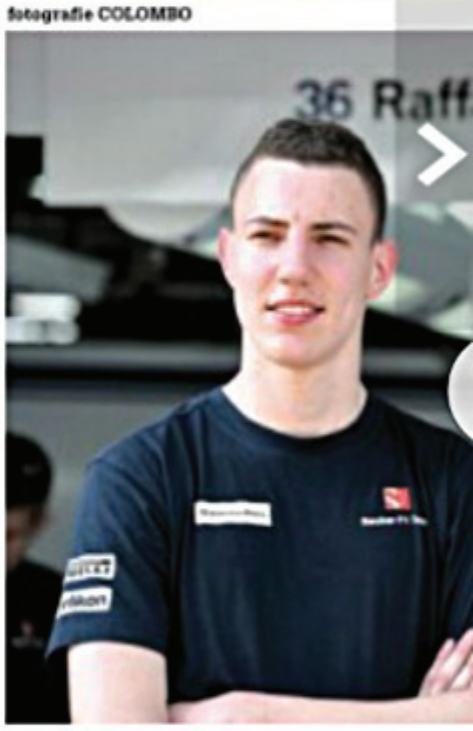
«Tanta esperienza, sto imparando a lavorare con una grande struttura. In F.1 capisci subito che non puoi fare errori. Oggi ho percorso 13 giri. Avessi fatto uno sbaglio, la giornata sarebbe stata compromessa. Impari a lavorare sotto pressione, conosci le piste. Vivi nel mondo della F.1 che non è proprio facile. Poi nessuno può prevedere il futuro».

- Alla vigilia c'erano molte aspettative, un italiano tornava in F.1 dopo tanti anni. Hai avvertito la pressione?

«No, perché già basta la pressione che mi metto



fotografie COLOMBO



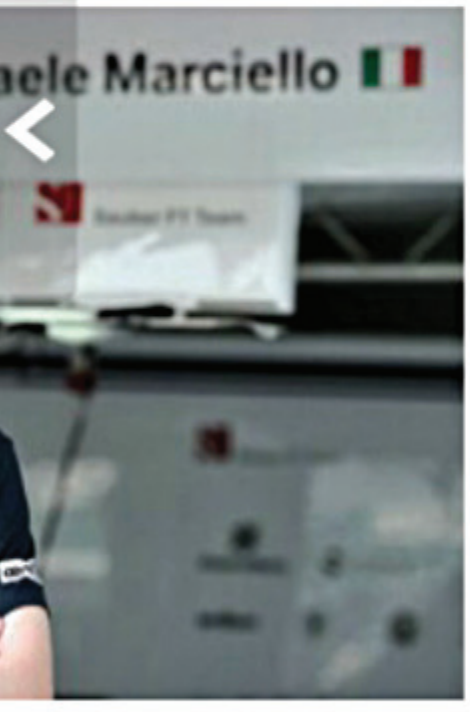
SUTTON-IMAGES.COM





CON SAUBER HA PERCORSO 13 GIRI

Nella prima sessione di prove libere a Sepang Marciello ha riportato un pilota italiano al via di un week end da Gp. Con la Sauber, "Lello" ha percorso solo 13 giri pari a 72 km. Nelle sessioni del venerdì sarà ancora in pista in Spagna, Canada e un altro circuito da definire. Effettuerà anche i rookie test previsti in Spagna e in Austria





da solo. Sono una persona tranquilla ma molto esigente con me stesso. Sapevo che un italiano in F.1 tornava dopo molto tempo, ma ci fosse stato in pista un altro pilota italiano, la cosa non avrebbe fatto differenza».

- Quest'anno in Gp2 devi vincere a tutti i costi?

«Devo fare bene, costante nei risultati, evitare stupidi errori. Mostrare di essere maturato rispetto al 2014 ed essere pronto per la F.1. Se faccio tutto questo, il risultato alla fine arriva».

- Cosa ti è mancato nel 2014 che invece avevi quando hai vinto l'Euro F.3?

«In F.3 non c'è la griglia invertita, vince realmente il più veloce. In Gp2 vince il pilota più regolare, ci sono più parametri da gestire, come le gomme o pit stop. In Gp2 potrei anche beccarmi 3 decimi al giro e vincere comunque il campionato. Se vado sempre a punti. In Gp2 devi imparare ad accontentarti di una posizione che magari non ti piace, perché poi tornerà utile. Con il team mi sono trovato molto male, non avevo un buon rapporto con loro. Ma riconosco che come mentalità, come approccio alle gare, ero troppo aggressivo».

- Nel 2016 il futuro lo vedi necessariamente in F.1?

«Sono qui per questo, voglio andare in F.1 ma sono consapevole che i posti sono pochi. Farò di tutto per esserci, ma prima in Gp2 devo mostrare che lo merito».

- Ti andrebbe bene anche una Manor?

«Oddio, tutti corrono per vincere, tutti desiderano il meglio, però è vero che c'è anche l'anno che devi fare esperienza. Io punto al massimo di quello che potrò ottenere».

Cesare Maria Mannucci

PENSIERI E PAROLE

Non volevo fare come Marciello e restare impantanato in Gp2

Max **Verstappen**

C'è molta aspettativa da parte dei tifosi per vedere piloti italiani in F.1

Angelo **Sticchi Damiani**

A Raffaele daremo la possibilità di familiarizzare con la F.1 e prenderà parte a diverse sessioni di prove libere durante la stagione

Monisha **Kaltenborn**

In Formula 1 capisci subito che non puoi fare errori. Impari a lavorare sotto pressione, conosci le piste

Raffaele **Marciello**

PIT STOP

	GIRO	TEMPO
Maldonado	1°	37"289
Nasr	2°	33"918
Raikkonen	2°	27"285
Hamilton	4°	26"094
Rosberg	4°	33"689
Ricciardo	4°	26"714
Massa	4°	25"831
Kvyat	4°	30"463
Verstappen	4°	29"516
Bottas	4°	30"154
Alonso	4°	25"222
Button	4°	33"027
Merhi	5°	27"540
Sainz	14°	25"126
Raikkonen	14°	24"744
Hülkenberg	15°	25"826
Grosjean	15°	24"377
Vettel	17°	23"996
Pérez	17°	25"268
Ricciardo	18°	25"604
Maldonado (+10")	18°	37"394
Verstappen	20°	25"655
Nasr	20°	25"741
Kvyat	21°	24"781
Button	21°	25"581
Merhi	22°	27"004
Hamilton	24°	24"595
Massa	24°	24"788
Bottas	25°	24"432
Rosberg	26°	24"574
Grosjean	26°	24"621
Nasr	30°	25"331
Hülkenberg	31°	25"047
Sainz	32°	25"165
Maldonado	33°	24"276
Raikkonen	34°	24"653
Ricciardo	34°	25"393
Grosjean	34°	26"014
Pérez (+10")	35°	35"776
Button	35°	25"846
Vettel	37°	25"092
Hamilton	38°	24"179
Massa	38°	26"971
Kvyat	39°	26"149
Bottas	40°	25"002
Verstappen	40°	24"768
Rosberg	41°	24"336
Nasr	43°	25"204
Merhi	42°	29"202
Hülkenberg (+10")	44°	35"351

NOTA: la sequenza tiene conto del doppiaggio. DT = Drive Through, SG = Stop & Go



COSÌ AL TRAGUARDO

POSIZIONE	PUNTI	PILOTA	VETTURA	GIRI	TEMPO E DISTACCO	MEDIA km/h	GIRO VELOCE	AL GIRO
1°	25	S.Vettel (Germania)	Ferrari SF15-T - Ferrari 059/4	56	1.41'05"793	184,224	1'43"648	46
2°	18	L.Hamilton (Gran Bretagna)	Mercedes F1 W06 Hybrid - Mercedes PU106B Hybrid	56	a 8"569	183,964	1'43"125	45
3°	15	N.Rosberg (Germania)	Mercedes F1 W06 Hybrid - Mercedes PU106B Hybrid	56	a 12"310	183,851	1'42"062	43
4°	12	K.Raikkonen (Finlandia)	Ferrari SF15-T - Ferrari 059/4	56	a 53"822	182,604	1'44"124	40
5°	10	V.Bottas (Finlandia)	Williams FW37 - Mercedes PU106B Hybrid	56	a 1'10"409	182,110	1'44"088	42
6°	8	F.Massa (Brasile)	Williams FW37 - Mercedes PU106B Hybrid	56	a 1'13"586	182,016	1'43"990	40
7°	6	M.Verstappen (Paesi Bassi)	Toro Rosso STR10 - Renault Energy F1-2015	56	a 1'37"762	181,302	1'44"579	42
8°	4	C.Sainz (Spagna)	Toro Rosso STR10 - Renault Energy F1-2015	55	a 1 giro	180,872	1'45"507	37
9°	2	D.Kvyat (Russia)	Red Bull RB11 - Renault Energy F1-2015	55	a 1 giro	180,841	1'44"514	41
10°	1	D.Ricciardo (Australia)	Red Bull RB11 - Renault Energy F1-2015	55	a 1 giro	180,605	1'45"312	42
11°		R.Grosjean (Francia)	Lotus E23 Hybrid - Mercedes PU106B Hybrid	55	a 1 giro	180,081	1'44"812	36
12°		F.Nasr (Brasile)	Sauber C34 - Ferrari 059/4	55	a 1 giro	180,007	1'43"902	45
13°		S.Pérez (Messico)	Force India VJM08 - Mercedes PU106B Hybrid	55	a 1 giro	179,501	1'45"345	37
14°		N.Hülkenberg (Germania)	Force India VJM08 - Mercedes PU106B Hybrid	55	a 1 giro	179,488	1'44"822	46
15°		R.Merhi (Spagna)	Marussia MR04 - Ferrari 059/3	53	a 3 giri	173,250	1'49"040	44
RITIRATI								
		P.Maldonado (Venezuela)	Lotus E23 Hybrid - Mercedes PU106B Hybrid	47	Freni	178,229	1'45"070	38
		J.Button (Gran Bretagna)	McLaren MP4-30 - Honda RA615H	41	Power Unit	175,056	1'46"056	38
		F.Alonso (Spagna)	McLaren MP4-30 - Honda RA615H	21	Power Unit	172,714	1'48"460	17
		M.Ericsson (Svezia)	Sauber C34 - Ferrari 059/4	3	Testacoda	178,369	1'48"760	3
		W.Stevens (Gran Bretagna)	Marussia MR04 - Ferrari 059/3	0	N.P.	-	-	

LE SOSTITUZIONI DELLE POWER UNIT DOPO DUE GRAN PREMI

SQUADRA	PILOTA	MOTORISTA	MOTORE TERMICO	TURBO	MGU-H	MGU-K	PACCO BATTERIE	CENTRALINA ELETTRONICA
MERCEDES	HAMILTON	MERCEDES	1	1	1	1	1	2
MERCEDES	ROSBERG	MERCEDES	1	1	1	1	1	1
RED BULL	RICCIARDO	RENAULT	2	2	2	2	1	2
RED BULL	KVYAT	RENAULT	2	1	1	1	1	2
WILLIAMS	MASSA	MERCEDES	1	1	1	1	1	1
WILLIAMS	BOTTAS	MERCEDES	1	1	1	1	1	1
FERRARI	VETTEL	FERRARI	1	1	1	1	1	1
FERRARI	RAIKKONEN	FERRARI	1	1	1	1	1	1
MCLAREN	ALONSO	HONDA	2	2	2	1	2	2
MCLAREN	BUTTON	HONDA	2	2	2	1	1	1
FORCE INDIA	HULKENBERG	MERCEDES	1	1	1	1	1	2
FORCE INDIA	PEREZ	MERCEDES	1	1	1	1	1	1
TORO ROSSO	VERSTAPPEN	RENAULT	1	1	1	1	2	2
TORO ROSSO	SAINZ	RENAULT	1	1	1	1	2	2
LOTUS	GROSJEAN	MERCEDES	1	1	1	1	1	1
LOTUS	MALDONADO	MERCEDES	1	1	1	1	1	1
SAUBER	ERICSSON	FERRARI	1	1	1	1	1	1
SAUBER	NASR	FERRARI	1	1	1	1	1	1
MANOR	STEVENS	FERRARI	1	1	1	1	1	1
MANOR	MEHRI	FERRARI	1	1	1	1	1	1

STATISTICA DI GIANLUCA MEDEOT F1BLOGTECH

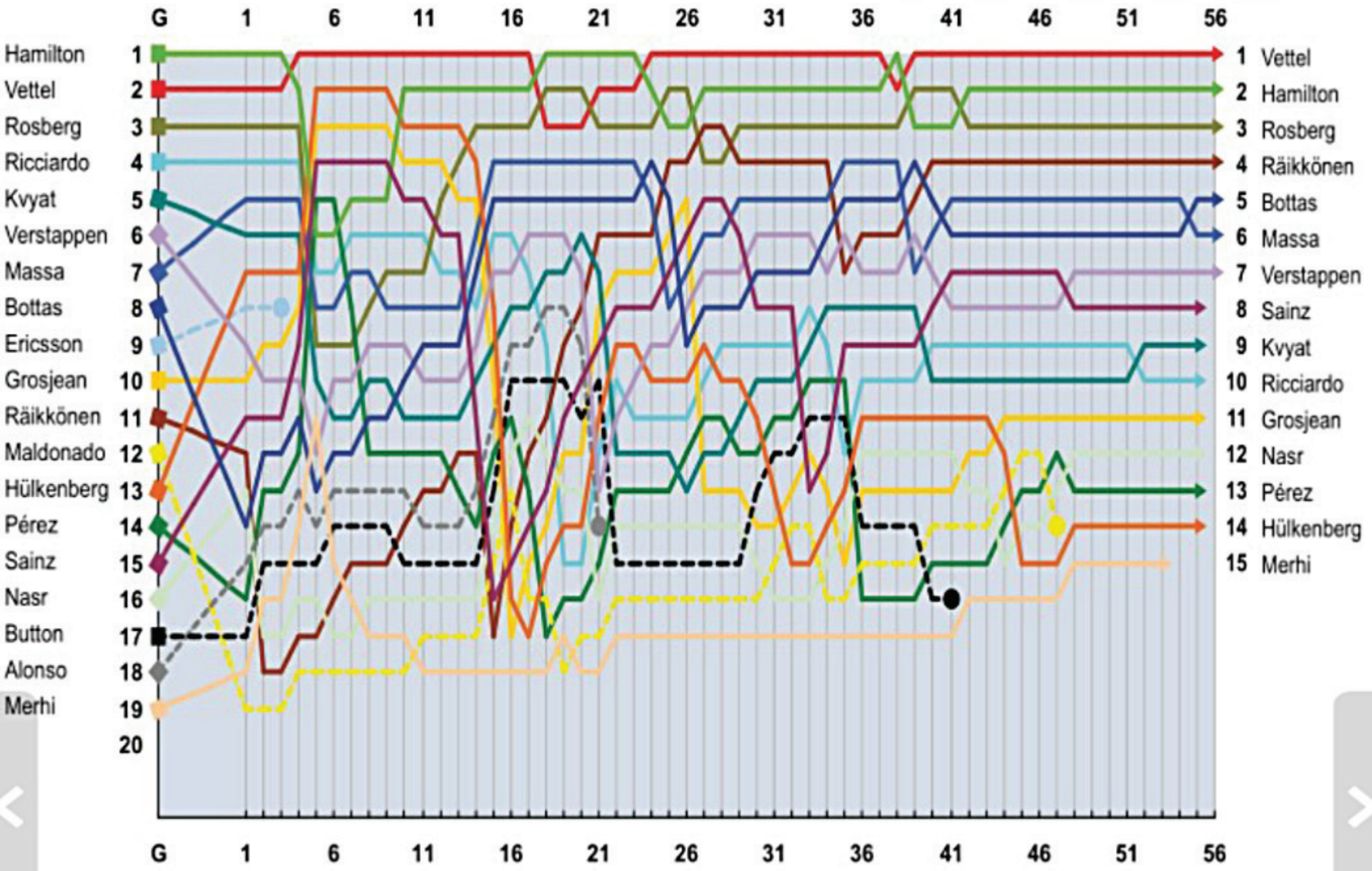
A CURA DI MICHELE MERLINO | WWW.FORIX.COM

MALESIA | 2ª gara del mondiale F.1 | 29 marzo 2015 | Sepang International Circuit (5,543 km) | Distanza: 310,408 km | Giri: 56 | Condizioni atmosferiche: miste in prova e poco nuvoloso in gara

LEGENDA

Le linee tratteggiate che terminano con il pallino indicano un ritiro, mentre le linee continue che terminano con la freccia indicano i piloti giunti al traguardo.

L'ALTALENA DELLA GARA



VELOCITÀ SUL RETTIFILO PENANG

270 METRI PRIMA DELLA CURVA 15

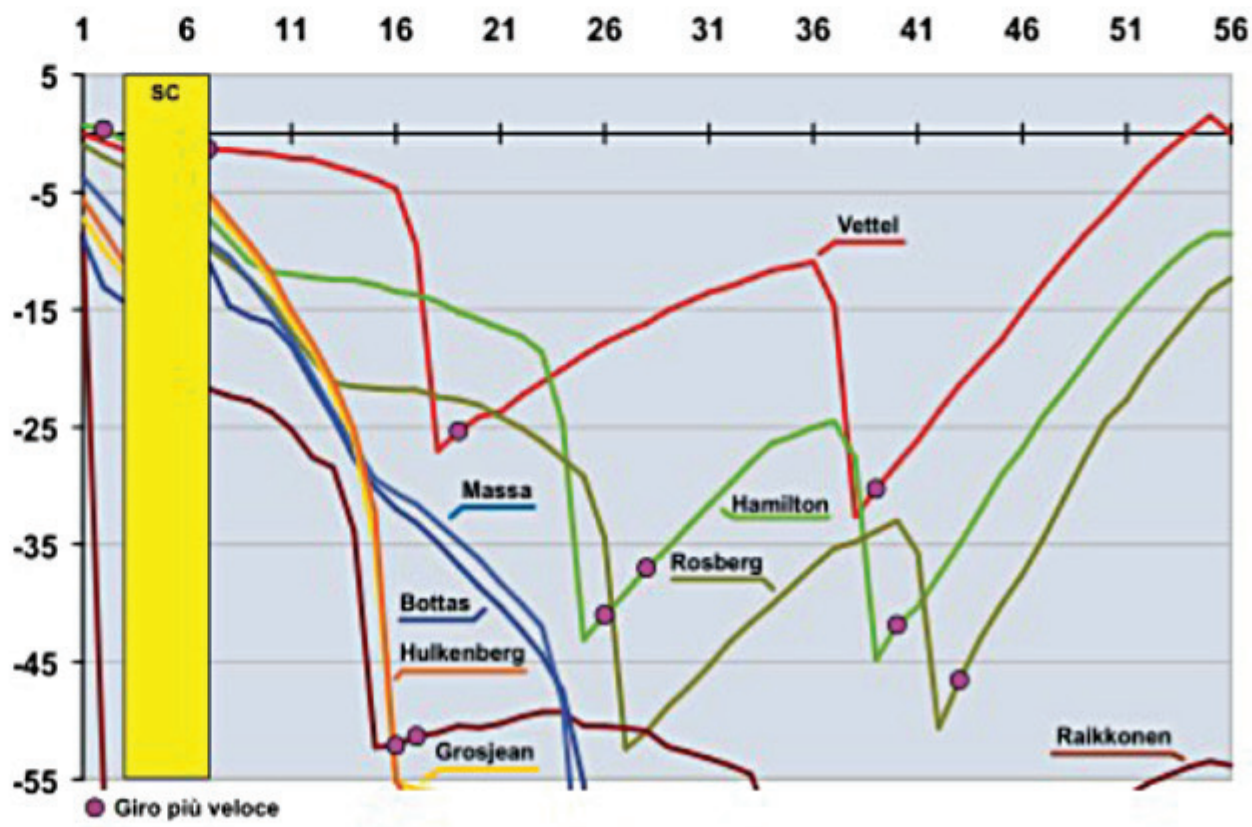
QUALIFICAZIONI

Massa	326,8
Maldonado	325,4
Raikkonen	325,4
Bottas	325,2
Ericsson	324,1
Grosjean	323,3
Vettel	322,6
Pérez	322,0
Hülkenberg	321,9
Nasr	321,3
Rosberg	318,4
Hamilton	318,3
Kvyat	318,2
Ricciardo	315,8
Verstappen	315,6
Sainz	315,4
Button	313,1
Alonso	313,0
Merhi	304,9

GRAN PREMIO

Bottas	327,0
Grosjean	326,6
Rosberg	323,8
Kvyat	322,4
Sainz	322,0
Nasr	321,3
Raikkonen	321,0
Massa	320,2
Ricciardo	319,9
Maldonado	319,9
Pérez	319,1
Hamilton	318,6
Hülkenberg	318,3
Vettel	318,3
Verstappen	316,2
Button	314,7
Ericsson	308,6
Alonso	299,5
Merhi	290,4

I DISTACCHI



Questo grafico rappresenta l'evoluzione dei tempi sul giro dei piloti in gara. Il riferimento è un pilota virtuale i cui tempi sul giro sono costanti e uguali al tempo sul giro medio del vincitore del Gran Premio. La linea per questo pilota coincide con l'asse delle 'x'. La rappresentazione verticale visualizza il distacco dal pilota virtuale al termine di ogni giro e questo permette una chiara visualizzazione del ritmo di ciascun pilota e dei reali distacchi in pista.

RECORD PISTA

SUL GIRO IN PROVA

IMBATTUTO
F.Alonso
(Renault R25, 2005)
1'32"582 media 215,536 km/h

SUL GIRO IN GARA

IMBATTUTO
J.P.Montoya
(Williams FW26/BMW, 2004)
1'34"223 media 211,782 km/h

SULLA DISTANZA

IMBATTUTO
G.Fisichella
(Renault R26, 2006)
1h30'40"529 media 205,397 km/h

GIRI IN TESTA

Hamilton	1°-3°
Vettel	4°-17°
Hamilton	18°-23°
Vettel	24°-37°
Hamilton	38°-38°
Vettel	39°-56°

NOTE

(*) Penalizzato di 2 posizioni per non aver rispettato l'ordine d'uscita dalla pit-lane.

PROVE LIBERE

VENERDÌ 27 MARZO

		1ª SESSIONE	2ª SESSIONE
1°	Hamilton	s.t.	1'39"790
2°	Rosberg	1'40"124	1'40"218
3°	Raikkonen	1'40"497	1'40"163
4°	Kvyat	1'42"055	1'40"346
5°	Bottas	1'41"882	1'40"450
6°	Massa	1'42"103	1'40"560
7°	Vettel	1'40"985	1'40"652
8°	Verstappen	1'41"803	1'41"220
9°	Ericsson	1'42"064	1'41"261
10°	Grosjean	1'41"543	1'42"948
11°	Sainz	1'41"596	1'42"291
12°	Ricciardo	1'41"787	1'41"799
13°	Maldonado	1'42"567	1'41"877
14°	Nasr	s.t.	1'41"988
15°	Pérez	1'43"054	1'42"242
16°	Hülkenberg	1'42"893	1'42"330
17°	Alonso	1'42"885	1'42"506
18°	Marciello	1'42"621	s.t.
19°	Button	1'43"100	1'42"637
20°	Stevens	1'46"686	1'45"704
21°	Merhi	1'47"683	1'47"229

SABATO 28 MARZO

		3ª SESSIONE
1°	Rosberg	1'39"690
2°	Hamilton	1'39"873
3°	Raikkonen	1'40"245
4°	Vettel	1'40"266
5°	Massa	1'40"391
6°	Bottas	1'40"406
7°	Ricciardo	1'40"590
8°	Sainz	1'40"601
9°	Verstappen	1'40"989
10°	Ericsson	1'41"200
11°	Grosjean	1'41"206
12°	Maldonado	1'41"592
13°	Kvyat	1'41"775
14°	Hülkenberg	1'41"804
15°	Alonso	1'41"991
16°	Pérez	1'42"099
17°	Nasr	1'42"117
18°	Button	1'42"319
19°	Merhi	1'46"647
20°	Stevens	1'47"059



POLE POSITION

			QUALIFICHE			SETTORI		
SABATO 28 MARZO			1ª	2ª	3ª	1ª	2ª	3ª
1°	Hamilton	Mercedes F1 W06 Hybrid	1'39"269	1'41"516	1'49"834	25"252	33"845	40"172
2°	Vettel	Ferrari SF15-T	1'39"813	1'39"632	1'49"908	24"890	34"077	40"176
3°	Rosberg	Mercedes F1 W06 Hybrid	1'39"373	1'39"376	1'50"299	25"006	33"508	40"215
4°	Ricciardo	Red Bull RB11	1'40"504	1'41"084	1'51"541	25"276	34"081	40"869
5°	Kvyat	Red Bull RB11	1'40"546	1'41"665	1'51"950	25"365	34"239	40"869
6°	Verstappen	Toro Rosso STR10	1'40"793	1'41"430	1'51"980	25"518	34"073	40"846
7°	Massa	Williams FW37	1'40"543	1'41"230	1'52"473	25"325	34"410	40"808
8°	Grosjean	Lotus E23 Hybrid	1'40"303	1'41"209	1'52"980	25"142	34"118	41"034
9°	Bottas	Williams FW37	1'40"248	1'40"650	1'53"179	25"211	34"176	40"717
10°	Ericsson	Sauber C34	1'40"340	1'41"748	1'53"260	25"132	34"200	41"008
11°	Raikkonen	Ferrari SF15-T	1'40"415	1'42"173		25"297	34"381	40"667
12°	Maldonado	Lotus E23 Hybrid	1'40"361	1'42"197		25"146	33"908	41"307
13°	Hülkenberg	Force India VJM08	1'40"830	1'43"022		25"402	34"471	40"957
14°	Pérez	Force India VJM08	1'41"036	1'43"468		25"407	34"600	41"029
15°	Sainz	Toro Rosso STR10	1'39"813	1'43"700		25"363	33"982	40"469
16°	Nasr	Sauber C34	1'41"308			25"352	34"581	41"194
17°	Button	McLaren MP4-30	1'41"635			25"639	34"623	41"287
18°	Alonso	McLaren MP4-30	1'41"745			25"522	34"651	41"154
19°	Merhi	Marussia MR04	1'46"677			26"578	36"431	43"491
20°	Stevens	Marussia MR04	N.P.					

NOTA: i tempi per settore si riferiscono all'intera sessione di qualifica che è divisa, ad eliminazione, in tre tempi distinti. Per la griglia vale solo il tempo dell'ultima sessione affrontata, ma i 10 piloti ammessi alla 3ª qualifica rientrano di diritto nelle prime 10 posizioni, salvo penalizzazioni.

GRIGLIA

1ª FILA
5 Vettel, Ferrari, 1'49"908
44 Hamilton, Mercedes, 1'49"834

2ª FILA
3 Ricciardo, Red Bull, 1'51"541
6 Rosberg, Mercedes, 1'50"299

3ª FILA
33 Verstappen, Toro Rosso, 1'51"981
26 Kvyat, Red Bull, 1'51"951

4ª FILA
77 Bottas, Williams, 1'53"179
19 Massa, Williams, 1'52"473

5ª FILA
8 Grosjean, Lotus, 1'52"981(*)
9 Ericsson, Sauber, 1'53"261

6ª FILA
13 Maldonado, Lotus, 1'42"198
7 Raikkonen, Ferrari, 1'42"173

7ª FILA
11 Perez, Force India, 1'43"469
27 Hulkenberg, Force India, 1'43"023

8ª FILA
12 Nasr, Sauber, 1'41"308
55 Sainz, Toro Rosso, 1'43"701

9ª FILA
14 Alonso, McLaren, 1'41"746
22 Button, McLaren, 1'41"636

10ª FILA
98 Merhi, Marussia, 1'46"677



(Tra parentesi posizione finale senza punti e motivazioni ritiro: m. = meccanica, i. = incidente, s. = squalificato, e. = escluso, n.q. = non qualificato)

Tra i Costruttori il punteggio è formato dalla somma dei piazzamenti dei due piloti in gara per ciascuna Casa: la prima cifra è riferita al conduttore con il numero d'iscrizione più basso (vedi numeri in griglia)



MONDIALE PILOTI

1°: 25 p 2°: 18 p	6°: 8 p 7°: 6 p	TOTALE	AUSTRALIA 15/3	MALESIA 29/3	CINA 12/4	BAHRAIN 19/4	SPAGNA 10/5	MONACO 24/5	CANADA 7/6	AUSTRA 21/6	G.BRETAGNA 5/7	GERMANIA 19/7	UNGHERIA 26/7	BELGIO 23/8	ITALIA 6/9	SINGAPORE 20/9	GIAPPONE 27/9	RUSSIA 11/10	USA 25/10	MESSICO 1/11	BRASILE 15/11	ABU DHABI 29/11
1°	L.Hamilton	43	25	18	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2°	S.Vettel	40	15	25	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3°	N.Rosberg	33	18	15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4°	F.Massa	20	12	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5°	K.Raikkonen	12	(m.)	12	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6°	F.Nasr	10	10	(12°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
7°	V.Bottas	10	(m.)	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
8°	D.Ricciardo	9	8	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
9°	N.Hülkenberg	6	6	(14°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
10°	M.Verstappen	6	(m.)	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
11°	C.Sainz	6	2	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
12°	M.Ericsson	4	4	(i.)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
13°	D.Kvyat	2	(m.)	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
14°	S.Pérez	1	1	(13°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
15°	R.Grosjean	0	(m.)	(11°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
15°	J.Button	0	(11°)	(m.)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
17°	R.Merhi	0	-	(15°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	K.Magnussen	0	(m.)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	F.Alonso	0	-	(m.)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	P.Maldonado	0	(i.)	(m.)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	W.Stevens	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

MONDIALE COSTRUTTORI

		TOTALE	AUSTRALIA 15/3	MALESIA 29/3	CINA 12/4	BAHRAIN 19/4	SPAGNA 10/5	MONACO 24/5	CANADA 7/6	AUSTRA 21/6	G.BRETAGNA 5/7	GERMANIA 19/7	UNGHERIA 26/7	BELGIO 23/8	ITALIA 6/9	SINGAPORE 20/9	GIAPPONE 27/9	RUSSIA 11/10	USA 25/10	MESSICO 1/11	BRASILE 15/11	ABU DHABI 29/11
1°	Mercedes	76	18/25	15/18	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2°	Ferrari	52	15/0	25/12	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3°	Williams	30	12/0	8/10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4°	Sauber	14	4/10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5°	Toro Rosso	12	0/2	6/4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6°	Red Bull	11	8/0	1/2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
7°	Force India	7	1/6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
8°	Lotus	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
8°	McLaren	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
10°	Marussia	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

CAMBI GOMME

RICCIARDO				
M	M	H	H	
VETTEL				
M	M	H		
ROSBERG				
M	H	H	M	
RAIKKONEN				
M	M	M	H	
GROSJEAN				
M	M	M	H	
ERICSSON				
M				
PÉREZ				
M	H	M		
NASR				
M	H	H	H	M
MALDONADO				
M	M	M	H	
ALONSO				
H	M			
MASSA				
M	M	M	H	
BUTTON				
H	M	M	M	
KVYAT				
M	M	H	H	
HÜLKENBERG				
M	M	H	H	
VERSTAPPEN				
M	H	H	M	
HAMILTON				
M	H	M	H	
SAINZ				
M	H	H		
BOTTAS				
M	M	M	H	
MERHI				
M	H	M	M	



MAGNETI MARELLI

Rivoluzione

La Ferrari ha capovolto la situazione tecnica in pista rispetto alla gara d'apertura della stagione a Melbourne. In Malesia s'è vista una piccola soffiatura negli schermi che compongono le prese dei freni anteriori e, in questo settore, l'unica differenza fra i due piloti di Maranello: Raikkonen aveva i cestelli anteriori aperti tramite un'apposita finestrella mentre Vettel li aveva completamente chiusi. Dopo prove comparative al venerdì, entrambi i piloti hanno utilizzato il "monkey seat" e piccoli sfoghi ai lati dell'abitacolo, laddove le altre squadre hanno sfruttato vistosi sfoghi abbinati ad uscite centrali a fine del cofano molto ridotte. Al contrario delle Rosse, che avevano un'apertura "media". Nelle operazioni ai box c'è stata la conferma che il serbatoio dell'olio è tornato nella posizione oggi convenzionale, cioè nella parte anteriore del telaio. C'è da rilevare che rispetto alle passate stagioni tutte le squadre non hanno avuto bisogno d'introdurre soluzioni estreme per migliorare il raffreddamento, nonostante la maggior complessità delle attuali power unit.

Gli interventi hanno riguardato la fila di sfoghi nella zona delle fiancate ai lati dell'abitacolo, con Mercedes e Williams in testa alla graduatoria. Quest'ultima aveva una serie di sfoghi anche nella zona subito dietro l'abitacolo. Grande sforzo in casa McLaren, con una nuova ala anteriore ma soprattutto con l'introduzione dell'S Duct, cioè del passaggio del flusso fra parte inferiore e superiore del telaio sulla falsariga della soluzione introdotta nel 2012 dalla Sauber. Soluzione che in questa stagione è utilizzata anche dalla Force India. Sulla Mp4-30 sia la canalizzazione che gli sfoghi nella parte superiore della scocca sono sdoppiati. Nuovi anche i "candelabri" nella zona d'inizio delle fiancate, dove le pinnette sono diventate tre al posto di due: l'attacco del triangolo inferiore direttamente alla struttura deformabile nasconde un'altra novità tecnica. Per poter fruttare al meglio l'aerodinamica, tutta la trasmissione è stata rialzata.

La Mercedes ha provato venerdì pomeriggio una nuova ala, che vedremo impiegata forse alla prossima gara, in Cina. Sabato mattina ha mostrato il nuovo "monkey seat" in alternativa alla soluzione con meno carico. Sfoghi multipli attorno all'abitacolo ed al roll-bar sulle Williams, mentre alla Toro Rosso è stata modificata la parte terminale delle fiancate, per garantire un migliore smaltimento termico. Nuovo anche il "monkey seat". Prese dei freni anteriori con sfoghi maggiorati infine sia per Sauber che per Lotus e diverse paratie laterali dell'ala posteriore per Force India.

FERRARI

Sistema di raffreddamento del tutto inedito per le Rosse. Da verticali, i radiatori sono diventati quasi orizzontali, molto stretti e lunghi. Soprattutto, hanno una sorta di carenatura in carbonio per dirigere al meglio i flussi d'aria calda all'interno delle fiancate.

Completamente rifatti gli scarichi. Le pinze dei freni anteriori sono coricate ma senza l'esagerazione della Red Bull. Hanno infatti una leggera an-

FERRARI



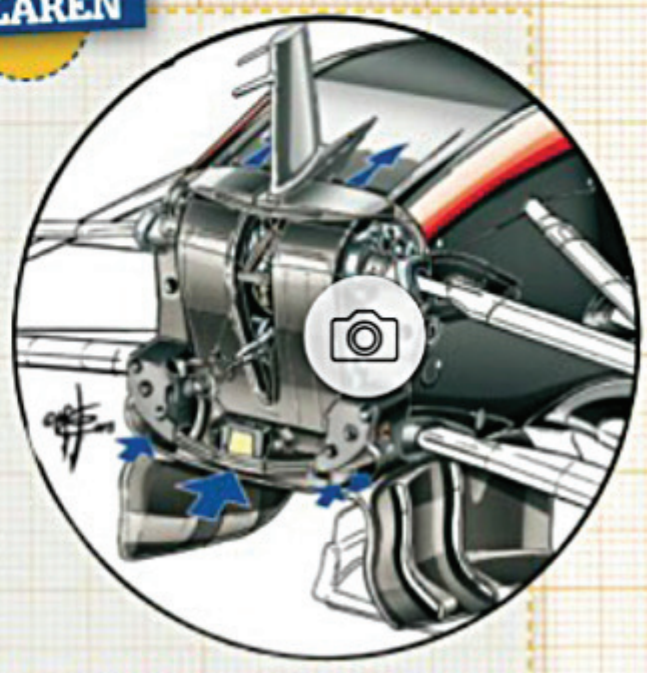
Spostato il serbatoio dell'olio

Uno dei segreti del successo della SF15-T è rappresentato dall'abbandono del rivoluzionario posizionamento del serbatoio dell'olio all'interno della scatola del cambio per tornare alla soluzione "classica" nella parte anteriore del motore con un apposito incavo nella scocca nella zona del serbatoio benzina (nel tondo). Una scelta, quella della F14T, che non aveva dato i risultati sperati: lo spostamento del serbatoio dell'olio nella parte anteriore del motore è uno dei vari fattori che ha comportato un allungamento del passo di circa 5/6 cm, con un notevole vantaggio per lo sfruttamento aerodinamico del retrotreno.

McLAREN

S Duct stile Sauber

Molte novità sulle McLaren-Honda. La più appariscente è l'S Duct, cioè il soffiaggio fra la parte inferiore del muso e quella superiore, riportato alla ribalta dalla Sauber nella stagione 2012 ed utilizzato quest'anno da Red Bull, Force India ed ora McLaren. Rispetto alle altre due squadre, la soluzione McLaren presenta le due "rampe" separate sia nella parte verticale che nello sfogo superiore. Notare gli ingressi d'aria laterali che servono per raffreddare le centraline elettroniche.





DI GIORGIO PIOLA

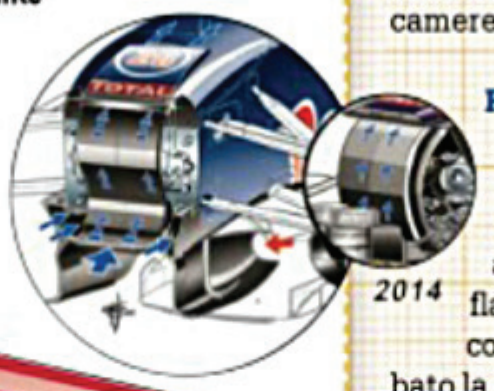
Rossa

IL SERBATOIO DELL'OLIO SPOSTATO DAVANTI SULLA SF15-T HA PORTATO ALL'ALLUNGAMENTO DEL PASSO. E L'AERODINAMICA È MIGLIORATA

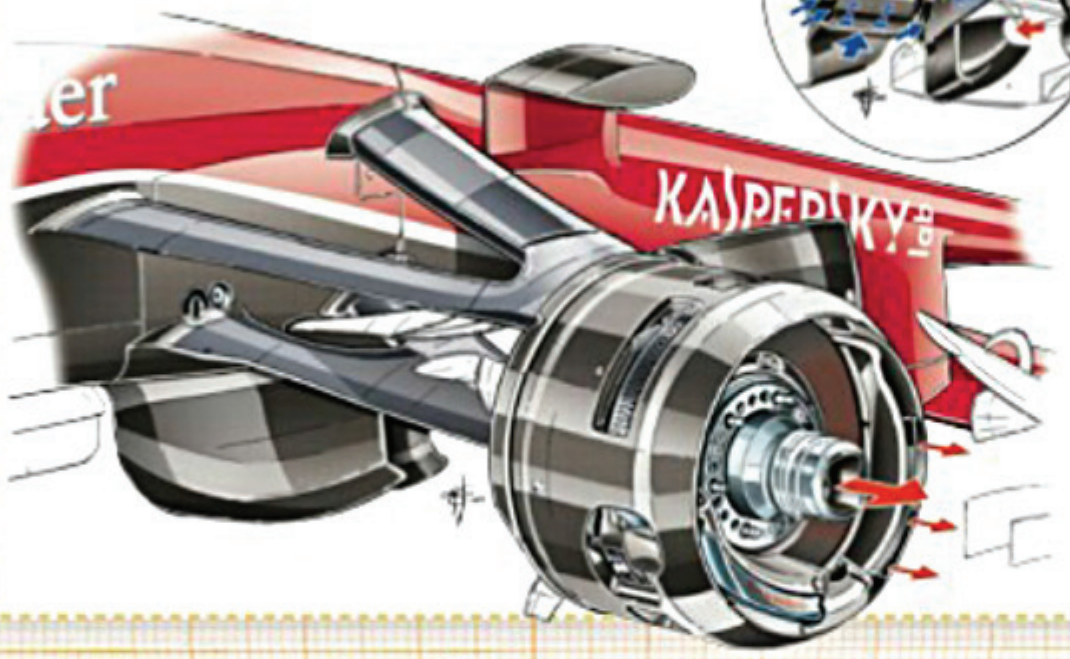
FERRARI

Pinze dei freni coricate a 30°

La SF15 T è la prima monoposto di Maranello ad avere le pinze dei freni coricate, anche se non con una soluzione estrema come sulle Red Bull, che le ha completamente orizzontali. Sulla Ferrari le pinze hanno invece un angolo di circa 30°. Questa soluzione si sposa bene con la sospensione a tirante, concentrando maggiormente i pesi in basso. Notare il mozzo ruota soffiante e lo sfogo dell'aria calda canalizzato vero l'esterno. Il soffiaggio centrale quest'anno appare anche su Red Bull e McLaren, che lo ha anche sui mozzi posteriori ma non lo sfrutta in nessuno dei due assi.



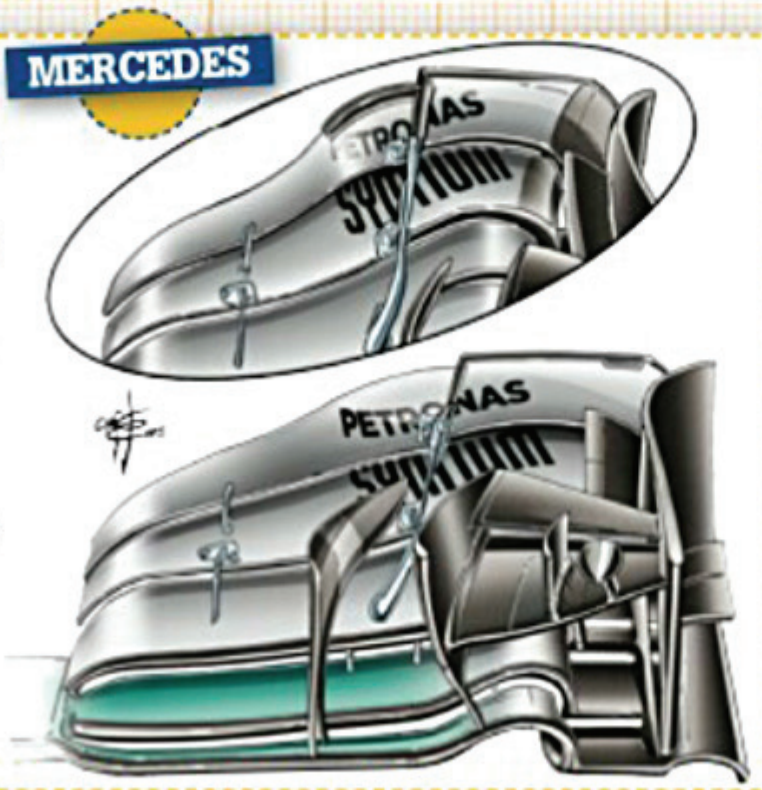
2014



Ali svergolate

MERCEDES

La Mercedes ha provato due diverse ali (nell'ovale quella nuova) che differiscono soprattutto per la forma degli ultimi due profili, con un andamento più svergolato per la soluzione più recente. Diversa anche la disposizione delle paratie verticali poste nella parte inferiore dei profili.



golazione verso l'alto nella parte posteriore. Molto interessante la sospensione anteriore di scuola Mercedes, con la differenza che sulle SF15-T i tirante dello sterzo è inglobato nel triangolo superiore, per celare un largo profilo alare che lavora in sinergia con quello inferiore, diventato ancora più estremo. Nuove le prese dei freni, con i cestelli che soffiano verso l'esterno. Da rilevare che Ferrari, Red Bull e McLaren hanno il largo mozzo-ruota soffiante verso l'esterno.

Sabato è stata introdotta una nuova ala posteriore, caratterizzata da una diversa paratia laterale. All'avantreno invece è stata conservata l'ala introdotta nell'ultimo test pre campionato a Barcellona, unitamente al diverso montaggio delle telecamere sul muso.

RED BULL

Fallito ancora una volta il crash-test del muso nuovo, meno deportante, per la Red Bull che ha però introdotto una nuova ala anteriore con un soffiaggio in più nell'ultimo flap e nuovi deviatori di flusso sotto al telaio, con la parte posteriore molto "arricciata". Sabato la squadra ha rinunciato alla nuove paratie laterali dell'ala posteriore.

WILLIAMS

C'erano a disposizione due ali anteriori, che si differenziavano fra di loro nella zona degli upper flap: da rilevare che la Williams ha mantenuto il volante a farfalla della passata stagione, piazzando il nuovo display sul telaio invece che sul volante come ha fatto la Red Bull. Nuove le prese dei freni anteriori.

McLAREN

Anche in casa McLaren si sono viste due diverse ali anteriori: Button ha preferito quella che garantiva un carico leggermente minore. L'attenzione degli osservatori era ovviamente concentrata sulla power unit Honda e la sua installazione in vettura, con una diposizione del compressore abbastanza particolare: è staccato dal turbo, in posizione quasi centrale. Anche McLaren ha i mozzi-ruota anteriori soffianti come Ferrari e Red Bull.

LOTUS/SAUBER/FORCE INDIA

Deciso passo in avanti delle Lotus motorizzate Mercedes e delle Sauber-Ferrari, con entrambe le monoposto che non avevano novità a livello di installazione vetture: la Lotus ha mantenuto il vecchio dispaly sul volante, mentre la Force India lo ha integrato nell' abitacolo. Quest'ultima ha mantenuto la posizione verticale, ma davanti all'asse delle ruote anteriori, delle pinze dei freni.

TORO ROSSO

Osservata speciale da Adrian Newey la Toro Rosso, che dopo avere fatto debuttare una quasi versione "B" della sua ultima monoposto ai test di Barcellona, si è presentata con alcune novità. Rispetto alla versione base è stato modificato tutto, con il supporto verticale dell'ala posteriore che passa attraverso il collettore centrale. ●



PER IL KO DI MELBOURNE

Bottas, era la postura

Bottas ha passato con successo l'esame medico della Fia dopo l'infortunio in Australia, ottenendo poi un buon 5° posto in gara. Il dottor Piette, medico Fia, aveva però ordinato al finlandese di fermarsi subito qualora il dolore alla schiena si fosse ripresentato, perché questo avrebbe compromesso la sua efficienza nel frenare e quindi la sicurezza. La Williams comunque è corsa ai ripari perché è emerso che Bottas non aveva la postura di guida corretta. Ha modificato così il sedile e l'inclinazione della pedaliera, per fare lavorare i muscoli lombari in posizione più neutrale.



Lente d'ingrandimento

Sepang è sempre teatro di scene di folklore locale...

LA LIMITAZIONE A QUATTRO UNITÀ STAGIONALI VERRÀ RIVISTA

Motori verso quota **Cinque**

Prima dovevano essere 4 motori per 20 Gp, ora invece si va verso 5 motori per 19 Gp. La moria di propulsori dell'Australia ha lasciato il segno. A Sepang è stato Christian Horner a convocare una riunione tra tutti i team per discutere la possibilità di aggiungere un altro motore ai propulsori da usare in questo campionato. Stranamente tutti si sono trovati di accordo e ora la decisione dovrebbe essere ratificata dalla Commissione F.1 ed entrare in vigore già dal Gp della Cina. Anche perché con un motore in più, la suddivisione dei gettoni da spendere per lo sviluppo risulterà più flessibile. Inoltre, con un motore in più si eviterà che molti team quasi non girino nella giornata di venerdì, per salvare i propulsori.



DOPO LA FARSA DELLA MANCATA PARTECIPAZIONE IN AUSTRALIA

Bernie "salassa" la Manor

A Ecclestone i furbetti non sono mai piaciuti. Così la "comparsata" della Manor in Australia, senza accendere i motori, perdonata dalla Fia, è stata punita da Bernie. Alla Manor (sopra, il pilota Merhi) infatti sarà detratto 1/19 dei 41 milioni di euro che gli spettano di bonus Fom. Una trattenuta di 2,1 milioni di euro, che saranno ripartiti tra gli altri team.

BOTTA DI GRANDE NOSTALGIA

Marko rivuole l'era Mosley!

Helmut Marko continua ad esternare contro l'attuale situazione in F.1. Dopo avere evocato l'introduzione del Balance of Performance, ora Marko evoca il ritorno di Max Mosley: «*In F.1 serve una leadership forte che possa forzare il processo decisionale, oggi troppo complicato. Proprio come era all'epoca di Max Mosley. Dai nostri ultimi dati, nel 2014 l'audience complessivo mondiale della F.1 è calata del 26%. Sino a quando le regole tecniche e sportive saranno le attuali, bisogna chiedersi quale sia il reale valore commerciale di questa F.1. Solo quando la F.1 non sarà più vista da nessuno, allora forse alla Mercedes si renderanno conto della situazione*».

POSTO TRA TESTA E CASCO...

Nico ha messo l'assorbente

Il gran caldo umido della Malesia è un grande problema per i piloti, perché l'eccessiva sudorazione della testa provoca problemi visivi quando le gocce finiscono negli occhi. Sapete come Rosberg ha trovato la soluzione? Sentitelo: «*Ho scoperto che mettendo un assorbente femminile, proprio quello che si mette nelle mutandine, tra la testa e il sotto casco, questo assorbe il sudore che invece il materiale ignifugo non è in grado di fare, e il problema è risolto*».



Ricciardo capeggia la sfilata dei piloti tra le hostess malesi del tracciato di Sepang. Anche se la Red Bull non è al top, Daniel stavolta si avvia per primo



Abbraccio tra Niki Lauda, presidente non-esecutivo della Mercedes, e il cantante Jermain Jackson, sulla griglia, a pochi attimi dalla partenza del Gran Premio



È IL TEENEGER PIÙ EFFICACE TRA I DEB "PRECOCI" NELLA STORIA F.1

Verstappen baby nella storia

Con il sesto posto sulla griglia di partenza, Max Verstappen ha già uguagliato il record di suo padre. Jos infatti, in tutta la sua carriera, aveva ottenuto come miglior posizione al via, il 6° posto al Gp del Belgio 1994. E c'è dell'altro. A testimonianza del grande weekend, il ragazzino con lo stupendo 7° posto ottenuto in gara, è poi diventato il teenager più efficace nella storia della F.1.

SIR JACKIE SI ESPRIME IN TERMINI ELOGIATIVI VERSO FERNANDO

Stewart elogia la scelta di Alonso

Paladino della sicurezza negli Anni '70, Jackie Stewart ha approvato in pieno l'attitudine di Alonso dopo l'incidente di Barcellona. *«Alonso probabilmente è il pilota più intelligente* - ha detto lo scozzese - *quello con la migliore testa. Per un pilota la condizione fisica è importante, non si scherza. Oggi penso che i piloti siano preparati fisicamente meglio che rispetto a qualunque altra epoca. I medici hanno fatto bene a prescrivergli un lungo riposo e lui ad osservarlo. I piloti non sono a prova di proiettile e l'automobilismo rimane uno sport pericoloso, anche se da tempo non ci sono incidenti fatali. Alonso ha mostrato una attitudine responsabile. Io al suo posto avrei fatto lo stesso».*



SCADE IL CONTRATTO PER IL GP

La Malesia tratta il rinnovo

Il contratto tra Ecclestone e gli organizzatori del Gp di Malesia è scaduto e non è ancora stato rinnovato. Il Gp è interamente finanziato dal Governo, che paga tra i fee più alti ad Ecclestone, ma ora l'organizzatore Razlan Razali pone precise condizioni: *«Per rinnovare vogliamo un posizionamento diverso nel calendario. Per avere più tempo da dedicare all'organizzazione e per aumentare l'interesse attorno alla corsa. Nel 2000 siamo stati l'ultima gara, nel 1999 la penultima. Vogliamo una posizione simile nel calendario 2016».*

DOPO IL CASO VAN DER GARDE

Monisha ora fa autocritica

Con un assegno di 15 milioni di euro, comprensivo di spese legali, proveniente dalle finanze personali di Peter Sauber, si è conclusa la diatriba legale tra Van de Garde e la Sauber. Ora Monisha Kaltenborg fa autocritica: *«Quando in tribunale veniva richiesto il mio arresto, è stato un vero shock. Ho commesso degli errori, ma quando ho dovuto fare delle scelte ero troppo frustrata dalla situazione finanziaria, e per questo sono stata punita severamente. Perché i tribunali non giudicano attraverso principi morali, per loro contano solo le cose scritte. Senza considerare le altre circostanze».*



AI CREDITORI LE BRICIOLE

Che crack la Marussia!

Nel disastroso fallimento della Marussia, non ci hanno rimesso soldi solo la Ferrari, la McLaren, la Pirelli e i piloti, ma pure altri nomi, con cifre più o meno elevate. La beffa è che il tribunale fallimentare inglese ha riconosciuto 1,3 pence per ogni sterlina di debito, con una svalutazione pari a circa il 98%. Freeman's, la società che forniva l'hospitality e vantava un credito di 959.984 sterline, si è vista riconoscere solo 12.115 sterline. Tra i tanti fregati, anche il dotor Riccardo Ceccarelli, che avanzava un credito di 34.028 sterline e invece ha ottenuto solo 430 sterline!

UNO STRANO COMMISSARIO

Era Doohan l'arbitro Fia

Abbiamo sempre applaudito la novità regolamentare voluta da Jean Todt di introdurre un ex pilota nel collegio dei Commissari Fia. In Malesia però ha fatto scalpore che a rappresentare i piloti fosse... Mick Doohan, 5 volte campione del mondo nella classe 500 cc e ritiratosi dalle competizioni nel 1999. Doohan ha corso occasionalmente in auto, nel 1998 a Barcellona ha provato la Williams F.1 ma finì contro le barriere dopo pochi giri. Considerando i tanti piloti disponibili e anche i numerosi motociclisti che in auto hanno comunque corso con buoni risultati, tipo Eddie Lawson, come diavolo è saltato fuori il nome di Doohan? L'australiano è stato coadiuvato per l'occasione da Paul Gutjhar e Radovan Novak.



In prova il russo Daniil Kvyat ha fatto ricorso al ghiaccio secco per trovare una decente refrigerazione all'insopportabile quanto umida calura malese



Il fatto di aver segnato i primi punti in carriera a Melbourne ha acceso l'interesse dei media sullo svedese Marcus Ericsson, con Nasr alla Sauber

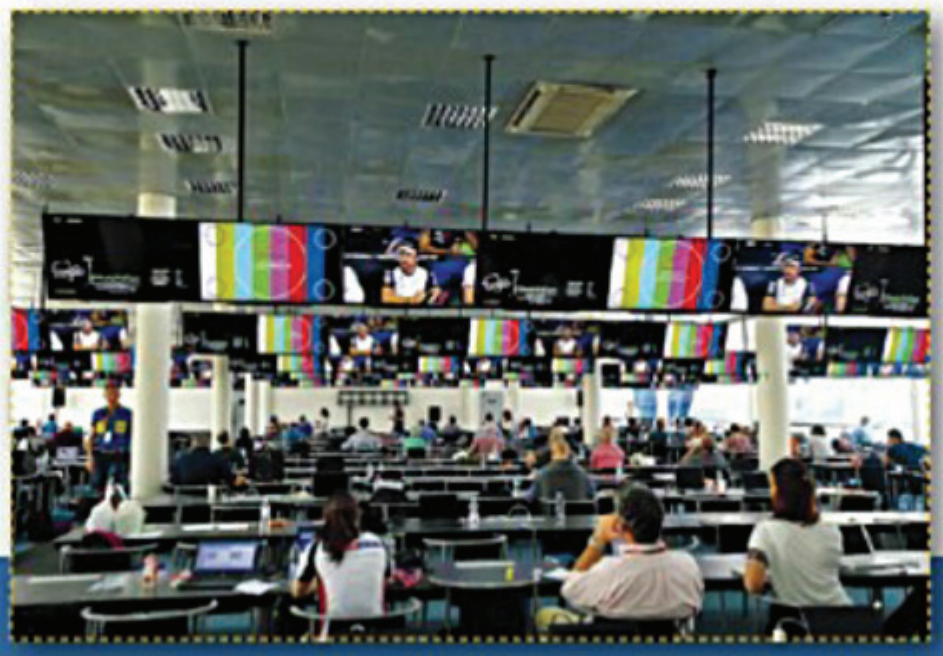




VETTEL HA PREFERITO DECLINARE L'INVITO DI ROSBERG

Seb non va al briefing Mercedes

È finito in un nulla di fatto l'invito che Rosberg e la Mercedes avevano rivolto a Vettel, che dopo il Gp di Australia, aveva espresso il desiderio di assistere ad un briefing tecnico del team campione del mondo. Arrivato a Sepang, Rosberg ha detto: *«Siamo ansiosi di ricevere Vettel durante il briefing del venerdì con i nostri ingegneri»*. Gli stessi Lauda e Wolff si erano attivati perché la cosa si svolgesse nel modo più rilassato e veritiero possibile. *«Ho preferito lasciare perdere - ha detto Vettel - perché mi sono accorto che la cosa era degenerata, diventando solo una opportunità per farsi pubblicità. Sarà meglio usare il mio tempo con gli ingegneri della Ferrari. Siamo intelligenti anche senza l'aiuto della Mercedes»*. *«Vettel ha sbagliato a non venire* - ha replicato Rosberg - *magari non avremmo parlato di due o tre dettagli tecnici ma comunque avrebbe potuto sentire quali erano le mie sensazioni della vettura e come si comportava durante le prove. Avrebbe partecipato al vero briefing tecnico, non sarebbe stata solo una cosa di facciata per farlo contento. Peccato, ha perso una occasione»*. A giudicare da come è poi andata la gara, mica tanto. Adesso magari sono Rosberg e Hamilton, in alto dopo le qualifiche, a sognare d'essere invitati da Seb a un briefing della Ferrari...



Sala stampa con standard da... Cape Canaveral, a Sepang, sopra. Ancora una volta in Malesia il tifo locale per la Ferrari si è fatto sentire per tutto il weekend, sotto, grazie anche a queste due fans, divise tra Kimi e Seb



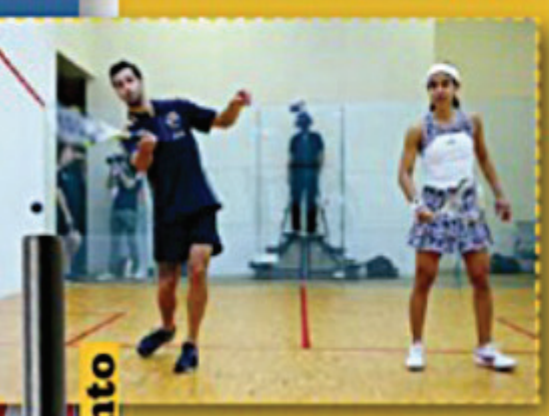


PER LEWIS HAMILTON

Niente casco speciale

Lewis Hamilton è la prima "vittima" della nuova regola Fia che impedisce di cambiare la colorazione del casco durante l'anno. Per celebrare il rinnovo del contratto con la Petronas, Hamilton infatti aveva fatto preparare una versione del suo casco colorata di nero e verde Petronas, ma ha preferito non usarlo per evitare sanzioni.





Lente d'ingrandimento

Visto che in pista i progressi della Red Bull tardano a venire, Ricciardo si è migliorato a squash con la specialista Nicol David, sopra. In alto, tifo alle stelle per Raikkonen

FORCE INDIA E LOTUS UNANIMI

"Mercedes uguali per tutti"

Dopo la Williams, anche Lotus e Force India hanno smentito qualunque e illazione sul fatto che i motori Mercedes in versione clienti fossero diversi da quelli usati dal team ufficiale. *«La cosa più stupida che ho sentito* - dice Matthew Carter della Lotus - *è che nel contratto di fornitura ci fosse una clausola per disporre di meno giri motore. Ma dove saltano fuori certe storie? I mosti motori sono assolutamente uguali e con la Mercedes abbiamo un contratto sino al 2020»*. Stesso concetto è stato ribadito anche da Robert Fernely della Force India.

È IL FRATELLASTRO DI SCHUMI

Stahl salvo per miracolo

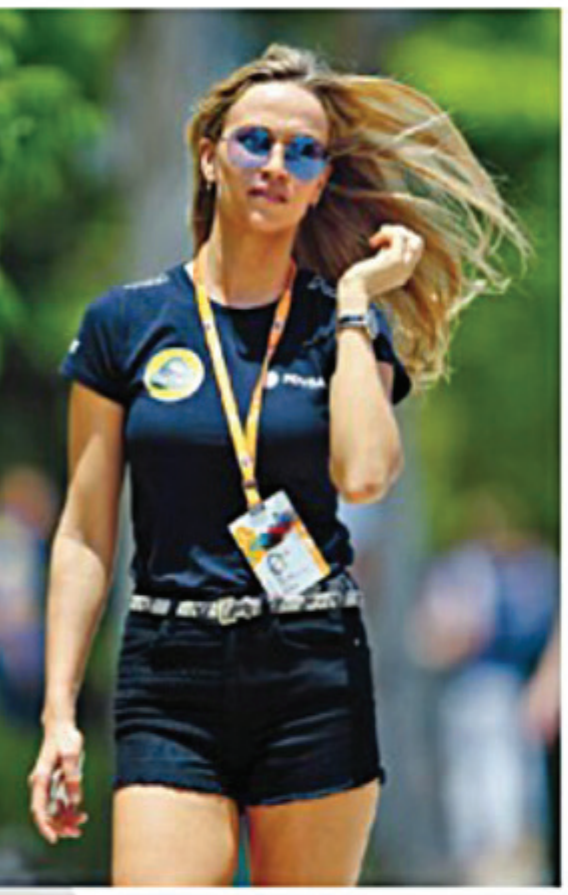
Ricordate Sebastian Stahl? Era il fratellastro di Michael Schumacher, fratello di Ralf, che negli anni '90 aveva pure corso con l'Alfa Romeo in Turismo. Stahl figurava sulla lista dei passeggeri del tragico volo Germanwing da Barcellona. Per sua fortuna, un cambio di programmi, gli ha permesso di prendere il volo precedente. Considerando l'incidente di Michael, e i problemi che Ralf sta incontrando nel divorzio dalla moglie Cora, poteva essere un altra tragedia nella famiglia Schumacher.



Gli acquazzoni monsonici non sono mancati in questo fine settimana malese, risparmiando però la gara

ORMAI LE PANCHINE DELLE SQUADRE SONO SEMPRE PIÙ LUNGHE

È **Sutil** la riserva di Bottas in Williams



Adrian Sutil è stato nominato dalla Williams pilota dI riserva nel caso Bottas non fosse riuscito a passare l'esame dei medici Fia. Il pilota tedesco ricoprirà questo ruolo per tutto il campionato. Insieme a lui però arrivano altri piloti che qualificati proprio non sono. La Lotus ha aggiunto un altro collaudatore alla propria lista (in Malesia c'era pure la Jorda, ***a sinistra***). Si tratta del canadese Adderly Fong, che era già salito sulla "giostra" nel Gp di Abu Dhabi, girando con la Sauber il venerdi. A sua volta la Force India annuncia il quasi sconosciuto Steven Goldstein come "pilota di sviluppo". Infoltendo così un gruppo, a parte qualche eccezione, davvero poco qualificato. Ma ecco la lista completa aggiornata a Sepang.

ECCO TUTTE LE PANCHINE DELLA FORMULA UNO

Mercedes	**Pascal Wehrlein**
Red Bull	**Sebastien Buemi, Antonio Felix da Costa**
Williams	**Susie Wolff, Alex Lynn, Adrian Sutil**
Ferrari	**Esteban Gutierrez, Jean-Eric Vergne**
McLaren	**Kevin Magnussen, Stoffel Vandoorne, O. Turvey**
Lotus	**Jolyon Palmer, Carmen Jorda, Adderly Fong**
Manor	**Jordan King**
Sauber	**Raffaele Marciello**
F. India	**Steven Goldstein**

IN SPAGNA E GRAN BRETAGNA

Susie prova in due Gp

Susie Wolff quest'anno piloterà la Williams durante la sessione del venerdi nei Gp di Gran Bretagna e Spagna, inoltre la pilotessa inglese parteciperà ai test di Barcellona e Spielberg. Questo aumento di presenza al volante della Williams non è dovuto tanto alla sua abilità come pilota, ma come premio per avere portato lo sponsor Rexona, strappandolo alla Lotus. È stata infatti Susie Wolff a fare tutta la trattativa commerciale e la Rexona ha trovato più conveniente essere associata a un team che una donna la mette anche al volante. Per questo motivo la Lotus è corsa ai ripari, nominando come pilota di riserva, l'attraente Carmen Jorda, con la speranza di attrarre un altro sponsor dal mondo dei prodotti femminili. Susie Wolff è comunque lanciatissima. Oltre che guidare la Williams e cercare sponsor, è pure manager di Tatiana Calderon, la colombiana che corre nell'Euro F3 con il team Carlin.

SUL CRASH DI ALONSO

Lewis vuole la verità

Durante il tradizionale briefing dei piloti, Lewis Hamilton ha chiesto a Charlie Whiting della Fia di sapere cosa sia successo nell'incidente di Alonso a Barcellona. Anche Lewis ritiene che in questa storia sia necessario fare chiarezza.



PER UN'INFRAZIONE IN PROVA

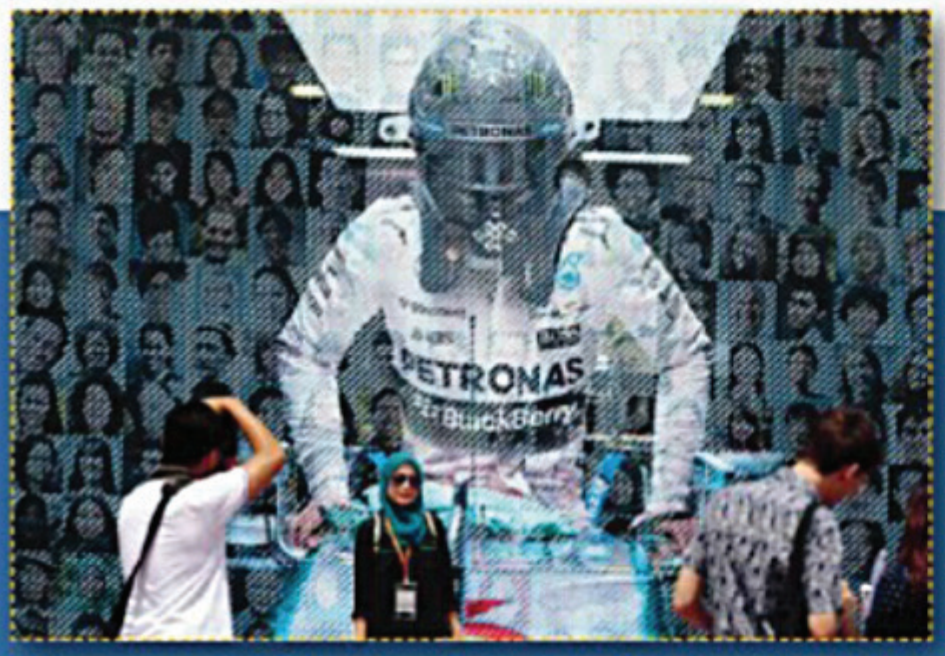
Grosjean penalizzato

Romian Grosjean , che aveva ottenuto l'ottavo tempo in qualifica, è stato penalizzato di due posizioni sulla griglia di partenza per non essere uscito dalla pit lane nell'ordine in cui si era allineato. In sostanza, durante il Q2, il francese aveva sorpassato alcune vetture per affrettarsi a uscire per evitare l'imminente pioggia. Invece le Manor, che erano rimaste al di sopra del tempo limite del 107% - in realtà Stevens non aveva nemmeno girato - sono state ammesse al via, in quanto i loro tempi nelle libere sono stati ritenuti soddisfacenti.

COME AZIENDA FORNITRICE

Con DZ Italia sugli scudi

Altro traguardo d'eccezione per la DZ Engineering - società del Gruppo Zoli di Forlì e già responsabile della gestione degli impianti di illuminazione e radiocomunicazione per il Gp di Singapore. Infatti l'azienda ha curato l'installazione e il collaudo del sistema di telecamere HD a circuito chiuso a Sepang. Per la cronaca, il nuovo impianto è stato allestito in tempi record.



Grande l'attività promozionale della Petronas nel Gp di casa. Poteva essere la grande occasione per una passerella trionfale delle Mercedes di Hamilton e Rosberg, poi le cose in gara hanno preso una piega diversa



Eccellenze italiane a Sepang anche grazie all'azienda DZ Engineering e la sua tecnologia



Al termine di un duello senza esclusione di colpi, Montoya ha messo dietro Power conquistando la vittoria nella sfida inaugurale dell'Indycar a St.Petersburg

Montoya prova di forza

DOPO UNA DURA BATTAGLIA CONTRO POWER, JUAN PABLO CATTURA IL PRIMO SUCCESSO STAGIONALE. KANAAN È TERZO

di Marco Cortesi

Inizia alla grande la stagione 2015 dell'Indycar per Juan Pablo Montoya. Sul tracciato che, lo scorso anno, aveva evidenziato le sue difficoltà nel ritorno alle ruote scoperte, il colombiano è emerso sulla distanza, battendo Will Power al termine di un entusiasmante duello. Dopo una prima fase dominata dal campione australiano, Montoya ha accelerato il passo, anche se un gran sorpasso doppio nei confronti di Pagenaud e Hawskworth aveva già lasciato intravedere il suo potenziale al giro 33. Dopo aver "puntato" a lungo il compagno di scuderia, riducendo consistentemente il gap, al giro 82 ha preso il comando, approfittando di un errore al pit-stop dei meccanici di Power: per quest'ultimo si è rivelato fatale un ritardo nel togliere l'aria compressa ai martinetti sollevatori che gli ha fatto perdere secondi determinanti. Passato a condurre, Montoya ha subito un veemente ritorno di Power, sembrato tra l'altro gradire le gomme morbide. Si è arrivati così al confronto diretto nelle fasi conclusive. Dopo un ulteriore riavvicinamento, Power ha tentato l'attacco vedendosi chiudere la porta nella veloce curva 10. Risultato, un danno all'ala anteriore. Alla fine, si è dovuto accontentare del 2° posto. I problemi con le nuove ali anteriori, dotate di numerosi flap e "accessori" aerodinamici, sono stati il cruccio anche di molti altri piloti. In diverse occasioni, anche i contatti più insignificanti hanno portato a danni e a perdite di detriti spesso tali da richiamare in pista la safety-car. Di conseguenza, riuscire a non commettere errori è stato fondamentale, e Kanaan è stato un gran protagonista in questo senso. Sua la miglior prestazione per il team Ganassi, alle spalle del duo Penske e davanti alla Dallara di Pagenaud, a sua volta protagonista di una toccata. Bello anche il recupero di Bourdais dopo un re-start infelice (anche per un attacco "allegro" di Montoya). Il portacolori del Kv Racing ha terminato 6°, mentre al 7° e 8° posto si sono visti Hunter-Reay e Hawksworth. I due sono stati protagonisti di gare opposte: in difficoltà con l'assetto, come tutto il team Andretti, l'americano ha badato al sodo, mentre l'inglese si è trovato addirittura due volte con l'alettone rovinato in contatti. La strategia forzatamente alternativa attuata dal Foyt Racing l'ha però aiutato a sopravanzare i guai. Anche per Filippi, qualche problema in termini di aerokit. Proprio in occasione del concitato primo via, il piemontese si è trovato a perdere i due "flick" montati sull'alettone anteriore. Ciononostante, è riuscito a continuare, portando a casa una soddisfacente 9° posto. Tra i piloti più in crisi è stato a sorpresa Scott Dixon Dopo una tradizionale apertura, l'IndyCar si sposterà ora al nuovo Nola Motorsport Park, per un inedito secondo round in Louisiana. ●

AL TRAGUARDO
Gara: 1. Montoya; 2. Power; 3. Kanaan.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-79

Filippi subito nella top ten



DOPO I CONTATTI INIZIALI, LUCA HA TENUTO BOTTA CON UN'ALA DANNEGGIATA E HA ARTIGLIATO IL 9° POSTO

La top-10 di Luca Filippi ha rappresentato un ottimo inizio per i colori italiani. Su una pista che non conosceva, e tra le più complicate del calendario, il pilota del team CFH è riuscito a sopravanzare le difficoltà derivate dai contatti iniziali, riuscendo a tenere botta nonostante un'ala danneggiata.

Alla fine, si è messo alle spalle in tranquillità il compagno di colori Josef Newgarden, lottando coi migliori. Non è andata altrettanto bene per gli altri colleghi "in tricolore". Stefano Coletti ha mostrato grande qualità come sempre in questo inizio di stagione, cominciando la corsa con gomme dure e recuperando progressivamente. Un problema nel finale ha però scaraventato l'italo-monegasco dall'ottava alla ventesima piazza.

Delusione anche per Simona De Silvestro, che aveva mostrato di avere un passo interessante e sicuramente all'altezza di quello dei compagni di squadra. Sopravvissuta ad una toccata ricevuta proprio dal compagno Munoz, ha tamponato James Jakes al tornantino di vedendosi anche affibbiare un drive-through. Diciottesima piazza finale per lei. Ritirato per problemi meccanici Francesco Dracone, riuscito però a migliorare nettamente i suoi riscontri durante tutto il weekend. ●

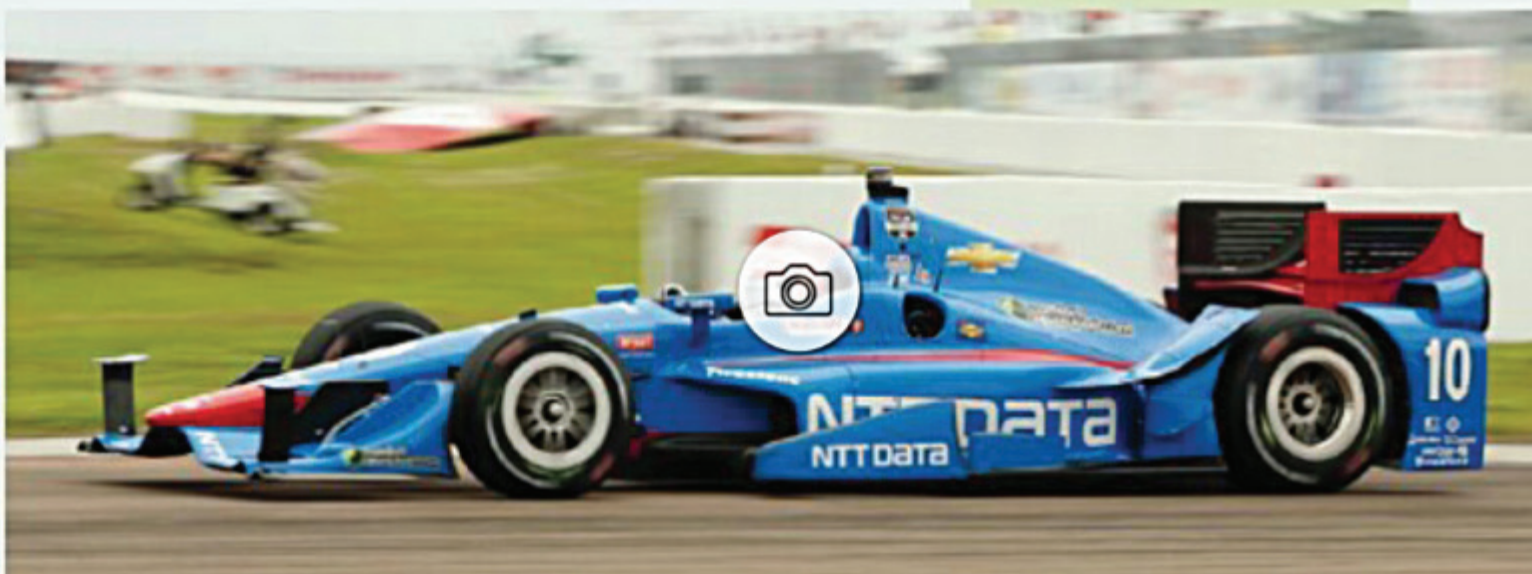






ITALIANI E... "AFFINI"

A destra, dal basso verso l'alto, Kanaan (10) subito a podio alla prima gara stagionale. Coletti, Simona De Silvestro, Filippi ottimo 9° e Dracone finito kappaò



WILSON CON ANDRETTI

Dopo un lungo inverno fatto di trattative difficili poi non andate in porto, Justin Wilson è stato annunciato dall'Andretti Autosport per le due prove che si disputeranno sulla pista di Indianapolis, il Grand Prix di inizio maggio sul tracciato stradale, e la mitica Indy 500.

CROLLA IL RECORD

È crollato dopo 10 anni il record di St.Petersburg. Nonostante le regole anti-decollo che hanno visto introdurre dei nuovi fondi fessurati, con il carico dei nuovi aerokit si è subito recuperato lo svantaggio: il precedente primato è stato sbriciolato da Will Power in 1'00"6931.

FITTO ACQUAZZONE

Nella giornata di venerdì, i team hanno visto il tempo a propria disposizione ridursi per via della cancellazione della seconda sessione di libere. La causa, un fitto acquazzone che ha lasciato pericolose pozzanghere in fondo al rettilineo e che non potevano essere eliminate in tempi brevi.

VELENI PER IL FINALE

Continuano gli strascichi polemici sulla scelta di chiudere il campionato Indycar a fine agosto, lasciando sette mesi di attesa tra una stagione e l'altra. A farsi sentire è stato Chip Ganassi: *«Nessun business può tener fermo il personale sette mesi... è la cosa più stupida al mondo»*, ha spiegato.

PREMI IN AUMENTO

Sono aumentati i premi messi a disposizione delle squadre dall'Indycar. La quota per le partecipazioni full-time è stata aumentata di 250.000 dollari passando a 1,25 milioni per vettura. Incrementati anche i premi-gara, che saranno distribuiti ai primi 12 classificati.

Le relazioni Perico los

L'OUTSIDER SI RITROVA PRIMO IN UN CAMPIONATO CHE NON DOVEVA FARE. CON LA VOGLIA DI STUPIRE ANCORA

di Daniele Sgorbini
foto Massimo Bettiol

Meno male che c'è Perico. In un ambiente ormai saturo di personaggi che snocciolano banalità su strade che scivolano, macchine che vibrano o che, peggio ancora, riescono solo a distribuire ringraziamenti e sorrisi di circostanza, un personaggio sanguigno come il bergamasco restituisce un po' di dignità a tutto l'ambiente. Anche perché, l'ex-cavallo pazzo di Vaprio d'Adda negli anni è cresciuto parecchio. È diventato un pilota velocissimo e sempre meno falloso. Ha infilato vittorie e piazzamenti come nessun altro privato. Ma non ha mai perso il gusto della battuta e della provocazione. Dell'osservazione intelligente nascosta dai suoi modi diretti e sinceri. Non le manda a dire, insomma, Alex Perico. Ed è giusto così. Ha raggiunto l'età in cui può permettersi di liberare il suo pensiero senza preoccuparsi troppo delle conseguenze. Corre con la sua squadra, con le sue macchine. E non deve rendere conto a troppa gente. Così può prendersi la soddisfazione di essere semplicemente se stesso.

> AL CIOCCO NON AVREMMO DOVUTO ESSERCI. POI ALBERTINI E BACCEGA CI HANNO DATO BUCA...
>
> ALEX PERICO



ALEX SALE IN ALTO CON TURATI
Bergamasco di Vaprio D'Adda, Alex Perico ha da poco compiuto 39 anni. Ha vinto il Rally del Ciocco insieme a Mauro Turati





UNA SQUADRA FATTA IN CASA CON MATERIALE QUASI UFFICIALE

PA Racing è al top

«La mia 208 è di quelle giuste. Al Ciocco ho corso con l'ultima evoluzione di ammortizzatori e di mappature del motore. L'ingegnere di Peugeot Sport che mi seguiva ha portato anche la nuova protezione per lo scarico». Alex Perico è fiero quando parla dei suoi risultati da manager. Quasi più di quelli raggiunti da pilota. E non ha torto: la PA Racing, fondata assieme a Paolo Oppizzi, nel giro di qualche anno è cresciuta parecchio, diventando un punto di riferimento per Peugeot Sport. *«Siamo tra i loro migliori clienti. E giustamente ci trattano bene. Col mio podio a Como nel 2010, ottenuto in una gara in cui c'era una gran concorrenza, ho anche contribuito a far vincere il Costruttori a Peugeot»*. Il team di Perico è da sempre legato a doppio filo al Leone da corsa. Con le 207 S2000 prima, con le 208 R5 ora. *«Le 207 le abbiamo vendute. Ora abbiamo tre 208 R5. A parte i motori, che affidiamo all'Oral di Franco Antoniazzi, tutto il resto lo facciamo in casa. Compresi cambi e differenziali»*. Programmi in Italia e all'estero; una sede di 1500 mq, 5 dipendenti: non male per un'avventura iniziata quando il pilota Alex Perico s'era stancato di correre a noleggio.

LE RELAZIONI PERICOLOSE

- Prendendoci pure gusto, sembra di capire...

«Hai visto? Io rimango sempre molto umile - filosofeggia il vincitore del Ciocco, rally che ha aperto il Tricolore 2015 con botti e controbotti - *ma posso sempre dire di essere uno dei migliori. Un vincente. Non c'è un privato che ha vinto quanto me. Ho vinto a Sanremo contro il mondo. Ho centrato podi a Sanremo quando era valido per l'Irc, quella internazionale s'intende. Credo di meritarmelo un posto nel Cir, perché sono sempre molto vicino ai piloti ufficiali. Io sono qui e penso di meritarmelo. Invece c'è gente che ha la pretesa di correre nel Tricolore e poi prende dei minuti. Forse farebbero meglio a fare altri campionati».*

- Parte a razzo Alex. E non si ferma. Né si fa pregare troppo per spiegare come ha maturato l'idea di essere al via del Ciocco e di iscriversi al Tricolore. Perché fino a qualche settimana prima non ci pensava proprio di tornare nel Cir...

«No, non avrei dovuto esserci. Io e la mia squadra eravamo praticamente d'accordo con Stefano Albertini, che avrebbe dovuto correre con la mia squadra. Lui però non mi avrebbe voluto come compagno. Ed eravamo in parola anche con Baccega. Alla fine non se n'è fatto nulla, né con l'uno né con l'altro. E così ho deciso di riprovarci io».

- Perché?

«Perché l'Italiano è il mio campionato. Perché avrei anche potuto correre nell'Irc, ma con che gusto? Per come la vedo io, è molto meglio arrivare quarti nella Serie A, piuttosto che vincere facile in Serie C, no? L'Italiano è il campionato migliore. Tolto Andreucci, che è di un altro pianeta per tutti, con gli altri me la gioco. L'ho dimostrato lo scorso anno ad Udine, i tempi sono lì che parlano. L'ho dimostrato ancora al Ciocco. Non ero troppo lontano da Basso prima che si fermasse, no? Dicono che Perico vince perché gli altri si fermano, ma intanto Perico c'è sempre e vince pure delle prove. Ripeto, nell'Italiano chi va forte davvero si vede. Qui bisogna accelerare, qui bisogna farsi il mazzo. Gli altri, quelli che prendono dei minuti, forse farebbero davvero meglio a fare un altro campionato. Ognuno deve correre al proprio livello».

TOLTO ANDREUCCI, CON GLI ALTRI ME LA GIOCO. I TEMPI STANNO LÌ, A DIMOSTRARLO. VEDI UDINE 2014

ALEX PERICO

- E dire che al Ciocco l'avventura non era cominciata benissimo...

«No, per niente. Mentre gli altri facevano lo shakedown, io ero a Pisa in ospedale. A farmi vedere una bruttissima congiuntivite che mi ha fatto star male per giorni. Giovedì sera non volevano nemmeno lasciarmi partire. Poi, grazie al medico di Andreucci e a quello di gara, siamo riusciti a farcela, in qualche modo. Ma è stata durissima. Alla fine della prima tappa ero sfinito, morto. Non riuscivo nemmeno ad inquadrar bene la strada. Non ero lucido. Ho dovuto alzare il piede. Altrimenti magari avrei vin-

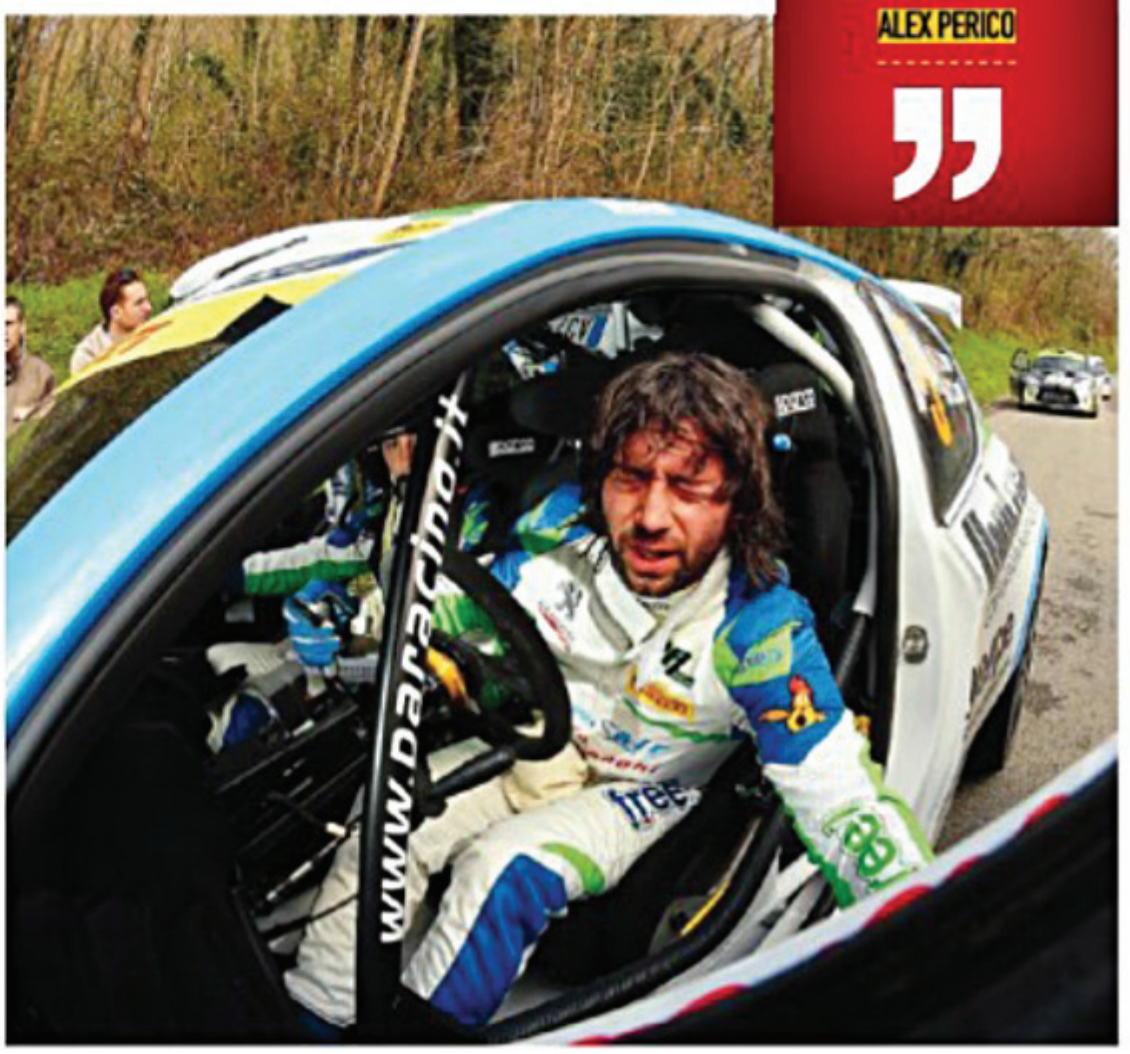


AD OCCHI CHIUSI (O QUASI)

La congiuntivite stava per costringere Alex Perico, sotto, al forfait in Garfagnana. Poi, grazie ai dottori e stringendo i denti, Alex è riuscito a correre. Tanta pervicacia è stata premiata con un regalo inaspettato: la vittoria!

UNA BRUTTISSIMA CONGIUNTIVITE MI HA QUASI IMPEDITO DI PARTIRE IN TOSCANA. POI HO RIMEDIATO

ALEX PERICO





to qualche altra prova. E avrei chiuso la tappa più vicino a Basso».

- Chi ti ha sorpreso in Garfagnana?

«Caldani. Anzi no – si corregge subito – *. Nicola non è una sorpresa, si sa che è uno che va forte, lo ha sempre fatto. No, la vera sorpresa è stata Michelini, che in passato non mi aveva mai fatto paura. Invece qui l'ho visto bene».*

- Hai corso fino allo scorso anno con la Super2000 e ora con la R5: le 2 litri aspirate sono proprio finite sull'asfalto?

«Di sicuro Scandola è svantaggiato a livello di macchina finché non gli arriva la Skoda Fabia R5. Quanto non so dirlo, adesso. Dipende anche dal tipo di strade. Se ci sono tanti tornanti, tante ripartenze, allora con la S2000 sei molto svantaggiato. Se invece viaggi sul veloce la differenza non è così netta, anzi: magari la S2000 può anche essere meglio della R5 in quelle condizioni».

- La vittoria che hai conquistato al Ciocco cambia i tuoi piani? Imporsi alla prima gara obbliga a crederci...

«Vero, ma un po' nel campionato ci credevo anche prima, visto che mi ero iscritto. Adesso voglio provare a fare molto bene a Sanremo. Voglio sparare tutte le mie cartucce economiche all'inizio, per cercare di ottenere buoni risultati subito. Prima del Ciocco ho svolto due giorni di test e prima del Sanremo intendo fare altrettanto. In Liguria voglio cercare di finire sul podio. A quel punto, all'Adriatico, potrei accontentarmi anche di un quarto o quinto posto». ●

I controlli tecnici fanno **paura**?

L'INGEGNER ADAMO, ATTIVISSIMO NELLE VERIFICHE AL CIOCCO, È STATO GENTILMENTE INVITATO A NON PRESENTARSI A SANREMO...

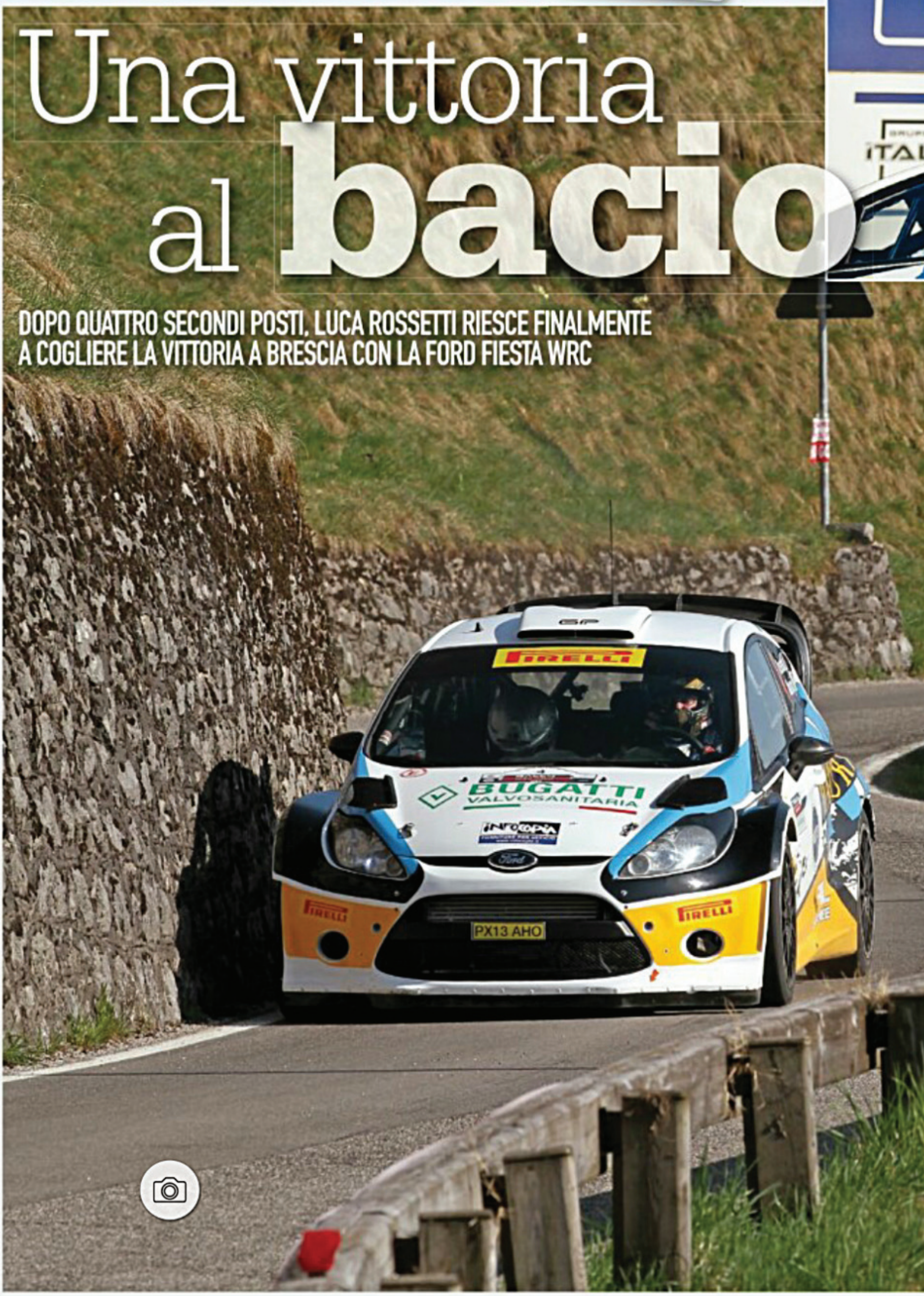
Cofani alzati alla fine di sette prove speciali. Valvole pop-off smontate e pesate ai riordini. Parti di carrozzeria della vettura di Basso punzonate per essere pesate successivamente. Commissari tecnici istruiti minuziosamente da chi, fino a pochissimo tempo fa, stava dall'altra parte della barricata. Un'attenzione alle regole tecniche come quella vista al Ciocco non s'era mai riscontrata in una gara del Tricolore. In un ambiente nel quale solitamente le verifiche sono decisamente meno approfondite e dove i racconti su troppe, sempre rigorosamente presunte, furbate circolano da sempre, la presenza di una personalità come quella di Andrea Adamo non poteva passare inosservata. Gli uomini che occupano la stanza dei bottoni dell'Aci lo hanno pregato, pochi giorni prima della gara, di scendere in Toscana per dare il suo contributo. L'ex-tecnico Abarth che ha tra i suoi fiori all'occhiello la Grande Punto S2000, s'è prestato senza riserve, andando a toccare con mano laddove nessuno si era probabilmente mai spinto. Proprio al Ciocco è esploso fragorosamente il caso relativo ai pesi delle vetture. Una situazione sfuggita di mano perché qualcuno degli addetti alla pesatura ha con troppa leggerezza lasciato aperto il quaderno con i valori delle pesate, a disposizione per essere fotografato da chi si trovava in parco chiuso in quel momento. Da sempre il peso delle vetture da corsa è un dato riservato. Ogni squadra fa di tutto per avvicinarsi al peso minimo, ma nessuno vuol far sapere quanto ci è riuscito. Il dato solitamente lo conoscono soltanto i commissari. Questa volta è diventato di dominio pubblico e gli animi si sono fatti roventi. Se la Fiesta di Basso fosse arrivata al traguardo, le verifiche già programmate avrebbero potuto fare chiarezza, ma così non è stato. Appuntamento rimandato a Sanremo, s'era detto. Già, però peccato che qualcuno pare abbia invitato Adamo a non presentarsi a Sanremo. Probabilmente gli stessi che prima l'avevano pregato di scendere al Ciocco. I controlli fatti bene, normalmente, dovrebbero servire a rasserenare gli animi. Ma nel nostro Tricolore evidentemente fanno paura. A chi? ●



IL PODIO DEGLI OUTSIDER
Da sinistra Michelini (2°): Perico (1°) e Caldani (3°): chi l'avrebbe detto che al Ciocco sarebbe finita in questa maniera?

Una vittoria al bacio

DOPO QUATTRO SECONDI POSTI, LUCA ROSSETTI RIESCE FINALMENTE A COGLIERE LA VITTORIA A BRESCIA CON LA FORD FIESTA WRC





CAVALCATA TRIONFALE
Luca Rossetti e Ivan Maurigi non hanno lasciato scampo agli avversari, andando a trionfare nel 1000 Miglia che ha aperto il CiWrc al quale loro però non partecipano

AL TRAGUARDO
Assoluta: 1. Rossetti-Maurigi (Ford Fiesta Wrc); 2° Chentre-Gualtieri (Ford Focus Wrc); 3. Signor-Bernardi (Ford Focus Wrc)

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-79

di **Gianluca Lioce**
foto **Massimo Bettiol**

BRESCIA - Dopo quattro secondi posti in una gara che per lui sembrava stregata, Luca Rossetti ha finalmente vinto, dominando con la Ford Fiesta Wrc della GP Racing, il Rally 1000 Miglia, prova d'apertura del Campionato Italiano Wrc.
Il friulano, claudicante dal venerdì per un dolore alla gamba destra, ha preso la vetta della classifica sulla prima prova e non l'ha più lasciata fino all'arrivo. "Rox" ha lasciato agli avversari solo la seconda prova, vinta da Chentre, e la sesta, andata a Signor, a loro volta secondo e terzo al traguardo. E quarto posto per la grande novità italiana, la Hyundai i20 Wrc ex-ufficiale di Corrado Fontana, autore di una gara-test con la vettura coreana che non aveva quasi provato prima del via.

Rox provoca: perché niente Wrc nel Cir?
Una gara perfetta, quella di Rossetti, dopo l'uscita di strada nella prima prova al Ciocco la settimana precedente. *«Già. In Garfagnana ho fatto un errore veramente da principiante* – attacca ridacchiando il friulano – *e per questo il mio primo obiettivo era quello di uscire indenne dal primo tratto cronometrato. C'erano tante incognite, dalla vettura al copilota. Infatti io e Ivan Maurigi avevamo solo corso insieme solo ronde o rally in circuito. È stato veramente bravo e mi sono complimentato con lui alla fine della prova di Moerna, dov'è stato perfetto!».*

> ERA IL PRIMO RALLY VERO CON IVAN MAURIGI: È STATO BRAVISSIMO. GLI HO FATTO I COMPLIMENTI!
> LUCA ROSSETTI

Ma Luca Rossetti non si ferma qui, con la Fiesta Wrc si è veramente divertito: *«Queste sono veramente macchine fantastiche e non capisco perché non le si possa usare nel Cir, magari limitando fortemente i test. Il pubblico sicuramente assisterebbe ad un vero spettacolo».*

Chentre da campionato
Detto di Rossetti, sul fronte CiWrc s'è veramente assistito ad una prima succulenta, in vista del Salento dove i protagonisti ci saranno proprio tutti. Elwis Chentre, navigato da Isabella Gualtieri, ha guidato a dovere la Focus Wrc ed è riuscito a resistere agli attacchi di Signor, concludendo secondo e portandosi in testa al Cam-

pionato, al quale Rossetti non partecipa. *«Non sono riuscito a utilizzare la vettura oltre il 70% del suo potenziale* - racconta il valdostano - *. Dovrò lavorare duramente per sfruttarla di più. Comunque sono molto soddisfatto ed ho raggiunto il mio obiettivo per la gara»*. Un po' meno sorridente Marco Signor. L'anno scorso gli era sfuggita la vittoria per 2"9, quest'anno il secondo posto lo ha mancato per 3"2. *«Sì, a Brescia mi manca sempre qualcosa* - spiega - *. Ho avuto un problema al sistema di partenza assistita durante il primo giro di prove e questo ha influito negativamente. Ma va bene così»*.

Sicuramente la gara bresciana ha detto ancor peggio a Porro, che dopo il ritiro del 2014 per uscita di strada quest'anno ha dovuto alzare bandiera bianca per problemi di elettronica alla sua amata Focus Wrc. Problemi alla seconda marcia hanno costretto al ritiro anche Ale Bosca, proprio quando stava iniziando a conoscere la sua Fiesta Wrc, con la quale avrebbe sicuramente lottato con Chentre e Signor per la seconda posizione. Per Porro e Bosca quindi tutto rimandato al Salento, dove si aggiungerà anche Manuel Sossella con la Fiesta Wrc della TamAuto. E allora avremo tutti le idee più chiare su come sarà il CiWrc 2015, nato comunque sotto un'ottima stella. ●

> NON SONO ANDATO OLTRE IL 70% DEL POTENZIALE DELLA VETTURA MA HO CENTRATO L'OBIETTIVO
>
> ELWIS CHENTRE



PRIMI PASSI DIFFICILI
La i20 Wrc che Corrado Fontana ha portato al debutto a Brescia aveva l'assetto studiato per le gare di Mondiale. Ora verranno fatti test specifici per adattarla alle speciali dei rally di casa nostra



CHENTRE E SIGNOR VANNO A FOCUS
Secondo posto per Chentre, a sinistra, e terzo per Signor, a destra: la lotta per il CiWrc li vedrà in prima fila. In basso "Pedro" e Baldaccini



SQUALIFICATI OTTO EQUIPAGGI PER AVER RITIRATO LE AUTO SENZA AUTORIZZAZIONE. LA CLASSIFICA È SUB JUDICE

Tra le Storiche: parco **chiuso** o aperto?

Otto (!) equipaggi del rally storico sono stati esclusi dalla classifica e sono ricorsi in appello. Agli otto è stato contestato il prelievo della vettura dal parco chiuso di fine rally prima dell'autorizzazione del direttore di gara a liberare il medesimo e prima dell'esposizione delle classifiche, infrangendo l'Art. 5.5 del Regolamento Particolare di Gara. Quindi, il Collegio dei Commissari Sportivi, presieduto da Trinca Colonel, ha deciso di infliggere la penalizzazione più severa: l'esclusione dalla classifica. Una situazione incredibile, figlia probabilmente della mancanza di comunicazione tra organizzatori e piloti. Con le classifiche dello storico pubblicate con quelle del rally moderno, finito ben più tardi. Nel tempo trascorso tra la premiazione e la pubblicazione delle classifiche, alcuni piloti e meccanici, credendo di aver lasciato le vetture nel parco chiuso finale a sufficienza, hanno iniziato a portarle via. Piloti e meccanici dicono di aver interpellato i commissari e che questi avrebbero risposto loro che il parco chiuso era.. aperto! I commissari però smentiscono ed anzi, hanno compilato un rapporto. La gara era stata dominata da "Pedro" davanti a Montini e Superti, anche loro esclusi. Gli altri esclusi sono Tonoli, Brunori, Alberti, Rocchieri e Barbieri. La domanda è: che bisogno c'era di creare un simile... caso?







Fontana ora ci crede

IL COMASCO HA CHIUSO AL QUARTO POSTO LA GARA TEST CON LA i20 WRC EX-UFFICIALE. ORA C'È L'ISOLA D'ELBA

Gli occhi erano tutti per lei. La regina del 1000 Miglia è stata senza ombra di dubbio la Hyundai i20 Wrc. Arrivata dalla Germania giusto in tempo per la gara, la Wrc coreana è stata portata al debutto da Corrado Fontana. Ma anche Rossetti avrebbe potuto guidarla. Poi è andata diversamente e Fontana è stato il primo pilota privato a poter guidare la Wrc made in Alzenau. Nessun obiettivo prima della partenza se non quello quello di fare più chilometri possibile per cucirsi addosso la macchina in ottica della partecipazione al Rally dell'Elba. Sul primo giro di prove il comasco è partito con la vettura regolata secondo il set-up base fornito dai tecnici di Hyundai Motorsport. Percorsi nemmeno paragonabili, quelli del Mondiale, con le prove bresciane. E così, i tempi non sono stati confortanti ma Fontana era comunque sereno e rilassato: *«Non riuscivo ad attaccare* - spiega - *. Devo mettere a posto l'assetto, adattarlo alle nostre strade ed alla mia guida. Inoltre, dobbiamo intervenire sulle geometrie per far lavorare meglio le gomme»*. Già, le gomme. Al posto delle Michelin usate nel Mondiale, Fontana ha corso con le Pirelli ed ha inoltre optato per le "stampo" anziché quelle che seguono le nuove norme Fia. La rivoluzione all'assetto non ha portato i risultati sperati. Durante tutta la gara la i20 Wrc portata in Italia ha accusato un distacco di circa 1"/km dal migliore in ogni speciale. *«Faremo dei lunghi test prima dell'Elba* - conclude Fontana - *per cercare di trovare le soluzioni adatte»*.

Comunque sono già molti i piloti interessati a guidare la i20 Wrc ma Luca Murdolo, team principal del team HMI, struttura creata "ad hoc" per gestire le vetture coreane nel nostro Paese, non si sbilancia. *«Ad oggi l'unico programma sicuro è quello con Corrado Fontana. Entro la seconda metà di giugno arriverà la seconda vettura, forse prima. Vedremo. E non escludo che al Salento la i20 Wrc possa essere della partita...»*.

TEMPI A CONFRONTO

Vincitore ps	Fontana
PS1 - Irma (14,19 km)	
Rossetti 9'51"9	+ 11"
PS2 - Pertiche (21,80 km)	
Chentre 15'28"9	+ 21"9
PS3 - Moerna (14,07 km)	
Rossetti 8'54"4	+ 16"3
PS4 - Irma (14,19 km)	
Rossetti 9'35"6	+ 14"5
PS5 - Pertiche (14,37 km)	
Rossetti 10'02"6	+ 19"4
PS6 - Moerna (14,07 km)	
Signor - 8'55"6	+11"5



La mente, Luca Murdolo, a sinistra, e il braccio, Corrado Fontana, debuttanti con la i20 Wrc

MICHELIN CUP
Successo per la Michelin Rally Cup: l'anno scorso a Brescia gli iscritti erano 19, quest'anno ben 47. Successi di Chentre tra le Wrc; Liberini in S2000; Forato in S1600; Vescovi in R3; Fiorenti in R2 e Amorisco in N2.

CAFFI OUT
Esperienza da dimenticare per Alex Caffi. L'idolo di casa, ex-pilota di F.1, s'è presentato al via con la Focus Wrc che aveva assaggiato a Franciacorta ma ha dovuto alzare bandiera bianca quasi subito per la rottura del turbo.

NOVAGLIO FILA
Una prestazione super, quella di Nicola Novaglio. Già protagonista nei rally e in salita con la Mini Cooper S Racing Start, s'è presentato al 1000 Miglia con la stessa vettura in configurazione R1T, nel nuovo Gruppo R Nazionale. Ed ha stupito tutti, concludendo in 31esima posizione assoluta.

SUZUKI RALLY CUP
La prima gara della Suzuki Rally Cup è stata senza storia. Paolo Amorisco, con la Swift N2, ha dominato dalla prima all'ultima prova, andando a cogliere il successo. Alle sue spalle Cappello, con la Swift R1, che ha preceduto Michele Modugno, con la Swift N2. Chiudono la classifica Peloso, Mollo e Cagni.

SPETTACOLO LANTERNA
Per il suo rally, (7 giugno, terza prova del CiWrc), Lanterna Corse vuol far disputare due prove spettacolo all'interno della Fiera di Genova: la prima con ordine di partenza a numeri invertiti, la seconda in ordine di numero. Ogni prova sarebbe su tre giri anziché quattro come negli altri anni.

VELLANI ARRUGGINITO
Vellani rientrava dopo un anno part-time e si ripropone asll'attenzione del CiWrc. L'emiliano, che correrà tutta la stagione con la Peugeot 207 S2000 di Munaretto, a Brescia ha colto il secondo posto di categoria nella Coppa Michelin. *«Ho tolto la ruggine* - ha detto - *. Dal Salento spero di ottenere un risultato migliore»*.

OLTRE 400 CHILOMETRI DI PROVE. LA FRAZIONE DI SABATO DURISSIMA. NELLA TAPPA ITALIANA DELLA SERIE IRIDATA NON CI SARÀ DA SCHERZARE. PAROLA DI TIZIANO SIVIERO

Sardegna per uomini veri

di Marco Giordo - foto Bettiol-Giordo



Mancano solo due mesi e mezzo alla dodicesima edizione del Rally d'Italia-Sardegna, sesta prova del Mondiale 2015, in programma dall'11 al 14 giugno sugli sterrati dell'oristanese, del Monte Acuto e del sassarese. La gara quest'anno si annuncia come una vera e propria "Sardinian Marathon", vista la selettività della prima tappa e la lunghezza della seconda, con un totale di 402 km cronometrati in programma. Tiziano Siviero, responsabile della sicurezza e del percorso, spiega quali sono le principali novità di questa edizione 2015 della prova iridata italiana, una gara che continua a cambiare pelle senza rinunciare alle sue caratteristiche di corsa dura e selettiva.

«Partiamo da Cagliari – spiega Siviero - *dove, tanto per cominciare, la superspeciale ricavata all'interno dell'area portuale, nella serata di giovedì 11 giugno, prevederà due giri per manche anziché uno solo come l'anno scorso. L'altra novità è che le auto "dormiranno" a Cagliari, nel parco chiuso ricavato nella centralissima via Roma, dove potranno così essere ammirate e fotografate dai tifosi».*



LA SECONDA TAPPA È LA PIÙ LUNGA DEL MONDIALE. E CI SONO DUE ZONE PER IL CAMBIO GOMME DEI PILOTI

TIZIANO SIVIERO

- Il venerdì mattina si partirà per una giornata davvero dura, che porterà i piloti da Cagliari ad Alghero...

«In pratica – continua il navigatore due volte campione del mondo a fianco di Miki Biasion - *la prima tappa è quasi tutta nuova: solo le due prove speciali del Grighine sono già state utilizzate, in parte, nelle edizioni 2010 e 2011. Tra le prove completamente nuove segnalo decisamente quella di "Sinis-Mont'E Prama", che si disputerà una sola volta e che ha stupendi passaggi sul mare, dove si vede veramente la Sardegna "da vendere". Le auto passeranno infatti vicinissime alle stupende spiagge di Mari Ermi e di Is Aruttas».*

- Poi è in programma la tappa lunga e dura del sabato: sarà una vera e propria maratona...

«Il sabato abbiamo preso tutto il meglio di quello che era disponibile sul Monte Acuto, costruendo una tappa massacrante, con contenuti tecnici e sportivi forse più consistenti anche dello scorso



Sinis novità con vista mare

VENTUNO CHILOMETRI SHOW IN DIRETTA TELEVISIVA, NELLA PRIMA TAPPA. È QUESTA UNA DELLE TANTE NOVITÀ DI UN RALLY MARATHON

Un totale di 24 prove speciali per complessivi 402,88 km cronometrati, con un percorso che attraverserà tutta l'isola da sud a nord: questo l'identikit del Rally d'Italia-Sardegna 2015, sesta prova stagionale, che ha confermato Alghero quale principale base operativa della manifestazione. Dopo lo shakedown in programma nella mattina di giovedì 11 giugno alle Bombarde, gli equipaggi si trasferiranno nel pomeriggio a Cagliari, dove alle 19.30 avrà luogo nell'area portuale la superspeciale d'apertura, lunga 2,50 km. I piloti ripartiranno la mattina di venerdì 12 con la prima tappa Cagliari-Alghero composta da 138 km cronometrati suddivisi in 9 speciali (4 ripetute) ricavate nell'oristanese. Due prove sono già state disputate in passato sul Monte Grighine (sono di 26,40 e 18,70 km), mentre le altre due - Montiferru (14,90 km) e Sagama (2,60 km) - sono inedite. Dopo il parco assistenza di Alghero, nel pomeriggio si aggiungerà il nuovo crono spettacolare sul mare di Sinis–Mont' e Prama (21,10 km), che verrà irradiato in diretta tv. Sabato è in programma una seconda tappa come detto molto dura, con 10 speciali (5 ripetute), per 212 km cronometrati ricavati nel bacino del Monte Acuto. Dopo la superspeciale di Ittiri (1,44 km) i piloti prenderanno parte ai crono di Monti di Alà (21,50 km), Coiluna-Loelle (36,7 km) e Monte Lerno (42,20 km) e all'altra superspeciale, quella nell'ippodromo di Chilivani (3,45 km). Domenica 14 la tappa finale, con soli 45,40 km cronometrati e 4 speciali: due passaggi sul nuovo crono di Monte Baranta (11 km) e due in quello di Cala Flumini (11,70 km), power stage finale trasmessa dalle 12 in diretta tv. ●

anno quando c'era una speciale lunga ben 60 km. E ci saranno ben due zone per i cambi gomme (Tfz, n.d.r.) *dove gli equipaggi dovranno sostituire da soli gli pneumatici delle loro vetture. Uno spettacolo nello spettacolo. Questa sarà, tra le altre cose, la tappa più lunga del Mondiale. Così come l'intero rally è quello sinora più lungo, a livello di prove speciali, del campionato».*

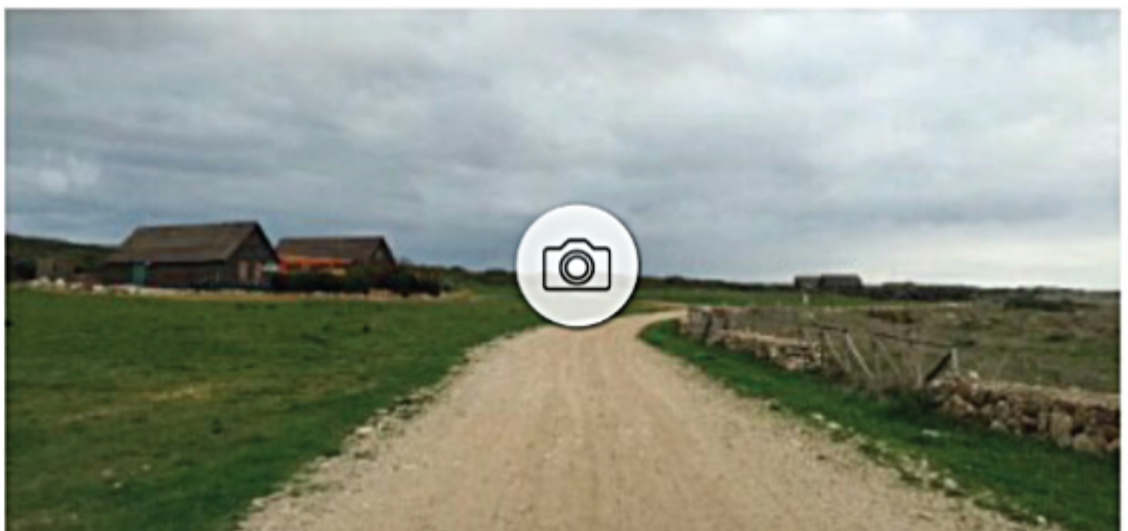
- C'è infine la tappa conclusiva, domenica 14 giugno, con chilometraggio ridotto, come da dettami Fia, nella quale è confermata la power stage a Cala Flumini.

«Domenica – conclude Siviero – *inizieremo con una prova del tutto nuova, vicinissima ad Alghero, seguita dalla solita power stage già andata in scena lo scorso anno, un po' allungata e con qualche punto in più da gustare per gli spettatori. In definitiva, la novità più consistente riguarda la lunghezza e conseguentemente la durezza della gara, soprattutto per quanto concerne la seconda tappa, che si preannuncia davvero durissima».* ●

UN VENERDÌ DI PASSIONE

Dopo la prova spettacolo a Cagliari, giovedì 11 giugno, il Rally d'Italia si sposta nell'oristanese, con prove classiche sul Monte Grighine e la grande novità della speciale di Sinis, lunga 21 chilometri e con il mare del Golfo di Cabras a fare da magico panorama





"ODEON" SANREMO

Noberasco ci riprova. Dopo la sfortunata partecipazione allo Janner, "Odeon" sarà al via della seconda manche del Cir con la Ford Fiesta R5 di Balbosca. Sperando di avere più fortuna.

VALDINIEVOLE CAMBIA

L'edizione numero 31 del Valdinievole, in programma il 2-3 maggio e valida per il Trn 4. Zona, si presenta carica di novità. Rivisto il percorso, con il ritorno delle prove di Buggiano e Val di Torbola, e rivista pure la logistica, con partenza, arrivo e parco assistenza a Larciano.

MEMORIAL FORNACA

Presentato il programma del 4° Memory Fornaca alla presenza di vari piloti; dal Campione Italiano Rally Storici in carica, Nicholas Montini, fino a miti quali Carello, Cerrato, Ormezzano. Il Memory Fornaca vedrà coinvolti i rally Campagnolo; Conrero; Lana; Elba.

206 WRC PER MADEIRA

Il portoghese Rui Pinto ha scelto la Vieffecorse per gestire la Peugeot 206 Wrc con la quale affronta il Campionato "Coral" Rally che si disputa sull'isola di Madeira ed è basato su 7 gare. Prima prova il Rali Município de São Vicente dove Pinto ha chiuso quinto dopo una foratura.

A MAGGIORA IL TRX

La scorsa settimana i tecnici della Fia hanno fatto un sopraluogo per l'omologazione del nuovo circuito da Rallycross a Maggiora ed hanno fornito le ultime indicazioni. Nel fine settimana si sono svolti i primi test e dal 4 aprile si svolgerà la prima manche del Trofeo Rallycross Maggiora, monogomma Hankook. Una quarantina gli iscritti.

LEONARDUZZI PAPÀ

Si chiama Carlotta, pesa 4 Kg abbondanti ed è nata giovedì 26 marzo. Mamma Cristina, il fratellino Luca ed un emozionato papà Lorenzo, inviato della Rai che da anni segue in prima persona i rally, sono davvero felici. E noi della redazione di As siamo con loro in questo bellissimo momento.



DUE GARE E DOPPI PUNTI NEL RALLY D'ITALIA-SARDEGNA

Trt separato dal Mondiale

Quella del Trofeo Terra all'interno del Rally d'Italia-Sardegna iridato sarà una gara a sé, completamente staccata dalla prova del Mondiale. Come già accaduto negli anni scorsi, gli iscritti al Trt partiranno in coda, visto che alle gare del campionato partecipano anche vetture non omologate Fia, che mai potrebbero ottenere una deroga dalla Federazione internazionale. Ed i concorrenti del Trt disputeranno due gare distinte, ognuna con il proprio punteggio. La prima, di 89 km, è composta dalla superspeciale di Cagliari di giovedì 11 e dalle prime 6 speciali in programma venerdì 12 giugno (Grighine Sud e Nord, Montiferru, Sagama 1 e 2 e prova tv di Sinis Mont'e Prama). Seconda gara sabato 13, lunga 106,29 km,costituiti dalle prime 5 prove del mattino - Ittiri Arena, Monti di Alà, Coiluna-Loelle, Monte Lerno e Ippodromo di Chilivani - della gara iridata.

SARÀ DELLA PARTITA ALL'ADRIATICO ED A SAN MARINO

Tempestini nel Tricolore

Pianificate due apparizioni nel Tricolore per Marco Tempestini. Il giovane italiano che corre con licenza rumena e che quest'anno è impegnato nel Mondiale, ha deciso di prendere parte ai Rally dell'Adriatico e di San Marino, che disputerà con la Ford Fiesta R5 della squadra di famiglia.

BREEN FAVORITO NELLA TERZA PROVA DELL'EUROPEO

Irlanda piatto ricco

Nel week-end va in scena in Irlanda il terzo atto dell'Europeo 2015 che ha varcato la quota record di 70 iscritti, dei quali ben 24 con vetture R5 o S2000 e 22 per l'Europeo Junior. Lo stesso elenco iscritti del Circuit of Ireland è quasi esclusivamente (85%) formato da partecipanti all'Europeo, anche per il montepremi di 20.000 euro a gara distribuito dal promoter Eurosport Events ai privati. Favori dei pronostici tutti per l'idolo locale Craig Breen, che deve però battere non solo gli avversari ma anche la tradizione a lui sfavorevole nella gara di casa. Avversari principali il giovane compagno di squadra nel Peugeot Rally Academy, Charles Martin, l'altro francese Robert Consani con la Citroën Ds3 R5 della italiana Delta Rally, e soprattutto il vincitore dello Janner Rally Kajetan Kajetanowicz ed il compagno di colori Alexey Lukyanuk con le Ford Fiesta R5.

INIZIATIVA DI SKODA ITALIA

Navigatore di Scandola

Interessante concorso promosso da Skoda Italia: iscrivendosi sul portale www.skoda.auto.it e rispondendo ad alcune domande si potrà partecipare ad un'estrazione che mette in palio diversi premi. Tra i quali c'è quello che prevede di salire sulla Fabia da gara al fianco di Umberto Scandola.

IL PREMIO DI UNA LOTTERIA

Con Basso al Rally di Alba

Bella iniziativa degli organizzatori del Rally di Alba in programma il 16 e 17 maggio. Acquistando i biglietti di una speciale lotteria - i cui dettagli sono disponibili sul sito http://www.rallyalba.com - si parteciperà ad un'estrazione che mette in palio la possibilità di "navigare" Giandomenico Basso sulla Ford Fiesta R5 Ldi della Brc.

IN SETTIMANA LA DECISIONE

Nucita fra Wrc e una Wrc

Dopo le belle prestazioni della scorsa stagione nel Cir, il pilota siciliano ha di fronte due scenari: un programma di trequattro gare nel Mondiale con la Subaru Impreza di Favero, con la quale ha brillantemente esordito nella Ronde Terra del Friuli, o l'impegno nella serie Irc con una Fiesta Wrc. Come sempre determinante sarà l'appoggio economico garantito dagli sponsor.

IL SUO FASCINO È IMMUTATO

Safari vecchia maniera

Nonostante sia stato estromesso dal campionato africano Fia, il Safari ha sempre un gran richiamo. Valido quale seconda prova del campionato Kenyano, in programma 3 al 5 aprile, il rally-mito ha prima tappa a sud-est di Nairobi, per poi spostarsi nelle regioni di Nanyuki e Meru. Metà percorso è all'interno di possedimenti privati. Non è previsto un parco assistenza unico e le assistenze sono libere, lungo il tracciato, proprio come una volta...

hanno collaborato:
Gianni Cogni, Marco Giordo,
Gianluca Lioce, Daniele Sgorbini.

CON L'ESEMPLARE ORDINATO DALLA MOTORSPORT ITALIA

Campedelli sulla Fabia R5!



La nuova Skoda Fabia R5 che viene omologata questa settimana fa già gola a molti, con ordini ben superiori alla capacità produttiva del Costruttore céco. Fra gli italiani che l'hanno ordinata, uno dei primi a riceverla sarà Max Rendina, vulcanico titolare di Motorsport Italia che è anche organizzatore del Rally di Roma capitale e campione del mondo Produzione in carica. Il manager e pilota romano però non guiderà la Fabia R5 ma sta pensando di affidarla a Simone Campedelli! Il giovane romagnolo ***(a lato)*** che lo scorso anno mostrò grande potenziale nelle poche uscite con una Fiesta R5 privata dovrebbe scendere in campo in almeno due gare, ad esempio il Rally di San Marino e soprattutto il Roma Capitale.

NEL RALLY EPERNAY DOVE LA MOGLIE HA CHIUSO AL QUINTO POSTO

Loeb vince con la cognata

Vittoria di Sébastien Loeb, navigato dalla cognata Sandra, al volante con una Citroën Ds3 Wrc della PH Sport nel 19° Rally de Epernay et du Vin de Champagne, svoltosi nello scorso week-end. Il 9 volte campione del mondo ha dominato la corsa precedendo di oltre due minuti il secondo classificato, Cunin. Suo cognato, "Titi" Rebou, navigato dalla moglie di Loeb, Sévérine, è stato rallentato da una foratura nel finale ed ha chiuso solo quinto, a quasi tre minuti dal vincitore, con una Peugeot 207 S2000.

SI DEDICHERÀ A RALLYCROSS E GIMCANE NEGLI STATI UNITI

Niente gare iridate per Ken Block

Niente rally mondiali per Ken Block nella stagione 2015. Il pilota americano ha infatti presentato il suo programma di quest'anno in cui continuerà a partecipare al Global Rallycross Championship, nel quale al volante della sua Ford Fiesta Wrc è terminato secondo lo scorso anno alle spalle di Joni Wiman (Olsbergs MSE). La star delle "Gymkhana" sarà anche al via degli X Games in programma dal 4 al 7 giugno sul Circuito delle Americhe ad Austin in Texas, e in due prove del campionato neozelandese, il Rally Whangarei e il Rally Otago.

LO SVEDESE SARÀ SCHIERATO NELLA SERIE ASIA-PACIFICO

Tidemand in Skoda

Skoda Motorsport ha ingaggiato il promettente 24enne svedese Pontus Tidemand **(sotto)** per schierarlo nel Campionato Asia-Pacifico che inizia con il Whangarei Rally, dove correrà ancora con una Fabia S2000. Pontus gareggia da quando aveva dieci (!) anni ed ha vinto il Mondiale Junior nel 2013. Al suo fianco ci sarà Emil Axelsson. Nulla si sa ancora di preciso sui programmi di Jan Kopecky ed Esapekka Lappi, anche se è probabile che parteciperanno ad alcuni appuntamenti del Wrc con la nuova Fabia R5.





Navigato dall'esperto Princiotto, il giovane Pollara ha dominato il Rally Torri Saracene

Pollara buono alla prima

TRN 6ª ZONA DEBUTTO CON SUCCESSO NETTO SULLA CITROËN DS3 R5 PER IL DICIOTTENNE DI PRIZZI

GIOIOSA MAREA - Al debutto nel Trn 6° Zona, il Rally Torri Saracene ha messo in luce una nuova giovane speranza siciliana, il 18enne Marco Pollara, che in coppia con l'esperto Giuseppe Princiotto (campione italiano Junior e Produzione con Andrea Nucita) non ha avuto avversari, imponendosi in tutte le otto prove speciali con la Citroën Ds3 della Procar. Al debutto in gara con una vettura della categoria R5, il pilota di Prizzi ha colto la sua prima vittoria in un rally su strada (s'era già imposto in rally in circuito), per i colori della Cst Sport, la stessa scuderia che ha organizzato il rally. Per Pollara un inizio di stagione che lascia ben sperare per il suo futuro agonistico: *«Abbiamo trovato un'eccellente vettura ed una squadra molto professionale* – ha commentato – *. Il feeling con la Ds3 R5 è stato immediato ed è aumentato sempre più durante la gara, dove sono state importanti le indicazioni avute da Procar»*. C'è stata lotta, invece, per la seconda posizione, occupata dalla prima alla penultima prova da Molica-Pintaudi (Abarth Grande Punto), scavalcati soltanto sull'ultimo tratto cronometrato da Mondello-Caputo, al debutto sulla Peugeot 207 S2000 della Ferrara Motors, per l'inezia di sette decimi di secondo! Al quarto posto il veterano Salvatore Armaleo (con la figlia Claudia al suo fianco), a suo agio sulla Renault Clio S1600. Nelle prime due prove la terza piazza era stata occupata da Di Miceli-Verga, che dopo aver concluso la terza speciale sono però rimasti senza benzina sulla loro Mitsubishi Lancer Evo9 R4, dovendosi così ritirare. Subito ritirato anche lo svizzero Max Beltrami per noie al differenziale della Citroën Ds3 Wrc. Negli altri gruppi vittorie per Di Stefano-Barbera (Racing Start) e Schepis-Scaffidi (Gruppo N). La gara siciliana ha avuto anche validità per il Test Event Aci Team Italia.

Piero Libro

AL TRAGUARDO
Assoluta: 1. Pollara-Princiotto (Citroën Ds3 R5); 2. Mondello-Caputo (Peugeot 207); 3. Molica-Pintaudi (Abarth Grande Punto).

La classifica completa è riportata alle pag. 78-79

Porsche a carte scoperte

LE 919 H VANNO SUBITO ALL'ATTACCO. E DOMINANO I TEST UFFICIALI DEL WEC ANDATI IN SCENA A LE CASTELLET. DOVE AUDI E TOYOTA SI SONO "NASCOSTE"



Testo e foto di Diego Fundarò

LE CASTELLET - Porsche ha giocato a carte scoperte nei test Wec del Paul Ricard. Fin dal giovedì, quando ha rivelato le livree delle tre 919 Hybrid per la 24 Ore di Le Mans, rendendo onore alla prima vittoria ottenuta nel 1970 con la 917 rosso-arancio di Hermann-Attwood. Colore riproposto sulla n°17 di Webber-Bernhard-Hartley. Ma non è cambiata solo la tinta: anche la classe ibrida è passata da 6 a 8 MJ, la massima consentita dal regolamento. Romain Dumas si è detto entusiasta delle migliorie fatte per agevolare la guida: *«Sono meno impegnato con le regolazioni sul volante. Il pomello con i vari menu è ora uno solo* (prima erano 2) *e sono state semplificate del 30% le funzionalità. Riesco a concentrarmi di più sulla guida. Qui si possono abbassare di 2" i tempi dell'anno scorso, a Le Mans di almeno tre».* Sicuro Brendon Hartley: *«Abbiamo fatto 20 giornate di test quest'inverno, oltre 2600 Km su 4 circuiti diversi. Ognuno di noi 9 piloti ha effettuato mediamente 8 giorni di prove. Tra Audi e Toyota non temo nessuno in particolare, credo sia arrivato il nostro momento».*

TRA AUDI E TOYOTA NON TEMO NESSUNO: CREDO SIA ARRIVATO IL NOSTRO MOMENTO

BRENDON HARTLEY





919 TRIPLICE COLORAZIONE PER LA 24 ORE DI LE MANS

È firmato Jani il primo acuto in casa Porsche: il suo tempone ha chiuso i test del Ricard dove erano attese le grandi protagoniste del Wec: sotto. In basso a destra le livree con le quali le 919 H correranno alla 24 Ore di Le Mans

LE 919H HANNO FATTO SUBITO DOPPIETTA NEI TEST UFFICIALI AL PAUL RICARD

1.	Dumas-Jani-Lieb	Porsche 919 H	Lmp1	1'37"220
2.	Bernhard-Webber-Hartley	Porsche 919 H	Lmp1	1'38"552
3.	Fässler-Lotterer-Tréluyer	Audi R18 E-Tron quattro	Lmp1	1'39"058
4.	Di Grassi-Duval-Jarvis	Audi R18 E-Tron quattro	Lmp1	1'39"354
5.	Davidson-Buemi-Nakajima	Toyota Ts 040	Lmp1	1'39"949
6.	Wurz-Sarrazin-Conway	Toyota Ts 040	Lmp1	1'40"819
7.	Trummer-Kaffer-Liuzzi	Clm P1/01	Lmp1	1'46"983
8.	Howson-Bradley-Tandy-Lapierre	Oreca 05	Lmp2	1'47"456
9.	Rusinov-Canal-Bird G-Drive	Ligier JsP2	Lmp2	1'47"760
10.	Panciatici-Chatin-Capillaire	Alpine A450b	Lmp2	1'47"950
11.	Ragues-Webb-Vautier	Morgan Evo	Lmp2	1'48"022
12.	Leventis-Watts-Kane	Dome S103	Lmp2	1'48"192
13.	Klien-Saga-Amberg	Morgan Evo	Lmp2	1'48"325
14.	Yacaman-Derani-Gonzalez	Ligier JsP2	Lmp2	1'48"588
15.	Nicolet-Merlin-Maris	Ligier JsP2	Lmp2	1'51"142
16.	Sharp	Hpd Arx 04B	Lmp2	1'51"215
17.	Brown	Hpd Arx 04B	Lmp2	1'56"042
18.	Castellacci-Goethe-Hall	Aston Martin Vantage V8	Lmgte Am	1'57"116
19.	Macdowall-Rees	Aston Martin Vantage V8	Lmgte Pro	1'57"331
20.	Bruni-Vilander	Ferrari F458 Italia	Lmgte Pro	1'57"440
21.	Sørensen	Aston Martin Vantage V8	Lmgte Pro	1'57"675
22.	Avenatti-Giermaziak	Ferrari F458 Italia	Lmgte Am	1'57"851
23.	Lietz-Christensen-Bergmeister-Müller	Porsche 997 Rsr	Lmgte Pro	1'57"976
24.	Pilet-Makowiecki-Henzler	Porsche 997 Rsr	Lmgte Pro	1'58"003
25.	Long-Seefried	Porsche 997 Rsr	Lmgte Am	1'58"275
26.	Rigon-Calado	Ferrari F458 Italia	Lmgte Pro	1'58"327
27.	Ried-Al Qubaisi-Bachler	Porsche 997 Rsr	Lmgte Am	1'58"473
28.	Shaytar-Bertolini-Basov	Ferrari F458 Italia	Lmgte Am	1'58"838
29.	Perrodo-Collard-Aguas	Ferrari F458 Italia	Lmgte Am	1'59"291
30.	Ruberti	Corvette C7r	Lmgte Am	2'08"080





Venerdì mattina le condizioni atmosferiche sono state particolari, con vento a 30 km/h a favore sul rettilineo del Mistral e raffiche a oltre 60 km/h. Configurazioni aerodinamiche diverse per i tre team di punta. Toyota ha rifatto la scelta dello scorso anno, alternando sulle due nuove Ts040 le carrozzerie ad alto e basso carico. Porsche ha adottato la configurazione intermedia specifica per Spa, mentre Audi ha optato per un carico medio-alto. Subito si è avuta l'impressione che Audi e Toyota avrebbero tenuto ben coperte le loro carte. Porsche, invece, è andata all'attacco, con Lieb più veloce nella prima sessione con 1'39"292 e nel pomeriggio con 1'37"965. Il vento è sparito per la sessione notturna. Ne ha approfittato Neel Jani che con un fantastico 1'37"220 ha stracciato il record dell'anno scorso di Hartley (1'41"289), stabilito in condizioni molto simili. Sabato i tre top team si sono concentrati sui long run. Unico brivido a dieci minuti dal termine quando la Toyota di Conway, dopo un'incomprensione con una Gt, è saltata su un cordolo ed è atterrata forte sull'asfalto. A test conclusi le impressioni di Andrè Lotterer : *«Sul passo siamo veloci e costanti, le Porsche dopo qualche giro calano il ritmo. Non ho incrociato le Toyota, ma sembra non abbiano mostrato il tutto il loro potenziale».*

Nel box di Kolles si è visto Liuzzi, chiamato all'ultimo momento per portare in pista la Lmp1 ex Lotus: *«La macchina era in origine una Lmp2. Il motore Aer spinge molto, ma siamo a corto di sviluppo. Presto avremo un nuovo retrotreno, completo di trasmissione e sospensioni . Per ora i nostri tempi sono alti, ma la situazione dovrebbe migliorare».*

Nel pomeriggio di sabato i tempi si sono abbassati. Per ora Vitantonio è certo di partecipare solo alla gara di Silverstone.

Nel bilancio finale dei test in evidenza gli altissimi valori di affidabilità raggiunti dalle nuove Lmp1, con oltre 1700 giri complessivi compiuti. La realtà è andata anche oltre la previsione di Dumas in termini di prestazione pura: 4" in meno al Paul Ricard potrebbero quindi essere 6" a Le Mans. Ma se Porsche ha fatto sul serio, Toyota e Audi di certo non hanno scherzato.

In Lmp2 prima assoluta per la Dome S103 dello Strakka Racing, dopo una gestazione durata oltre un anno. Nick Tandy ha debuttato sulla nuova Oreca 05 Lmp2. Prestato da Porsche al Team Kmcg è stato subito velocissimo, ma è stato battuto dal compagno Howson, autore del miglior tempo della categoria. ●



IL TECNICO DEI GIAPPONESI SPIEGA: «PREFERITA L'EVOLUZIONE»

Vasselon svela la regina

Pur mantenendo la stessa sigla della vettura iridata nel 2014, la nuova Toyota TS040 presenta comunque molte novità. Pascal Vasselon (**sotto a sinistra**) spiega quali. *«Potevamo fare una rivoluzione ma abbiamo preferito invece l'evoluzione, considerando che il quadro regolamentare è rimasto stabile. La Toyota TS040 versione 2015 dispone della stessa scocca e dello stesso motore V8 di 3.7 litri atmosferico, eppure circa l'80% delle parti sono state ridisegnate. Il sistema ibrido è stato aggiornato in ogni componente, soprattutto i motori e gli accumulatori. Nel 2014 spesso non riuscivamo a produrre 6 Mj, questo valore spesso era inferiore. Ora contiamo di essere più costanti nella produzione di energia ibrida. Perché non siamo saliti a 8Mj come inizialmente avremmo voluto? Soprattutto per l'aumento di temperature che avremmo dovuto affrontare e risolvere. Le cose non sono bianco o nero. In alcune piste saremmo riusciti a produrre 8MJ, in altre no. Quindi abbiamo preferito una configurazione energetica che sappiamo poter produrre e mantenere in modo costante. Logicamente, per rendere il nostro sistema ibrido più efficiente, abbiamo dovuto aumentarne il peso, ma riducendo il peso da altre componenti, siamo comunque ancora al di sotto del minimo consentito, che è 870 kg. I test sono andati bene, siamo sempre stati più veloci rispetto ai nostri analoghi tempi del 2014, ma non sappiamo quanto hanno progredito Audi e Porsche con le loro nuove vetture. Le nuove regole per noi non sono un problema, perchè in precedenza non abbiamo mai usato più di 5 motori a vettura per tutto il campionato e non abbiamo mai percorso più di 50 giorni di test. Magari un problema lo saranno per Audi e Porsche».* **(c.m.m.)**.









Toyota che vince non si cambia

LA TS040 HYBRID RESTA FEDELE ALLE CARATTERISTICHE TECNICHE CHE L'ANNO SCORSO HANNO PROPIZIATO LA VITTORIA DEL TITOLO

BATTESIMO CON CRASH PER CONWAY
La prima uscita della Toyota numero 2 si è conclusa a 10 minuti dal termine della seconda giornata con un incidente che ha visto protagonista Conway. La nuova Toyota che dà l'assalto al Wec è sostanzialmente un'evoluzione della vettura che nel 2014 ha fatto saltare il banco. In basso a sinistra le Audi impegnate al Ricard: i tedeschi si sono "coperti"





Auto che vince non si cambia, così la nuova Toyota Ts040 Hybrid, resta fedele alle caratteristiche tecniche che ne hanno propiziato il successo durante la stagione 2014. La classe energetica rimane 6 Mj, rinunciando così a quell'aumento di potenza che invece ha caratterizzato le nuove vetture di Porsche e Audi: passate rispettivamente a 8 Mj con la 919 H e a 4 Mj con la R18-e tron.

Restano anche gli accumulatori, soluzione che permette un utilizzo immediato della potenza recuperata ma che di fatto ne impedisce l'immagazzinamento, come accade, invece, con le batterie al litio. Che rispetto agli accumulatori sono pure più leggere.

Il tandem tecnico della Toyota formato da Pascal Vasselon e Hisatake Murata ha pensato a lungo se valesse la pena mantenere questa soluzione, perchè l'obiettivo iniziale era raggiungere gli 8 Mj di classe energetica, quindi era necessario ridurre di almeno 30 kg il peso minimo della vettura. Poi alla fine ha prevalso la scelta tecnica di non cambiare troppo le cose, anche perchè il sistema ibrido è stato comunque radicalmente rivisto e ora appare più costante nell'assicurare la stessa quantità di potenza per tutto l'arco della gara. Condizione indispensabile soprattutto su un circuito lungo come Le Mans.

Allora cosa cambia rispetto alla Toyota che nel 2014 ha dominato il campionato Wec? Per prima cosa il team principal: Yoshiaki Kinoshita, l'uomo che aveva chiuso il team di F.1, noto soprattutto per essere un grande tagliatore di teste e di budget, lascia il posto a Toshio Sato, che ai tempi della F.1 era coinvolto nella progettazione del motore.

Rispetto al 2014, dove realmente la Toyota disponeva di un budget inferiore di quasi il 50% rispetto a quello di Porsche e Audi, i giapponesi hanno capito che finanziariamente l'impegno del Wec andava supportato in modo più consistente. Ricordiamo che nel 2014 la vettura di Wurz-Sarrazin-Nakajima era sempre in secondo piano rispetto a quella di Buemi-Davidson perché non c'erano abbastanza soldi per cambiare gli accumulatori ad ogni gara; e a lei erano riservati gli accumulatori usati, smontati dalla vettura di Buemi- Davidson, che però non garantivano la stessa quantità di potenza recuperata. Ora le cose dovrebbero migliorare sotto l'aspetto economico, così come le nuove regole Fia in materia di giorni di test e motori a disposizione per l'intera stagione, riduce dal punto di vista del regolamento sportivo, la forza delle maggiori risorse economiche di Audi e Porsche. Ciò nonostante, la Toyota a Le Mans sarà ancora al via con solo 2 vetture contro le 3 dei due Costruttori tedeschi.





Gte-Pro si gioca a "nascondino"

IN PISTA PER TUTTI L'IMPERATIVO È STATO QUELLO DI NON SUBIRE IL BALANCE OF PERFORMANCE. AF CORSE CON 2 NUOVE 458

In Gte-Pro imperativo non subire il Balance of Performance. Af Corse ha portato due 458 nuove, deliberate la settimana precedente a Vallelunga, con il fondo in configurazione Le Mans 2014. Tra le curiosità la nuova livrea multicolore: oltre al rosso e il verde ci sono anche il blu, il giallo, il nero. Davide Rigon è apparso molto motivato: *«Vorrei migliorare quanto fatto nel finale della scorsa stagione, quando siamo andati a podio due volte. Io e James Calado ci stiamo avvicinando al livello di Bruni e Vilander, non manca molto per essere vincenti»*. In Gte-Am lavoro di affiatamento in Smp, dove Bertolini ha lasciato spazio ai suoi compagni Basov e Shaytar. Castellacci si è detto soddisfatto dell'Aston Martin, con cui il suo compagno Hall è stato il più veloce tra tutte le Gt. Era atteso Patrick Dempsey, ma l'attore non si è visto. Un ruolo da comparsa lo ha avuto Paolo Ruberti. Il team Larbre era presente solo per scongiurare una multa (pare di 35000 Euro) qualora non si fosse presentato. Solo alcuni giri per girare video, con gomme vecchie e motore della Corvette limitato a 5000 giri. ●

Altra novità, l'impegno Toyota nel Wec è stato garantito sino al 2017 compreso, sino a quando saranno in vigore le attuali regole. Nonostante nel 2017 il Costruttore giapponese tornerà a competere anche nel Mondiale Rally. Nuova anche la configurazione aerodinamica anteriore, il crash-box e le sospensioni. Per quanto riguarda la veste aerodinamica, la Toyota ha già omologato le due configurazioni a bassa e alta deportanza, senza nemmeno aspettare la gara di Spa, che abitualmente serve come banco di prova per l'aerodinamica che poi vedremo a Le Mans. Dimostrazione che i giapponesi sono molto sicuri delle risultanze della loro galleria del vento. Da quest'anno la Fia ha però introdotto norme più rigide in materia di flessibilità degli elementi della carrozzeria. Aspetto tecnico dove la Toyota manteneva un grande vantaggio, sfruttando le conoscenze acquisite quando correva in F.1.

Durante l'inverno, la nuova Toyota ha percorso 26.500 km di test, sulle piste del Paul Ricard, Aragon e Portimao. Ottimizzando una affidabilità già molto soddisfacente nel 2014.

Sul fronte dei piloti, modificati gli equipaggi. I campioni del mondo Buemi e Davidson correranno insieme a Nakajima, mentre Wurz e Sarrazin saranno raggiunti da Conway. I campioni del mondo Davidson e Buemi, non potranno però più sfruttare il vantaggio di un peso da fantini, visto che ora il regolamento impone una media di 80 kg a pilota per equipaggio. Chi è sotto questo valore, sarà penalizzato con della zavorra. Con il ruolo di pilota di riserva, ci sarà Kamui Kobayashi, che ritorna così nel Wec dopo la sua esperienza con Af Corse in Gt. Dopo aver trionfato nel campionato Wec, la Toyota insegue ancora ossessivamente la vittoria a Le Mans. Lo scorso anno disponeva della vettura più veloce, ma un incidente e un problema al sistema ibrido - che se si guasta impedisce comunque alla vettura di funzionare in modalità con il solo motore termico - hanno impedito di vedere la bandiera a scacchi. Seppure in una condizione di inferiorità numerica, la Toyota spera quest'anno di riuscire finalmente a saldare i conti con le Mans e con i tanti tentativi falliti in passato.

Cesare Maria Mannucci

PRIMA USCITA PER LA DOME S013 LMP2

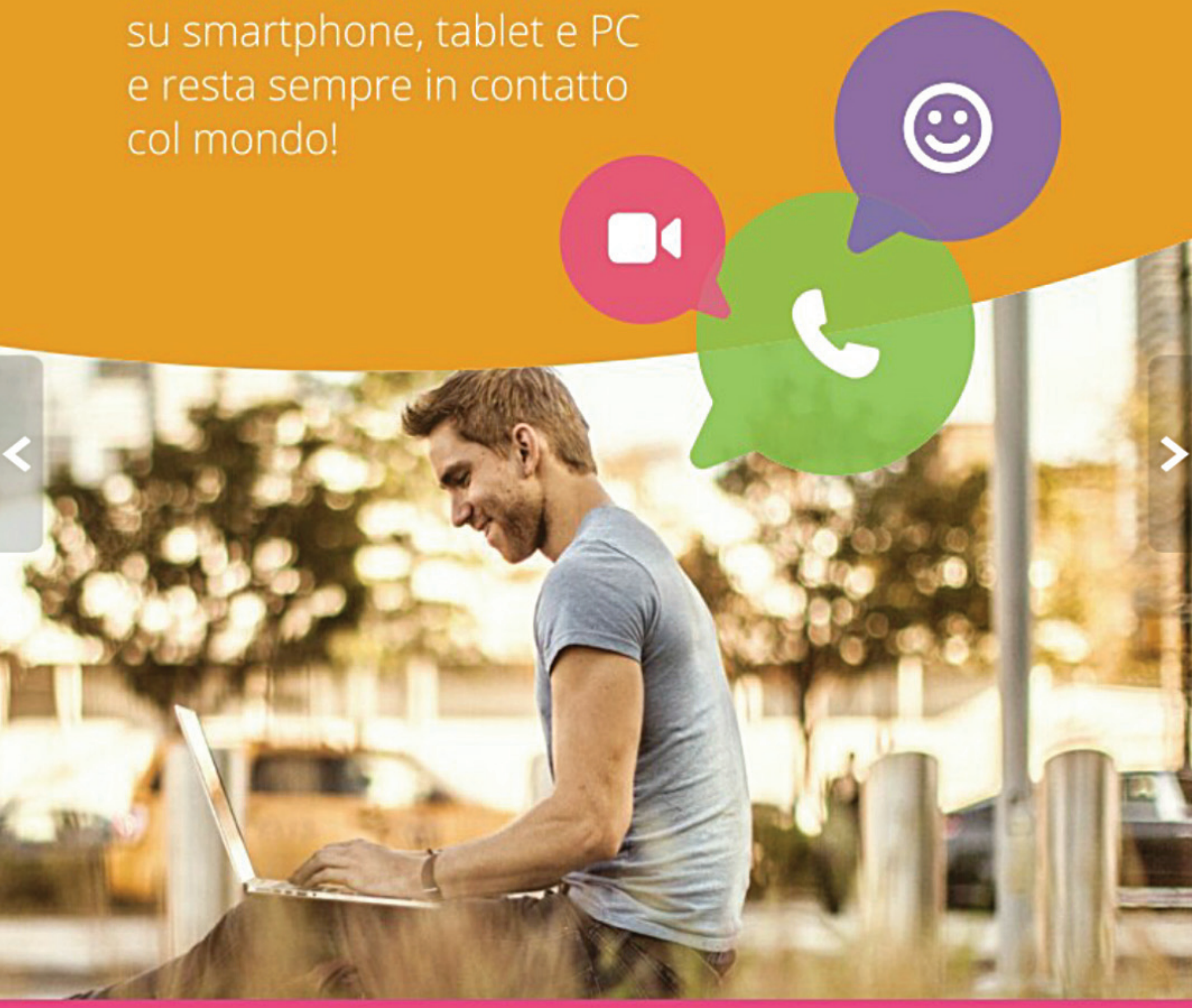
Con l'Aston Martin Vantage V8, Hall, a lato, ha fatto segnare il miglior tempo in Gt-Am. Sopra Bruni con la 458 Af Corse multicolore. Sotto, prima uscita assoluta per la nuova Dome S013 del team Strakka Racing che punta a fare bene in Lmp2





Stanco della solita chat?

Scarica la nuova indoona
su smartphone, tablet e PC
e resta sempre in contatto
col mondo!



Veloce, semplice e innovativa

App disponibile per
www.indoona.com

indoona

Leon doppio graffio

NELLA GARA D'APERTURA DELLA SERIE SI IMPONGONO LE SEAT CON STEFANO COMINI E JORDI GENÈ. MORBIDELLI VA A PODIO

di Alfredo Filippone







E FESTA GRANDE IN CASA GENE

Sopra, Jordi Genè, vincitore in gara-2 riceve i complimenti dal fratello Marc: il 44enne spagnolo, a lato in azione, era inattivo da 2 stagioni. Sopra, la Leon di Comini davanti a tutti nella 1ª sfida. Sotto Morbidelli, 3° in gara-2



SEPANG - Battesimo riuscito per la Tcr che a Sepang non solo è partita sul serio, ma ha offerto spettacolo e raccolto consensi, smentendo chi vaticinava che Marcello Lotti e i suoi non avrebbero vinto la difficile scommessa. Ad aprire le danze, come prevedibile, sono state le Seat León, le vetture più pronte, che hanno fatto centro in entrambe le gare: al ticinese Stefano Comini, della Target Competition altoatesina, la storica vittoria, costruita con furbizia, nella primissima gara della serie, con il sempreverde Jordi Gené (in forza al team Bamboo) ad imporsi nella seconda gara.

Nella fornace malese, il 44enne spagnolo, pur inattivo da due stagioni, ha freddamente resistito agli assalti di un manipolo di scalmanati, raccogliendo l'abbraccio del fratello Marc all'arrivo. Ma chi temeva una "Coppa Seat" si è dovuto ricredere: le Honda Civic della Jas, curate dalla Westcoast, si sono rivelate competitive, centrando già pole e un podio. Grazie soprattutto a un abilissimo Gianni Morbidelli, che lascia Sepang con un quarto e un terzo posto ottenuti brillantemente. Il livello e la competitività sono già alti e sono destinati ad aumentare, non appena saranno svezzate Opel e Ford, che qui hanno sofferto inevitabilmente il ritardo nella preparazione e arriveranno altri nomi pesanti che già si preannunciano. Forse il dato più significativo è venuto dalle qualifiche, con dodici vetture di tre marchi diversi in appena otto decimi, a riprova che il concetto Tcr è buono e non ha bisogno di artifizi correttivi (e difatti, la BoP è già stata livellata, con tutti a 1260 kg di peso). *«Ci saranno belle gare e molta lotta»*, promette Morbidelli, uno che ne ha viste tante in vita sua.

AL TRAGUARDO
Gara-1: 1. Comini; 2. Oriola; 3. Afanasyev. Gara-2: 1. Genè; 2. Oriola; 3. Morbidelli.

Le classifiche complete sono riportate alla pag. 78-79

Gara-1 è iniziata con un imprevisto quasi scaramantico: un falso start provocato da Engstler che non si è collocato in griglia nel posto che gli spettava. Si riparte col poleman Gleason e Belicchi subito affiancati da Comini ed Engstler. Alla prima frenata, però, Comini e Munnich vanno larghi, mentre Engstler va addosso a Gleason e piega irrimediabilmente una sospensione.

Comini si riprende benissimo e già alla fine del primo giro strappa il comando a Gleason, superandolo all'esterno dell'ultima curva e s'invola. Lo rivedranno sul podio. Dietro, c'è una bella battaglia fra le Honda di Gleason e Morbidelli e le Seat Bamboo di Oriola ed Afanassiev, che hanno la meglio. Lo spagnolo infilerà il russo per il secondo posto e Morbidelli vince il duello col compagno Gleason, terminando quarto mentre l'americano in crisi di gomme si farà strappare anche il quinto posto, da un Andrea Belicchi rimontato bene dopo una gara ricca di contatti subiti e dati.

Ancor più combattuta e spettacolare gara-2, con la griglia invertita e Jordi Gené in pole. Lo spagnolo si invola bene e controlla con molto mestiere gli attacchi degli inseguitori, praticamente appiccicati





al suo paraurti per tutta la gara, dapprima guidati da Ficza, poi da Oriola e Morbidelli, mentre al primo giro Nykjaer ha centrato Veglia e Afanasiev, rovinando la gara di tutti e tre.

La battaglia fra Gené, Oriola e Morbidelli è bellissima e sul finire il trio viene raggiunto anche da Belicchi e Comini, anch'essi molto in verve. Imperturbabile, Gené ha vinto davanti al compagno mentre all'ultimo giro, Morbidelli si faceva beffare da Belicchi ma recuperava il terzo posto, infilandosi nel mini-varco lasciato aperto dal parmense. ●

ECCLESTONE IN VISITA

Sopra, Bernie Ecclestone ha dato la sua benedizione alla serie, intrattenendosi per una mezzora nel paddock accompagnato dal promoter Marcello Lotti



DESTINATE A CRESCERE LE CONCOMITANZE CON LA F.1

Bernie dice okay

Venerdì pomeriggio Bernie Ecclestone ha fatto visita al paddock della Tcr intrattendosi per una mezzora. Considerando gli impegni e quanto vale il tempo del "Supremo", la cosa è degna di nota e dimostra con quanta simpatia Bernie segua il progetto. Ecclestone è stato accolto da Marcello Lotti, che gli ha spiegato il campionato, e ha voluto vedere da vicino le macchine di ogni marca. La collaborazione della Tcr con la Fom sembra funzionare alla perfezione, al punto che corre voce che il numero di eventi in concomitanza con la F.1 possa aumentare dall'anno prossimo.

Per Lotti, il bilancio di questo primo weekend è positivo: *«Un promotore non è mai soddisfatto, ma sono contento: il Tcr ha timbrato il cartellino. Abbiamo provato che il concetto si poteva mettere in pratica. Abbiamo avuto valori equilibrati, gare belle, feedback positivo dai team, commenti molto carini anche dai fans sui social media. Certo, siamo ancora in fase di start-up, e molti dei concorrenti, visti qui o non ancora visti, sono in fase di sviluppo, ma siamo partiti...».*



ORIOLA SI PIAZZA DUE VOLTE SECONDO

Grazie a due secondi posti, Oriola occupa la seconda piazza nella classifica riservata ai piloti: ha 36 punti, 4 in meno del leader della serie, il ticinese Stefano Comini

Opel e Ford come McLaren

AL PARI DELLE MP4-30 IN F.1, ASTRA E FOCUS SONO ARRIVATE ALLA 1ª GARA IN NETTO RITARDO TECNICO

Si sapeva che le Opel Astra del Campos Racing e la Ford Focus del Proteam sarebbero arrivate alla gara di apertura per il rotto della cuffia e dunque a corto di preparazione e praticamente vergini di test. La realtà a Sepang ha confermato questo stato di cose, che in molti hanno scherzosamente paragonato alla situazione della McLaren in F.1. Dopo aver saltato gran parte delle libere per un inconveniente elettrico, poi risolto, la Ford affidata a Diego Romanini non ha potuto compiere un solo giro lanciato in qualifica, per un problema al cambio.

Greg Simmonds, l'ingegnere della Onyx, che ha sviluppato la vettura, spiega: *«Fedeli allo spirito della Tcr, utilizziamo un cambio di serie accoppiato a delle palette. E' successo che l'attuatore che accopia i due elementi non ha retto alle sollecitazioni. Lo abbiamo sostituito con uno lavorato qui alla meno peggio, ma gli ingranaggi si erano rovinati»*.

Inevitabile la decisione di rinunciare alla gara del team di Valmiro Presenzini, che ammetteva: *«Paghiamo lo scotto dei tempi strettissimi, questo è il tipo di inconveniente che si sarebbe scoperto e risolto se avessimo potuto provare prima dell'inizio della stagione, ma speriamo di essere al via a Shanghai»*. Serafico Diego Romanini: *«Un peccato perchè per il resto la macchina sembra a posto e ha un grande potenziale»*.

In casa del Campos Racing, le Opel Astra di Jordi Oriola e Igor Skuz sono state vittime indirette del gran caldo, col motore che entrava in auto-protezione appena la temperatura raggiungeva 95 gradi. Anche il team spagnolo ha dovuto dichiarare forfait in gara-1, ma ha potuto schierare la vettura dell'ucraino Skuz in gara-2 dopo che i ragazzi diretti da Rubén Espin hanno lavorato tutta la notte di sabato per costruire in loco un radiatore più grande. ●

POLE AMERICANA

Il primo poleman nella storia della Tcr è stato, a sorpresa, Kevin Gleason. Lo sconosciuto driver della Pennsilvania, con la Honda della Westcoast, è stato una delle belle sorprese della gara d'apertura, rivelandosi veloce e spettacolare.

COMINI COME VETTEL

Come Vettel, anche Stefano Comini, primo vincitore in Tcr, è abituato a battezzare le sue vetture. Se 'Helen' gli aveva portato fortuna nella Coppa Clio Italia del 2012, le successive 'Lucy' e 'Tracy' si sono comportate meno bene, per cui il ticinese ha deciso di abbandonare i nomi che finiscono con l'ipsilon. 'Vanessa', la Seat attuale di Comini, sembra aver iniziato la carriera col piede giusto.

L'ARCHITETTO ESOTICO

Palma al concorrente più esotico per Frank Yu Siu Fung, 51enne gentleman driver di Hong Kong. Non velocissimo, per la verità, ma personaggio squisito e facoltoso architetto di fama mondiale nella vita civile.

MAN OF THE RACE

A Gianni Morbidelli il primo premio di "personaggio dell'evento", per le ottime prestazioni e il più bel sorpasso del weekend, quello all'ultima curva di gara-2 su Belicchi.

VEGLIA FIDUCIOSO

Debutto non facile per Lorenzo Veglia con la Seat del team Engstler, in crisi con l'assetto per tutto il weekend causa un sottosterzo cronico. Comunque buon decimo in gara-1, prima di venir centrato in gara-2 da Nykjaer, il 18enne torinese ha dimostrato atteggiamento positivo, non lasciandosi andare ad inutili lamentele: *«C'è da lavorare un pò ma ce la faremo a mettere la macchina a posto»*.



SCARICATO DALLA REBELLION ANDREA RINASCE IN SEAT

Belicchi si ritrova

«Mi sono divertito tantissimo»: non nascondeva la soddisfazione alla fine del weekend Andrea Belicchi (**sotto**). A 37 anni, il parmense ha ritrovato le gare turismo, dopo una lunga militanza in Gt e Sport. Un sesto e un quinto posto sono il bottino in questo esordio nel Tcr, con la Seat León della Target Competition dei fratelli Gummerer. *«Ci vuole un po' di tempo per riadattarsi ma mi sono trovato bene. In gara-1 mi sono impappinato io con i dispositivi per la partenza, ritrovandomi intruppato. Ci sono stati un po' di contatti, non solo ricevuti... In gara-2, mi sono divertito a lottare con Comini e poi con Morbidelli sul finire. L'ho passato e poi mi ha ripassato all'ultima curva, appoggiandosi parecchio. Forse è andato un po' oltre il limite ma il bello delle gare turismo è anche questo. Vuol dire che mi farò più scaltro anch'io...»*. Scaricato senza troppi scrupoli dalla Rebellion nel Wec, il parmense non vuole coltivare amarezze: *«Sono venuti, per giunta tardi, a chiedermi soldi per correre, una cosa un po' inattesa. Ma dopo otto anni insieme, che il rapporto si logori un po' ci può stare...»*.





IN ARGENTINA 4° TEMPO NEL Q1

Con la Cruze del team Munnich, Stefano D'Aste è tornato quest'anno a correre nel Wtcc. In Argentina ha fatto segnare il 4° tempo nel Q1

D'Aste l'Indipendente

DOPO IL RIENTRO NEL WTCC CON LA CRUZE, STEFANO HA LE IDEE BEN CHIARE: «PUNTO A VINCERE IL TITOLO YOKOHAMA»

di Enrico Rosi Cappellani

Sono due i piloti italiani nel Wtcc. A parte il blasonato Gabriele Tarquini, l'altro nostro driver è Stefano D'Aste, unico partecipante tricolore al Trofeo Yokohama, riservato agli Indipendenti. Assiduo frequentatore del Mondiale Turismo dal 2005 al 2013, dopo un anno di assenza, nel 2015 è tornato nuovamente in campo, cambiando tutto. Per 10 anni infatti Stefano ha corso con una Bmw a trazione posteriore. Quest'anno è passato non solo alla più potenti Tc1, ma anche alla trazione anteriore della Chevrolet Cruze preparata dal Munnich Motorsport. Ritrovando quale direttore sportivo Dominik Greiner, con cui aveva già lavorato al Wiechers-Sport. Il debutto in Argentina è stato incoraggiante, nonostante una sola giornata di test precampionato. In prova è risultato 8° assoluto, 2° tra gli Indipendenti. Gara-1 l'ha poi visto concludere 9° in classifica generale, confermandosi al 2° posto nel Trofeo Yokohama. Un contatto iniziale in gara-2 con Thompson lo ha però messo ko. *«Dopo l'unica giornata di test a Barcellona, ero traumatizzato dalle tante novità. Per fortuna, con più tempo a disposizione, in Argentina ho capito molte più cose sul comportamento di una trazione anteriore. Ora posso dire che la Chevrolet è veramente piacevole da guidare, con grande potenza sotto, tanto da pattinare in 4° marcia. Per questo bisogna stare attenti nell'aprire troppo il gas, anche per non sollecitare eccessivamente gomme e freni. Impressionante rispetto alle vetture precedenti il carico aerodinamico delle Tc1. L'incremento rispetto al passato si sente tantissimo, rendendo possibili percorrenze in curva in pieno, impensabili sino a poco tempo fa»*. Un esordio incoraggiante, quello dell'Argentina? *«Sicuramente. Ho fatto il 4° tempo nella Q1, dove tutti tirano al massimo. E non mi pare poco per chi in pratica ha fatto il rodaggio della vettura in gara. Sin dalle libere, peraltro, ho visto che la Cruze era molto veloce. In gara-1 poi siamo partiti troppo morbidi e questo problema abbinato al caldo insopportabile nell'abitacolo mi ha rallentato negli ultimi giri. In gara-2 l'assetto era a posto, ma un contatto con Thompson non me lo ha fatto apprezzare»*. Quali le ambizioni in campionato per D'Aste? *«Inutile dire che punto al titolo Yokohama. Ma non mi nascondo che sarà durissima vincere tra gli Indipendenti. Poi, almeno una volta, vorrei anche salire anche sul podio assoluto del Wtcc»*. ●



CONQUISTÒ IL TITOLO NEL 2007

Tra i **privati** ha già vinto

41 anni, genovese, residenza bergamasca, D'Aste è nei motori dal '94. Inizia con le 2 ruote (Sport Production 125 e 250). Debutta in auto nel Rally di Monza 1999 con una Megane. Nel 2000 un breve assaggio in F.Renault, cui seguono 2 anni con la Clio in campo internazionale. Dal 2004 D'Aste si abbina alla Bmw: quell'anno partecipa all'Etcc e dal 2005 (per 9 stagioni di fila) passa al Wtcc. La sua specialità è il Trofeo Indipendenti: per 4 volte arriva 3°, con una vittoria nel 2007 (Wiechers). Con una digressione nel 2011 è 2° in Gt4 e nel 2012 finisce 7° assoluto nel Wtcc. Assente nel 2014, è ora tornato con grandi ambizioni.



Elms
ora si fa sul serio

LA PRIMA USCITA A LE CASTELLET HA APERTO UFFICIALMENTE LA STAGIONE 2015 CHE SCATTERÀ DA SILVERSTONE. L'ORECA 03-NISSAN FA IL "TEMPONE". E IN LUCE SI METTE ANCHE ANDREA RODA

di Dario Lucchese

I test ufficiali a Le Castellet, hanno dato ufficialmente il via alla stagione 2015 dell'Elms, precedendo la 4 Ore di Silverstone in programma il 10 e 11 aprile. A fare segnare il migliore responso in assoluto di 1'48"155 nella mattina del primo giorno, è stata la Oreca 03R motorizzata Nissan divisa da Nathanaël Berthon (tra tutti il più veloce), Michael Lyons e Mark Patterson. Un tempo rimasto poi imbattuto anche quando il secondo giorno il francese Tristan Gommendy, con la nuova Oreca 05 della Tds Racing si è portato a 277 millesimi, mentre nel corso della prima giornata lui e i suoi compagni Pierre Thiriet e Ludovic Badey avevano girato sostanzialmente con il serbatoio pieno. Ma la sorpresa (positiva) per i colori italiani è venuta da Andrea Roda. Il comasco, chiamato a guidare la Ligier Js P2 assieme a James Winslow e Rodolfo Gonzalez, ha infatti ottenuto il tempo più veloce in 1'51"497 nel penultimo turno disponibile, con la sessione conclusiva condizionata dalla pioggia. Sebbene non abbia al momento ancora firmato per la stagione, è ormai quasi certa la sua partecipazione al campionato. Bene anche Ivan Bellarosa, che si è attestato sesto assoluto grazie al secondo responso della sessione del pomeriggio del primo giorno, quando ha fermato i cronometri su 1'49"214. Il bresciano, ha diviso un'altra Oreca 03-Nissan con José Ibanez (che sarà quest'anno uno dei suoi due compagni di vettura) ed il francese Pierre Perret. Con la stessa squadra, la Ibanez Racing, erano presenti invece Michele La Rosa e Yutaka Yamagishi. C'è da dire comunque che il team si è dedicato soprattutto allo sviluppo, trattandosi del primo vero test nell'ottica dell'impegno 2015. Sempre nella sessione pomeridiana del primo giorno, a issarsi al comando era stata la Gibson 015S della Greaves Motorsport, che ha fatto la sua prima apparizione nella nuova livrea con Gary Hirsch, Saud Al Faisal, Björn Wirdheim e Jon Lancaster, che hanno concluso terzi assoluti precedendo la vettura gemella della Jota Sport affidata a Simon Dolan, Filipe Albuquerque e Harry Tincknell e la Oreca 03 di Mikhail Aleshin, Nicolas Minassian, Anton e Kirill Ladygin, in pista con i colori della SMP Racing.





ITALIANI SUBITO OTTIMI PROTAGONISTI
Ivan Bellarosa, a fianco e soprattutto Andrea Roda sono stati ottimi protagonisti nei test ufficiali della categoria andati in scena a Le Castellet. La sfida totale tra Lmp2 scatterà il 10 e 11 aprile con la 4 Ore di Silverstone





B.R NASCE DALLE INIZIALI DI BORIS ROTENBERG

La B.R prende il nome dalle iniziali di Boris Rottemberg, banchiere russo capo della Smp che aveva trattato per rilevare la Sauber F.1. Sarà la 1ª vettura russa a Le Mans

Sei in tutto le Lmp2 che hanno preso parte alla sessione notturna, in cui ha svettato proprio la Gibson-Nissan della Jota Sport. Irrilevante, infine, il 15° tempo dalla nuova Ginetta-Juno Lmp3 del Team Lnt divisa da Michael Simpson, Lawrence Tomlinson, Chris Hoy e Charlie Robertson, il cui obiettivo era esclusivamente quello di macinare chilometri.

LE 458 FANNO SEGNARE TEMPI DI RIFERIMENTO

Gtc e **Gte** Ferrari Af Corse subito ok

A fare segnare il miglior tempo nella classe Gtc è stata la Ferrari 458 Italia Gt3 di Luca Persiani, che nella sessione del mattino del secondo giorno ha stabilito il responso di 1'57"747, dandosi il cambio con Boris Rotenberg e Sergey Zlobin, preceduto alla fine dall'altra vettura di Maranello in configurazione Gte guidata da Alessandro Pierguidi, Aaron Scott e i due Talkanitsa Senior e Junior. Ottimo anche il lavoro svolto da Francesco Castellacci, che si è attestato secondo assoluto sempre tra le Gtc con l'altra vettura di Maranello della Af Corse su cui si è dato il cambio con Thomas Flohr e Stuart Hall. Il romano ha così iniziato nel migliore dei modi una lunga settimana di impegni, conclusasi con il "Prologue" del Fia Wec in cui ha fatto la sua apparizione sulla Aston Martin Vantage V8 ufficiale. Dietro alla Bmw Z4 della Tds Racing di Franck Perera, Dino Lunardi ed Eric Dermont (terza), le altre due Ferrari della Af Corse degli equipaggi Giorgio Roda-Ilya Melnikov-Marco Cioci e Mads Rasmussen-Felipe Barreiros-Francisco Guedes. Tornando alla classe Gte, a fare segnare il secondo tempo assoluto è stata la Porsche 911 Rsr della Gulf Racing Uk con Michael Wainwright, Adam Carroll, Ryan Cullen e Philip Keen alla guida, che hanno chiuso però alle spalle di Persiani. Quindi l'altra Ferrari della Af Corse su cui gli italiani Matteo Cressoni e Raffaele Giammaria si sono dati il cambio con Peter Mann, precedendo la Bmw del MarcVds di Andy Priaulx-Henry Hassid-Jesse Krohn. Da segnalare anche la polemica relativa alle nuove gomme Dunlop, che a detta di molti si sono rivelate inadatte alle Gte. ●

B.R Lmp2 russa nata in Italia

AVRÀ I COLORI SMP E SARÀ GESTITA DA AF CORSE: CORRERÀ IN ELMS E A LE MANS. HA SOLUZIONI AERODINAMICHE ORIGINALI

La sigla B.R potrebbe evocare sinistri ricordi, ma in questo caso stiamo parlando della nuova Lmp2 che con i colori Smp parteciperà alla prossima 24 Ore di Le Mans e a tutto il campionato Elms. Le iniziali stanno per Boris Rotenberg, banchiere russo titolare della scuderia Smp, che in passato aveva pure trattato per rilevare la Sauber. La vettura porta la firma di Paolo Catone, progettista della Peugeot 908, e si segnala per alcune soluzioni aerodinamiche originali, come le fiancate, completamente separate dal profili aerodinamici che carenano le ruote anteriori, svasate nella parte inferiore, con un disegno e un profilo identico a quelle di una vettura di F.1.

LA VETTURA È STATA INTERAMENTE COSTRUITA IN ITALIA: HA APPENA PASSATO IL TEST ANTI-CRASH

PAOLO CATONE

Una aerodinamica davvero estrema, che si caratterizza anche per le due ampie carenature orizzontali che coprono i triangoli superiori delle sospensioni anteriori e gli elementi dello sterzo. Caratteristico anche il cambio di produzione B.R. *«Abbiamo iniziato i lavori nel gennaio del 2014* - dice Catone - *si tratta di un progetto interamente concepito per le problematiche e il regolamento della Lmp2. A differenza di altre, questa vettura non è convertibile alla configurazione Lmp1. Abbiamo progettato anche la trasmissione, mentre altre vetture sul mercato ricorrono a soluzioni commerciali. Si tratta di una vettura facile da gestire per un team privato, che mette il pilota gentleman* - che poi è il principale cliente per questa categoria - *subito a suo agio con un abitacolo molto spazioso. La B.R è stata costruita interamente in Italia, ha appena passato il test anti crash e ora dovrà essere omologata. Processo fondamentale perché dopo, per i successivi tre anni, non si potranno apportare modifiche strutturali ma solo dettagli aerodinamici».* La vettura vista al Ricard era equipaggiata di motore Nissan, ma potrà ospitare anche il propulsore Judd. Nel campionato Elms e a Le Mans, le due B.R saranno guidate da Minassina- Mediani-Markozov e Aleshin in coppia i fratelli Ladygin. La B.R sarà la prima vettura russa in gara alla 24 ore di Le Mans. Nel 2014 il team Smp gestito da AF Corse ha vinto il campionato Wec nelle classifiche riservate ai piloti e al team, ora intende provarci da solo. ***(c.m.m.)***

Biagi si fa in tre

RACING STUDIOS



PILOTA, TEAM PRINCIPAL E TALENT SCOUT: THOMAS FONDA LA RACING STUDIOS E GESTIRÀ DUE McLAREN 12C. ECCO COME

Thomas Biagi si fa in tre: pilota, team principal e scopritore di giovani talenti. Il bolognese, che ha vinto due titoli Fia Gt, altrettanti nella Superstars e un tricolore Gt, pensa ancora più in grande. Così ha deciso di raggruppare sotto un solo marchio tutte le sue attività, fondando la Racing Studios con sede a San Marino. Il suo messaggio è "corse a 360°", perché nelle proprie mire c'è un percorso che tocca diversi ambiti del motorsport. Per il 2015 la Racing Studios "squadra corse" sarà impegnata nel Tricolore Gt e prenderà parte alla 24 Ore di Spa con due McLaren Mp4 12C. Su una delle vetture ci sarà alla guida lo stesso Biagi.

Ma non è tutto, *«perché la "divisione piloti" della Racing Studios* - spiega Thomas - *nasce con un simulatore avanzatissimo»*. Un simulatore che si muove su 5 assi, simulando tramite le cinture di sicurezza attive l'accelerazione negativa in frenata (con una "violenza" pari a quella delle F. 1) e laterale, trasmettendo tutte le sollecitazioni del caso in termini di forza G.

«In pratica le cinture in vita tirano verso l'esterno e una delle due alla clavicola spinge il pilota da una parte. - continua - *Il volante ha un motore elettrico molto potente, in grado di riprodurre carichi anche superiori a quelli di una Gp2. In più il simulatore è provvisto di un vero e proprio impianto frenante. Abbiamo già avuto un ottimo feedback da Michela Cerruti, che è stata da noi due giorni, promuovendola a pieni voti. Possiamo anche contare sul supporto di medici e specialisti di alto livello per la preparazione fisica e mentale. Inoltre, nelle prossime settimane, verrà installata una palestra tra le più avanzate in termini di tecnologia»*. Già in passato, Biagi si era mostrato molto attento alla crescita dei giovani piloti. *«La mia ambizione è adesso quella di richiamare piloti da tutto il mondo, per svolgere uno stage formativo che possa permettergli di approcciarsi nel migliore dei modi alle gare. Abbiamo stretto anche un accordo con l'Autodromo di Imola, al fine di permettere ai nostri allievi più meritevoli di passare ad un secondo stadio, che prevede un impegno direttamente in pista»* prosegue Biagi, che ha confidato di essersi ispirato a Roberto Ravaglia e Michael Bartels, prima piloti e poi team principal.

Un ruolo che l'emiliano ricoprirà appunto in seno al suo team, che potrà avvalersi anche di altre due figure come Luca Canni Ferrari, che svolgerà il compito di supervisore, e del responsabile tecnico Alan Gomboso.

«Un altro mio "modello" da seguire, in tutta questa operazione, è Claudio Berro. Credo che ciò che ho imparato da lui, da Ravaglia e Bartels possa tornarmi molto utile. - continua Biagi - *Tra le persone che devo ringraziare per i loro preziosi consigli, c'è Ferdinando Geri, un amico fraterno. Proprio seguendo l'esempio di tutti loro, sarò un team principal obiettivo e rispettoso nei confronti dei piloti che corrono con me, mettendo sempre davanti gli interessi della squadra. Infine c'è la scelta di stabilire tutto a San Marino, terra dalle grandi tradizioni motoristiche. In proporzione, tra licenziati e abitanti, è come se in Italia ci fossero 5 milioni di piloti. E inoltre con la Fams abbiamo un ottimo rapporto, che non è detto non possa sfociare in qualcosa di ancora più interessante»*. **(d.l.)**



GT TRICOLORE E 24 ORE DI SPA
La Racing Studios sarà impegnata con due McLaren nel Gt Tricolore e 24 Ore di Spa

UNA CARRIERA ULTRAVENTENNALE

Per 2 volte re in Fia Gt

Il percorso di Thomas Biagi è quello che hanno seguito un po' tutti i piloti. Dalle categorie minori (gli inizi in F.Alfa Boxer nel '93, quindi la F.3 e la F.3000), al passaggio alle ruote coperte ed il titolo del Fia Gt vinto con Matteo Bobbi nel 2003 sulla Ferrari 550-Gts Maranello della Bms Scuderia Italia. 4 anni dopo nuovamente campione, stavolta con la Maserati Mc12 Gt1 del Vitaphone Racing. Poi l'impegno con il Team Bmw Italia nella Superstars, che nel 2010 gli ha fruttato il titolo tricolore e quello della International Series. Sempre con la squadra di Roberto Ravaglia, nel 2012 (assieme a Stefano Colombo) ha portato al successo nel tricolore Gt la Z4 Gt3. Le ultime due stagioni lo hanno visto infine impegnato ancora nella Superstars, con la Mercedes, e nella Blancpain Endurance Series, mentre lo scorso anno ha preso parte senza molta fortuna alla Porsche Mobil 1 Supercup.



GtSer
sfida totale

DA NOGARO SCATTA L'EDIZIONE 2015 DELLA BLANCPAIN DIVENUTA RIFERIMENTO ASSOLUTO NEL GRAN TURISMO. A RAPPRESENTARE L'ITALIA C'È MARCO BONANOMI

di **Massimo Costa**

È divenuto il punto di riferimento assoluto del mondo Gran Turismo. Il campionato Blancpain sta crescendo sempre più e dopo il successo dello scorso anno anche nel 2015 i presupposti sono più che interessanti. A partire per prima è la serie Sprint che da tradizione scatterà nel weekend di Pasqua. Una sorta di messaggio messianico. Poi, da Monza la settimana seguente, 12 aprile, sarà il turno dell'Endurance series. Il campionato Sprint presenta una bella varietà di vetture: dall'Audi R8 Lms Ultra alla Bmw Z4 Gt3, dalla Nissan Gt-R alla Mercedes Sls fino a Bentley Continental e Lamborghini Gallardo. Non mancheranno le McLaren 650S, una sola Ferrari affidata al team Rinaldi e una Porsche. Mentre scriviamo non vi è ancora una lista iscritti definitiva e ufficiale, ma sul piccolo circuito di Nogaro dovrebbero ritrovarsi una ventina di macchine pronte a darsi battaglia. Stephane Ratel, gran manovratore e fondatore della Sro Motorsports Group che organizza gli eventi Blancpain, appare assai fiducioso: *«Un numero sempre crescente di squadre desidera correre nella nostra serie. Quest'anno avremo tanti piloti professionisti come mai era accaduto prima, fatto che rinforzerà la competitività del campionato»*.

Con Ratel che gonfia il petto, non resta ora che aspettare l'esito della pista. Che propone subito una succosa novità. Il team Htp campione 2014 con la Mercedes Sls grazie a Maximilian Gotz (il suo compagno Maximilian Buhk non aveva raggiunto gli stessi punti perché era stato fermato per una gara dalla federazione tedesca per un presunto comportamento scorretto in una corsa Gt Adac), ha cambiato vetture. La formazione di Altendiez, non lontano da Coblenza, ha abbracciato il marchio Bentley divenendo di fatto assieme ad M-Sport il braccio ufficiale del costruttore e porterà in pista due Continental. Htp ha anche avviato un programma giovani che include i piloti Fabien Hamprecht e Luca Stolz oltre che Clemens Schmid che utilizzerà nel Gt Adac tedesco. La squadra parteciperà sia alla Sprint sia all'Endurance. A Nogaro la vettura principe sarà per Buhk-Abril mentre la seconda è per Olivier Lombart e per Jules Szymkowiak, tutto da scoprire dopo una non positiva stagione nella F.3 europea.

2015 IN SETTE ATTI

6 aprile	Nogaro
10 maggio	Brands Hatch
7 giugno	Zolder
5 luglio	Mosca
6 settembre	Portimao
4 ottobre	Misano
25 ottobre	Baku



DUO DI ASSOLUTA QUALITÀ CON L'AUDI DEL TEAM WRT

Vanthoor-Frijns
coppia da battere

Ma se la sorpresa della stagione potrebbe essere rappresentata dalla Bentley, le certezze arriveranno dall'Audi. La Casa tedesca si presenta con una vera e propria armata grazie ai team Wrt, Phoenix e il debuttante Isr proveniente dalle monoposto. Wrt schiera quello che è senza ombra di dubbio l'equipaggio principe della categoria: Laurens Vanthoor e Robin Frijns. Una coppia di assoluta qualità con il neo arrivato Frijns che va a rimpiazzare Cesar Ramos. L'enorme talento olandese, campione World Series Renault 3.5 nel 2012 al debutto, vinci-



ies

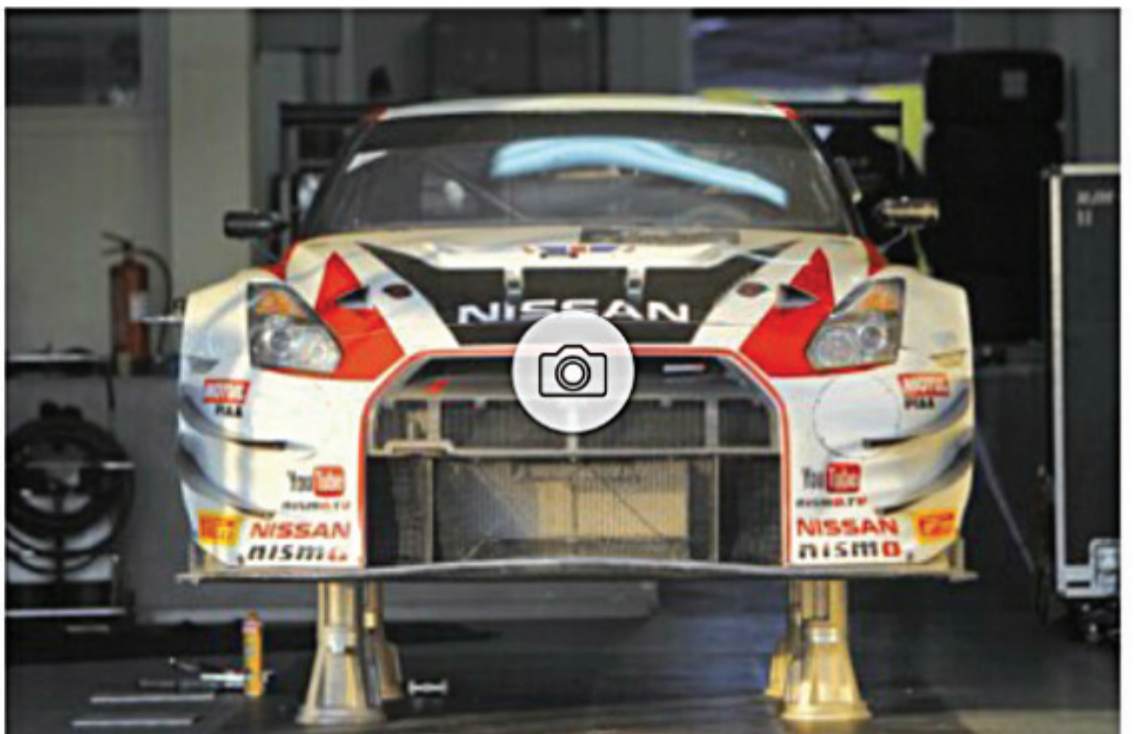
UNA VENTINA AL VIA IN FRANCIA

Saranno circa una ventina le vetture che si daranno battaglia sulla pista francese di Nogaro teatro della prima prova della Blancpain GtSeries. Si annuncia grande battaglia con le novità di Bentley e Nissan a rendere ancor più incerta la sfida



QUEST'ANNO AVREMO TANTI PILOTI PROFESSIONISTI COME MAI ERA ACCADUTO PRIMA

STEPHANE RATEL



tore in Gp2, già tester Sauber e Caterham F.1, per cause misteriose non è mai riuscito a entrare in un team del mondiale. Ha anche provato diverse volte vetture Dtm e alla fine ha trovato casa nella squadra belga. Vanthoor è una certezza, plurivincitore, campione della serie Endurance 2014, campione Fia Gt nel 2013, con Frijns darà l'assalto al titolo finale. Wrt presenta ben quattro Audi R8 Lms ultra che affiderà anche a Ide-Mies, Stippler-Nash e a un altro equipaggio che può puntare in alto, Ortelli-Richelmi. Phoenix si avvarrà di Markus Winkelhock, che certo non ha bisogno di presentazioni, ma il tedesco avrà un compagno gentleman che probabilmente non gli permetterà di puntare all'assoluto, Niki Mayr-Melnhof. Poi, c'è Isr che può essere la mina vagante con Marco Bonanomi, uomo Audi Lmp1, affiancato a Filip Salaquarda. Nei test di Le Castellet e Misano la coppia italo-ceca ha funzionato dimostrando di essere molto veloce.

CON UNA MERCEDES SLS DEL GT RUSSIAN TEAM

Al via anche l'ex re del Dtm **Schneider**

Le Mercedes saranno portate in pista dal Gt Russian Team, che avrà il veloce Marko Asmer affiancato da Alexei Vasiliev mentre sulla seconda Sls spicca Bernd Schneider, ex re del Dtm, con Alexei Karachev. Neanche a dirlo, la coppia vincente sarebbe stata quella composta da Asmer e Schneider, ma i gentleman paganti impongono i loro voleri. Da tenere d'occhio le Bmw del team Brasil, grandi protagonisti 2014. A Nogaro, l'equipaggio da temere è quello composto da Maxime Martin e Dirk Muller mentre la seconda vettura è per i fratelli Sperafico, Ricardo e Rodrigo, protagonisti della F.3000 nei primi Anni Duemila. Reiter propone le sempre temibili Lamborghini Gallardo e sulla carta Nicky Catsburg è sicuramente da assoluto, peccato che dividerà il toro con Albert Von Thurn und Taxis. Molto interessante la giovane coppia della Nissan Gt-R del team Mrs composta dai britannici Sean Walkinshaw, fresco arrivo dalle monoposto e figlio di quel Tom che ha fatto la storia del motorsport e della F.1, e Craig Dolby, veloce e affidabile. Attenzione anche alle McLaren del team Attempto la cui prima macchina è per Kevin Estre e Rob Bell, da definire il secondo equipaggio. Rimanendo in tema McLaren, da sottolineare l'assenza della italiana Bhaitech che ha dato forfait e non parteciperà a nessun campionato agonistico. L'unica Porsche è per il Fach Auto Tech con la coppia Wagner-Ragginger da non sottovalutare mentre la sola Ferrari 458 iscritta è del team Rinaldi per Seefried-Siedler. ●

ECCO TUTTE LE FORZE IN CAMPO

Maxime Martin-Dirk Muller	Bmw Z4
Rodrigo Sperafico-Ricardo Sperafico	Bmw Z4
Laurens Vanthoor-Robin Frijns	Audi R8 Lms Ultra
James Nash-Frank Stippler	Audi R8 Lms Ultra
Stephane Ortelli-Stephane Richelmi	Audi R8 Lms Ultra
Enzo Ide-Christopher Mies	Audi R8 Lms Ultra
Markus Winkelhock-Niki Mayr-Melnhof	Audi R8 Lms Ultra
Max Koebolt-Mateusz Lisowski	Lamborghini Gallardo LP560
Albert Von Thurn und Taxis-Nick Catsburg	Lamborghini Gallardo
Kevin Estre-Rob Bell	McLaren 650S
da assegnare-da assegnare	McLaren 650S
Alexei Vasiliev-Marko Asmer	Mercedes Sls
Alexei Karachev-Bernd Schneider	Mercedes Sls
Sean Walkinshaw-Craig Dolby	Nissan Gt-R
Thomas Fjordbach-Anders Fjordbach	Audi R8 Lms
Filip Salaquarda-Marco Bonanomi	Audi R8 Lms
Maximilian Buhk-Vincent Abril	Bentley Continental
Olivier Lombart-Jules Szymkowiak	Bentley Continental
Marco Seefried-Norbert Siedler	Ferrari 458
Marcel Wagner-Martin Ragginger	Porsche 997



LA GRANDE ACCOPPIATA
Parte con tutti i favori del pronostico la nuova accoppiata formata da Vanthoor e Frijns sull'Audi R8 Lms Ultra del team Wrt

UNICO ITALIANO AL VIA CORRERÀ CON SALAQUARDA SULL'AUDI-ISR

Bonanomi punta in alto

Marco Bonanomi è l'unico italiano al via del Blancpain Sprint. Il pilota Audi ufficiale nel campionato Wec (Spa e la 24 Ore di Le Mans le gare che disputerà), e da anni tester della squadra, ha trovato un buon accordo con la debuttante Isr di Praga: *«Sarà una stagione accattivante. Nei test pre campionato io e Salaquarda siamo andati forte, la squadra benché al debutto lavora bene ed è già a un buon livello. Ci aspettiamo di lottare costantemente per le prime posizioni, per il podio. Ma non sarà facile. Wrt ha equipaggi molto forti, temo anche le Lamborghini di Reiter, le Bmw del team Brasil e ovviamente le Bentley che hanno un buon passo. Nogaro è però una pista strana, corta, e i pronostici abituali potrebbero essere ribaltati».*





F.Open tris d'Italia

ROVERA, FIORAVANTI, PULCINI: UNA TRIADE TRICOLORE PUNTA DAVVERO IN ALTO NELLA SERIE PROMOSSA DA JESUS PAREJA

di Massimo Costa

Sono tre gli italiani che vedremo al via della Euroformula Open. E tutti e tre possono ben figurare: Damiano Fioravanti, Leonardo Pulcini, Alessio Rovera. Storie diverse le loro, ma accomunate da un unico obiettivo: vincere, o quanto meno ottenere risultati positivi, per poi salire di categoria puntando alla F.3 europea dopo aver maturato la giusta esperienza con le Dallara-Toyota della serie economica promossa da Jesus Pareja. Nel lungo precampionato, Rovera è stato la punta di diamante del trio tricolore con due team diversi, West Tec e Bvm. Fioravanti invece, si è accasato alla Rp Motorsport mentre Pulcini difende i colori della Dav Racing.

Rovera: «Spero di lottare per la vittoria»
Alessio Rovera aveva debuttato nella Euroformula Open nell'ultima prova del 2014 con Corbetta. Subito si è trovato molto bene alla guida di una monoposto Dallara di F.3: *«È stato un positivo inizio di stagione per me perché con West Tec nei due giorni di test a Jerez ho sempre occupato le primissime posizioni con una certa facilità. Era la mia prima volta con una squadra inglese e mi sono trovato bene. Nella Winter Series invece, ho gareggiato a Le Castellet con la italiana Bvm e ho vinto gara-2. Anche col team di Mazzotti ho trovato un ambiente molto caldo, famigliare come del resto avevo riscontrato alla Cram e anche da Corbetta nella mia prima uscita in F.3. Ora non mi resta che aspettare la decisione del mio nuovo management inglese. Spero di poter lottare per la vittoria finale per poi salire nel Fia F.3».*

Fioravanti: «Voglio stare tra i primi 5»
Damiano Fioravanti è al 3° anno nella serie, ma di fatto la stagione 2015 sarà la sua 2ª nella categoria. La scorsa stagione è infatti stata piuttosto burrascosa per il romano che dopo aver debuttato con Corbetta nel 2013 provenendo dal karting, si è fermato dopo le prime 2 prove del 2014 tornando con Bvm nelle ultime 2 tappe. Fioravanti si è quindi accordato con la squadra italiana campione in carica, Rp Motorsport: *«Con loro ho ottenuto risultati positivi nei test di Jerez e Barcellona di fine anno 2014, ma nelle prime prove 2015 ho incontrato qualche difficoltà con le gomme nuove, che ora sono della Michelin. Abbiamo anche provato diverse cose nuove e diciamo che le prestazioni non sono state come mi aspettavo. Ma sono test, l'intesa con Rp è ottima. Nella Winter Series invece, non è andata bene perché ho sbagliato il giro di qualifica e sono rimasto fermo al via di gara-1, mentre nella seconda corsa mi hanno tamponato. Quest'anno voglio stare costantemente tra i primi 5 anche se il livello della serie è piuttosto alto, vi sono diversi piloti esperti».*

Pulcini: «Punto alla top 5 di ogni gara»
Protagonista della F.4 Italia 2014, il romano Leonardo Pulcini si è affacciato nella serie nell'ultimo atto 2014 con Dav Racing. E proprio con la squadra di Matteo Davenia ha deciso di proseguire la sua avventura nelle formule: *«I test sono andati piuttosto bene e alla luce di quei risultati punto sicuramente alla top 5 ad ogni gara. In Winter Series è andata peggio anche perché non conoscevo la pista e poi abbiamo provato cose che non hanno funzionato bene. In Dav mi trovo alla perfezione. Devo dire che il mio stile di guida si adatta molto bene alla F.3, più che alla monoposto di F.4. Ringrazio la famiglia Davenia che mi sta aiutando tantissimo e mi auguro di poterli ripagare con i risultati in pista».* ●







VOLO TRAGICO: PERDE LA VITA UNO SPETTATORE OLANDESE

Vln tragedia al vecchio 'Ring

Ha avuto un epilogo tragico il primo atto della serie Vln, in programma lo scorso fine settimana sul "vecchio" 'Ring. A perdere la vita è stato uno spettatore olandese di 49 anni, colpito dalla Nissan Gt-R Nismo Gt3 di Jann Mardenborough, che nel corso del 6° giro è decollata sul Flugplatz terminando la sua corsa oltre le protezioni. Una dinamica allucinante, del tutto simile a quella dell'incidente occorso nel 1980 a Manfred Winckelhock nello stesso punto, durante la gara dell'Europeo F.2, benché senza le medesime drammatiche conseguenze. Mardenborough (23 anni, pilota ufficiale Nissan nel Fia Wec e contemporaneamente impegnato nella Gp3 Series con il team Carlin) si alternava al volante della vettura della Nissan GT Academy-RJN col giapponese Kazuki Hoshino ed il belga Wolfgang Reip. Il britannico è riuscito ad uscire con le sue gambe dall'abitacolo, ma sotto shock è stato portato prima al centro medico e poi in ospedale per i controlli di routine. Ferite anche diverse altre persone del pubblico. La gara è stata invece fermata con la bandiera rossa e non è più ripresa. Ancora da chiarire quali siano stati i motivi che hanno fatto eccessivamente sollevare da terra la vettura giapponese.



NELLA INDIVIDUAL RACES SERIES

Bottura ok a Magione

Adolfo Bottura si è imposto a Magione nel secondo appuntamento della Individual Races Series. Il pilota trentino ha portato al successo la Osella FA 3000 della A.S.D. Speed Motor, ottenendo il migliore responso in entrambe le manche disputate e relegando alle sue spalle Mauro Rampini, in ritardo di 3"08, che aveva dominato con una vettura gemella in occasione della prima prova disputatasi a inizio marzo. Terzo posto assoluto e primo tra le monoposto per il campano Sossio Del Prete, al via con una F.3 Lola-Dome. Da segnalare la presenza delle due "lady" Deborah Broccolini e Serena Matrocolola, quest'ultima 15ª assoluta al volante di una Citroën C1. Il prossimo appuntamento dell'Individual Races Series è in programma nel mese di novembre, mentre l'11 e 12 aprile prenderà il via sullo stesso tracciato umbro il Trofeo Turismo Magione.

AMBROSI



42 PILOTI NELL'ADAC F.4

Schieramento al completo nell'Adac F.4. Gli organizzatori della serie tedesca hanno fatto sapere di avere raggiunto il numero massimo di 42 vetture. Saranno ben 18 i team presenti, con piloti di 13 differenti nazionalità. Tra i nomi più celebri, Mick Schumacher (al suo debutto in monoposto) e Harrison Newey. Saranno inoltre tre le ragazze al via: Michelle Halder, Marylin Niederhauser e Carrie Schreiner. Il campionato partirà il 26 aprile da Oschersleben.

SOSPIRI CON COSTA

Saranno 2 i piloti con cui il Vsr Lamborghini Formula Junior Team si presenterà al via del campionato della F.4 nipponica, che approderà questo fine settimana sul circuito di Okayama per il primo dei sette appuntamenti della serie. A rafforzare la formazione di Vincenzo Sospiri, che aveva già annunciato il giapponese Takuro Shinohara, ci sarà infatti anche Nicolas Costa. Il 23enne brasiliano, nel 2012 aveva vinto con l'Euronova sia il titolo italiano e quello dell'European Series della F.Abarth Aci-Csai e adesso si propone come uno dei protagonisti assoluti del campionato del Sol Levante.

TROFEO FAGIOLI

Mentre la stagione 2015 delle salite prende ufficialmente il via con il Master Drivers e l'apertura delle iscrizioni alla cronoscalata del Monte Erice, anche il Trofeo Luigi Fagioli si mette in moto per celebrare la 50ª edizione, valevole per il Civm ed in programma nel fine settimana del 21-23 agosto. Gli organizzatori per l'occasione stanno mettendo in piedi una serie di eventi. Primo di questi è la mostra intitolata "Luigi Fagioli - Un grande campione dell'automobilismo", che verrà inaugurata questo giovedì alla Galleria della Porta di Gubbio, rimanendo aperta fino al 20 aprile. In esposizione l'Alfa Romeo 158 con cui Fagioli partecipò al Mondiale F.1 nel 1950, assieme a vari cimeli.

CARRERA CUP E TRICOLORE GT

Team Heaven impegno bis

Il team Heaven Motorsport ha definito i suoi programmi per questa stagione. La squadra marchigiana affronterà un duplice impegno, schierando due Porsche Gt Cup nel tricolore Gt ed un uguale numero di vetture nella Carrera Cup Italia, una di queste per il campione 2013 Enrico Fulgenzi.

OLTRE AL VLN TEDESCO

Giudici, idea Cite in Giulietta

Potrebbe esserci anche un impegno nel Cite per Gianni Giudici. Il pilota milanese è infatti intenzionato a prendere parte alla serie tricolore con una Giulietta Quadrifoglio Verde in configurazione Tcr, da schierare nella divisione Super Production. Il programma prioritario di quest'anno, per Giudici rimane quello del Vln tedesco.

RINNOVATA LA PARTNERSHIP

Lotus Cup con Yokohama

Yokohama ha annunciato il rinnovo della partnership tecnica con il campionato della Lotus Cup Italia, di cui sarà fornitore unico per ciò che riguarda gli pneumatici impiegati nella serie. Ad equipaggiare quest'anno le Elise Cup Pb-R saranno infatti le coperture da bagnato e asciutto R17 Advan. Yokohama Italia è contemporaneamente impegnata con i campionati Seat, la formula Mitjet e i rally.

DOPO ROMANOV E FISCHER

Ferrer in Alps 3ª punta Cram

Il team Cram Motorsport ha annunciato anche il terzo pilota con cui sarà presente quest'anno nella Formula Renault 2.0 Alps. L'ultimo, in ordine di tempo, ad accordarsi con la squadra di Gabriele e Simone Rosei è stato Matteo Ferrer. 20 anni appena compiuti, con doppia nazionalità tedesca e italiana, Ferrer aveva già preso parte con il team lombardo ai test di Spa, Imola e Monza e va ad aggiungersi ai già confermati Vasily Romanov e Travor Jordan Fischer.

hanno collaborato:
Dario Lucchese, Gianluca Marchese,
Enrico Rosi Cappellani



CON COMPOSIT MOTORSPORT

Anche Di Luca in Clio Cup

Anche Simone Di Luca sarà quest'anno al via della Clio Cup Italia. Il romano, che aveva vinto il titolo nel 2008, disputerà tutta la stagione con una vettura della Composit Motorsport. Con la stessa squadra, Di Luca aveva fatto lo scorso anno una sola apparizione a Vallelunga, conquistando il successo in gara 1. 5 le vetture schierate dal team modenese, che aveva già confermato Fumi, Gioia, Lolli e Pasquali.

CASÈ CON GATTUSO SULLA 458

Scuderia Baldini torna in pista

Prima uscita 2015 per la Scuderia Baldini, scesa in pista a Vallelunga per una giornata di test nell'ottica della partecipazione al tricolore Gt. Ad alternarsi sulla Ferrari 458 sono stati Casè, intenzionato a difendere il titolo ottenuto lo scorso anno assieme a Giammaria, ed il suo nuovo compagno Gattuso. Sarà quest'ultimo a fare coppia fissa con il pilota pavese nel corso della stagione che prenderà il via proprio da Vallelunga a inizio maggio.

È RICOMINCIATA L'AVVENTURA

F.2 Italian Trophy test al Mugello

Quella che prenderà il via da Monza il 19 aprile, sarà la seconda stagione per la F.2 Italian Trophy. Tra le novità c'è la monogomma Pirelli. Giovedì 26 marzo si sono svolti intanto al Mugello i primi test 2015 della categoria, condizionati in parte dalla pioggia. Il più veloce al termine della giornata è risultato Marco Zanasi, con una Dallara F.3 della Tomcat Racing autore di 1'52"923, seguito nell'ordine da Giorgio Venica (Pure Sport) e Alessandro Bracalente (Rambo). Migliore responso tra le F.Abarth per Gianpaolo Lattanzi, in pista con il team Facondini, che ha fermato i cronometri su 1'55"368. Una ventina i piloti che si sono visti in azione sul circuito toscano e nel frattempo è arrivata anche la conferma di diversi stranieri che saranno al via del campionato.

PRIMA USCITA AL MUGELLO PER LA CUP RACER IN VERSIONE TCR

Albanese nel Cite con la nuova **Leon**

Sarà Valentina Albanese a portare al debutto nel Cite la Seat Leon Cup Racer in versione Tcr, che ha fatto la sua prima apparizione il 26 marzo al Mugello. La nuova vettura, dotata di cambio sequenziale "racing" ed Abs (la potenza di 330 Cv è invece rimasta invariata rispetto al modello impiegato nel Trofeo), ha completato i primi km con la veloce romana, la quale farà così il suo rientro nella serie tricolore che nel 2009 l'aveva vista laurearsi campionessa della classe Diesel, concludendo seconda l'anno successivo a pari merito con Andrea Bacci (Bmw). *«Riportare di nuovo il marchio Seat in pista, in uno dei maggiori campionati Turismo, rappresenta per me una bella responsabilità* - ha commentato la Albanese - *Correrò da sola e punterò ovviamente al massimo. Al Mugello abbiamo girato in condizioni particolarmente difficili, con pioggia, umido e asciutto. In questo contesto la vettura si è rivelata ottimamente bilanciata e molto sensibile alle regolazioni, grazie a un vero telaio da corsa»*. Sul circuito toscano sono scese in pista anche le Cup Racer e le Ibiza Cup dei due monomarca tricolori. Su quest'ultime hanno fatto il loro esordio le gomme slick Yokohama da 17" che verranno impiegate nel 2015 in luogo della Dunlop e che hanno evidenziato una buona consistenza sulla durata. Tra i protagonisti della scorsa stagione che si sono visti in azione c'erano Bassi, Fedeli (vincitrice del titolo femminile 2013-2014), Rodio, Pelatti e Vescovi. Una decina le Cup Racer in versione monomarca, su cui hanno girato, tra gli altri, Bettera, Buratti, D'Amico e Udalenkov. Confermata per quest'anno la diretta Tv di tutte le gare su Sportitalia (Ibiza Cup) e Sky Fox Sports (Leon Cup Racer).

MIGLIOR TEMPO PER MULLER NEI PRIMI TEST ALL'ESTORIL

Dtm, Audi al top

Audi subito davanti nel primo test ufficiale del Dtm 2015 all'Estoril la scorsa settimana. A fare segnare il miglior tempo di 1'32"443 nella sessione del mattino del 3° e conclusivo giorno è stato infatti lo svizzero Nico Müller (**sotto**), che ha preceduto di 143 millesimi l'altra vettura della Casa dei 4 anelli guidata dal 2 volte campione Timo Scheider. Subito dietro la Mercedes-Amg C63 di Gary Paffett (1'32"640). Quinto responso assoluto di 1'32"748 per Lucas Auer, il più veloce al termine del 2° giorno sempre con una Mercedes, seguito da Jamie Green (Audi), che ha chiuso al "top" la prima giornata facendo segnare 1'32"774. Il primo dei piloti Bmw è stato Antonio Felix da Costa, mentre Mike Rockenfeller è quello che ha completato il maggior numero di giri in un solo giorno, percorrendo 156 tornate al volante della sua Audi nelle prime due sessioni. Il prossimo test si svolgerà dal 14 al 16 aprile ad Oschersleben.



GHINZANI-ARCO IN GT
Nuovo ingresso nel Campionato Italiano Gran Turismo, che quest'anno vedrà al via anche il team Ghinzani Arco Motorsport. La squadra bergamasca debutterà nella serie tricolore schierando nella classe Gt Cup due Porsche 997. Direttore sportivo sarà Emilio Callioni, mentre Giacomo Scanzi ricoprirà il ruolo di team manager, sempre sotto la supervisione dell'ex pilota di F.1 Piercarlo Ghinzani.

TEST UFFICIALI LAMBO
Saranno due giorni molto intensi, mercoledì e giovedì di questa settimana, per i team impegnati quest'anno nel Lamborghini Blancpain Super Trofeo Europa. A Vallelunga si svolgeranno infatti i test ufficiali del monomarca della Casa del Toro e sarà anche la prima occasione per vedere le varie squadre in pista con le nuove Huracán LP 620-2. Praticamente confermata la presenza di quasi tutti i protagonisti della serie che prenderà il via da Monza l'11 e 12 aprile.

3 ORE ENDURANCE
La Promotor Sport ha ufficializzato la propria partecipazione alla 3 Ore Endurance Champions Cup, in cui schiererà al via due Bmw M3 E90 V8 in versione 24 Hours Special. A comporre uno degli equipaggi saranno gli esperti Mariano Bellin e Massimo Zanin. Una Mégane Trofeo invece per il team Zero Racing, che sarà impegnato contemporaneamente nella Coppa Italia, puntando tutto suAlberto Gabbiazzi ed Andrea Mosca.

MONTAGNY SOSPESO
Franck Montagny è stato punito pesantemente dalla Fia, che gli ha revocato per due anni la licenza. Il francese, ex pilota della Super Aguri-Honda in F.1, era stato trovato positivo all'anti-doping subito dopo la gara della F.E che si è disputata lo scorso novembre a Putrajaya. Dagli esami era emerso in quella occasione che Montagny, portacolori del team Andretti Autosport, aveva fatto assunzione di cocaina.



NON C'È SOLTANTO L'ADAC F.4 NEI PIANI 2015 DI MATTIA

Drudi anche in Carrera Cup

Mattia Drudi affronterà quest'anno un doppio programma. Il riminese, dopo avere annunciato che disputerà tutta la serie dell'Adac Formel 4 con il colori della Smg Swiss Motorsport di Jörn Becker, ha definito anche la propria partecipazione nella Carrera Cup Italia. Drudi, che compirà 17 anni a metà luglio, farà il proprio esordio nel monomarca tricolore riservato alle 911 Gt3 Cup della Casa di Stoccarda con il team Dinamic, diventando così il più giovane pilota in assoluto del campionato ed entrando a far parte del Porsche Scholarship Programme. Ma le novità non finiscono qui, perché sempre nel 2015 il romagnolo debutterà con la squadra di Maurizio Lusuardi anche nella Mobil 1 Supercup, disputando alcuni selezionati eventi come quello di Monza. Davvero un impegno niente male, considerando l'età ed il fatto che per lui si tratta in fondo della sua seconda stagione in auto, dopo che nel 2014 si era già messo in luce nella F.4 italiana concludendo secondo assoluto con cinque vittorie al suo attivo e meritandosi il Casco tricolore di Bronzo di Autosprint. La prima uscita ufficiale al volante di una Porsche "Type 991" è in programma questa settimana a Misano, in occasione del primo dei due test collettivi ufficiali del campionato.

I PIANI ESSECORSE

La Essecorse punta su Cristian Ricciarini. Il campione 2009 della Clio Cup Italia guiderà nel monomarca riservato alle RS 1.6 turbo una delle vetture del team emiliano con cui aveva già preso parte lo scorso anno all'ultimo appuntamento di Vallelunga, conquistando due terzi posti. Il toscano avrà come compagno di squadra Ermes Della Pia, al suo debutto assoluto nella serie della Fast Lane Promotion e figlio dell'ex rallista Sergio, a sua volta protagonista nel trofeo Mégane alla fine degli anni '90. Da definire il terzo pilota.

RAUCCI F.4 CON PREMA

Il brasiliano Giuliano Raucci si appresta a fare il suo debutto nel campionato italiano di F.4 con il team Prema. Per il giovanissimo paulista, classe '99, si tratterà anche di un esordio assoluto in monoposto. La squadra vicentina aveva già confermato nella serie tricolore il cinese della Ferrari Driver Academy, Guan Yu Zhou e l'estone Ralf Aron.

TRICOLORE PROTOTIPI

Audisio & Benvenuto e Nannini Racing saranno nuovamente al via del Campionato Italiano Sport Prototipi. Due le Lucchini-Alfa Romeo Cn4 che verranno schierate dalla squadra ligure. Già definiti invece i nomi dei piloti che rappresenteranno nella serie tricolore il team toscano, che affiderà una Norma M20f-Honda Cn2 all'esperto Walter Margelli ed una Osella Cn4 ad Armando Mangini.

PERULLO NELL'ALPS

Già protagonista nella F.Abarth, campionato in cui lo scorso anno ha concluso secondo, Alessandro Perullo si appresta a fare il suo debutto con il team Technorace nella Formula Renault 2.0 Alps. Il pilota campano, 19 anni, aveva già preso parte ai test di Barcellona che si sono svolti a dicembre e sarà della partita fin dal primo appuntamento di Imola in programma l'11 e 12 aprile.

IL FRATELLO DI LEWIS AL VIA DELLA SERIE CON L'AUDI S3

Hamilton jr nel Btcc

Nicolas Hamilton, ventiduenne fratello minore del due volte campione del mondo Lewis, punta a disputare nel 2016 l'intera stagione nel campionato Btcc. In tale ottica, sin da quest'anno disputerà cinque gare nella principale serie del Turismo britannico. Nicolas si è infatti accordato con il team AmD Tuning per guidare una Audi S3 a partire dall'evento di Croft, alla fine di giugno. Successivamente, Hamilton jr. scenderà di nuovo in pista a Snetterton, Rockingham, Silverstone e nel round conclusivo di Brands Hatch. Nicolas in passato è stato affetto da una paralisi cerebrale. Risolti i suoi problemi, si è fatto le ossa nelle corse prendendo parte alla Clio Cup Uk e all'Etcc.



DEBUTTA IN INGHILTERRA

Demarchi British style

Dopo essersi messo in luce nelle scorse stagioni in Spagna, partecipando al campionato Cer, Luca Demarchi fa il suo debutto quest'anno in Inghilterra, nella serie Britcar Sports and Touring Car Championship. Il pilota piemontese affronterà tutto il campionato con una Bmw 135D della Saxon Motorsport con il motore modificato dal sistema convenzionale diesel a ibrido diesel-gas Gpl. Una vettura del tutto inedita per le competizioni, con una potenza di 391 Cv per 610 Nm di coppia massima.

NUOVO CAMPIONATO NOVA RACE

Euro Series l'ora dei test

A meno di un mese dal primo appuntamento del Paul Ricard in programma il 25 e 26 aprile, si definiscono ulteriormente i dettagli del nuovo campionato Euro Series by Nova Race. All'appello hanno già risposto diversi team legati ai marchi Aston Martin, Bmw, Lotus, Nissan e Porsche. Al via ci saranno anche le Mégane trofeo con il motore "mappato" a 350 Cv e diverse silhouette V6. Intanto è stata definita la data dei test ufficiali, che si svolgeranno sullo stesso circuito francese il 9 e 10 aprile. La Nova Race ha inoltre firmato un accordo con SRO Technical Department per potere disporre dei dati tecnici e del "balance of performance" Gt4.

DA PORSCHE A LAMBORGHINI

Valori, Gallardo nel Tricolore Gt

Ronnie Valori prenderà parte anche quest'anno al Tricolore Gt. Il giovane pilota di Saronno, lo scorso anno al via della stessa serie con la Porsche 997 della Ebimotors, affronterà la nuova stagione passando alla Lamborghini Gallardo Gt Cup del Rush by Team 3. Ancora in via di definizione il nome del pilota con cui si alternerà al volante a partire dal primo atto di Vallelunga che si disputerà a inizio maggio. Nei programmi 2015 di Valori c'è anche la partecipazione alla 6 Ore di Roma del prossimo novembre.

Venga in pista



I TEST A SAN MARTINO DEL LAGO SEGNANO LA RIPRESA DELLA GREEN HYBRID CUP. UN PRIMO CIAK MOLTO ATTESO

Quinto anno del monomarca Green Hybrid Cup, il quarto con la titolazione di Campionato Italiano Energie Alternative. Il campionato riservato alle Kia Venga 1.6 spinte da un'unità 4 cilindri 16V Gpl/elettrica ed organizzato dalla Brc Gas Equipment con la collaborazione di Kia Motors Italia, si accinge a disputare un'altra stagione. Il successo ottenuto in pista ha pienamente appagato gli ideatori della serie, che erano partiti con un programma triennale; da qui è pertanto scaturita la decisione di proseguire anche nel 2015, riproponendo uno schieramento che dovrebbe attestarsi sulla media di 16 vetture. Giovedì di questa settimana, in occasione dei test che si svolgeranno sul circuito di San Martino del Lago, il primo "ciak". Poi oltre un mese di pausa che precederà il primo appuntamento di Magione, in programma nel fine settimana del 16 e 17 maggio. Una delle novità è quella del calendario, che includerà cinque doppi round senza oltrepassare i confini.

Tutte in Italia le tappe del tricolore, che lo scorso anno aveva incluso le due trasferte di Poznan (Polonia) e Nürburgring (Germania). Una scelta mirata a contenere i costi per incentivare la partecipazione, tanto che il budget richiesto per l'intera stagione (il campionato è in regime di monogestione) è sceso da 20 a 15 mila euro. Verrà comunque mantenuto il montepremi in denaro per gara, che verrà distribuito ai primi tre classificati. Da definire inoltre quello finale, mentre è stata confermata la suddivisione tra le categorie Junior (under 21), Gentleman (over 40) e Femminile.

5 ATTI TUTTI IN ITALIA

17 maggio	Magione
28 giugno	Imola
26 luglio	Pergusa
13 settembre	Vallelunga
25 ottobre	Varano

A questo proposito va subito detto che, dopo un anno, si tornerà a vedere almeno una donna al via. Già confermata è la presenza dell'esordiente Jessica Mana, che proverà a seguire le orme di Nicoletta Bologna ed Alessandra Brena, la quale aveva vinto il titolo nel 2013. Rimane immutato il format dei weekend, che continueranno a prevedere le due gare di 20' più un giro da completare, con una sessione di qualifica di 20' e due turni di prove libere di 25'. Identica anche la vettura, che ha ormai raggiunto il massimo livello di sviluppo. Nel 2014 le Kia Venga "ibide" erano già state dotate di un mini-compressore volumetrico in aggiunta al sistema di alimentazione ibrido con due propulsori elettrici sull'assale posteriore, che aveva portato la potenza del motore da 130 a 160 Cv. L'anno precedente era stato invece introdotto per la prima volta il sistema "push to pass", in virtù dell'impiego di un kers. Per quanto riguarda il numero dei piloti, la scorsa stagione sono stati 26 in totale. Su questo fronte stanno iniziando ad arrivare le prime conferme. È tuttavia opportuno ricordare che al via della stagione non ci sarà questa volta Jimmy Ghione. Ma quella del campione 2012, secondo classificato negli ultimi due anni, non è da considerarsi una vera defezione. Perché l'inviato di Striscia, che quando mette il casco in testa diventa un avversario ostico per tutti, ricoprirà l'inedito ruolo di direttore sportivo e coach driver per i più giovani, anche se nei suoi programmi potrebbe esserci ancora qualche partecipazione.

Tra i nomi riconfermati, spiccano quelli di Giuseppe Gulizia, Paolo Palanti e Andrea Portatadino, quest'ultimo reduce dal quarto posto in campionato conquistato nel 2014. Seconda stagione per Alberto Biraghi, ma in assoluto uno dei principali candidati al successo dovrebbe essere Jacopo Lombardelli, che dopo la crescita che in questi anni lo ha portato a classificarsi 3° nel 2014, adesso punta decisamente al titolo. Giovanni Castenaro, Giulio Tommasin ed Edoardo Tolfo sono i primi tre "under 18" che hanno risposto all'appello, mentre all'esordio ci saranno anche Carlo Casillo, Umberto Frigerio, Andrea Ricca e Sergio Sisti. ***(d.l.)***



DA MAGIONE A MAGGIO SCATTA LA 5ª EDIZIONE

A maggio sulla pista di Magione scatterà la quinta edizione del trofeo con le Kia Venga valido anche per il campionato italiano energie alternative. Il monomarca è organizzato dalla Brc

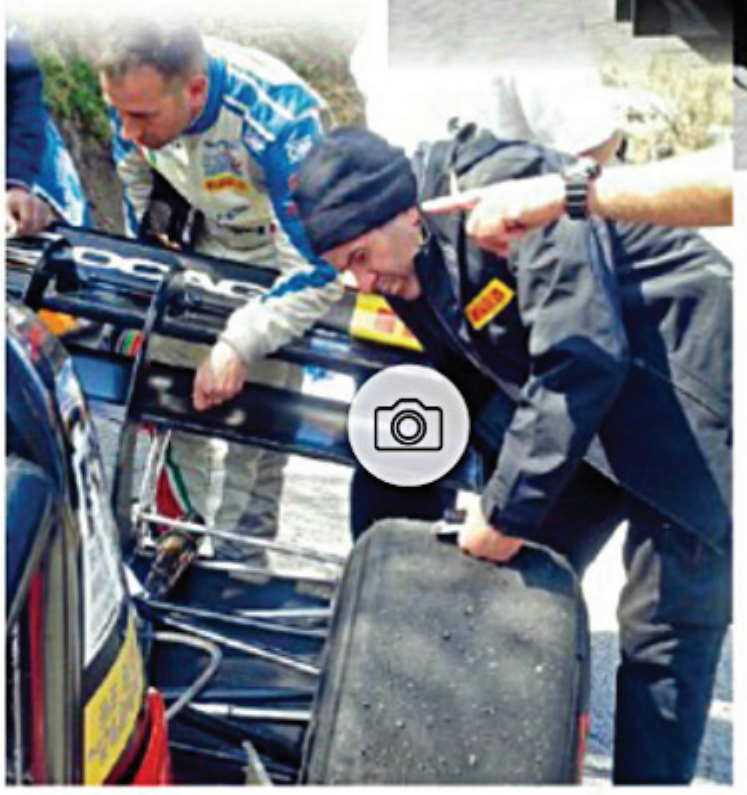


Master in montagna

IN UMBRIA, IL MONDO DELLE CRONOSCALATE È TORNATO ON THE ROAD CON TANTO DI ESORDIO UFFICIALE PIRELLI

di Gianluca Marchese
foto Io Scatto





A SCHEGGIA ANCHE TESTONI
A sinistra Terenzio Testoni della Pirelli e Simone Faggioli controllano lo stato di forma delle gomme milanesi che hanno debuttato sulla Norma del pluricampione toscano

Un rinfrancante sole ha accolto la stagione delle salite 2015 al Master Drivers di Scheggia dopo un inverno che in pochi si aspettavano foriero di novità e che invece, dapprima settimana dopo settimana e poi domenica scorsa "on the road", è culminato in una primavera tutt'altro che avara di spunti e con tanto lavoro per tutto il circus. Trentuno i piloti che si sono dati appuntamento in Umbria per "La Domenica del Pilota" organizzata dal Team Racing Gubbio, compresi diversi primattori di Civm e Tivm. Seppure non agonistico, l'evento ha richiamato numerosi appassionati anche da molto lontano: per i motori e le auto e per Faggioli, Ragazzi o Ligato e gli altri, certo, ma va da sé che l'aspetto tecnico più rilevante della giornata è stato l'esordio "ufficiale" della Pirelli come fornitore di prototipi e formule da cronoscalate. A parte la presenza di supporto della Greco Gomme, non a caso in prima fila c'era quel Terenzio Testoni che nemmeno un anno fa con la sua Bmw M3 faceva da apripista alla tricolore Verzegnis Sella Chianzutan. Non era soltanto una semplice esibizione, ma una vera e propria "presa di contatto" del manager Pirelli con le cronoscalate per i bolidi top. Perché da poco era partito il progetto-salita della casa di pneumatici milanese per questi ultimi, mentre in Gt e Turismo già si vincevano scudetti: *«Con l'ingresso in F.1* - spiega lo stesso Testoni - *abbiamo ripreso a sviluppare l'intera gamma da 13 pollici e questo ha agevolato l'investimento, in più le richieste non mancavano»*. In tutto ci è voluto un anno di test, svolti con Faggioli e la Norma-Zytek. Diversi esperimenti che hanno stravolto il lavoro a più riprese vista le grandi differenze, soprattutto in termini di tempi e temperatura per ottenere il miglior grip possibile sulle gomme, riscontrate rispetto alla pista: *«Quando in pista ti lanci per il giro veloce anche una morbida diventa performante quando si scalda, mentre in salita, in pratica, deve risultare performante prima di scaldarsi!»*. A Scheggia sono dunque stati portati degli pneumatici nuovissimi anche rispetto all'ultimo test svolto a novembre. Gomme capaci di generare il massimo grip già a 30-40 gradi e che ora sono disponibili ai clienti per quello che al momento per Pirelli è un investimento fatto su tre anni, con già tutte (o quasi) le auto del Team Faggioli che dovrebbero portare il marchio milanese.
Sui quasi 4 chilometri di Scheggia Faggioli ha "indossato" sia le soft (gialle) sia le supersoft (rosse), queste ultime utilizzate per la prima volta in assoluto proprio domenica scorsa: *«C'è ancora da lavorare per adattare l'auto alle nuove gomme* - spiega il campione toscano -, *perché l'assetto cambia molto già a partire dalla taratura di molle e ammortizzatori. E come mescole ancora è difficile capire con precisione le differenze, mi sono sembrate piuttosto vicine, ma ancora è presto. Comunque il lavoro è andato secondo i piani»*. Durante la stagione e una volta che si potrà avere un reale confronto diretto con la concorrenza (Avon) tutto sarà affinato. Intanto c'era da lavorare pure sulla Norma M20 Fc, con Simone che ha provato la nuova aerodinamica, evoluta in particolare all'anteriore, dove sono comparsi nuovo muso e nuovo estrattore. A lui sono bastate 4 salite, comunque, mentre quasi tutti so-



CON L'INGRESSO IN F.1, PIRELLI HA RIPRESO A SVILUPPARE L'INTERA GAMMA DA 13 POLLICI
TERENZIO TESTONI



Simone **Faggioli**

LA STAGIONE DI CHRISTIAN PARTE DA ERICE, OUVERTURE TRICOLORE

Merli salta la prima Cem

A Scheggia c'era anche Christian Merli. Il trentino ha lavorato sodo sull'Osella di Ligato, che ha seguito passo passo, ma ha anche detto chiaramente, e a sorpresa: *«Molto difficilmente sarò al via della prima del Cem in Francia»*. Dunque inizio 2015 da Erice? Così pare. A conti fatti è forse la notizia più importante della giornata. Quello che stupisce di più è il riserbo che permane nell'entourage Osella a proposito della nuova stagione mentre i rumors si susseguono e per Merli parlano di una FA o PA30 "evoluta" con motorizzazione 3000 (e si è parlato anche di un propulsore con due motrici di derivazione motociclistica). Lo stesso vicecampione italiano continua a non sbilanciarsi, confermando però la lotta contro il tempo per riuscire a completare il lavoro di assemblaggio: *«Siamo al massimo dell'impegno, per il resto è compito dell'Osella comunicare per quanto concerne la propria gestione, io spero soltanto di riuscire a migliorare rispetto al 2014»*.



Luca **Ligato**

BUONE SENSAZIONI E QUALCHE NOIA ELETTRICA

Ligato debutta sull'Osella Cn2

Altra Osella Cn2 al Master Driver, ma sull'altra "sponda", quella della Titan di Christian Merli, era quella di Luca Ligato, all'esordio assoluto su strada su prototipo dopo i test a Cremona. Il giovane calabrese, gommato Avon, ha destato un'ottima impressione nonostante qualche noia elettrica: *«Mi sono trovato bene e un po' mi sono emozionato a vedere Faggioli alle spalle durante le partenze»*. Nell'occasione Ligato annuncia anche l'accordo con la nuova scuderia, la Jonia Corse, raggiungendo il corregionale Scola. Altri riscontri in progressivo miglioramento sono arrivati da Paolo Venturi su Elia Avrio, Daniele Pelorosso su Renault Clio e Adriano Pilotto su Honda Civic, anche loro pronti ormai alle sfide Civm-Tivm. Curioso il lavoro di Paolo Parlato (molto soddisfatto della giornata): il triestino si è presentato a Scheggia per provare sia l'Honda Civic ex Gruppo N che ora è diventata un'A-2000 grazie a nuovo motore e cambio sequenziale sia una Renault Clio E1-2000.



Roberto **Ragazzi**

GRAN TURISMO: LE FERRARI SI SONO EVOLUTE

Ragazzi «La 458 ora è molto equilibrata»

Di grande impatto la presenza delle due Ferrari 458 evolute della scuderia Superchallenge. Per il campione in carica Gt Roberto Ragazzi e il compagno di squadra Bruno Jarach era troppa la voglia di assaporare le ultime novità aerodinamiche, tra l'altro ben visibili con splitter e alettoni. Ma non solo, perché un "gatorade" non è mancato neppure al motore, guadagnando alcuni cavalli. E Ragazzi punta dritto allo scudetto tris: *«Oggi è stato un passaggio migliore dell'altro. Sento molto di più la vettura, davvero migliorata in frenata, soprattutto davanti. La 458 ora è molto equilibrata e la messa a punto qui è tutta in funzione della competitività che dovremo dimostrare a Erice il 19 aprile»*. ●

no arrivati a 6. Con il team c'erano al lavoro anche Maurizio Pitorri e Stefano Crespi. Pitorri con la Dallara F310 motorizzata Fpt con la quale si presenterà al via del Cem gommato Pirelli: *«Ho scelto la F3 in luogo della Wolf perché in Europa la classe Cn non c'è. Gli pneumatici nuovi? Pronti subito e con una spalla molto precisa»*. E, a quanto pare, piuttosto performanti, anche se nessuno si sbottona. Non può farlo Crespi: per lui c'è l'Osella PA21 ora evoluta (e che ha rispettato una "dieta" di 24 chili) e con cambio al volante sulla quale, però, monterà ancora Marangoni, almeno fino a Caltanissetta: *«Poi da Verzegnis vedremo se andare su Pirelli. Di sicuro posso contare su una sport più leggera e cattiva»*. Inconveniente di giornata alcuni guai con il nuovo paddle-shift che lo hanno costretto a utilizzare pure il manuale.

> C'È ANCORA DA LAVORARE PER ADATTARE L'AUTO ALLE NUOVE GOMME: L'ASSETTO CAMBIA MOLTO
>
> SIMONE FAGGIOLI



Prima con sorprese

A GOIANA LA SERIE SI APRE CON LA VITTORIA DI MAURICIO E DEL "DEB" GIROLAMI. MA IN PISTA È SUCCESSO DI TUTTO



Sud America vince contro il resto del mondo. A portare al successo la Chevrolet Sonic nella Corrida de Duplas, classica apertura della Stock Car brasiliana che si è disputato due settimane fa a Goiânia, sono stati il paulista Ricardo Maurício ed il 25enne argentino Néstor Girolami al suo debutto nella categoria. Un successo che il binomio del team Eurofarma RC è riuscito ad ottenere nonostante un'agguerrita concorrenza, inclusi 14 piloti ex F.1.

Secondo posto per la Peugeot del Voxx Racing Team divisa da Marcos Gomes e l'australiano Mark Winterbottom, abituale protagonista nella V8 Supercars. Primo degli europei António Félix da Costa che si è alternato su un'altra "Chevy" della Full Time Competições col locale Allam Khodair, salendo sul gradino più basso del podio, nonostante la loro vettura sia stata assillata da guai al cambio e a dispetto dell'estenuante "marcatura" del campione del mondo Wtcc 2014 José María López, 4° a sua volta assieme all'idolo locale Cacá Bueno, ben 5 volte campione della categoria. Nella top-10 anche Alvaro Parente, che ha chiuso in settima posizione assieme a Felipe Fraga (19 anni, una stagione in F.Renault Eurocup e Alps nel 2012), e Nicolas Prost.

Il figlio del 4 volte iridato F.1, al suo debutto nel campionato, ha portato al traguardo nona la Peugeot del team Prati-Donaduzzi sui cui era stato chiamato ad alternarsi con Júlio Campos. Si è concluso così a favore del francese il confronto "a distanza" con Bruno Senna, per l'occasione suo compagno di squadra; proprio come lo furono Alain ed Ayrton ai tempi della McLaren. Per Senna "junior" ed il suo co-equipier Antonio Pizzonia solo il 25° posto, nonostante una buona stategia iniziale che li aveva portati ad anticipare il pit-stop, issandosi ottavi dopo una qualifica difficile che li aveva relegati ventesimi. Peccato che un calo di motore ed un contatto con Vitantonio Liuzzi, unico italiano al via (il pescarese ha concluso due posizioni più avanti), abbia compromesso la loro corsa.A proposito di qualifiche, va detto che a conquistare la pole erano stati Atila Abreu e Nelsinho Piquet. La coppia brasiliana sembrava avere tutte le carte in regola per fare bene, ma dei problemi ai freni hanno costretto la loro Chevrolet a rientrare ai box quando mancavano 8 giri alla bandiera a scacchi. Per nulla profeta in patria anche il 25enne César Ramos, campione 2010 della F.3 tricolore, subito fuori a causa di un'uscita di pista.

Niente di che per il campione in carica Rubens Barrichello, che assieme al 62enne veterano Ingo Hoffmann (12 titoli vinti nella Stock Car Brasil) ha concluso 14° dopo avere pagato 20" per avere superato il limite di velocità nei box, penalità che ha condizionato anche il risultato di Luciano Burti e Jaime Alguersuari, con lo spagnolo protagonista tra l'altro di un contatto con Jacques Villeneuve, che ha concluso sul fondo. ***(d.l.)***



ALLA CORRIDA DE DUPLAS 14 EX F.1
Subito combattutissima l'edizione 2015 della stock car brasiliana con ben 14 F.1 al via. Tra questi Villeneuve e Senna, in alto e Liuzzi hanno chiuso nelle retrovie

PROSSIMA SFIDA A RIBERAO PRETO

Barrichello a quota zero

Il prossimo appuntamento della Stock Car Brasil si disputerà il 4 e 5 aprile sul tracciato cittadino di Riberão Preto e sarà il secondo dei 12 round del calendario 2015. A guidare la classifica c'è Ricardo Maurício con 12 punti, uno in più rispetto a quelli di Marco Gomes e con due lunghezze di vantaggio nei confronti di Allam Khodair. Sul circuito che si snoda tra le vie della città dello Stato di San Paolo, la serie tornerà a disputare due gare nello stesso weekend e vedrà al via i protagonisti abituali del campionato. Occhi puntati in particolare su Atila Abreu, che a Riberão Preto si è imposto già due volte, nel 2010 e 2011. Ma anche sul campione in carica Ruben Barrichello, il quale dovrà riscattare gli zero punti di Goiânia.

L'OUTLET DI AUTOSPRINT

per informazioni outlet@autosprint.it

VENDITA



BMW X1 FUTURA dicembre 2010 revisionata. Km. 90.000, gomme nuove. Interventi regolari di manutenzione in assistenza BMW. X1 XDrive20d colore A72 Cashmere silver metallizzato. Cambio automatico. Sistema di navigazione Business con schermo da 6.5". Cerchi in Lega, 17", Styling. Fari Xeno con lavafari. Pacchetto luci interne. Auto sempre parcheggiata in garage. Euro 18.000. Tel. 338-4041452, 335-6380767.



DISPONIBILE ELIA AVRIO ST 09 Evo "usato prontocorsa" per cronoscalate, slalom e competizioni in pista. Vettura completa di motore Suzuki Hayabusa 1300cc originale. Caratteristiche: telaio aggiornato alla versione Avrio ST 14 (ultimo modello), carrozzeria Avrio ST 09 Evo (modello precedente). Euro 20.000,00 - Contatti: tel. 0961-790804 - s.elia@eliaprototipi.it - www.eliaprototipi.it



DISPONIBILE LA VERSIONE AGGIORNATA della Elia Avrio ST 14 per la stagione che sta per iniziare, versatile per gare di velocità ed abilità in salita e competizioni su pista. Vettura senza motore completa di carrozzeria in vetroresina superleggera, differenziale, estintore, cinture di sicurezza e retromarcia elettrica. Prezzo euro 20.000,00 + IVA. Contatti: tel. 0961-790804 - s.elia@eliaprototipi.it - www.eliaprototipi.it



POWER CAR TEAM-Munaretto per rinnovo parco auto vende n. 2 Renault Clio R3 max. Massimo step evolutivo, vetture pluridecorate, completamente rialzate, pronte gara. Per informazioni: info@munarettogroup.com



POWER CAR TEAM-Munaretto vende Peugeot 207 S2000. Vettura all'ultimo step di evoluzione completamente rialzata e pronta gara. Per informazioni: info@munarettogroup.com

NOLEGGIO



AC RACING prepara e noleggia vetture da competizione, programmi e singole gare, pista e salita. Porsche 997 GT3, Honda Civic Type-R, MINI, Renault Clio. Info acracing-@libero.it, tel. 334-3143975.



FERRARA MOTORS esperienza e professionalità. Preparazione, gestione e noleggio auto da competizione, programmi o singole gare. Info 0941655015 – info@ferraramotors.it www.ferraramotors.it



PROFESSIONALITÀ E COMPETENZA di Procar Motorsport sono a disposizione dei piloti che vogliono mettersi alla prova con: Citroen Ds3R5 e Ds3R3 a breve anche nella formulazione Max. Per info:commerciale@procarmotorsport.it tel. 0573-528230, www.procarmotorsport.it



SUPERCHALLENGE VINCITRICE CIVM GT 2013/2014, noleggia Ferrari 430 Challenge con assistenza e assicurazione nel Civm e Tivm. Tel. 348-2607826 info@superchallenge.net

VARIE



SELEZIONE NAZIONALE PILOTI - Review Stagione 2014 - Maurizio Rizzo è l'uomo dei record in casa Selezione, ed anche la scorsa stagione si è distinto per le sue eccezionali performance: vincitore della Super Pole Position Cup 2014 e pilota con più successi durante la stagione (9 Ori). Per intraprendere nel migliore dei modi l'avventura nel difficile ma affascinante mondo dei motori, fai come Maurizio: scegli Selezione Nazionale Piloti. Per info: selezionenazionale@alice.it, 393/1244900.



ULTIMOPARALLELO - Gazebo in alluminio, tetto in pvc, apertura veloce. Linea Easy: 3x3m euro 199 - 4,5x3m euro 259 - 6x3m euro 399. Linea Professional: 3x3m euro 290 - 4,5x3m euro 360 - 6x3m euro 490. Telefono 340-0737280 - www.ultimoparallelo.it - email: happydays65@live.it

MOTOSPRINT
OGNI MARTEDÌ IN EDICOLA

Il modo migliore per comunicare i vostri annunci a tema motorsport

COME FARE
Spediteci l'annuncio (testo ed eventuale foto) allegando la copia della ricevuta del pagamento effettuato.
Allegate anche i vostri dati: nome e cognome, indirizzo completo, codice fiscale e Partita IVA.
Utilizzate il metodo che preferite:
email outlet@autosprint.it
posta in busta chiusa a: Autosprint Outlet - Conti Editore srl, via del Lavoro 7, 40068 S. Lazzaro di Savena (BO)
fax 051-6227309

LE TARIFFE (IVA compresa)
L'annuncio costa 18 Euro, fino ad un massimo di diciotto parole. Per ogni parola in più delle diciotto, 1 Euro.
La pubblicazione della foto (max 1 per annuncio) comporta un supplemento di 31 Euro (formato standard di impaginazione: larghezza 1 colonna - 31 mm, altezza max 31 mm).
Pagamento anticipato.
Le tariffe si riferiscono ad una sola pubblicazione.
Per due ripetizioni, il doppio.
Sconti per pubblicazioni continuative (richiedeteci un preventivo!).

METODI DI PAGAMENTO
Conto Corrente Postale n. 244400 intestato a Conti Editore Srl, via del Lavoro 7, 40068 San Lazzaro di Savena (BO) causale "Autosprint Outlet".
Bonifico bancario Monte dei Paschi di Siena - Ag. 127 - Via Sicilia, 203 - 00187 Roma, IBAN: IT39 P 01030 03301 000000532457. Bic/Swift Code: PASCITM1Z70, c/c intestato a Conti Editore srl, via del Lavoro 7, 40068 San Lazzaro di Savena (BO), causale "Autosprint Outlet".
Assegno intestato a Conti Editore Srl

INFORMAZIONI
All'interno dell'immagine, si possono inserire anche loghi e/o scritte. Spedire un file .jpg a outlet@autosprint.it. Il numero telefonico completo, il sito internet e l'email vengono conteggiati 1 parola ciascuno. Non si conteggiano: congiunzioni, preposizioni, articoli e segni di punteggiatura. Tutte le inserzioni seguono un tipo di impaginazione standard. La pubblicazione avverrà nel primo numero raggiungibile, se non diversamente richiesto.

Richiedeteci il modulo con le info e il calendario delle uscite: email outlet@autosprint.it - tel. 051.6227270.

AUTOSPRINT
CONTI EDITORE

Redazione: Via del Lavoro, 7 - 40068 San Lazzaro di Savena (BO) - Telefono: 051.6227111 - Fax: 051.6227242
Registrato presso il Tribunale di Bologna n. 3395 del 25/2/1989.
Abbonamenti DIFFUSIONE EDITORIALE Srl - Via Clelia 27 - 00181 Roma
e-mail: abbonamenti@diffusioneeditoriale.it
Telefono: 06.78.14.73.11 - da lunedì a venerdì ore 9-13 14-16 - Fax: 06.93.38.79.68
Sito acquisto abbonamenti: www.abbonatiweb.it
Prezzi abbonamenti: Italia annuale euro 105,00 (prezzo promozionale per abbonamenti sottoscritti entro il 31/12/2015 euro 80,00), semestrale euro 60,00.
Estero: Europa euro 180,00, Asia/Amerche/Africa euro 260,00, Oceania euro 280,00.
Modalità di pagamento c/c postale 80721178 intestato a Diffusione Editoriale, o bonifico bancario IBAN: IT 90 V 07601 03200 000080721178 (dall'estero Bic BPPITRRXXX).
Gli arretrati sono disponibili dal 2012 in poi al prezzo di euro 9,00 cadauno comprese le spese di spedizione.
Stampa: Poligrafici il Borgo S.r.l. - Via del Litografo, 6 - 40138 Bologna - Tel. 051 6034001.
Distribuzione esclusiva per l'edicola in Italia: m-dis Distribuzione Media S.p.A. - Via Cazzaniga, 2 - 20132 Milano - Tel 02.25821 - Fax 02.25825302 - e-mail: info-service@m-dis.it
Distribuzione esclusiva per l'estero: Johnsons International News Italia S.p.A. - Via Valparaiso, 4 - 20144 Milano - Tel. 02.43962263 - Fax 02.43916430
SPORT NETWORK **Concessionaria esclusiva per la pubblicità Italia ed estero:**
Sport Network s.r.l. - www.sportnetwork.it
Sede legale: Piazza Indipendenza, 11/b - 00185 - Roma
Ufficio Milano: Via Messina, 38 - 20154 Milano - Telefono 02.349821 - Fax 02.3496450
Ufficio Roma: Piazza Indipendenza, 11/b - 00185 Roma - Telefono 06 492461 - Fax 06 49246401
Banche Dati di uso redazionale
In conformità alle disposizioni contenute nell'allegato A.1 del D.Lgs 196/2003, nell'art. 2, comma 2, del "Codice Deontologico relativo al trattamento dei dati personali nell'esercizio dell'attività giornalistica ai sensi dell'art. 139 del D.Lgs 196/2003, del 30/06/2003" la Conti Editore S.r.l. rende noto che presso la sede esistono banche dati di uso redazionale. Ai fini dell'esercizio dei diritti di cui all'art.7 e.s. del D.Lgs. 196/2003, le persone interessate potranno rivolgersi a: Conti Editore S.r.l. - Via del Lavoro n. 7 - 40068 San Lazzaro di Savena (BO). Tel. 051.6227101 - Fax 051.6227309.
Responsabile del trattamento dati (D.Lgs 196/2003): Alberto Sabbatini

Articoli, foto e disegni, anche se non pubblicati, non si restituiscono.
Testi, fotografie e disegni: riproduzione anche parziale vietata.
Tutti gli articoli contenuti in Autosprint sono da intendersi a riproduzione riservata ai sensi dell'Art. 7 R.D. 18 Maggio 1942 n. 1369.

FIEG PERIODICO ASSOCIATO ALLA FIEG FEDERAZIONE ITALIANA EDITORI GIORNALI
Accertamenti Diffusione Stampa

Leclassifiche

VELOCITÀ

INDYCAR	ST PETERSBURG
TCR SERIES	SEPANG
INDY LIGHT	ST PETERSBURG

RALLY

RALLY 1000 MIGLIA	BRESCIA
RALLY 2 LAGHI	OMEGNA
RALLY TORRI SARACENE	GIOIOSA MAREA

KARTING

WSK SUOER MASTER SERIE	PISTA 7 LAGHI

Le classifiche e il resoconto della gara Nascar di questa settimana lo trovate su www.autosprint.it

VELOCITÀ

INDYCAR

Resoconto della gara a pag. 38

S.Petersburg (Usa), 28-29 marzo 2015

Gara: 1. Montoya (Penske) 110 giri in 2h16'58"1079, alla media di 139.586 km/h; 2. Power (Penske) a 0"9930; 3. Kanaan (Ganassi) a 11"1685; 4. Castroneves (Penske) a 11"4376; 5. Pagenaud (Penske) a 12"3909; 6. Bourdais (KV) a 16"4923; 7. Hunter-Reay (Andretti) a 27"7102; 8. Hawksworth (Foyt) a 34"9206; 9. Filippi (CFH) a 38"1564; 10. Andretti (Andretti) a 38"6910; 11. Rahal (Rahal) a 40"3895; 12. Newgarden (CFH) a 51"7710; 13. Sato (Foyt) a 52"2688; 14. Munoz (Andretti) a 56"7210; 15. Dixon (Ganassi) a 59"6613; 16. Hinchcliffe (Schmidt) a 1'02"4581; 17. Chaves (Herta) a 1'03"0667; 18. De Silvestro (Andretti) a 1'03"1422; 19. Karam (Ganassi) a 1 giro; 20. Coletti (KV) a 1 giro; 21. Kimball (Ganassi) a 1 giro; 22. Jakes (Schmidt) a 10 giri.

Giro più veloce: il 90° di Castroneves in 1'01"8607, alla media di 168.580 km/h.

Campionato: 1. Montoya 51 punti; 2. Power 44; 3. Kanaan 35; 4. Castroneves 33; 5. Pagenaud 31; 6. Bourdais 28; 7. Hunter-Reay 26; 8. Hawksworth 25; 9. Filippi 22; 10. Andretti 20; 11. Rahal 19; 12. Newgarden 18.

TCR

Resoconto della gara a pag. 58

Sepang (Mal), 28-29 marzo 2015

Gara-1: 1. Comini (Seat Léon) 9 giri in 21'26"159 alla media di 139,635 km/h; 2. Oriola (Seat Léon) a 3"381; 3. Afanasiev (Seat Léon) a 8"095; 4. Morbidelli (Honda Civic) a 9"002; 5. Belicchi (Seat Léon) a 9"708; 6. Gleason (Honda Civic) a 11"428; 7. Gene (Seat Léon) a 12"494; 8. Nykjaer (Seat Léon) a 16"215; 9. Fizca (Seat Léon) a 21"148; 10. Veglia (Seat Léon) a 26"651; 11. Yu Siu Fung (Seat Léon) a 1'08"472.

Giro più veloce: Comini in 2'20"585 alla media di 141,941 km/h.

Gara-2: 1. Gene (Seat Léon) 10 giri in 23'53"256 alla media di 139,227 km/h; 2. Oriola (Seat Léon) a 0"752; 3. Morbidelli (Honda Civic) a 2"366; 4. Comini (Seat Léon) a 2"594; 5. Belicchi (Seat Léon) a 3"570; 6. Munnich (Honda Civic) a 9"603; 7. Gleason (Honda Civic) a 10"859; 8. Grachev (Audi TT) a 12"067; 9. Yu Siu Fung (Seat Léon) a 33"560; 10. Fizca (Seat Léon) a 1 giro; 11. Veglia (Seat Léon) a 1 giro.

Giro più veloce: Belicchi in 2'21"336 alla media di 141,186 km/h.

Il campionato: 1. Comini 40 punti; 2. P.Oriola 36; 3. Gené 31; 4. Morbidelli 27; 5. Belicchi 24; 6. Gleason 19; 7. Afanasiev 15; 8. Munnich 9; 9. Grachev e Nykjaer 4; 11. Ficza 3; 12. Yu, Engstler 2; 14. Veglia 1.

INDYLIGHT

S.Petersburg (Usa), 28-29 marzo

Gara-1: 1. Jones 30 giri in 37'44"4021 alla media di 138.162 km/h; 2. Harvey a 3"7085; 3. Pigot a 7"7687; 4. Hargrove a 9"0218; 5. Kaiser a 11"8484; 6. Piedrahita a 24.9485; 7. Anderson a 25"2474; 8. Ringel a 29"9784; 9. Enerson a 36"6601; 10. Blackstock a 1 giro; 11. Brabham a 2 giri; 12. Chilton a 29 giri; 13. Serrallés a 29 giri.

Giro più veloce: Brabham in 1'06"4708 alla media di 156,889 km/h.

Gara-2: 1. Jones 45 giri in 51'20"2851 alla media di 152,351 km/h; 2. Harvey a 9"0708; 3. Pigot a 14"7997; 4. Chilton a 15"4050; 5. Kaiser a 22"3426; 6. Hargrove a 24"3055; 7. Brabham a 25"2708; 8. Serrallés a 27"3016; 9. Piedrahita a 38"5682; 10. Anderson a 38"9756; 11. Blackstock a 39"6795; 12. Ringel a 40"4068; 13. Enerson a 41 giri.

Giro più veloce: Jones in 1'06"8666 alla media di 155,960 km/h.

Campionato: 1. Jones 64 punti; 2. Harvey 50; 3. Pigot 44; 4. Hargrove 34; 5. Kaiser 34; 6. Chilton 28; 7. Piedrahita 27; 8. Anderson 25; 9. Brabham 25; 10. Ringel 22.

RALLY

CIWRC

39° Rally 1000 Miglia

Resoconto della gara a pag. 42

Brescia, 27-28 marzo 2015

Assoluta: 1. Rossetti-Maurigi (Ford Fiesta Wrc) in 1.02'52"6; 2" Chentre-Gualtieri (Ford Focus Wrc) a 19"; 3. Signor-Bernardi (Ford Focus Wrc) a 23"2; 4. Fontana-Arena (Hyundai i20 Wrc) A 1'31"; 5. Manzini-Lucchi (Ford Fiesta Wrc) a 2'19"7; 6. Niboli-Fappani (Peugeot 208) a 4'18"5; 7. Liberini-Guerra (Peugeot 207 S2000) a 4'26"8; 8. Hoelbling-Grassi (Skoda Fabia S2000) a 4'39"6; 9. Vescovi-Guzzi (Renault Clio) a 4'48"3; 10. Catterina-Michi (Peugeot 207 S2000) a 4'55"5.

GRUPPO A

Classe 1600: 1. Bennati-Bennati (Peugeot 106) in 1.21'17"6.

Classe S1600: 1. Forato-Gasparotto (Renault Clio) in 1.08'06"3; 2. Arici-Doria (Renault Clio) a 4"4; 3. Lombardi-Pieri (Renault Clio) a 1'09"4; 4. Rigo-Istel (Suzuki Swift) a 2'05"4.

Classe S2000: 1. Liberini-Guerra (Peugeot 207) in 1.07'19"4; 2. Hoelbling-Grassi (Skoda Fabia) a 12"8; 3. Catterina-Michi (Peugeot 207) a 28"7; 4. Vellani-De Marco (Peugeot 207) a 56"3; 5. Terrini-Ruggeri (Peugeot 207) a 3'06"3.

Classe Wrc: 1. Rossetti-Maurigi (Ford Fiesta) in 1.02'52"6; 2. Chentre-Gualtieri (Ford Focus) a 19"; 3. Signor-Bernardi (Ford Focus) a 23"2; 4. Fontana-Arena (Hyundai i20) a 1'31"; 5. Manzini-Lucchi (Ford Fiesta) a 2'19"7.

GRUPPO N

Classe 1600: 1. Amorisco-Cavallotto in 1.14'36"7; 2. Cambiaghi-Cere' (Peugeot 106) a 18"6; 3. Modugno-Mele a 1'34"8; 4. Peloso-Carracciu a 3'39"6; 5. De Cecco-De Cecco (Peugeot 106 Rally) a 4'58"7; 6. Mollo-Merlo a 5'22"9; 7. Cagni-Salgaro a 6'06"9; 8. Bergamini-Di Carlo (Peugeot 106) a 7'21"7 (tutti gli altri su Suzuki Swift).

Classe 2000: 1. Reccagni-Filini (Renault Clio Rs) in 1.12'31"8; 2. Rainer-Franceschini (Honda Civic) a 1'16"4; 3. Pozzi-Pozzi (Renault Clio Rs) a 10'15"7.

Classe oltre 2000: 1. Lucchini-Tognolini (Subaru Impreza) in 1.14'14".

GRUPPO R

Classe 1600 (R1B): 1. Cappello-Fabbian (Suzuki Swift) in 1.15'23"8.

Classe 1600 (R2B): 1. Fiorenti-Pozzi in 1.11'25"5; 2. Nember-Polonioli a 22"8; 3. Griso-Lucato a 25"4; 4. Grani-Gerussi a 50"2; 5. Montagna-Montagna a 50"4; 6. Rissone-Desole (Renault Twingo) a 1'06"6; 7. Toninelli-Tomasi (Renault Twingo) a 2'02"4; 8. "Chicco"-"Ghirla" a 3'01"9; 9. Salvadori-Bergonzi (Peugeot 208) a 3'12"7; 10. Oldani-Rocca (Peugeot 208 Vti) a 7'23"7; 11. Pelizzer-Guadagnin (Peugeot 208) a 8'21"7 (tutti gli altri su Citroën C2).

Classe 2000 (R3C): 1. Vescovi-Guzzi in 1.07'40"9; 2. Marchetti-Marchetti a 3'04"; 3. Lugano-Pozzi a 4'13"; 4. Sassano-Ungaro a 5'29"5; 5. Bardin-Pascale a 9'21"7 (tutti su Citroën C2).

Classe 1620 (R3T): 1. Vittalini-Tavecchio (Citroën Ds3) in 1.08'48"7; 2. Paracchini-Benellini (Citroën Ds3) a 6'08"3.

Classe oltre 2000 (R5): 1. Niboli-Fappani (Peugeot 208) in 1.07'11"1.

GRUPPO R NAZIONALE

Classe R1T: 1. Novaglio-Ferlinghetti in 1.13'52"5; 2. Baruzzi-Marini a 39"3; 3. Pozzi-Petissi a 1'02"2 (tutti su Mini Cooper S).

RACING START

Classe fino a 1600: 1. Dallera-Fisogni (Peugeot 207 Gti) in 1.17'21"2.

NAZIONALE

2° Rally 2 Laghi

Omegna (Vb), 28-29 marzo 2015

Assoluta: 1. Caffoni-Minazzi (Peugeot 207 S2000) in 39'30"1; 2. Pizio-Simonini (Renault New Clio R3) a 1'40"2, 3. Patera-Ravano (Peugeot 207 S2000) a 1'42"6. 4. Frattini-Rognoni (Mitsumishi) a 2'46"2; 5. Pelgantini-Malandra (Renault New Clio R) a 2'53"1; 6. Barbieri-"Leon" (Mitsumishi)a 2'55"2; 7. Trisconi-Zeffiretti (Renault New Clio) a 3'05"9; 8. Fredducci-Patrone (Renault Clio W.)a 3'50"2; 9. Dinetti-Bossi (Peugeot 106) a 4'08"0; 10. Minesi-Zanni (Peugeot 106) a 4' 20"6.

GRUPPO A

Classe A7: 1. Fredducci-Patrone (Renault Clio W) in 43'20"3; 2. Bairdi-Miglini (Renault Clio W) a 1'57"1; 3. Bertino-Buffoli (Renault Clio W) a 4'54"0.

Classe A6: 1. Dinetti-Bossi (Peugeot 106) in 43'38"1; 2. Minesi-Zanni (Peugeot 106) a 12"6; 3.

RALLY NAZIONALE — OMEGNA

2 Laghi, Caffoni concede il bis

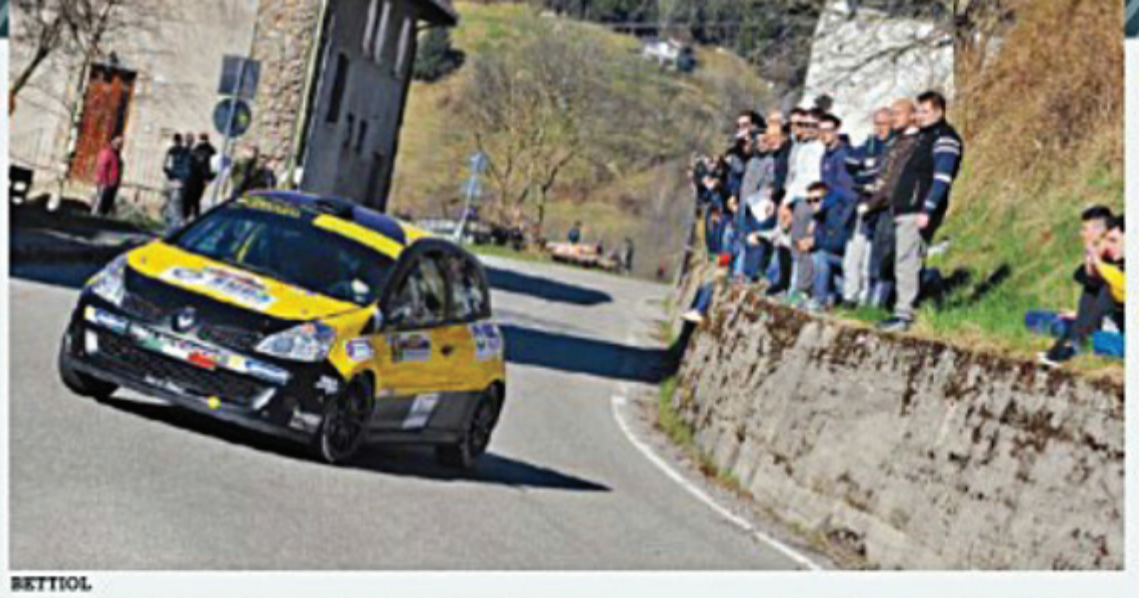
OMEGNA - Seconda edizione del "Rally dei 2 Laghi" e seconda vittoria di Davide Caffoni e Massino Minazzi. Il duo ossolano al volante della Peugeot 207 S2000 ha dominato da inizio a fine vincendo tutte le prove speciali. Con partenza da Omegna e arrivo a Domodossola, la gara articolata in due tappe, quella di sabato sul colli del lago d'Orta e Maggiore e sconfinamento in Ossola la domenica, ha vissuto i suoi momenti agonistici più combattuti sabato pomeriggio. Caffoni si è subito aggiudicato la prova d'apertura costringendo gli altri a inseguire, poi le cose sono state meno difficili del previsto. Non partito Vietti (Peugeot 207) che aveva picchiato allo schakedown, poi lo svizzero Mella fermo al secondo scratch per problemi al motore della Ford Fiesta R5, ad insidiare maggiormente i vincitori, costantemente secondo è stato Fabrizio Margaroli al debutto sulla nuova Peugeot 208 R5 (con qualche problema di feeling con la vettura), costretto a fermarsi dopo cinque prove per rottura della frizione. Domenica tranquilla per Caffoni, con oltre un minuto sui secondi: i novaresi Mattia Pizio e Luca Simonini su Renault New Clio R3C autori di una corsa strepitosa, rintuzzando gli incisivi attacchi dell'armeniese Silvano Patera e Arianna Ravano (Peugeot 207 S2000) che terminano terzi. Appena sotto il podio la Mitsubishi Lancer di Frattini-Rognoni primi N4. Su 59 equipaggi al via 34 al traguardo. Tra i ritirati Bestetti primo di A7 ha centrato una rotoballa in chicane e Massimo Margaroli primo di N3 è finito in un fosso, Fugazzotto (noie meccaniche).

Eraldo Guglielmetti

ALQUATI



Con la Peugeot 207 Super2000 Davide Caffoni e Massimo Minazzi hanno dominato sulle ps del Rally 2 Laghi. In alto Vescovi primattore a Brescia 9° assoluto e re in R3



BETTIOL

Rossini-Rossini (Peugeot 106) a 4'10"6.

GRUPPO N

Classe N4: 1. Frattini-Rognoni (Mitsubishi Lancer Evo IX) in 42'16"3; 2. Barbieri-"Leon" (Mitsubishi Lancer Evo IX) a 09"0.

Classe N3: 1. Faggio-Campus (Renault Clio RS) in 44'28"3; 2. Talarico-Tufano (Renault Clio RS) a 3'08"6; 3. Ricci-Patritti a 3'30" 2; 4. Massano-Casellato a 3'53" 4; 5. Pesinena-Conte a 4' 22"4; 6. Ruga-Moro a 49'00" 7. Geddo-Destro a 10'57"3 (tutti su Renault Clio RS).

Classe N2: 1. Levati-Laffranco (Peugeot 106) in 44'55"6; 2. Sarli-Martellini a 02"0; 3; 3. Matinoli-Bisetti (Citroen Saxo) a 37"2; 4. Tavazza-Porta a 1'12"9; 5. Rossi-Guagnini a 2'10"4; 6. Tempini-Demonti a 3'55"2; 7. Tondina-Cecchetto (Suzuki Swift) a 4'33"2; 8. Fontana-Bertolli (Citroen Saxo) a 5'04"9; 9. Pelgantini-Cantadore a 5'24"0; 10. Dossi-Bertona (Citroen Saxo) a 8'30"8 (tutti gli altri su Peugeot 106).

Classe N1: 1. Gregoletto-Guerra (Peugeot 106) in 51'59"8.

GRUPPO "R"

Classe R3C: 1. Pizio-Simonini (Renault New Clio) in 41'10"3; 2. Pelgantini-Malandra (Renault New Clio) a 1'12"9; 3. Trisconi-Zeffiretti (Renault New Clio) a 1'25"7.

Classe R2B: 1. Margaroli A.-Minola (Peugeot 208) in 46'50"7; 2. Caramella-Carolo (Renault Twingo) a 1'00"6.

Classe J2: 1. Lavarini-Teruggia (Peugeot 205) in 49'15"1.

TRN

2° Rally Torri Saracene

Resoconto della gara a pag. 51

Gioiosa Marea (Me), 28-29 marzo 2015

Assoluta: 1. Pollara-Princiotto (Citroën Ds3) in 52'24; 2. Mondello-Caputo (Peugeot 207 S2000) a 1'17"7; 3. Molica-Pintaudi (Abarth Grande Punto) a 1'18"4; 4. Armaleo-Armaleo (Renault Clio S1600) a 3'06"; 5. Trupiano-Turra (Renault New Clio) a 3'21"9; 6. Segreto-Longo (Renault Clio Williams) a 3'42"; 7. Schepis-Scaffidi (Peugeot 106 Rally) a 3'56"7; 8. Casella-Galipò (Peugeot 106 Rally) a 3'57"7; 9. Vercelli-Vercelli (Peugeot 106 Rally) a 3'59"4; 10. Fragale-Maccarrone (Peugeot 106 Rally) a 3'59"7.

RACING START

Classe Rs1: 1. Casella-Baldo (Peugeot 106 Rally) in 1.06'10"1.

Classe Rs2: 1. Arnao-Scimone (Renault Clio) in 1.07'45"9.

Classe Rs3: 1. Torre-Torre (Citroen C2 Vts) in 1.07'52"7.

Classe Rs4: 1. Zullo-Atigue (Renault Clio Rs) in 1.03'41".

Classe RsD2: 1. Di Stefano-Barbera (Alfa Romeo 147 Jtd) in 1.01'54"9.

GRUPPO N

Classe 1300: 1. Biondo-Midiu in 1.01'11"9; 2. Nastasi-Matafù a 2'16"8; 3. Cannizzaro-Prestipino a 5'21"5 (tutti su Peugeot 106 Rally).

Classe 1600: 1. Schepis-Scaffidi in 56'20"7; 2. Casella-Galipò a 1"; 3. Quaranta-Cibella a 42"9; 4. Viola-Catalfamo a 1'37"0; 5. Alibrando-Aprile a 2'14"6; 6. Borrello-Adamo a 2'50" (tutti su Peugeot 106 Rally).

Classe 2000: 1. Radici-Sapienza (Renault Clio Williams) in 1.04'03"1.

Classe oltre 2000: 1. Ciffo-Cambria (Subaru Impreza N12) in 56'26"4.

GRUPPO A

Classe 1400: 1. Cappadonia-Calabrò (Peugeot 205 Rally) in 58'59"6; 2. Ridolfo-Tumeo (Peugeot 106 Rally) a 13"1; 3. Monastra-Adriano (Peugeot 106 Rally) a 2'08"4; 4. Greco-Bongiovanni (Fiat Panda) a 3'10"9; 5. Foti Cuzzola-Tascone (Peugeot 205 Rally) a 5'39"3; 6. Condipoparo-Bongiorno (Peugeot 106 Rally) a 7'26"8.

Classe 1600: 1. Vercelli-Vercelli in 56'23"4; 2. Fragale-Maccarrone a 0"3; 3. Coriglie-Piras a 20"7; 4. Piccione-Florio (Citroën Saxo Vts) a 4'22"7; 5. Merendino-La Monica a 5'58"3 (tutti gli altri su Peugeot 106 Rally).

Classe 2000: 1. Segreto-Longo in 56'06"0; 2. Ferraro-Bruno a 50"3; 3. Schepisi-Siragusano a 1'24"5; 4. Pasqua-Ferraro a 6'41"7 (tutti su Renault Clio Williams).

Classe Super 1600: 1. Armaleo-Armaleo (Renault Clio) in 55'30"0; 2. Alioto-Mangano (Fiat Punto) a 57"7; 3. Messina-Famà (Renault Clio) a 3'32"2.

Super 2000: 1. Mondello-Caputo (Peugeot 207) in 53'41"7; 2. Molica-Pintaudi (Abarth Grande Punto) a 0"7.

GRUPPO R

Classe R5: 1. Pollara-Princiotto (Citroen DS3) in 52'24.

KARTING

PISTA 7 LAGHI

Castelletto di Branduzzo (PV), 19-22 marzo 2015

Wsk Super Master Series

Mini - Prefinale A: 1. Moretti (Tony-Tm) 8 giri in 9'38"337; 2. Marseglia (Crg-Tm) a 3"217; 3. Fusco (Tony-Tm) a 4"517; 4. Giardelli (Tony-Tm) a 5"230; 5. Moya Lopez (Tony-Tm) a 7"098. **Prefinale B:** 1. Hauger (Crg-Tm) 8 giri in 9'36"127; 2. Muller (Energy-Tm) a 2"876; 3. Negro (Top-Tm) a 5"623; 4. Papalia (Tony-Tm) a 6"427; 5. Cecchi (Tony-Tm) a 7"569. **Finale:** 1. Hauger 10 giri in 12'11"554; 2. Muller a 3"982; 3. Moretti a 7"379; 4. Papalia a 7"983; 5. Skocdopole (Tony-Tm) a 9"094; 6. Moya Lopez a 9"784; 7. Crescente (Energy-Tm) a 10"520; 8. Fusco a 10"670; 9. Negro a 11"424; 10. Coluccio (Tony-Vortex) a 14"573. **Classifica:** 1. Hauger 140 punti; 2. Muller 130; 3. Marseglia 78; 4. Moretti 76; 5. Michelotto 65.

KFJ - Prefinale A: 1. Sargeant (Fa-Vortex) 16 giri in 17'22"966; 2. Colombo (Tony-Lke) a 1"874; 3. Shvetsov (Tony-Vortex) a 8"034; 4. Minang (Tony-Vortex) a 12"258; 5. Ponomarenko (Tony-Lke) a 12"687. **Prefinale B:** 1. Novalak (Tony-Vortex) 16 giri in 17'32"271; 2. Watt (Fa-Vortex) a 2"423; 3. Garcia (Fa-Tm) a 3"162; 4. Martono (Tony-Vortex) a 8"499; 5. Legeret (Birel-Parilla) a 8"798. **Finale:** 1. Novalak 16 giri in 18'21"207; 2. De Pauw (Birel-Parilla) a 3"182; 3. Sargeant a 3"758; 4. Watt a 4"551; 5. Ponomarenko a 7"085; 6. Leuillet (Birel-Parilla) a 9"312; 7. Colombo a 13"086; 8. Legeret a 13"977; 9. Maini (Tony-Vortex) a 15"014; 10. Brinkmann (Tony-Vortex) a 15"690. **Classifica:** 1. Novalak 180 punti; 2. Sargeant 110; 3. Colombo 72; 4. De Pauw 55; 5. Watt 54.

KF - Prefinale A: 1. Nielsen (Tony-Vortex) 16 giri in 16'55"748; 2. Verschoor (Exprit-Vortex) a 0"540; 3. Correa (Energy-Tm) a 8"640; 4. Hanley (Croc-Tm) a 9"310; 5. Van Leeuwen (Crg-Tm) a 13"235. **Prefinale B:** 1. Basz (Kosmic-Vortex) 16 giri in 16'57"263; 2. Hiltbrand (Crg-Parilla) a 21"617; 3. Vartanyan (Tony-Vortex) a 21"807; 4. Lessennes (Zanardi-Tm) a 22"291; 5. Lorandi (Tony-Vortex) a 22"783. **Finale:** 1. Basz 20 giri in 21'25"453; 2. Viganò (Top-Parilla) a 4"876; 3. Nielsen a 8"354; 4. Lessennes a 16"599; 5. Fewtrell (Fa-Vortex) a 17"453; 6. Hiltbrand a 20"182; 7. Joyner (Zanardi-Tm) a 20"716; 8. Verschoor a 21"036; 9. Potty (Kosmic-Vortex) a 21"863; 10. Lorandi a 21"897. **Classifica:** 1. Basz 180 punti; 2. Nielsen 130; 3. Van Leeuwen 50; 4. Viganò 48; 5. Hiltbrand 42.

KZ2 - Prefinale A: 1. Abbasse (Sodi-Tm) 16 giri in 16'56"681; 2. Ardigò (Tony-Vortex) a 5"969; 3. Kremers (Birel-Parilla) a 12"463; 4. Pex (Intrepid-Tm) a 19"821; 5. Hajek (Praga-Parilla) a 22"285. **Prefinale B:** 1. Lennox-Lamb (Birel-Parilla) 16 giri in 17'08"557; 2. Corberi (Tony-Vortex) a 0"695; 3. Dreezen (Ricciardo-Parilla) a 1"193; 4. Schmitz (Tony-Vortex) a 2"361; 5. Forè (Crg-Maxter) a 2"975. **Finale:** 1. Ardigò 20 giri in 21'11"370; 2. Abbasse a 4"088; 3. Camponeschi (Tony-Vortex) a 10"761; 4. Corberi a 12"062; 5. Lennox-Lamb a 21'28"303; 6. Forè a 17"478; 7. Kremers a 18"665; 8. Dreezen a 20"428; 9. Lammers (FK-Parilla) a 27"654; 10. Lundberg (Kosmic-Vortex) a 31"141. **Classifica:** 1. Ardigò 170 punti; 2. Abbasse 120; 3. Lennox-Lamb 79; 4. Corberi 54; 5. Pescador 46.

Dovesicorre

VELOCITÀ

30-31 marzo
TEST RENAULT 3.5
2ª sessione invernale ad Alcaniz
www.worldseriesbyrenault.com

1-3 aprile
TEST GP2
2ª sessione invernale ad Al Sakhir
www.gp2series.com

1 aprile
TEST PORSCHE CARRERA CUP
sessione invernale a Misano
www.carreracupitalia.it

5 aprile
F.E
5ª prova della serie a Long Beach
www.fiaformulae.com

BLANCPAIN GT SPRINT
1ª prova della serie a Nogaro
blancpain-gt-series.com

12 aprile
GP DI CINA
3ª prova Mondiale F.1 a Shanghai
www.autosprint.it

INDYCAR
2ª prova della serie New Orleans
www.indycar.com

SUPER FORMULA
1ª prova della serie a Suzuka
www.superformula.net

WEC
1ª prova della serie a Silverstone
www.fiawec.com

FIA F.3
1ª prova della serie a Silverstone
www.fiaf3europe.com

ELMS
1ª prova della serie a Silverstone
www.europeanlemansseries.com

BLANCPAIN GT ENDURANCE
1ª prova della serie a Monza
www.blancpain.com/blancpain-endurance

SUPER TROFEO LAMBORGHINI
1ª prova della serie a Monza
squadracorse.lamborghini.com/en/europe

F.RENAULT NEC
1ª prova della serie a Monza
necup.com

STOCK CAR BRASILE
2ª prova della serie a Ribeirao Preto
www.stockcar.com.br

EUROFORMULA OPEN
1ª prova della serie a Jerez
www.euroformulaopen.net

F.ALPS
1ª prova della serie a Imola
www.renaultsportitalia.it

CLIO CUP
1ª prova della serie a Imola
www.renaultsportitalia.it

RS CUP
1ª prova della serie a Imola
gruppoperonirace.it

COPPA ITALIA
1ª prova della serie a Imola
gruppoperonirace.it

TARGA TRICOLORE PORSCHE
1ª prova della serie a Monza
www.italiamotorsport.it

RALLY

4-5 aprile
RALLY D'IRLANDA
Europeo Rally Belfast
www.circuitofireland.net

8-11 aprile
RALLYE DI SANREMO
2ª prova del Cir a Sanremo
www.acisanremo.it

11-12 aprile
RALLY CITTÀ DI VARALLO
Trofeo Rally Nazionali Varallo Sesia
www.gsarally.com

LIBURNA RONDE TERRA
Ronde Raceday a Volterra
www.scuderialivornorally.it

RALLY CITTÀ DI CASARANO
Trofeo Rally Nazionali a Casarano
www.rallycittadicasarano.com

RALLY DEL SEBINO
RallyDay Lovere
www.sebinoeventi.it

L'ultima aspirata

PRESTAZIONI ESALTANTI PER LA PIÙ SPORTIVA DELLE 911. L'UNICA CHE CONTINUERÀ AD AVERE MOTORE ATMOSFERICO

di Alberto Sabbatini

Qual è la Porsche 911 più estrema mai costruita? Questa. Si tratta della Gt3 Rs, versione ancora più spinta della Gt3, la 911 stradale dalla quale derivano tutti i modelli da corsa. Sarà in vendita da maggio (187mila euro, solo cento esemplari per l'Italia) e probabilmente sarà l'ultima 911 a motore aspirato. Dalla prossima generazione di 911 (sigla 992) Porsche passerà quasi certamente a motori turbo su tutta la gamma, per diminuire le emissioni di CO2 e rientrare nelle severe regole europee. Ma la Gt3, il modello più sportivo, continuerà ad avere un propulsore aspirato perché questa versione per Porsche rappresenta la base di sviluppo delle 911 da corsa e quindi deve restare fedele a quel genere di motore, almeno finché i regolamenti Fia Gt sono orientati in questa direzione.

La Gt3 Rs (sigla che sta per RennSport e che Porsche usa per i modelli quasi racing) è un'evoluzione della Gt3 da cui derivano già la Cup per il monomarca e la Gt3 da corsa. Rispetto alla classica gamma 911, la Gt3 ha sempre impiegato un propulsore diverso, sempre boxer 6 cilindri ma a corsa corta e con lubrificazione a carter secco; un motore di derivazione corsa che nel giro Porsche era conosciuto come il "motore Mezger" perché disegnato dal leggendario progettista che fece anche il V6 turbo Tag-Porsche della McLaren F.1. Nella fattispecie, il 6 cilindri aspirato delle vecchie Gt3 derivava dal propulsore montato sulla Porsche Gt1 che vinse la 24 Ore di Le Mans 1998. Ma dopo quasi 15 anni il "motore Mezger" è andato in pensione: per le nuove Gt3 e Gt3 Rs basate sulla carrozzeria 991, Porsche ha costruito un boxer 6 cilindri - sempre raffreddato ad acqua - più compatto e moderno, concepito per girare ad alti regimi. Il 6 cilindri, nato come 3800 cc per la Gt3, sulla Rs è portato a 4 litri pieni di cilindrata e arriva a ben 9000 giri/minuto, erogando 500 cavalli tondi (475 sulla Gt3). Vale a dire una potenza specifica di ben 125 cv/litro, il massimo mai raggiunto da una Porsche con un motore aspirato.

Esteriormente la Gt3 Rs si differenzia dalla Gt3 standard per la carrozzeria legermente più larga (è quella della Turbo), vistose prese d'aria sopra le ruote posteriori per alimentare il 6 boxer (le stesse "bocche" della 911 turbo) e due nuove, esclusive, "branchie" nere sopra i passaruota anteriori che, estraendo i flussi d'aria generano maggior deportanza all'avantreno. L'ala posteriore è a tutta larghezza, grande quasi come quella dei modelli da corsa. Altra novità, le ruote di diverso diametro: se la Gt3 aveva le 20" davanti e dietro, la Gt3 Rs monta al retrotreno ruote da 21" e con







LOOK DA CORSA
Le grosse ruote da 21" (dietro) e l'ala racing rendono davvero "aggressiva" la più "cattiva" delle 911: la GT3 Rs. La vettura è caratterizzata da inediti estrattori sui passaruota anteriori e dalle prese d'aria della versione turbo sulle ruote posteriori

sezione aumentata (325 anziché 305) per generare più grip. Quello che non si vede, invece, sono le componenti della carrozzeria alleggerite: cofano anteriore e cofano motore sono in carbonio, mentre il tetto è in magnesio; elementi che contribuiscono ad abbassare il peso di 10 kg: 1420 kg a secco.

I 25 cavalli in più ed i 10 kg in meno rispetto alla Gt3 permettono alla Rs di essere ancor più performante: 3,3 secondi nello scatto da 0 a cento km/h contro i 3,5 della Gt3, mentre la velocità massima è attorno ai 315 km/h.

La Gt3 Rs adotta sempre il cambio sequenziale a doppia frizione Porsche Pdk a sette rapporti azionabile sia a leva che con paddle sul volante, ma con una logica di controllo leggermente evoluta. Tra l'altro è disponibile la funzione "Paddle neutral" che permette, tirando entrambe le leve, di mettere per un attimo in folle per simulare l'effetto del blocco "di ponte" che si provoca sulle auto con cambio meccanico schiacciando di colpo la frizione. Tra gli altri particolari inediti della Rs ci sono poi i sedili in guscio di carbonio che derivano direttamente da quelli della supercar 918 Spyder. Infine, c'è un nuovo accessorio, il pulsante Pit speed che riproduce il funzionamento di un limitatore di velocità per i box delle auto da corsa. ●

LE RUOTE POSTERIORI SONO STERZANTI
Dietro, al posto dei tiranti di convergenza ci sono due attuatori che "aprono" o "chiudono" le ruote fino a 1,5°, per rendere la vettura più maneggevole nel veloce o nel misto. A sinistra, la Gt3 da corsa e la Gt3 Rs stradale



IL BOXER 6 CILINDRI DA 4 LITRI E 500 CV
A destra, il nuovo boxer portato a 4 litri per la versione Rs: eroga 500 cv e raggiunge un regime di rotazione di 9000 giri, con una potenza specifica di 125 cv/litro: la più alta per un aspirato Porsche



LETTERA APERTA DI NICOLETTI AI GIOVANI PILOTI

Si può correre low-cost



Massimo Nalli, direttore auto di Suzuki Italia, navigatore di Andrea Liberini al recente Rally di Franciacorta 2015. Con una Swift naturalmente!

Ai Trofei Suzuki si sono iscritti piloti che in passato hanno sfiorato sedili ufficiali e che oggi, anche se hanno superato i 50 anni, sono ancora così appassionati di questo sport da mettersi in gioco contro i più giovani in una categoria, la R1b, con auto che hanno circa 140 cv e pesano 1000 Kg. E che un certo rallismo nostrano tende a considerare non performanti né divertenti.

Formative sì, sicuramente, dico io. Tant'è che proprio dal Trofeo Suzuki sono usciti i piloti tra i più promettenti di questi ultimi anni: da Andrea Crugnola, per cominciare, fino a Michele Tassone, che quest'anno ha un sedile ufficiale Peugeot Italia... Evviva! (...)

È vero, le R1 non hanno il sequenziale, anzi non hanno nemmeno gli innesti frontali... *«Come facciamo senza? Vorrà dire che anziché il Rally di Sanremo con una R1 faremo le Ronde della Val Perduta con una R3»*. Altra bella storiella sentita decine di volte: *«Non ho il budget, farò solo due rally nello Junior con una R2 e poi basta»*. *«Scusa, ma con lo stesso budget non è meglio fare tutto un Trofeo con una R1?»*. *«Una R1? Nooo!»*.

Questo è "giocare", non è fare sport!(...). È dall'agonismo che nascono i talenti e chi vuole fare sport deve andare a cercarlo là dove trova avversari veloci ed esperti ed una gara che si gioca ad armi pari, con la stessa auto e gli stessi pneumatici! E se non tutti possono essere campioni, almeno i giovani possono dar forma e sostanza al loro carattere, caratteristica di tutti gli sport individuali, o quasi, come il nostro (...). E chi non è più giovane, nello sport potrà "giocare" e sentirsi ancora ragazzo.

Qualcuno ha detto che i giovani piloti non possono competere con quelli veloci ed esperti, tant'è che lo stesso campione italiano Andreucci il 21 aprile compirà 50 anni (auguri!) e non ha molti avversari giovani. In effetti non è facile per un ragazzo, anche velocissimo, confrontarsi con "Ucci": grande auto, grande esperienza, grande appoggio da parte del fornitore di pneumatici; un vero professionista esperto e capace, fornito in abbondanza di tutto ciò che serve per vincere.

È per questo che ci vantiamo di proporre un Trofeo dotato tra l'altro di premi in denaro, dove invece è naturale e semplice giocare ad armi pari in tutto e per tutto e dove è possibile sfidare un pilota esperto potendo mettere in campo risorse economiche modeste: nei Trofei Suzuki non è destinato a vincere chi ha il budget più alto, né chi è più esperto, ma colui che sa andare più veloce con gli stessi mezzi degli altri! Ad oggi sono 14 i piloti iscritti al Suzuki Rally Trophy (di cui 7 proprietari delle Swift che usano in gara) e credo che sia un gran numero non solo di questi tempi ma in assoluto. Ma solo tre sono "Under 25": un vero peccato... per chi non c'è. Ah, dimenticavo: i rallisti più forti oggi sono i francesi. Nel loro campionato partecipano a volte anche più di cinquanta R1, pilotate da foruncolosi ragazzini scatenati che tra qualche anno vedremo sulle Wrc ufficiali. Forse i nostri ex-giovani saranno lì a chiedere: ma hanno il sequenziale?

Massimo Nicoletti

Riceviamo e volentieri pubblichiamo questa bellissima "lettera aperta ai rallisti italiani" di Massimo Nicoletti, responsabile operativo dei Trofei Suzuki e appassionato vero che segue la specialità da quasi quarant'anni. E che a nostro parere ha centrato esattamente il nocciolo della questione. In Italia non c'è più, da troppo tempo, una cultura "basica" nei confronti delle corse. Quella per cui si va a fare le gare per sport, e che vinca il migliore! Tutti si lamentano dei costi eccessivi ma pochi fanno davvero qualcosa per ridurli. Tra questi ci sono senz'altro gli uomini di Suzuki Italia, che stanno dando vita da tempo all'unico monomarca veramente low cost che c'è sulla scena. Una serie dove si corre con le Swift R1 (nel Cir) ed N2 (CiWrc). "Macchinine" capaci di tempi da auto di categoria superiore, con costi d'acquisto dai 15mila euro (l'usato) ai 25mila (il nuovo). E che si noleggiano con 2500 euro a gara (e parliamo di Cir!). Non solo. Le gomme sono le Toyo con omologazione stradale vendute ai trofeisti a 100 euro l'una (!). Un solo treno - volendo - permette di fare per intero un rally come Il Ciocco. Dove infatti, all'interno del Trofeo R1 intelligentemente indetto dalla nostra Federazione, c'erano al via ben 13 Suzuki Swift R1.

Sembrava quasi, con le debite proporzioni, di essere tornati ai tempi del mitico Trofeo A112! Il rallismo italiano deve ripartire da qui. Sperando che Case come la Suzuki (ma anche Renault ad esempio) siano seguite dalle altre sulla via delle corse davvero low cost. E dalla passione che, per esempio, mostra di avere il direttore generale auto di Suzuki Italia, Massimo Nalli, già navigatore di piloti anche del calibro di Renato Travaglia e che ancora scende in campo a legger le note. Come di recente ha fatto con il dealer Suzuki Andrea Liberini. Ovvero: quando l'esempio vien dall'alto!

AUTOSPRINT
www.autosprint.it
Direttore responsabile
Alberto Sabbatini
a.sabbatini@autosprint.it
Andrea Cordovani
(caporedattore)
a.cordovani@autosprint.it
051.62.27.147
Sergio Remondino
(caporedattore)
s.remondino@autosprint.it
051.62.27.226
Cesare Maria Mannucci
(inviato)
c.mannucci@autosprint.it
051.62.27.220
Mario Donnini
m.donnini@autosprint.it
051.62.27.227
Segreteria
segreteria_as@autosprint.it
051.6227111
Grafica e impaginazione
Alberto Rondelli
Roberto Rinaldi
grafici_as@autosprint.it -
051.62.27.249
Cinzia Balboni
Roberta Massa
Gianfranco Rossi
Direttore Editoriale
Andrea Brambilla
a.brambilla@contieditore.it

Marketing e comunicazione:
Marco Angrisani mkt@autosprint.it

Foto F.1: Ercole Colombo, Alberto Crippa, Mario Chiarappa
Fotografie: Sutton-Images.com, Massimo Bettiol, Getty Images, Oliver,
Ricerca fotografica: Chicco Rimondi
Tecnica: Giorgio Piola
Humor: Giorgio Serra
Testi: Roberto Chinchero, Gianni Cogni, Massimo Costa, Alfredo Filippone, Alessandro Gargantini, Marco Giordo, Martin Holmes, Piero Libro, Dario Lucchese, Domenico Luiso, Fernando Morandi, Arturo Rizzoli, Enrico Rosi Cappellani, Daniele Sgorbini, Alessandro Stefanini, Leonardo Todisco Grande, Tetsuya Tsuzuki, Maurizio Voltini, Alex Zanardi
Statistiche: Michele Merlino

Roberto Argenti, Italo Benedetti, Alessandro Biagi, Silvana Burgaretta, Francesco Candido, Agnes Carlier, Lito Cavalcanti, Adriano Cimarosti, Jerry Costanza, Andrew Cotton, Eraldo Guglielmetti, Andrea Ialongo, Mario Lastretti, David Legangneux, Alfonso Liberi, Gianluca Lioce, Gianni Mancini, Ricardo Muñoz, Gabriele Michi, Giovanni Carlo Nuzzo, Gianni Perotti, Maurizio Rigato.

CONTI EDITORE
La Conti Editore pubblica anche
auto sprint IN MOTO AM GS Corso e mangiato SPORT STYLE

Versione iPad
Direttore responsabile: Alberto Sabbatini



Porsche consiglia MICHELIN

Porsche consiglia Mobil 1

Porsche Italia Spa, Padova corso Stati Uniti 35, Telefono 049/8292911. www.porsche.it

Picchi, curve e accelerazioni.
Il tuo elettrocardiogramma.

I modelli GTS di Porsche.
Entra nella Community.

Scopri i modelli GTS: Boxster, Cayman, 911, Panamera e Cayenne.
Entra nella Community GTS per trovare gli itinerari più emozionanti
e condividerli con tutti gli appassionati Porsche.

PORSCHE

Dati riferiti ai modelli GTS: Consumi ciclo combinato: da 10,7 a 8,2 l/100 km. Emissioni CO_2: da 249 a 190 g/km.



Solo su Sky hai l'offerta di motori più completa, con tutte le gare in diretta e in HD.

- ☑ Tutti i Gran Premi di **Formula 1®** in diretta solo su Sky.
- ☑ Tutta la **MotoGP™** in esclusiva sui canali Sky.
- ☑ Il **World Rally Championship** in esclusiva su Fox Sports 2 HD.
- ☑ E tutte le **principali competizioni** al mondo su 2 e 4 ruote.
- ☑ La perfezione dell'**HD di Sky**.

sky

Sky Motori 2015 + Sky TV + Sky HD a soli **24,90€** al mese per i primi 12 mesi.

Chiamaci **06.6006**, vieni su **sky.it** o visita gli **spazi Sky**.

Offerta valida fino al 04/05/2015. Sky TV + Sky Motori 2015 + Sky HD: 24,90€ al mese per i primi 12 mesi (anziché 29,90€/mese). VINCOLO CONTRATTUALE: 12 MESI. Canone mensile dal 13° mese: prezzo di listino in vigore per la combinazione di pacchetti sottoscritti. Verifica i costi di attivazione ed installazione, le condizioni e le limitazioni dell'offerta su sky.it o sul materiale disponibile nel punto di vendita. Sky può richiedere un importo a titolo di deposito cauzionale sul decoder concesso in comodato d'uso gratuito. Il logo F1, F1, FORMULA 1, FIA FORMULA ONE WORLD CHAMPIONSHIP, GRAND PRIX ed i relativi marchi sono marchi di titolarità di Formula One Licensing BV, società del gruppo Formula One. Tutti i diritti riservati. Le informazioni riportate nel presente materiale fanno riferimento al 02/03/2015, data di produzione del medesimo. Restano in ogni caso salve possibili future modifiche alla composizione dell'offerta ed eventuali aumenti degli importi dovuti ad aumenti dell'aliquota.