

www.italiaracing Magazine

net

n. 291
20 ottobre
2014

IL FUTURO
DI ALONSO

PARTENZA LANCIATA

Ora che la separazione tra Fernando e la Ferrari è ormai ufficiale, resta da capire quale sarà il futuro agonistico dello spagnolo nel 2015. Anche se qualcuno ha ipotizzato per lui un impegno con la Porsche alla 24 Ore di Le Mans



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

Direttore responsabile:

Massimo Costa
(info@italiaracing.net)

Redazione:

Stefano Semeraro
Marco Minghetti

Collaborano:

Carlo Baffi
Antonio Caruccio
Marco Cortesi
Alfredo Filippone
Dario Lucchese
Claudio Pilia
Guido Rancati
Dario Sala
Silvano Taormina
Filippo Zanier

Tecnica:

Paolo D'Alessio

Produzione:

Marco Marelli

Fotografie:

Photo4
Actualfoto
Photo Pellegrini
MorAle

Realizzazione:

Inpagina srl
Via Giambologna, 2
40138 Bologna

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

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

Il graffio di Baffi

**EFFETTO MARCHIONNE:
CALCINCULO A MARANELLO.**

Marchionne: We've got some ass to kick

Last Updated: 16/10/14 12:54pm

Share:



BAFFI

CHI BEN CON



Sceso in pista grazie al premio "Kartista Italiaracing" nei test collettivi dell'Eurocup Formula Renault 2.0 a Jerez, Alessio Lorandi, al debutto ufficiale in monoposto dopo i tanti successi del karting, ha lasciato un'ottima impressione al team AVF. E ora, inizia una nuova vita...

MINCIA

Marco Cortesi
Photo Pellegrini

Alessio Lorandi è arrivato in pista presto, perfino prima dei meccanici del team AVF che l'avrebbero assistito durante tutta la giornata. Impaziente, concentrato e desideroso di mettersi alla prova nei test collettivi di fine stagione della Eurocup Formula Renault 2.0. E motivato dalla stessa determinazione che l'ha spinto a conquistare innumerevoli successi nel mondo del Karting. Certo, ora sotto molti aspetti si ricomincia da capo, ma la chance offerta dal premio per il Kartista Italaracing, quella di prendere parte gratuitamente ai test collettivi della categoria, è di quelle "giuste". Alessio si cambia e aspetta il suo turno. Mentre la compagine di Adrian Valles sistema gli ultimi dettagli dell'abitacolo, controlla almeno sei volte se le luci del semaforo in fondo alla pit-lane sono ancora rosse, per non perdere un minuto di quelli che avrà a disposizione.





DETERMINAZIONE E CONCENTRAZIONE

"Stamattina non avevo grossi pensieri - ha detto Alessio - ero solo concentrato nell'andare forte. Tutto ciò che faccio è orientato a quest'obiettivo...". Giovane, ma già con l'approccio da professionista come tanti dei kartisti di successo della nuova generazione, Lorandi aveva alle spalle solo qualche test con delle monoposto di Formula 3: quattro giornate, tra Adria e Cremona, con una Dallara 308 di Ghinzani e una giornata con la 312 del team Van Amersfoort al Lausitzring. Ciononostante, si è fatto notare fin dal mattino, quando ha iniziato il necessario adattamento alle caratteristiche della Taatus dell'Eurocup. Mentre con l'alto carico della F.3 la parola d'ordine è portare più velocità possibile in curva per massimizzare la downforce, con la Formula Renault occorre infatti essere più progressivi. E i consigli preziosi dati sia dallo staff tecnico sia dal driver coach Miki Monras, hanno portato Alessio ad un costante miglioramento. Sedicesimo nel primo turno in 1'43"331, Alessio, da sportivo vero, voleva migliorarsi ancora. Senza lasciarsi intimorire da uno schieramento particolarmente maturo in termini di esperienza in

pista, ha completato 73 giri, e solo il test-coda di un avversario gli ha impedito di giocare un gran brutto tiro a rivali più esperti, già magari al via del weekend in altre categorie, o addirittura veterani dell'Eurocup. Il suo tempo finale è stato il ventesimo della giornata, ma con un "ideal lap" interessante e che promette molto, molto bene. "E' stata un'ottima esperienza. Devo migliorare ancora, in particolare nello sfruttare subito la gomma nuova, e ora spero di tornare presto in pista per continuare ad imparare" - ha spiegato.

E ORA TANTA PRATICA IN PROGRAMMA VARI TEST

E per quanto buono, quello di Jerez è stato per Alessio solo l'inizio. Ora, davanti a sé, ha un lungo percorso formativo: "Deve continuare a girare, e farlo su piste impegnative - è questa l'opinione di Vallés - Magari con condizioni meteo più fresche così da avere più giri utili a disposizione. Già con un altro giorno, sono sicuro che sarebbe arrivato a giocarsi la top-10. Inoltre è un ragazzo forte. Anche dopo una piccola uscita alla curva 5, che è molto veloce, ha ripreso a spingere senza la minima incertezza".





VALLES, TEAM PRINCIPAL AVF "UNA BELLA SCOPERTA"

Ma oltre che per Lorandi, si è trattato di un'esperienza positiva anche per il gruppo diretto da Adrián Vallés. "Sono stato davvero sorpreso e impressionato da Alessio. Non aveva mai guidato questa macchina né visto questo circuito prima, eppure è andato benissimo. Alla fine, il suo miglior tempo è stato poco indicativo: con questo caldo, c'era un solo giro veloce a disposizione, e un testacoda di un'altra vettura l'ha privato di quello che sarebbe stato un riscontro estremamente competitivo. Ma alla fine, essere così vicino a gente che ha corso qui durante il weekend e che ha girato tutto l'anno, o magari anche più di un anno, è estremamente positivo".

1° turno - 41 giri - Miglior tempo in 1'43"331 (36° giro)

2° turno - 32 giri - Miglior tempo in 1'43"140 (29° giro)





TENTAZION



ALONSO E LE MANS

Il destino del ferrarista nel 2015 è ancora incerto, anche se la McLaren resta l'approdo più logico. Ma secondo la Bild, se dovesse prendersi un anno sabbatico lo spagnolo, che non ha mai negato la sua attrazione per la gara della Sarthe potrebbe dedicarsi alla 24 Ore, e la Porsche avrebbe già una macchina pronta per lui. Raikkonen, invece, nel 2015 sarà tutto Rossa e famiglia

Stefano Semeraro

Dalla Ferrari alla... 24 Ore di Le Mans. Fantamotor-sport? Può darsi, ma non secondo la Bild, che nei giorni scorsi ha scritto di un possibile passaggio dell'ormai ex-ferrarista alle gare endurance. Non definitivo, intendiamoci, ma limitato alla stagione 2015, nell'anno sabbatico che Nando potrebbe prendersi dalla F.1 nel caso non quagli il passaggio alla McLaren – tanto voluto dalla Honda, meno da Ron Dennis – e il bi-campione decida di passare un turno in attesa che alla Mercedes si liberi il posto di Lewis Hamilton. A fargli balenare l'idea l'idea potrebbe essere stato il suo grande amico Mark Webber, che da quest'anno corre nel Campionato endurance con la Porsche, a fornirgli il mezzo la stessa casa tedesca, che secondo le indiscrezioni della Bild potrebbe decidere di schierare una terza vettura – come fa l'Audi – e affidarla a piloti di F.1. Nico Hulkenberg, che a quanto pare era stato contattato insieme ad Alonso, ha annunciato oggi che anche l'anno prossimo correrà con la Force India. Alonso peraltro ha mai nascosto la sua voglia di correre almeno una volta nella vita la 24 Ore più famosa del mondo, e nello scorso giugno lo spagnolo è stato chiamato dall'ACO a dare il via proprio a Le Mans. «Vincere la 24 Ore

significa molto per tanti piloti, quindi un giorno io correrò qui. Questo è sicuro al 100 per cento – aveva dichiarato in estate – ma succederà solo quando avrò finito con la F.1 perché si tratta di una gara che richiede test, tempo e allenamenti specifici, e io non sono abituato a fare le cose a metà». I programmi dell'ormai quasi ex-ferrarista per il 2015 non sono ancora noti, la soluzione più accreditata (e al momento più realistica) è che si accasi alla McLaren-Honda, ma vedere un campione del suo calibro cimentarsi con la corsa più famosa del mondo accenderebbe di sicuro l'emozione di tutti gli appassionati di Motorsport. Del resto la 24 Ore, dopo un periodo di relativo "torpore", da qualche tempo è tornata a risvegliare l'interesse di driver di grande richiamo. Nei giorni scorsi si è parlato anche di un possibile debutto sulla Sarthe di Jenson Button, se la McLaren dovesse lasciarlo clamorosamente a piedi, proprio per fare spazio ad Alonso. «Il Campionato Endurance è una categoria formidabile che ha acquistato ulteriore forza con l'arrivo di Webber – ha dichiarato al Daily Mail l'agente di Button, Richard Goddard, ammettendo implicitamente l'interesse del pilota inglese – Jenson è una persona molto competitiva e quindi nel 2015 o troverà posto su una F.1 di buon livello oppure si rivolgerà altrove».



KIMI CACCIA?

Chi invece non pensa affatto di lasciare né la Ferrari né la F.1 è Kimi Räikkönen, il ferrarista residuo che ha confermato di avere l'intenzione di chiudere la sua carriera a Maranello. «Ho un contratto ancora per un anno, e forse anche per quello dopo – ha ribadito Iceman, che con i suoi 35 anni è il più vecchio driver del Circus – Ma non sono più un giovanotto. Nella vita voglio fare altre cose, quindi credo proprio che finirò la mia carriera alla Ferrari. Non ho certo perso la passione, anche perché il giorno in cui mi accorgerò di non divertirmi più mi fermerò». Il finlandese non è peraltro turbato dall'arrivo a Maranello di Sebastian Vettel. «E' la persona con cui mi trovo meglio nel mondo delle corse – ha spiegato – Gli altri non posso davvero considerarli amici, anche perché corro per batterli. Sebastian è una persona normale, e un tipo con cui è facile andare d'accordo».

Fra l'altro il tedesco ha appena avuto una figlia mentre Kimi sta per diventare padre. «Sì, la famiglia sarà la sfida più importante per me in futuro – ha ammesso con il suo solito aplomb glaciale e divertito insieme – dovrò dedicarle tempo e attenzione. Chiederò consiglio a Seb, lui ha più esperienza di me...».



YAS MARINA • AUSTRALIA • MALAYSIA • BAHRAIN • CHINA • SP

MERCEDES AMG
PETRONAS F1 TEAM



HA



L'ARCO

ve Hospitality At Every Grand Prix

AIN • MONACO • CANADA • AUSTRIA • GREAT BRITAIN • GERMAN

HAMILTON



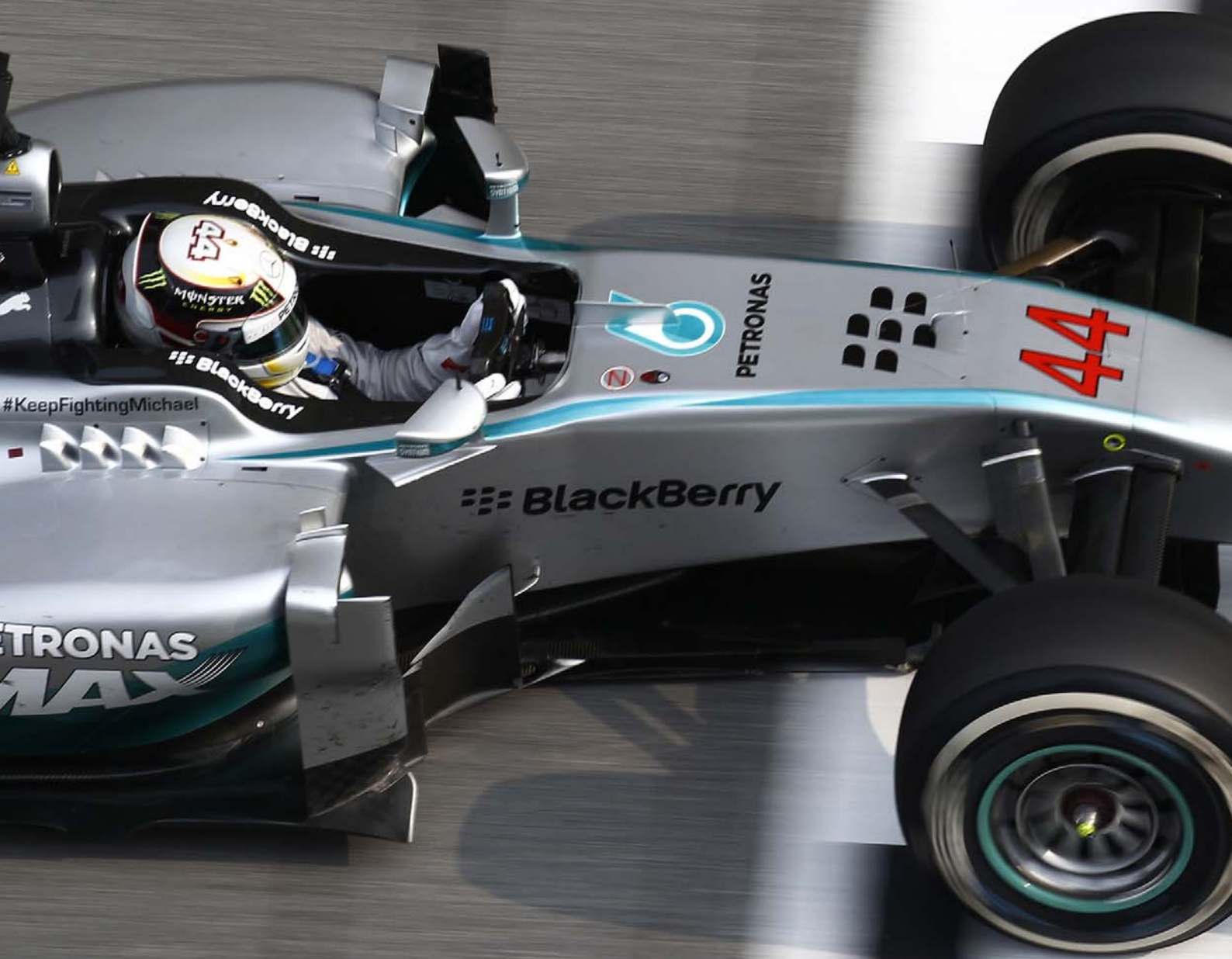
ROSBERG

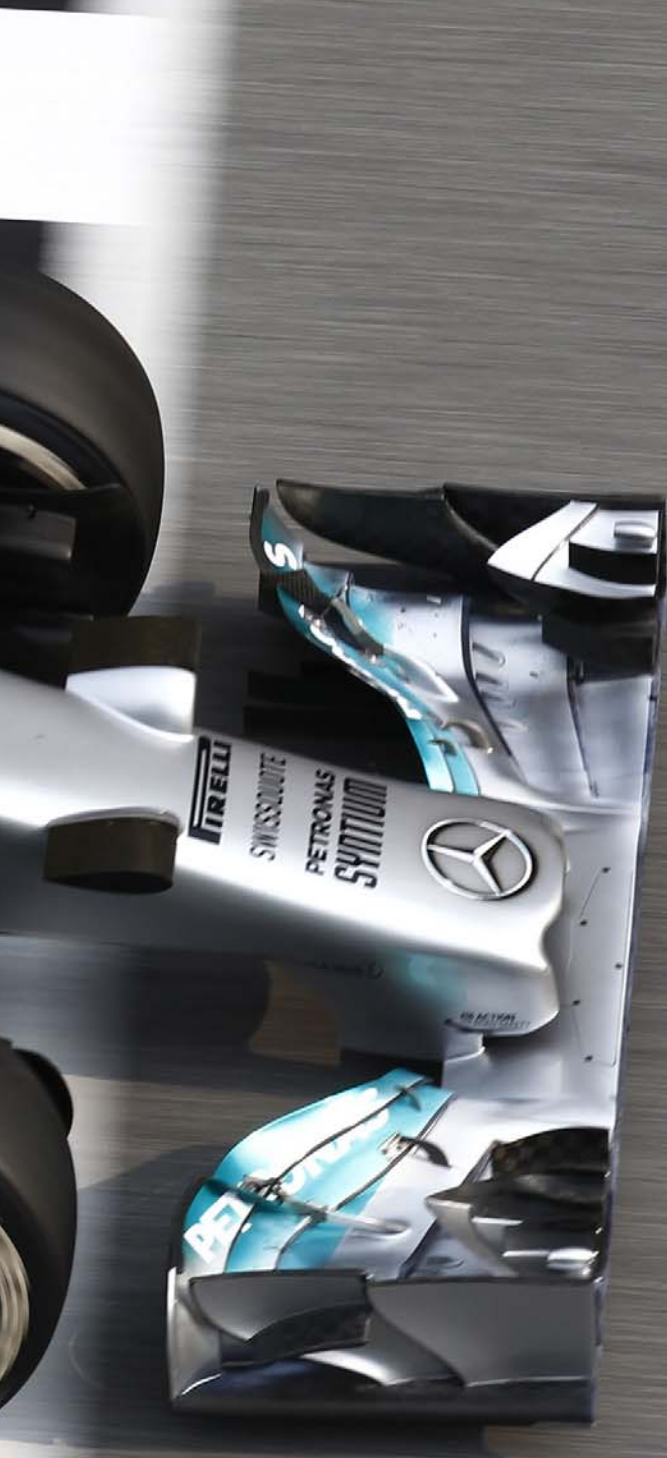


Non solo la Mercedes ha stravinto il mondiale costruttori con tre gare d'anticipo, ma secondo i dati economici resi noti in questi giorni lo ha anche fatto guadagnandoci più di 8 milioni (sviluppo del motore escluso, però..). Una lezione di efficienza in tempi di crisi

GENTO È ORO

FORMULA 1
MERCEDES






Stefano Semeraro

Alla Mercedes non sono abituati a dormire sugli allori. Il titolo costruttori di quest'anno è stato appena riposto in bacheca ma a Stoccarda gli ingegneri tedeschi hanno già messo a punto con i colleghi della Bosch una versione aggiornata della power unit, in particolare del turbocompressore: tanto per essere sicuri di tenere a bada la concorrenza anche nel 2015. Fra l'altro come è noto per avere la certezza assoluta di mantenere lo strapotere tecnico messo in pista quest'anno la Mercedes sta facendo di tutto per impedire che passi una variazione al regolamento che consenta ai team di intervenire in corso d'opera sui motori. «Uno step evolutivo a metà stagione non farebbe lievitare troppo i costi e sarebbe ragionevole», sostiene ad esempio Chris Horner dalla sponda Red Bull. «Non capisco di cosa abbia paura la Mercedes. Di certo la loro superiorità non può essere annullata in fretta e in furia, e quanto sia grande il divario fra loro e tutti noi lo ha dimostrato Nico Rosberg a Sochi...». Se spera di intenerire così gli avversari made in Stuttgart, però, non andrà lontano. I tedeschi, e lo si è visto ai Mondiali con il Brasile, quando possono preferiscono stravincere, non solo vincere.

Una superiorità che peraltro non è costata cara alla Mercedes, considerati i conti virtuosissimi del team. Secondo quanto reso noto dalla Camera di commercio inglese (e riportato da Eurosport), la casa tedesca a fronte di un budget di 408 milioni di euro – che però non comprendono i soldi spesi per sviluppare l'attuale power unit - ha chiuso l'esercizio 2014 con un saldo in nero di 8,2 milioni. A coprire le spese sarebbero stati stati per il 75 per cento le sponsorizzazioni e il contributo della Fo, mentre altri 60 milioni di euro sarebbero arrivati dalla fornitura delle power unit a Williams, Force India e McLaren. Quando Toto Wolff ha ironizzato sul calcolatore di cui avrebbero bisogno a Maranello non è stato proprio simpatico, ma forse non aveva tutti i torti. E a gioire economicamente del successo delle Freccie d'argento sono stati anche i dipendenti del team: tutti hanno ricevuto un “bonus vittoria” di almeno 12 mila euro. In banca e in pista, Deutschland – ahinoi – uber alles.

FORMULA 1
MARCUS ERICSSON



A close-up, profile view of a young man with light-colored hair and glasses. He is wearing a white shirt. The background is blurred, showing other people in a crowd. The text is overlaid on the right side of the image.

Il rookie della Caterham fin dai nove anni era sicuro che un giorno avrebbe guidato in F.1. Per imitare il suo idolo d'infanzia Michael Schumacher e portarsi a casa i trofei che ai tempi del karting lo inorgoglivano tanto. L'unico problema per lui è svegliarsi in tempo la mattina, e se gli chiedete cosa gli piace al di fuori delle corse, la risposta è facile...

HOCKEY E POLPETTE



Chi è stato il tuo primo eroe?

«Michael Schumacher. E' stato un miracolo che qualcuno sia riuscito a vincere sette titoli mondali. Per forza doveva essere un eroe...».

Qual è il primo GP che ti ricordi di aver visto?

«Non mi ricordo il GP preciso, però ricordo Michael in rosso che vinceva, e vinceva, e vinceva. Quello si è fissato nella mia mente».

Quanti anni avevi quando hai deciso che volevi diventare un pilota di F.1?

«Probabilmente nove, quando ho iniziato a correre in go-kart. Bisogna porsi un

obiettivo, anche se difficile, e puntare in alto ti aiuta ad avere successo».

Di che colore era il tuo primo casco?

«Oro e blu, e con una bandiera a scacchi dipinta sopra».

Quando hai vinto il tuo primo trofeo e come era fatto?

«A nove anni, nel karting. Ho finito al secondo posto ed ero così orgoglioso di tornare a casa con un trofeo, specialmente perché era molto grande».

Quando hai avuto il tuo primo grosso incidente con una macchina da corsa?

«Quando avevo 15 anni ho iniziato a fare dei test in quei piccoli circuiti inglesi che hanno vie di fuga molto limitate. Ma, e incrocio le dita, non è stato nulla di grave».

Qual è stata la prima macchina che hai guidato?

«La macchina di mio padre quando ho iniziato a guidare, quindi probabilmente era una Audi. La prima macchina tutta mia è stata una Volvo 740 del 1990».

Dove era la prima casa i cui sei vissuto?

«La casa dei miei genitori in Svezia, a Kumla».



Quanto eri nervoso il tuo primo giorno di scuola?

«Non lo sono tutti? Capita perché ti dicono che da quel giorno devi iniziare a prendere la vita in maniera seria»

Quale è stato il primo piatto che hai cucinato?

«Una cosa semplice, spaghetti con le polpette».

La prima cosa che hai fatto stamattina?

«Spegner la sveglia. Ho bisogno di una sveglia, faccio sempre fatica ad alzarmi».

La prima cosa che hai fatto dopo esserti guadagnato un sedile in F.1?

«Ero molto felice ed elettrizzato, e ho telefonato alla mia famiglia».

Il primo disco che hai comprato?

«L'ho scaricato. Era di un gruppo chiamato Good Charlotte».

Il primo sport che hai praticato?

«L'hockey su ghiaccio, che in Svezia ha una grande tradizione».

Il primo bacio romantico?

«A scuola qualche anno fa. Ero timido e un po' nervoso».

Quando ti hanno per la prima volta di firmare un autografo?

«Nel campionato svedese di karting,

quando avevo 14 anni. Mi sembrava un po' strano che qualcuno volesse la mia firma su un pezzo di carta».

E quando hai bevuto per la prima volta lo Champagne?

«A 15-16 anni, su un podio».

Meglio un pezzo di cioccolato o della frutta?

«Mi piacerebbe poter mangiare il cioccolato, ma di questi tempi, anche se le regole non sono più così drastiche, penderei la frutta»

La prima parola che hai detto da bambino?

«Sono sicuro sia stata "mamma"».

Eric Boullier, si fa tanto parlare di Alonso che potrebbe tornare alla McLaren: quando annuncerete i vostri piloti per il 2015?

«Ancora non abbiamo preso una decisione».

Però dovrete avere un'idea precisa di che tipo di piloti avrà bisogno la McLaren nel 2015...

«Non voglio parlare troppo di questo argomento, ma posso dire questo: abbiamo bisogno di un mix di esperienza e fame di risultati. In questo periodo di ricostruzione alla McLaren abbiamo bisogno di una spinta, quindi il line-up dovrà rappresentare una spinta per il morale del team, un incoraggiamento a raggiungere il più presto possibile il livello che ci compete».

Quali sono i pro e contro di ingaggiare un grosso nome, paragonati a quelli di mantenere un basso profilo

nel 2015 e poi giocarsi una carta importante nel 2016, quando l'anno di transizione con la Honda sarà ormai alle spalle?

«Ho sempre detto che stiamo lavorando su una strategia mirata ai prossimi anni, e ciò significa che potremmo ingaggiare subito un grosso nome, o magari due, oppure restare come siamo ora e puntare al bersaglio grosso, o anche a due bersagli grossi, nel 2016. Stiamo ancora definendo come dovremo muoverci, ed è una decisione molto importante che evidentemente indirizzerà i nostri risultati a medio termine. Se dovessimo sbagliare scelta potremmo ottenere un successo a breve termine, ma non a lungo termine. Al momento siamo nella situazione molto comoda di poter aspettare. So che questo non è facile né per Jenson Button né per Kevin Magnussen, ma io devo pensare per prima cosa al bene della McLaren. Dobbiamo essere sicuri di compiere la scelta migliore».

Il team principal di Woking spiega perché non è così importante aver scelto il line-up del 2015: lui e Ron Dennis vogliono tornare a vincere, e per riuscirci la mossa importante sarà dare stabilità al team prima dell'inverno. E per aiutare la Honda sarà varata una macchina-evoluzione

LA McLAREN CONTA PIÙ DEI



SUOI PILOTI

FORMULA 1
ERIC BOULLIER

MCLAREN





Se sostiene che potreste scegliere due grossi nomi già per il 2015 ciò significa che state pensando a Fernando Alonso e Jenson Button, visto che non ce ne sono altri sul mercato...

«Eh! Sì, dobbiamo guardare a chi c'è sul mercato per il 2015 ma anche chi ci sarà nel 2016. E in quel caso le cose potrebbero cambiare».

Non è solo una questione di ciò che volete, ma anche di quando lo volete. E' così?

«E' una domanda che mi faccio ogni giorno. Sarebbe facile dire: 'teniamoci i piloti che abbiamo e vediamo che vantaggi ci porterà il nostro nuovo motorista e come andranno le cose'. Io sono uno che ama competere, e anche Ron Dennis lo è, quindi entrambi vogliamo mettere tutti sotto pressione. Ammettiamo dunque che l'anno prossimo avremo un grande pilota – o due – ma non un adeguato reparto tecnico alle loro spalle, non la giusta leadership. Siamo sicuri che tutto sia già a posto? Saremmo in grado di fare andare tutto a posto in sei mesi? E' come la roulette russa: hai solo un colpo a disposizione. Se prendi i piloti forti adesso ma non sei in grado di essere all'altezza con il team rischi di iniziare a ottenere risultati troppo tardi e di bruciare le loro motivazioni. Quindi ciò che ci serve ora è una grossa spinta su tutto il sistema, o rischiamo di perdere tutto».

Che cosa si aspetta da voi la Honda?

«Che andiamo oltre i nostri limiti, credo. E noi ci aspettiamo lo stesso da loro. La prima cosa che ci aspettiamo è di avere un grande vantaggio dal fatto di lavorare insieme».

Riesce davvero a immaginare che un pilota dell'esperienza di Jenson potrebbe trovarsi all'improvviso senza un sedile?

«Questa è una domanda da fare al management di Button. Il mio compito è di far vincere la McLaren».

Lei ha detto che non si tratta solo dei piloti, ma anche di leadership all'interno del team. Qualcosa è destinato a cambiare durante l'inverno?

«Prima dell'inverno. L'inverno dovrà

essere l'inizio di un periodo di stabilità».

Alla fine di agosto la Honda ha dichiarato che avrebbe messo in pista per la prima volta la macchina con la nuova power unit all'inizio del febbraio 2015. Ora si sente dire che prima potrebbe scendere in pista una macchina "evoluzione"...

«Per essere sicuri che tutto sia pronto al momento del lancio della nuova vettura nel 2015 abbiamo deciso di costruire una macchina evoluzione, visto che la Honda ha bisogno di testare tutti i vari sistemi. Dobbiamo anche testare i giusti collegamenti fra la pista e Woking e la pista e il Giappone. Quindi per non doverci occupare troppo di queste cose durante la stagione dei test abbiamo deciso di costruire una macchina evoluzione».

Che differenza ci sarà fra la macchina evoluzione e quella che vediamo in pista al momento?

«In termini di progettazione sarà molto simile, non vogliamo sprecare soldi in settori poco importanti. Vogliamo solo essere sicuri che alcune opzioni tecniche chiave per la prossima stagione siano adottate dalla vettura evoluzione».

Pensate di mettere in pista il motore Honda nei due test ad Abu Dhabi alla fine di questa stagione?

«Sì, ovviamente se sarà pronto. Decideremo nelle prossime due settimane».

Sochi è stata una novità per tutti. E la McLaren è stata fra chi l'ha affrontato al meglio...

«E' stata una combinazione di cose. Il tracciato e l'asfalto si adattavano alle nostre caratteristiche, e gli sviluppi che abbiamo portato a Singapore e che non avevano funzionato là, sono stati modificati e in Giappone si sono rivelati giusti... E con ulteriori aggiornamenti su quegli sviluppi le cose sono andate egregiamente lo scorso weekend. Ci aspettiamo di fare bene anche a Austin».

Dopo Sochi la McLaren è quinta nel campionato costruttori...

«Credetemi, non è il risultato che sogno. Arrivare quinti per me non è un traguardo».

IL GIALLO

LA FIDUCIA TRADITA



È il 1974, stagione di cambiamenti radicali a Maranello, e la coppia composta da Clay Regazzoni e Niki Lauda si dimostra subito competitiva. Ma nel finale di campionato, con lo svizzero ancora in lotta con Fittipaldi, l'austriaco non si dimostra propriamente il compagno ideale...

Carlo Baffi

Watkins Glen, 6 ottobre 1974. S'è appena conclusa la 17^a edizione del Gran Premio degli Stati Uniti, quindicesima ed ultima prova del mondiale di Formula Uno. Al box Ferrari regna la delusione per un titolo sfuggito di mano quando ormai erano in tanti a crederci. Clay Regazzoni, lo sconfitto, cerca di nascondere la propria amarezza, consolando anche quella del suo capo meccanico Giulio Borsari: "Dai, vinceremo l'anno prossimo." – Ma Borsari replica: "No Clay, il titolo non lo vinci più". Una risposta dura, ma purtroppo profetica, probabilmente dettata dalla consapevolezza dei nuovi equilibri che si stanno instaurando nella scuderia di Maranello e che per certi versi hanno finito per condizionare quel campionato. Ma per comprendere meglio i fatti, occorre tornare all'inizio del 1974, quando il Cavallino si trova alle prese con una rivoluzione radicale. Innanzitutto viene presa la decisione di abbandonare il mondiale marche per dedicarsi esclusivamente alla F.1, dove l'ultimo mondiale piloti è datato 1964, quello di John Surtees, tanto per intenderci. Il giovane avvocato Luca Cordero di Montezemolo è il nuovo direttore sportivo al posto di Peter Schetty. Il responsabile tecnico è Mauro Forghieri, coadiuvato dagli ingegneri Rocchi e Bussi e sulle piste sono presenti anche Giacomo Caliri e Sante Ghedini. Sul fronte degli sponsor l'Agip prende il posto della Shell. Ma a tenere banco è la coppia di piloti. Regazzoni torna alla rossa dopo un anno alla trascorso BRM, dove ha conosciuto un giovane e promettente austriaco, Niki Lauda, classe 1949. Tra i due s'è instaurato un rapporto amichevole, al punto che Regazzoni ne caldeggia l'arrivo a Maranello, nonostante Ferrari tenga sotto osservazione anche altri piloti emergenti, come Jean Pierre Jarier ed il vulcanico James Hunt. Il Drake tiene parecchio in considerazione l'opinione del ticinese, del quale ammira, oltre che la generosità in pista anche la passione per le belle donne. In merito all'ingaggio di Lauda, Regazzoni si mostra fiducioso verso quel giovane che è il suo esatto contrario. Se il ticinese incarna ancora la figura del pilota vecchio stampo tutto cuore, coraggio e istinto, Lauda è metodico, maniacale nella preparazione della vettura. In grado di accorgersi persino quando i meccanici, per scherzo, gli sostituiscono dei componenti della monoposto nel corso dei test a Fiorano.

Insomma, una figura forse un po' anomala per quei tempi, ma certamente il prototipo del pilota moderno; non a caso si guadagnerà il soprannome di "ragioniere", o "pilota computer". La vettura è la 312B3 giunta alla sua quarta evoluzione, dotata di un propulsore in grado di sprigionare fino a 495 cavalli. Nel corso dei primi collaudi si gettano basi importanti per la crescita della squadra, anche sotto il profilo dell'affiatamento. I piloti infatti, si scambiano continuamente le informazioni tecniche dopo aver macinato giri su giri a Fiorano. Al via del mondiale in Argentina, Regazzoni scende in pista coi galloni di prima guida. Lauda è il suo secondo, ma in cuor suo non si sente affatto inferiore al compagno ed è deciso quanto prima a dimostrarlo sul campo. A Buenos Aires è secondo dietro alla McLaren Ford di Denis Hulme, in Sud Africa sigla la prima pole position della carriera e in Spagna a Jarama firma la sua prima vittoria, precedendo proprio Clay. Un trionfo importante per la Rossa che rompe un digiuno durato un anno e mezzo. Regazzoni però non perde colpi: è terzo in Argentina, secondo in Brasile e va punti in Belgio, dietro a Lauda, complice un problema con un doppiato e successivamente col proprio propulsore. Il 26 maggio a Monaco, le Ferrari partono in prima fila, con Lauda al palo per tre decimi di secondo. Un'ulteriore conferma della competitività raggiunta dai piloti del Cavallino, che occupano i vertici della classifica iridata divisi da due soli punti. La sera prima della gara, Montezemolo si raccomanda: "...cerchiamo di non ostacolarci. Chi parte davanti continui, l'altro cerchi di coprirgli le spalle".

UN NEMICO COME COMPAGNO

Al via scatta in testa Regazzoni, Lauda si accoda, ma anziché coprirgli le spalle, inizia a tallonare il compagno come un'ombra simulando perfino l'attacco ad ogni curva. Dal muretto, stranamente, non arriva alcuna segnalazione in merito ad una condotta che infastidisce non poco il capofila, costretto ad anticipare sempre più le accelerate; il tutto complicato da un problema al sedile ancora male. Si arriva così al 21° giro, quando Clay finisce in testacoda alle piscine e viene infilato dall'austriaco e dagli altri concorrenti. La cavalcata di Niki però dura poco, un proble-

ma all'accensione lo costringe al ritiro. Regazzoni intanto cerca di rimontare, ma non va oltre il quarto posto vedendo sfumare punti preziosi per la classifica. Nel suo libro: "E' questione di cuore", lo svizzero racconterà di un dopo corsa molto animato, con Montezemolo che gli rimprovera di non aver dato strada a Niki che era più veloce. "Se tu fossi rimasto in seconda posizione, avresti vinto perché Niki si sarebbe ritirato". Per contro Clay replica: "Ma Niki non avrebbe dovuto coprirmi le spalle?" Insomma una situazione che porta allo scoperto un clima di tensione che inizia a serpeggiare nel team. E Quando in Olanda, Lauda centra il suo secondo successo davanti il compagno, quest'ultimo (reo di esser partito male) sbotta dichiarando che la fortuna della Ferrari sta nel fatto che la sua cattiva partenza abbia permesso all'austriaco di andare in testa. Se ci fosse stato lui, si sarebbe riproposta una situazione identica a quella di Monte Carlo. Ormai Regazzoni s'è reso conto che il nemico non è più solo Fittipaldi, leader della classifica, ma pure Lauda. Il ticinese comunque non demorde, anzi. Sul temutissimo tracciato tedesco del Nurburgring, conquista un importante successo, beffando nuovamente il poleman Lauda in partenza e conquistando punti pesanti in classifica. Nel GP d'Austria, Clay ha l'occasione di allungare ulteriormente nel mondiale. Con Lauda e Fittipaldi out, è saldamente secondo dietro a Reutemann, ma improvvisamente rallenta per colpa di un progressivo sgonfiamento della gomma posteriore sinistra. Terminerà solo quinto. Nel frattempo però, Lauda ha perso terreno in classifica, dove soltanto Clay è in grado di insidiare Fittipaldi. Anni dopo, nel suo libro "Protokoll", l'austriaco scriverà: "Verso la fine del '74, mi ero giocato le possibilità per il campionato mondiale e dovetti correre per Regazzoni, anche in quel caso senza fortuna." Una frase che però verrà smentita da Borsari e forse anche dai fatti. Quando il Circus arriva a Monza, a soli tre round dalla fine, la Ferrari dovrebbe attuare un gioco di squadra in favore del ticinese, invece i piloti vengono lasciati incredibilmente liberi. Lauda, autore della sua 9^a pole stagionale, prende subito il comando, mentre Regazzoni fatica a salire in 2^a posizione. La svolta pare arrivare alla 31^a tornata: la fuga della rossa numero 12 si arresta per la rottura del motore e Clay balza in testa.

Grazie ai nove punti della vittoria, lo svizzero salirebbe a 55 punti, assicurandosi un discreto margine di sicurezza per il rush finale. Ma anche il 12 cilindri della 312B3 tradisce Regazzoni, che si ritira dopo una sosta ai box. Con questa ennesima battuta a vuoto, la lotta si sposta in Canada, sul tracciato di Mosport. Qui è ancora Lauda a condurre la corsa, ma nuovamente non vede la bandiera a scacchi per via di un'uscita di pista. Si impone Fittipaldi davanti a Clay, che riesce a risalire dalla quarta piazza.

QUANTI PROBLEMI A WATKINS GLEN

È il prologo al duello finale nel GP degli Stati Uniti, che vede i due contendenti primi con 52 punti; il sudafricano Scheckter segue più distante a quota 45. Purtroppo però nel corso di alcune prove sul tracciato americano svoltesi il 27 settembre, Regazzoni è vittima di un rovinoso fuori pista. Il tutto ha luogo all'uscita di una curva lenta dove la Ferrari si scompone, finendo la sua corsa contro il guard-rail. L'urto frontale è violento, ma fortunatamente il ticinese rimedia solo una contusione al piede sinistro, che i sanitari dell'ospedale locale medicano con una benda elastica. Il danno maggiore però lo subisce il telaio della 312B3, che piegandosi, risulta irre recuperabile per il GP. Viene immediatamente spedita per via aerea una scocca recuperata a Maranello, ma i guai non sono ancora terminati. Il giovedì precedente la gara, Forghieri, in procinto a volare negli States, si sente dire dal personale dell'aeroporto della Malpensa che il suo visto è scaduto e non può imbarcarsi. L'ingegnere si precipita presso l'ambasciata americana a Milano e una volta ottenuto il rinnovo torna in aeroporto, dove però non trova alcun volo diretto per New York, nemmeno partendo da altri scali europei. Forghieri si vede così costretto a dirottare su Chicago. Una soluzione non certo ottimale dal momento che una volta atterrato dovrà percorrere un migliaio di chilometri per raggiungere il circuito, che sorge nello stato di New York. È ormai venerdì sera quando Forghieri, a bordo di un'auto noleggiata procede in direzione di Watkins Glen, quando ci si mette di mezzo pure il meteo. Una forte nevicata sta bloccando la viabilità e l'attraversamento dei Monti Appalachi è praticamente impossibile. Al tecnico del Cavallino non resta che pernottare in un motel ed attendere di ripartire la mattina successiva, dietro ad un provvidenziale spazzaneve. Giunto al circuito soltanto il sabato pomeriggio dopo le qualifiche, Forghieri si trova davanti ad una situazione alquanto problematica. Le Ferrari denunciano proble-



mi di aderenza, che malgrado il restringimento degli ammortizzatori non si risolvono. Secondo il racconto di Borsari, si prova a modificare la taratura, mossa che comporta anche il cambio degli assetti. Una scelta non condivisa da Forghieri, che successivamente dichiarerà con tono polemico: "...senza una ragione vera l'ingegner Caliri responsabile della squadra, in mia assenza aveva modificato sensibilmente l'assetto di base, che aveva funzionato tutto l'anno. Per la verità aveva solo seguito le indicazioni dei piloti, magari esagerando nell'accontentarli, perché entrambi non mi sono sembrati in gran forma in quella occasione. "È l'ulteriore tegola che si abbatte su Regazzoni, costretto a camminare sulla punta del piede per via del tallone ancora dolorante: "mMa tanto non devo usarlo per guidare" – scherza il ticinese. La griglia di partenza vede in prima fila Reutemann su Brabham e Hunt su Hesketh. Scheckter e Lauda sono in terza, mentre Fittipaldi e Regazzoni partono rispettivamente dalla quarta e dalla quinta fila. Le premesse non sono certo favorevoli, ma le partenze a razzo che Clay ha effettuato nel corso dell'anno fanno ben sperare i tifosi della rossa. E poi la McLaren di Fittipaldi, in fatto di potenza, non è certo più forte della rossa, è solo più stabile. Anche le parole di Lauda sono di buon auspicio: "lavorerò per Clay, se la situazione me lo consentirà. "Un fatto che però torna a far discutere è la presenza della vettura di riserva assegnata all'austriaco e non a Regazzoni, che si sta giocando il mondiale. Niki la utilizza nelle prove del sabato, a causa di un problema al motore, che non gli permette di girare con la sua monoposto. La corsa scatta quando in Italia sono circa le 20,20. Regazzoni è lesto a prendere il via e si presenta alla prima curva davanti al brasiliano. "È fatta" dice tra se Clay, e adesso che mi prenda...".

QUELLA ESSE MALEDETTA

Ma alla seconda curva, una esse veloce, ecco che la 312/B3 diventa di colpo inguidabile. Il ticinese deve gioco forza rallentare per non uscire di strada e la McLaren numero 5 di Fittipaldi lo passa. Nell'osservare impotente la

monoposto biancorossa del brasiliano prender il largo, Regazzoni vede automaticamente allontanarsi il tanto sognato titolo mondiale. Certo, la speranza è l'ultima a morire, Fittipaldi potrebbe non finire la corsa, ma la lotta è decisamente impari. Clay comunque non molla, al 13° giro rientra ai box indicando che il problema dovrebbe riguardare l'avantreno. I meccanici provvedono a sostituirgli le quattro gomme, lo rimandano in pista; la situazione però non migliora. Dal muretto viene esposto un cartello che sprona Lauda ad andare all'attacco, visto che il ticinese è ormai fuori di giochi. Niki si trova nel gruppo dei migliori con lo stesso Fittipaldi, ma può fare ben poco. Per lo stesso problema di Clay agli ammortizzatori, dovrà ritirarsi al 31° passaggio. Al termine dei 59 giri, vince Reutemann, seguito dalla seconda Brabham, quella di Pace e poi da Hunt. Fittipaldi chiude quarto a ridosso del podio e può festeggiare la sua seconda corona iridata, la McLaren invece brinda al titolo costruttori, frutto di un buon gioco di squadra in favore del "Rato". Regazzoni invece conclude stoicamente la sua corsa all'undicesimo posto, chiudendo una stagione che se da un lato ha riportato il Cavallino ai vertici della F.1, dall'altro verrà ricordata per la grande chance gettata al vento dagli uomini di Maranello. Clay non nasconderà mai il suo grande rammarico: "Non aver chiesto l'intervento del Comandatore, quando tutto poteva ancora essere salvato."

UNA GUIDA TROPPO AGGRESSIVA

Per contro in un volume scritto da Piero Ferrari, emergerà un'ulteriore versione dei fatti. Secondo il figlio del Drake, il ticinese è stato fermato da noie meccaniche, causate da uno stile di guida troppo aggressivo. Al di là delle polemiche, Regazzoni avrà modo di dimostrare la sua professionalità verso la causa ferrarista l'anno successivo, quando sarà fondamentale il ruolo di scudiero nella conquista del titolo piloti di Lauda e dei costruttori per il Cavallino. Qualche ombra spunterà invece nel 1977, in occasione del GP del Giappone, fatale a Lauda nella corsa al titolo. Secondo Borsari, Clay si prenderà una sorta di rivincita non impedendo ad Hunt di soffiare il titolo all'austriaco. Anche in quest'occasione le polemiche non mancheranno ed il ticinese lascerà Maranello. L'ultima grande soddisfazione per Clay sarà datata 14 luglio 1979, quando firmerà il primo trionfo della Williams. Poi l'anno successivo sarà vittima di un tremendo incidente a Long Beach, che porrà fine alla sua carriera nel Circus. Ma questa è un'altra storia.

OTTO VOLANTE.



! HAVAS WORLDWIDE

Grazie a 208, Peugeot è Campione Italiano Rally per l'ottava volta.

PEUGEOT RACCOMANDA TOTAL

Siamo orgogliosi di questo nuovo successo. Il nostro grazie va innanzitutto alla coppia Andreucci-Andreussi, al junior team Albertini-Mazzetti, alla squadra di tecnici e agli sponsor. Ma se siamo **il marchio estero più titolato in Italia**, è anche grazie ai tanti piloti privati che gareggiano e vincono per noi. Con tutti loro e con tutti voi vogliamo condividere la gioia per questo successo, che conferma l'eccellenza tecnologica Peugeot.



PEUGEOT 208

MOTION & EMOTION



PEUGEOT

ROSSI, UNA VITA PER IL FUTURO



TTORIA

Valentino concede il bis in Australia, dove approfitta della caduta di Marquez ma vince alla grande il duello con Lorenzo e ritrova l'ottimismo dei bei tempi. Per quest'anno il discorso sul titolo è ormai chiuso, ma se l'anno prossimo la Yamaha gli fornisce una moto competitiva, chissà...



Luigi Ansaloni

Un'altra domenica da incorniciare, quella di Phillip Island per Valentino Rossi. Il nove volte iridato dovrebbe essere ormai abituato alle emozioni ma l'invasione di pista degli appassionati australiani per salutare il 108° successo in carriera del Dottore, secondo stagionale dopo quello ottenuto qualche settimana fa a Misano, a casa sua, fa comunque effetto. «Gara stupenda. È stato bello vincere qui dove ho tanti tifosi. Quando la gente viene a festeggiarti c'è sempre una atmosfera speciale. La cosa più bella comunque è stata verso la fine della corsa, mentre ero in piega nell'ultimo curvone con il gomito a terra a 200 all'ora con un pò di sole che sbucava dalle nuvole: è stato bello». Poesia da emozioni forti per uno dei tre più grandi piloti della storia, cosa che dimostra continuamente. Come ha dimostrato anche il tracciato australiano, che con le sue insidie ha messo in difficoltà quasi tutti: Marc Marquez è scivolato fuori al 18° giro quando era in testa, Jorge Lorenzo ha perso il duello con Rossi ed è giunto secondo solo perché il ducalista Carl Crutchlow è caduto a sua volta a due tornate dal possibile podio.

HONDA BASSA

Fuori gara anche Dani Pedrosa, «centrato» da Andrea Iannone, la Honda lascia l'Australia a testa bassa, mentre la Yamaha ha fatto en plein dato che dietro ai due piloti ufficiali si è piazzato Bradley Smith, al suo primo podio. La Ducati recrimina per Crutchlow e si deve accontentare della quarta e quinta piazza con Andrea Dovizioso ed Hector Barbera. Ora in casa Yamaha la sfida è aperta per la conquista del secondo posto mondiale e Rossi, otto punti di vantaggio sul rivale, sembra pronto a gustarsela: «La soddisfazione più grande all'ultimo giro - ha detto ancora il campione di Tavullia - è stato vedere sulla tabella che avevo sette secondi su Lorenzo, quello mi ha dato anche gusto e la sensazione di avercela fatta. Qui ho fatto tanti podi, è una pista che mi piace, ma era dal 2005 che non vincevo. Dietro a questo c'è anche una questione tecnica perché le curve sono nella maggior parte a sinistra e io di solito vado meglio a destra. Qui Lorenzo è sempre forte e averlo battuto con la stessa moto è stato fantastico».



LORENZO CONTRO LA BRIDGESTONE

Se Rossi è raggiante, lo spagnolo è decisamente di altro umore. «Ho avuto problemi verso fine gara con la gomma davanti, credo di averne usato una fallata, anche se la Bridgestone nega. Non sono soddisfatto anche perché me la sarei potuta giocare con Valentino». Il calo del rendimento della gomma di Lorenzo in effetti è stato un invito a nozze per Rossi. «Sapevo di essere un pelo più veloce di Lorenzo, per quello sono riuscito a batterlo. Peccato solo che sia caduto Crutchlow, mi avrebbe aiutato a guadagnare 4 punti in classifica (ora ne ha 8 di vantaggio su Lorenzo, ndr)». Il Dottore si dimostra ottimista (forse troppo ottimista...) per il 2015: «Silvano (Galbusera, ndr) ha avuto più tempo per mettere a posto la moto, quindi chissà...». Un pensiero al titolo sicuramente il Dottore la sta facendo, eccome. Ma è un pensiero lecito? Allo stato attuale delle cose Marquez e Lorenzo hanno un qualcosa in più. Anche a Phillip Island, se Marc non fosse caduto, Rossi non avrebbe vinto. A Misano la Yamaha aveva un passo gara migliore della Honda, a prescindere. Lorenzo sembra sempre più veloce, a parte situazioni sporadiche. Certo, se la casa del Diapason facesse un passo in avanti nello sviluppo della moto e desse a Valentino una moto migliore o pari alla Honda, allora chissà...





L'ORDINE DI ARRIVO DOMENICA 19 OTTOBRE 2014

- 1 - Valentino Rossi (Yamaha) - Yamaha Factory - 27 giri in 40'46"405
- 2 - Jorge Lorenzo (Yamaha) - Yamaha Factory - 10"836
- 3 - Bradley Smith (Yamaha) - Tech 3 - 12"294
- 4 - Andrea Dovizioso (Ducati) - Ducati Team - 14"893
- 5 - Hector Barbera (Avintia) - Avintia - 30"089
- 6 - Alvaro Bautista (Honda) - Gresini - 30"154
- 7 - Scott Redding (Honda) - Gresini - 30"158
- 8 - Hiroshi Aoyama (Honda) - Aspar - 33"166
- 9 - Alex De Angelis (FTR Yamaha) - Forward - 33"577
- 10 - Nicky Hayden (Honda) - Aspar - 34"144
- 11 - Yonny Hernandez (Ducati) - 39"468
- 12 - Danilo Petrucci (ART) - 56"684
- 13 - Michael Laverty (PBM) - Bird - 1'12"813
- 14 - Mike di Meglio (Avintia) - Avintia - 1'28"050

Ritirati

- Cal Crutchlow (Ducati)
- Pol Espargaro (Yamaha)
- Alex Espargaro (FTR Yamaha)
- Stefan Bradl (Honda)
- Marc Marquez (Honda)
- Broc Parkes (PBM)
- Dani Pedrosa (Honda)
- Andrea Iannone (Ducati)
- Karel Abraham (Honda)

Il campionato piloti

- 1.Marquez 312; 2.Rossi 255; 3.Lorenzo 247; 4.Pedrosa 230; 5.Dovizioso 166; 6.A.Espargaro 117; 7.P.Espargaro 116; 8. Smith 92. 9.Iannone 102; 10. Bradl 96.



OGIER SI GIOCA IL MATCH BALL

Sébastien Ogier si giocherà in Spagna un'altra palla per chiudere in anticipo la partita iridata contro Jari-Matti Latvala. Sempre leader, il campione del mondo in carica arriva all'appuntamento catalano con ventisette punti in più del compagno di squadra





Guido Rancati

E due: sprecata la prima, Sébastien Ogier ha a disposizione un'altra palla per chiudere in anticipo la partita iridata contro Jari-Matti Latvala. Sempre leader, il campione del mondo in carica arriva all'appuntamento catalano con ventisette punti in più del finlandese che indossa la sua stessa divisa. Che si è rilanciato proprio sull'asfalto alsaziano e che ora ha tutto il diritto di credere nel colpaccio. Non solo perché l'aritmetica

glielo concede.

E' un bel duello, quello che si annuncia fra i due assi della Volkswagen sulla terra e sull'asfalto intorno a Salou. Un testa a testa che nessuno pare in condizione di svilire. Di certo non Jost Capito: il comandante in capo della panzer-division tedesca non era intervenuto quando ancora c'era una vaga possibilità che a godere fosse uno di quelli che non dispongono di una Polo e ovviamente non interverrà adesso.

Briglie molli sul collo, allora, e via. Al galop-

po. Magari non dalla mini-prova del Montjuic che giovedì sera aprirà le danze, ma di certo fin dall'alba del venerdì. Quando sarà il tempo a condizionare i tempi, a favorire o sfavorire Ogier che, noblesse oblige, aprirà le danze sulle strade bianche. Il campione delle Hautes Alpes ne farebbe a meno, ma evita di piangersi addosso. Così come evita di raccontare in giro di avere più di una mezza idea di festeggiare già domenica prossima il suo secondo titolo mondiale. Anche se farlo è il suo vero obiettivo.





E ALLA HYUNDAI SONO PRONTI AD OSARE

“Chiederò in nostri piloti di spingere un po' più del solito”. Michel Nandan non si nasconde dietro a un dito e annuncia che Thierry Neuville, Dani Sordo e Hayden Paddon avranno sempre come obiettivo prioritario portare le rispettive i20 al traguardo, ma nel fine settimana iberico avranno il permesso di rischiare un po' più del solito: “Sarebbe presuntuoso - spiega il tecnico - pensare di essere già in grado di batterci fin dalle prime battute per vincere, ma penso che sarà interessante vedere se e quanto sia cresciuta nostra competitività sull'asfalto dopo i test che abbiamo effettuato nei giorni scorsi”.



PEDERSOLI CAMPIONE SENZA VOLARE

LUCA PEDERSOLI

MATT

CAMPIONE
WRC

ITA

ZELBIO

RETI

www.reti.eu

DRIVER ACI WAY!

La strada della sicurezza stradale

GEN-SETS - CONTROL PANELS
& FIRE FIGHTING-PUMPS

ELECTRAIMPIANTI

WWW.ELECTRAIMPIANTI.IT

PEDERSOLI

TE

che #

Guido Rancati

Per celebrare il titolo appena vinto, un vaffa. Luca Pedersoli arriva al sesto e ultimo controllo-stop del Trofeo Aci Como, si ferma davanti allo striscione piazzato dai suoi tifosi, salta sul tetto della C4, alza le braccia al cielo, poi con balzo felino torna con i piedi per terra e, prima di rimettersi ai comandi della vuerreci con la Doppia Spiga sul muso, scarica la tensione accumulata in una giornata che deve essergli sem-

brata interminabile con un vaffa.

Ci sta:
u n
rego-

lamento che non premia come si dovrebbe chi vince lo ha costretto a giocarsi fino all'ultimo un campionato che aveva dominato imponendosi in tre delle prime cinque gare. E aveva tenuto in gioco Manuel Sossella che gli era stato davanti solo al San Martino di Castrozza, ma era ancora alla ricerca della prima vittoria stagionale. Costretto a fare la formichina, il bresciano ha affrontato con estrema cautela i due passaggi sull'Alpe Grande, i due sulla val Cavargna e i due sulla Sormano che hanno chiuso le danze nel sabato comasco. Se mi l'aveva avuta, ha messo da parte la voglia di battersi con il vicentino, con Felice Re e Corrado Fontana, con Paolo Porro e pure con Marco Silva che, al rientro dopo una pausa lunga un paio d'anni, un po' di

ruggine addosso doveva pure averla. "Più il tempo passava e più la fine pareva allontanarsi", osserva Pede a bocce ferme. Lasciando intendere di non essersi affatto divertito. Ma il fine, si sa, giustifica i mezzi. E il suo obiettivo era lo scudetto tricolore. Averlo centrato gli permette di archiviare senza rimpianti i tanti confronti persi nella partita conclusiva. Quello con Sossella e quelli con gli altri protagonisti. Lo zero nella casella delle prove speciali vinte - quattro centri per Fontana, uno per Porro e uno per Re - non pesa e pare non disturbarlo. Del resto, di saper tenere giù il piede l'aveva dimostrato nelle puntate precedenti.



PIÙ TITOLI CHE CAMPIONATI...

Dopo Paolo Andreucci, Giacomo Scattolon e Ivan Ferrarotti, Luca Pedersoli. Al bresciano il sesto posto rastrellato sull'asfalto comasco basta e avanza per conquistare il titolo tricolore riservato ai gentleman che hanno scelto di sfogare la loro passione con le vuerreci e andare a raggiungere i tre che già avevano messo in bacheca le prime tre corone verdi-bianco-rosse assegnate. Ma non finita: resta ancora da assegnare quella degli storici che Gigi Battistoli e Nicholas Montini si giocheranno da qui a qualche giorno sulle strade del Piancavallo. E cinque campioni italiani per così dire ufficiali ai quali, nei discorsi bar e non solo, andranno inevitabilmente ad aggiungersi quelli che hanno vinto una delle inflazionatissime Coppe, non sono tanti, sono troppi. Lasciano immaginare che nel Bel Paese il movimento sia assai più frizzante di quanto effettivamente sia. Di quanto appare a scorrere il ranking dell'autorevole Autosport nel quale il meglio piazzato dei rallyisti nati e cresciuti d questa parte delle Alpi, Lorenzo Bertelli, occupa la duecento e ventottesima posizione...



L'ORDINE DI ARRIVO SABATO 18 OTTOBRE 2014

1. Sossella-Falzone (Ford Fiesta Wrc) in 1.11'30"83
2. Re-Bariani (Citroen DS3 Wrc) a 1"8
3. Fontana-Arena (Ford Focus Wrc) a 8"0
4. Porro-Brusadelli (Ford Fiesta Wrc) a 36"8
5. Silva-Pina (Ford Focus Wrc) a 42"6
6. Pedersoli-Romano (Citroen C4 Wrc) a 1'31"4
7. Di Palma-"Cobra" (Ford Fiesta R5) a 2'46"5
8. Diomedi-Turati (Ford Focus Wrc) a 3'18"2
9. Vittalini-Tavecchio (Citroen DS3 R3T) a 5'29"1
10. Mella-Sala (Citroen C4 Wrc) a 6'06"5

Il campionato

Piloti: 1. Pedersoli 75 punti; 2. Sossella 74,5; 3. Signor 49,5; 4. Porro 48.



Vincitore a Como
Sossella ha mancato il titolo
per mezzo punto



FONTANA PARTENZA HANDICAP

“Adesso va tutto bene, ma per provare a vincere è tardi”. Esaurita la seconda boucle, Nicola Arena prende atto che Corrado Fontana ha ritrovato il passo abituale e conferma che lui e il suo pilota sono decisi a darci dentro fino all'ultimo metro. Ma osserva che realisticamente le loro possibilità di piazzarsi sull'attico del podio sono praticamente inesistenti. Troppo pesante l'handicap accumulato nelle primissime battute: le tre gomme tagliate nelle due piese iniziali li avevano fatti sprofondare alle soglie dell'anonimato. E s'erano ritrovati sestesi a quaranta secondi tondi da Felice Re e a trentacinque e nove da Manuel Sossella. I quattro successi parziali hanno permesso loro di arrampicarsi sul podio, ma solo sul gradino basso. A sei secondi e due dal lariano con la DS3 e a otto dal vicentino con la Fiesta.



DI PALMA OK CON LA FIESTA R5

Buona la prima, molto buona. Giò Di Palma (**sopra**) debutta con la Fiesta R5 giusto assaggiata alla vigilia e non sbaglia niente: costantemente a ridosso dei veterani con le loro macchine volanti, il ragazzo varesino chiude insieme a “Cobra” in settima posizione e fa il pieno di complimenti. Riproponendosi come una delle più interessanti promesse del rallismo tricolore.

RENAULT 3.5

GARE A JEREZ





LA CORONA VA A SAINZ

Il pilota spagnolo ha vissuto un pessimo weekend in Andalusia non riuscendo a conquistare neanche un punto, buon per lui che anche il suo unico rivale ha segnato un zero in casella

RENAULT 3.5

GARE A JEREZ

Massimo Costa
DPPI

Ci sono quei weekend un po' così nei quali sarebbe meglio non presentarsi neanche in pista. Carlos Sainz e Roberto Merhi erano gli attesissimi attori dell'ultimo spettacolo della World Series Renault 3.5. Per la prima volta si correva a Jerez e l'occasione per promuovere a dovere l'evento era imperdibile: due piloti spagnoli che si contendono il titolo. Così, nei giorni precedenti l'inizio del fine settimana agonistico, Sainz e Merhi sono stati portati a Siviglia per promuovere la categoria e il loro duello. Manovra riuscita perché tra sabato e domenica si sono presentati in 58.000, ma il pubblico non ha potuto assistere alla sfida tra i due rivali. Merhi è stato eliminato da William Buller alla prima curva di gara 1 e così il discorso campionato si è concluso senza pathos dopo 500 metri. Sainz a sua volta ha urtato Oscar Tunjo ed è stato penalizzato di 25" dopo che aveva tagliato il traguardo al nono posto. In gara 2 invece, dopo una seconda qualifica nuovamente sotto le aspettative per via di un set-up mai compreso fino in fondo dal team Dams, ha concluso undicesimo mentre Merhi, che aveva conquistato una rabbiosa pole, è stato penalizzato e retrocesso nella terza piazzola della griglia di partenza ritirandosi poi dopo il pit-stop per problemi al cambio.

SAINZ, ORA È UN PILOTA COMPLETO

Sainz dunque ha conquistato meritatamente la WSR 2014. Lo ha meritato fin dal primo weekend a Monza quando ha ottenuto due pole e una vittoria in gara 2. Alla fine si contano sette successi e sette pole. Sainz è riuscito nell'impresa di non far rimpiangere Kevin Magnussen agli uomini del team Dams, che hanno trionfato per il secondo anno consecutivo. Come già più volte riportato, il ragazzo di Madrid del programma Junior Red Bull ha compiuto uno switch mentale notevole rispetto al passato. Pochi gli errori, i passi falsi, le incertezze. Il Sainz versione 2014 è parso un pilota completo sotto ogni punto di vista. La reazione di Le Castellet, quando alla vigilia della tappa francese Merhi si era portato a un pericoloso meno 16 punti, riassume perfettamente lo stato mentale di Carlos jr, capace di conquistare due nette vittorie nel momento più difficile non solo della stagione, ma della sua carriera. Merita a occhi chiusi la chance della Toro Rosso, che prima gli era stata negata a vantaggio di Max Verstappen. Ma ora vi è di nuovo un sedile libero e non promuoverlo al fianco del giovane olandese sarebbe sicuramente un'offesa al motorsport.



La Dams al completo festeggia il titolo

18 ottobre 1990

Carlos Sainz sr campione del mondo rally



18 ottobre 2014

Carlos Sainz jr campione WSR 3.5





Tutta la delusione di Merhi



Il momento del crash di gara 1 con Buller che piomba su Merhi, n.22

(Foto Pellegrini)

APPLAUSI PER MERHI

A Merhi va l'onore delle armi. Lo abbiamo scritto più volte: lo spagnolo della Zeta Corse è completamente rinato dopo due anni disastrosi nel DTM che avrebbero steso l'orso più forte del pianeta. E in effetti, Merhi appariva un pilota confuso quando la famiglia Porteiro lo ha voluto rimettere in gioco nella World Series Renault inserendolo nella squadra di proprietà russa che li vede coinvolti. Non era facile, ma Merhi ha presto trovato la grazia dei giorni migliori e nello stesso tempo Zeta Corse è cresciuta tecnicamente e organizzativamente. Peccato che nel momento decisivo, a Jerez, un errore ha vanificato ogni possibilità di dare la zampata a Sainz che lottava con un setup che, come detto sopra, in Dams non hanno mai trovato. Se la poteva giocare, poi è subentrato anche il problema del cambio in gara 2 dopo l'incidente nella prima corsa e allora su Merhi è calato il sipario. Ma tra gli applausi.



Rowland ha vinto la seconda gara



Spettacolare la Visser in gara 1, quinta dopo aver resistito a Gasly



Secondo in gara 2 un sorprendente Latifi



Successo di Stevens in gara 1



L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 1 SABATO 18 OTTOBRE 2014

- 1 - Will Stevens - Strakka - 27 giri 42"03"815
- 2 - Oliver Rowland - Fortec - 0"078
- 3 - Sergey Sirotkin - Fortec - 0"493
- 4 - Matthieu Vaxiviere - Lotus Charouz - 9"079
- 5 - Beitske Visser - AVF - 21"877
- 6 - Pierre Gasly - Arden - 22"165
- 7 - Meindert Van Buuren - Pons - 27"034
- 8 - Norman Nato - Dams - 33"933
- 9 - Marco Sorensen - Tech 1 - 37"496
- 10 - Matias Laine - Strakka - 38"600
- 11 - Roman Mavlanov - Zeta - 46"856
- 12 - Zoel Amberg - AVF - 47"403
- 13 - Luca Ghiotto - Draco - 48"897
- 14 - Jazeman Jaafar - ISR - 55"844
- 15 - Carlos Sainz - Dams - 59"692 "
- 16 - Nicholas Latifi - Tech 1 - 2 giri

" Penalizzato di 25"

Giro più veloce: Pietro Fantin 1'31"954

Ritirati

- 22° giro - Pietro Fantin
- 18° giro - Oscar Tunjo
- 0 giri - William Buller
- 0 giri - Marlon Stockinger
- 0 giri - Roberto Merhi

L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 2 DOMENICA 19 OTTOBRE 2014

- 1 - Oliver Rowland - Fortec - 26 giri 42"09"126
- 2 - Nicholas Latifi - Tech 1 - 7"703
- 3 - William Buller - Arden - 15"879
- 4 - Pierre Gasly - Arden - 16"608
- 5 - Sergey Sirotkin - Fortec - 18"752
- 6 - Pietro Fantin - Draco - 21"269
- 7 - Oscar Tunjo - Pons - 21"730
- 8 - Matthieu Vaxiviere - Lotus Charouz - 22"349
- 9 - Marlon Stockinger - Lotus Charouz - 22"751
- 10 - Norman Nato - Dams - 24"573
- 11 - Carlos Sainz - Dams - 25"243
- 12 - Beitske Visser - AVF - 28"250
- 13 - Will Stevens - Strakka - 29"809
- 14 - Zoel Amberg - AVF - 30"363
- 15 - Meindert Van Buuren - Pons - 31"146

Giro più veloce: Pietro Fantin 1'31"927

Ritirati

- 14° giro - Jazeman Jaafar
- 14° giro - Matias Laine
- 8° giro - Marco Sorensen
- 7° giro - Roberto Merhi
- 1° giro - Roman Mavlanov
- 0 giri - Luca Ghiotto

Il campionato finale

1.Sainz 227; 2.Gasly 192; 3.Merhi 183; 4.Rowland 181; 5.Sirotkin 132; 6.Stevens 122; 7.Nato 89; 8.Vaxiviere 89; 9.Stockinger, Jaafar 73; 11.Amberg 66; 12.Sorensen 44; 13.Laine 40; 14.Martsenko 36; 15.Fantin 34; 16.Buller 30; 17.Ghiotto 26; 18.Van Buuren, Stanaway 21; 20.Latifi 20; 21.Tunjo, Viso 11; 23.Ocon 2.



Pal Kiss secondo in campionato

L'ungherese è un affezionato partecipante alla categoria organizzata dalla Coloni Motorsport e al termine di un weekend perfetto ha conquistato il secondo posto in campionato battendo Pommer. Alla Super Nova il titolo per squadre

UN KISS DI FE



Claudio Pilia
Photo 4

Alla vigilia dell'ultimo appuntamento stagionale dell'Auto GP, di scena sul circuito portoghese dell'Estoril, per Tamas Pal Kiss l'obiettivo era uno soltanto: centrare la seconda posizione nel campionato piloti.

Target pienamente centrato per il veloce pilota ungherese, che, con la pesante vittoria di gara 1 ed il quarto posto ottenuto nella seconda corsa, si è assicurato su Markus Pommer. In realtà, fin dall'inizio del weekend Pal Kiss aveva fatto già fatto vedere a tutti di voler far suo l'obiettivo prefissato. Già dalle prove libere era partito col piglio giusto, facendo segnare il miglior tempo e "scaldandosi", così, in vista della qualifica, dove ha stampato il giro perfetto in 1'28"759 e si è guadagnato la prima piazzola. Partito dalla pole position, il pilota del team Virtuosi è scattato perfettamente allo spegnimento dei semafori, ma alcune vetture di servizio rimaste in griglia hanno costretto la direzione gara ad esporre la bandiera rossa. Tutto da rifare, dopo aveva fatto tutto bene, difendendo perfettamente la leadership dagli attacchi del campione Auto GP 2013 Vittorio Ghirelli e l'ex F.1 Antonio Pizzonia. Il copione non è cambiato e l'ungherese ha ripetuto tutto come prima, conservando la prima posizione alla prima curva e dando il via a 15 giri di fuoco, dove ha costruito un importante vantaggio per compiere, senza patemi d'animo, un pit-stop perfetto. Il quarto posto di gara 2, infine, ha messo nel ghiaccio la medaglia d'argento dell'Auto GP 2014, finendo alle spalle del nuovo campione Kimiya Sato, assente nella trasferta lusitana.

DELTÀ

UPER NOVA CAMPIONE RODA BEL WEEKEND

Il bel weekend di Pal Kiss, ben supportato dal compagno Andrea Roda (che ha portato altri importanti punti alla causa con un quinto e un ottavo posto), ha fatto riportare sotto anche il suo team Virtuosi UK, giunto a un passo dal titolo riservato alle squadre, mancato per appena sei lunghezze e poi andato alla Super Nova, in un duello tutto anglosassone. La squadra di David Sears, per questo appuntamento, ha dovuto fare i conti con l'assenza di Michela Ceruti, fermata dal riacutizzarsi di un problema alla schiena e sostituita da Vittorio Ghirelli, che ha risposto presente con un grande secondo posto, salvo poi dover alzare bandiera bianca in gara 2 dopo esser rientrato ai box senza ala anteriore. La costanza di Pommer (ed il settimo posto di Dracone in gara 2) ha fatto il resto, con il gradino basso del podio ottenuto nella corsa "lunga", approfittando dei guai dell'ex F.1 nel pit-stop, ed il piazzamento in top-5 nella gara sprint.

PIZZONIA SUBITO VELOCE MICHIMI VINCITTORE

Proprio Pizzonia, lontano dall'Auto GP di Curitiba e Sonoma nel 2012, è tornato a bordo di una delle monoposti di casa Zele Racing, la squadra con cui ha esordito nella serie di Coloni. Bilancio decisamente positivo, anche per lui, avendo raccolto un quarto posto ed il terzo gradino del podio in gara 2, dopo un lungo duello col compagno di squadra Luis Sa Silva, il pilota angolano all'esordio nella categoria dopo una stagione passata al volante della GP3. A brillare nel finale di weekend, inoltre, è stato Shinya Michimi, salito a bordo dell'Euronova lasciata vacante dall'ormai campione e connazionale Sato, ma non facendo rimpiangere la sua assenza, grazie ad un buon sesto in gara 1, prima di imporsi in una gara 2 tutto cuore, suggellata anche dal giro veloce, che lo ha visto alzare la coppa più grande, davanti ai due del team Zele.



Auto GP - Bel rientro per Pizzonia



Markus Pommer sempre tra i migliori



I pit-stop di Roda, ottimo protagonista





L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 1 DOMENICA 19 OTTOBRE 2014

- 1 - Tamas Pal Kiss - Virtuosi UK - 24 giri
- 2 - Vittorio Ghirelli - Super Nova - 4"094
- 3 - Markus Pommer - Super Nova - 6"446
- 4 - Antonio Pizzonia - Zele - 10"262
- 5 - Andrea Roda - Virtuosi UK - 24"546
- 6 - Shinya Michimi - Euronova - 43"945
- 7 - Luis Sa Silva - Zele - 46"354
- 8 - Michele La Rosa - MLR 71 - 1 giro
- 9 - Salvatore De Plano - FMS Racing - 1 giro

Ritirati

4° giro - Francesco Dracone

L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 2 DOMENICA 19 OTTOBRE 2014

- 1 - Shinya Michimi - Euronova - 20 giri 31'02"608
- 2 - Luis Sa Silva - Zele - 3"698
- 3 - Antonio Pizzonia - Zele - 5"208
- 4 - Tamas Pal Kiss - Virtuosi UK - 6"676
- 5 - Markus Pommer - Super Nova - 15"639
- 6 - Michele La Rosa - MLR 71 - 28"519
- 7 - Francesco Dracone - Super Nova - 48"078
- 8 - Andrea Roda - Virtuosi UK - 53"171
- 9 - Salvatore De Plano - FMS Racing - 1 giro

Giro più veloce: Shinya Michimi in 1'29"758

Ritirati

4° giro - Vittorio Ghirelli

Il campionato

1.Sato 221 punti; 2.Pal Kiss 207; 3.Pommer 180; 4.Roda 176; 5.Giovesi 155.



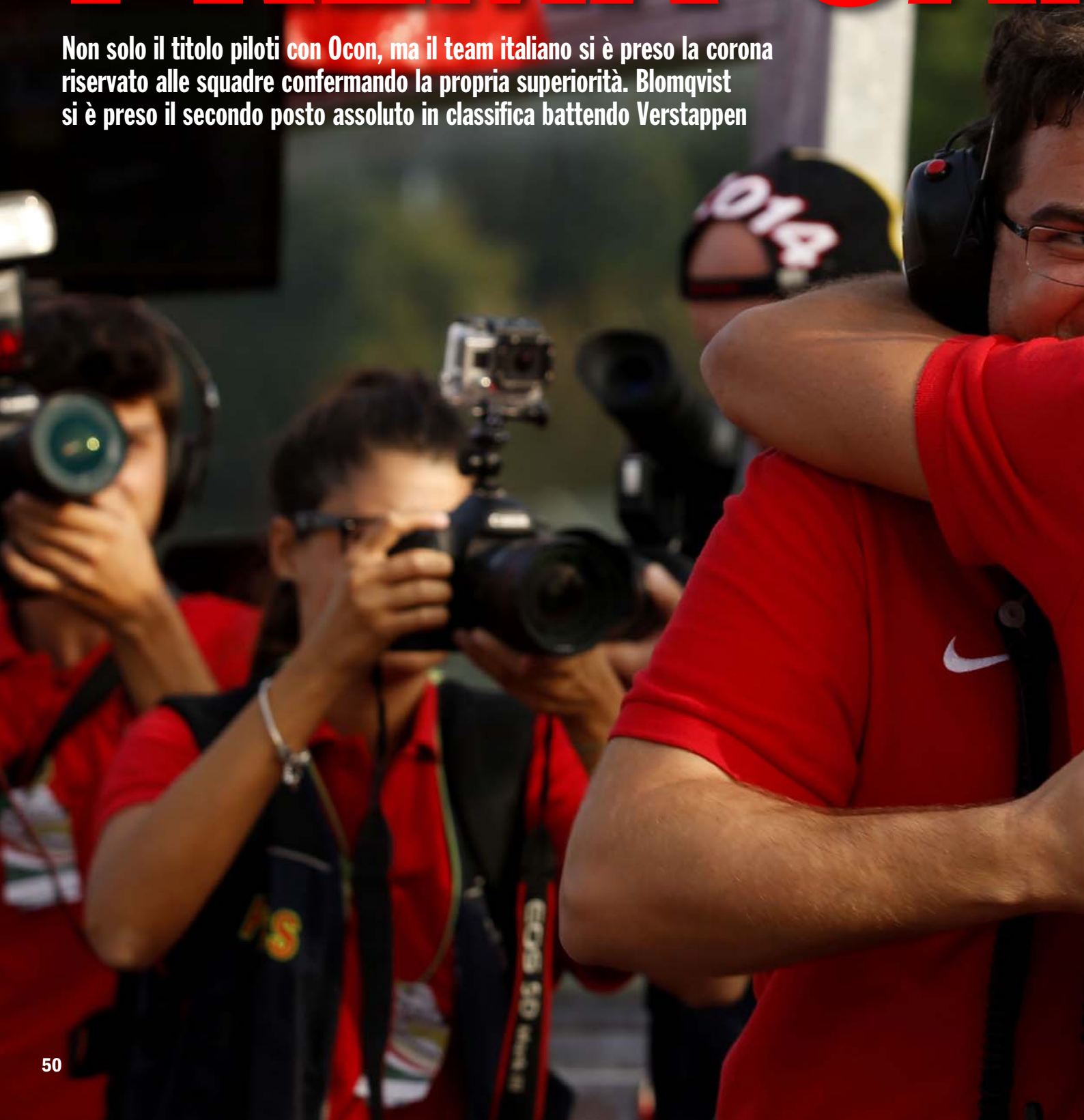
La moglie di Sospiri
abbraccia Michimi,
vincitore di gara 2



Qualche problema per Ghirelli...

PREMA CAI

Non solo il titolo piloti con Ocon, ma il team italiano si è preso la corona riservato alle squadre confermando la propria superiorità. Blomqvist si è preso il secondo posto assoluto in classifica battendo Verstappen



MPIONE



La gioia degli uomini del team Prema

Dario Sala
Photo 4

Come da tradizione Hockenheim ha ospitato l'atto conclusivo della Formula 3 Europea. Tre gare che dovevano mandare agli archivi il nome del vice campione e quale squadra avrebbe portato a casa la corona nella sfida fra i team. Sulla pista tedesca le tre frazioni hanno avuto tre vincitori diversi con Tom Blomqvist che alla fine ha colto il secondo posto in classifica generale dietro al campione Esteban Ocon battendo il neo acquisto della Toro Rosso, Max Verstappen. Fra le squadre invece, la Prema si è presa quello che la stagione le aveva già consegnato e cioè un titolo che certifica quanto questa squadra continui a vincere in ambiti internazionali prestigiosi. Sembra facile visto da fuori, ma il lavoro meticoloso, la cura dei particolari e il saper offrire ai piloti un programma completo, non è merce che si compra tutti i giorni sul mercato. Occorrono impegno e conoscenza del mondo in cui si opera per poter scegliere le persone da mettere nei ruoli chiave. In questo modo si cresce, si comincia a vincere, poi occorre convincere e soprattutto saper restare al vertice. E questo la Prema ha saputo farlo anche meglio di squadre ai nomi altisonanti. Non è un caso infatti che quasi tutti i maggiori programmi giovani delle Case (Toyota, Lotus, Ferrari) siano passati da casa Rosin. Questi non vengono per caso o per simpatia. Lo fanno solo se hanno certezza di vincere. Fa piacere che lo facciano con una realtà italiana che si impone nella categoria ormai designata dalla FIA come quella che dovrà fornire nuova linfa alla F.1.

BLOMQVIST BEFFA VERSTAPPEN

Se Prema e Esteban Ocon bevono champagne, un bicchiere se lo merita anche Tom Blomqvist. Il pilota della Carlin è arrivato nel Baden-Wuttemberg con la speranza di rosicchiare punti a Verstappen e provare a prendere il secondo posto nella generale. Un titolo di vice campione forse vale poco, ma è meglio averlo piuttosto che no. Il fine settimana non è iniziato nel migliore dei modi perché l'olandese ha fatto segnare la pole ed è andato a vincere gara uno in maniera autoritaria, guadagnando ulteriori punti. Blomqvist però non si è perso d'animo ed è stato abile ad ottenere le pole delle altre due gare.



Blomqvist ha conquistato il secondo posto in campionato

In gara due è stato lui ad imporsi in maniera autoritaria proprio mentre Verstappen non andava più in là del quinto posto. In questo modo lo ha scavalcato in classifica prendendosi il secondo posto. Posizione che ha confermato in gara tre arrivando al terzo posto, ma ancora una volta davanti al futuro pilota di F.1. Ha corso bene Blomqvist ed ha meritato questo piazzamento che conferma una bella stagione.

AUER PUÒ STARE CON I GRANDI

Verstappen invece, dopo la bella prima frazione ha ottenuto due quinti posti. Per lui in ogni caso finisce una stagione che lo ha consacrato nell'olimpio dei grandi ed ora avrà modo di dimostrare tutto il suo talento nella massima formula. Il primo ed il secondo in campionato invece dovranno costruirsi il futuro. In loro non è stato visto quel talento pazzesco di cui sembra dotato il loro collega. Questo però, lo dirà il futuro. Ad Hockenheim poi hanno brillato altre stelline. Su tutti quella di Lucas Auer che ha vinto gara tre, ha ottenuto il secondo posto in gara uno e il terzo in gara due dopo un problema al cambio. Il nipote di Gerhard Berger ha portato a termine un bel fine settimana dove ha mostrato di saper stare con i grandi mostrando un bel potenziale. Anche per lui il 2015 potrebbe portare belle cose.



L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 1 SABATO 18 OTTOBRE 2014

- 1 - Max Verstappen (Dallara-VW) - Van Amersfoort - 22 giri 34'20"525
- 2 - Lucas Auer (Dallara-Mercedes) - Mucke - 3"783
- 3 - Tom Blomqvist (Dallara-VW) - Carlin - 10"143
- 4 - Antonio Giovinazzi (Dallara-VW) - Carlin - 11"659
- 5 - Felix Rosenqvist (Dallara-Mercedes) - Mucke - 14"467
- 6 - Jordan King (Dallara-VW) - Carlin - 16"260
- 7 - Esteban Ocon (Dallara-Mercedes) - Prema - 18"622
- 8 - Gustavo Menezes (Dallara-VW) - Van Amersfoort - 22"142
- 9 - Felix Serralles (Dallara-Mercedes) - West Tec - 27"519
- 10 - Sean Gales (Dallara-VW) - Carlin - 30"659
- 11 - Roy Nissany (Dallara-Mercedes) - Mucke - 33"090
- 12 - Tatiana Calderon (Dallara-Mercedes) - Zeller - 37"674
- 13 - Edward Jones (Dallara-VW) - Carlin - 39"268
- 14 - Antonio Fuoco (Dallara-Mercedes) - Prema - 41"054
- 15 - Jake Dennis (Dallara-Vw) - Carlin - 42"228
- 16 - Nick Cassidy (Dallara-Nissan) - T Sport - 46"531
- 17 - Dennis van de Laar (Dallara-Mercedes) - Prema - 50"599
- 18 - Sandro Zeller (Dallara-Mercedes) - Zeller - 1'01"327
- 19 - Santino Ferrucci (Dallara-Mercedes) - Fortec - 1'03"308
- 20 - Richard Goddard (Dallara-Nissan) - T Sport - 1'03"876
- 21 - Alexandre Toril (Dallara-Nissan) - T Sport - 1'05"066
- 22 - Jules Szymkowiak (Dallara-VW) - Van Amersfoort - 1 giro

Giro più veloce Max Verstappen 1'33"085

Ritirati

- 8° giro - Michele Beretta
- 13° giro - Wing Chung Chang
- 16° giro - Stefano Coletti

L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 2 SABATO 18 OTTOBRE 2014

- 1 - Tom Blomqvist (Dallara-VW) - Carlin - 19 giri 30'37"664
- 2 - Antonio Giovinazzi (Dallara-VW) - Carlin - 3"903
- 3 - Lucas Auer (Dallara-Mercedes) - Mucke - 5"283
- 4 - Esteban Ocon (Dallara-Mercedes) - Prema - 5"986
- 5 - Max Verstappen (Dallara-VW) - Van Amersfoort - 8"093
- 6 - Felix Rosenqvist (Dallara-Mercedes) - Mucke - 9"418
- 7 - Roy Nissany (Dallara-Mercedes) - Mucke - 12"165
- 8 - Tatiana Calderon (Dallara-Mercedes) - Zeller - 13"469
- 9 - Gustavo Menezes (Dallara-VW) - Van Amersfoort - 16"583
- 10 - Dennis van de Laar (Dallara-Mercedes) - Prema - 20"189
- 11 - Felix Serralles (Dallara-Mercedes) - West Tec - 23"932
- 12 - Jake Dennis (Dallara-VW) - Carlin - 24"577
- 13 - Antonio Fuoco (Dallara-Mercedes) - Prema - 24"996
- 14 - Jordan King (Dallara-VW) - Carlin - 26"924
- 15 - Edward Jones (Dallara-VW) - Carlin - 28"895
- 16 - Jules Szymkowiak (Dallara-VW) - Van Amersfoort - 30"959
- 17 - Alexander Toril (Dallara-Nissan) - T Sport - 31"633
- 18 - Santino Ferrucci (Dallara-Mercedes) - Fortec - 32"716
- 19 - Sean Gales (Dallara-VW) - Carlin - 35"421
- 20 - Nick Cassidy (Dallara-Nissan) - T Sport - 36"774
- 21 - Sandro Zeller (Dallara-Mercedes) - Zeller - 39"896
- 22 - Richard Goddard (Dallara-Nissan) - T Sport - 42'2565

Giro più veloce Tom Blomqvist 1'33"423

Ritirati

- 8° giro - Stefano Coletti
- 16° giro - Michele Beretta
- 19° giro - Wing Chung Chang

L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 3 DOMENICA 19 OTTOBRE 2014

- 1 - Lucas Auer (Dallara-Mercedes) - Mucke - 21 giri 34'16"838
- 2 - Jordan King (Dallara-VW) - Carlin - 3"380
- 3 - Tom Blomqvist (Dallara-VW) - Carlin - 4"574
- 4 - Felix Rosenqvist (Dallara-Mercedes) - Mucke - 7"906
- 5 - Antonio Giovinazzi (Dallara-VW) - Carlin - 8"707
- 6 - Max Verstappen (Dallara-Vw) - Van Amersfoort - 12"635
- 7 - Esteban Ocon (Dallara-Mercedes) - Prema - 13"810
- 8 - Sean Gales (Dallara-VW) - Carlin - 19"055
- 9 - Edward Jones (Dallara-VW) - Carlin - 23"002
- 10 - Dennis van de Laar (Dallara-Mercedes) - Prema - 26"806
- 11 - Jake Dennis (Dallara-Vw) - Carlin - 31"340
- 12 - Richard Goddard (Dallara-Nissan) - T Sport - 32"473
- 13 - Roy Nissany (Dallara-Mercedes) - Mucke - 35"338
- 14 - Michele Beretta (Dallara-Mercedes) - Eurointernational - 38"219
- 15 - Santino Ferrucci (Dallara -Mercedes) - Fortec - 39"030
- 16 - Gustavo Menezes (Dallara-VW) - Van Amersfoort - 45"182
- 17 - Sandro Zeller (Dallara-Mercedes) - Zeller - 46"500
- 18 - Nick Cassidy (Dallara-Nissan) - T Sport - 52"702
- 19 - Wing Chung Chang (Dallara-Mercedes) - West Tec - 1'04"054
- 20 - Jules Szymkowiak (Dallara-VW) - Van Amersfoort - 1 giro

Giro più veloce Luca Auer 1'32"970

Ritirati

- 1° giro - Tatiana Calderon
- 1° giro - Felix Serralles
- 18° giro - Stefano Coletti
- 19° giro - Alexander Toril

Il campionato

1. Ocon 478; 2. Blomqvist 420; 3. Verstappen 411; 4. Auer 365; 5. Fuoco 255; 6. Giovinazzi 238; 7. King 217; 8. Rosenqvist 198; 9. Dennis 174; 10. Latifi 128; 11. Menezes 91; 12. Serralles 82; 13. Jones 70; 14. Van de Laar 38; 15. Calderon 29; 16. Gilbert 28; 17. Nissany 26; 18. Gales 25; 19. Ferrucci 24; 20. Szymkowiak 17; 21. Bryant-Meisner 6; 22. Guimaraes 5; 23. Goddard e Hurst 3; 25. Agostini e Toril 1.



Fuoco non ha partecipato a gara 3 per la frattura di un dito rimediata in un incidente con Dennis in gara 2

EUROCUP RENAULT 2.0

GARE A JEREZ



RUSSELL, CHE SORPRESA

Alla seconda apparizione nella serie continentale, l'inglese che per la prima volta guidava per Tech 1 ha vinto la seconda corsa dopo essere partito dalla pole. De Vries ha confermato il suo status di campione



EUROCUP RENAULT 2.0

GARE A JEREZ

Massimo Costa

L'ultima prova della Eurocup F.Renault doveva assegnare il titolo di vice campione della categoria. Ma la vera sorpresa del weekend di Jerez è arrivata da una wild-card: George Russell. L'inglese che doveva correre con Prema, ma all'ultimo ha optato per Koiranen per disputare il campionato ALPS, ha vissuto una annata non troppo esaltante nel mondo Renault mentre, al contrario, se l'è cavata egregiamente nella F.4 di casa sua (che in realtà non ha nulla a che vedere con la F.4 FIA), conclusa al secondo posto. Quarto nella serie ALPS, Russell a Jerez si è presentato nella Eurocup Renault con Tech 1 e subito ha fatto faville, evidentemente adattandosi meglio al set-up della Tatuus del team francese. Quinto in gara 1, nella seconda qualifica ha ottenuto la pole prendendosi poi il "diritto" di conquistare la prima posizione finale in gara 2 davanti al neo campione Nyck De Vries. Russell una tappa europea l'aveva fatta al Moscow Raceway, ma senza ottenere granché se non la varicella, portata a casa...

DE VRIES PRONTO PER LA DAMS

Un bel weekend lo ha vissuto De Vries che si è confermato il numero uno grazie alla vittoria nella prima corsa e al secondo posto nella frazione che ha chiuso il campionato. L'olandese, forte dei 500mila euro incassati come premio, nel 2015 correrà nella Renault 3.5 col team Dams, che ha portato alla vittoria nel 2013 Kevin Magnussen e nel 2014 Carlos Sainz.

OLSEN VICE CAMPIONE ALBON POCO INCISIVO

L'ambito ruolo di vice campione è andato a Dennis Olsen, che già occupava la seconda posizione nella classifica generale. Si era guadagnato la pole in qualifica 1 e la prima gara l'aveva conclusa dietro a De Vries, che lo aveva superato con decisione. Olsen però, è stato squalificato per una irregolarità tecnica sulla vettura del team Prema, che però (ha sottolineato Renault) non ha portato vantaggi alla sua vettura. Olsen in gara 2 ha concluso settimo, quel tanto che è bastato per non farsi superare in graduatoria da Alexander Albon (quarto e quinto) e da Andrea Pizzitola che in Andalusia ha vissuto una specie di incubo.



Egor Orudzhev



La concentrazione di De Vries



Russell guida il gruppo in gara 2



Egor Orudzhev

L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 1 SABATO 18 OTTOBRE 2014

- 1 - Nyck De Vries - Koiranen - 14 giri 26'50"178
- 2 - Jack Aitken - Fortec - 3"162
- 3 - Hans Villemi - Prema - 5"588
- 4 - Alexander Albon - KTR - 10"603
- 5 - George Russell - Tech 1 - 10"688
- 6 - Anthoine Hubert - Tech 1 - 11"093
- 7 - Bruno Bonifacio - Prema - 11"669
- 8 - Stejn Schothorst - Manor MP - 12"203
- 9 - Aurelien Panis - ART Junior - 13"546
- 10 - Callan O'Keefe - KTR - 16"091
- 11 - Egor Orudzhev - Tech 1 - 16"542
- 12 - Levin Amweg - ART Junior - 20"723
- 13 - Andrea Pizzitola - Manor MP - 21"831
- 14 - Gregor Ramsay - KTR - 22"522
- 15 - Martin Rump - Fortec - 22"911
- 16 - Simon Gachet - ART Junior - 23"963
- 17 - James Allen - ARTA - 26"313
- 18 - Thiago Vivacqua - JD - 27"137
- 19 - Danylo Pronenko - BVM - 31"828

Giro più veloce: Nyck De Vries 1'41"859

Ritirati

- 11° giro - Pietro Fittipaldi
- 2° giro - Gustav Malja
- 0 giri - Matthew Parry
- 0 giri - Kevin Joerg
- 0 giri - Hong Li Ye
- 0 giri - Stefan Riener
- 0 giri - Ben Barnicoat
- 0 giri - Jake Hughes

Squalificato
Dennis Olsen

L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 2 DOMENICA 19 OTTOBRE 2014

- 1 - George Russell - Tech 1 - 15 giri 27'57"026
- 2 - Nyck De Vries - Koiranen - 1"561
- 3 - Jack Aitken - Fortec - 2"403
- 4 - Kevin Joerg - Kaufmann - 12"013
- 5 - Alexander Albon - KTR - 12"193
- 6 - Matthew Parry - Fortec - 12"850
- 7 - Dennis Olsen - Prema - 13"033
- 8 - Jake Hughes - Strakka - 13"376
- 9 - Stejn Schothorst - Manor MP - 13"669
- 10 - Gustav Malja - Kaufmann - 17"957
- 11 - Callan O'Keefe - KTR - 18"251
- 12 - Hans Villemi - Prema - 18"557
- 13 - Bruno Bonifacio - Prema - 19"355
- 14 - Pietro Fittipaldi - Koiranen - 21"504
- 15 - Thiago Vivacqua - JD - 22"439
- 16 - Anthoine Hubert - Tech 1 - 23"057
- 17 - Aurelien Panis - ART Junior - 23"490
- 18 - Gregor Ramsay - KTR - 23"511
- 19 - Levin Amweg - ART Junior - 23"856
- 20 - Simon Gachet - ART Junior - 24"328
- 21 - Stefan Riener - Koiranen - 25"009
- 22 - Andrea Pizzitola - Manor MP - 25"873
- 23 - Hong Li Ye - Koiranen - 26"573
- 24 - James Allen - ARTA - 27"863
- 25 - Danylo Pronenko - BVM - 35"719

Giro più veloce: George Russell 1'42"094

Ritirati

- 2° giro - Martin Rump
- 2° giro - Egor Orudzhev

Il campionato finale

- 1. De Vries 254; 2. Olsen 124; 3. Albon 117; 4. Pizzitola 108; 5. Bonifacio 88; 6. Joerg 87; 7. Aitken 86; 8. Orudzhev 83; 9. Panis 82; 10. D'Agosto 73.

L'Alpine di Chatin, Panciatici e Webb



LA SCALATA

Per il secondo anno consecutivo la Signatech mette le mani sul titolo della classe LMP2, non senza un brivido finale che ha rischiato di mandare a monte tutto. A Bertolini, insieme a Shaitar e Zlobin, e al SMP Racing il successo di tappa e in campionato nella LMGTE



Silvano Taormina

Le vittorie sono più belle quando sono sudate. In particolar modo quando ci si mette di mezzo qualche imprevisto dell'ultimo minuto che, dapprima gela gli animi, poi li fa sciogliere in una gioia tanto attesa. Lo sanno bene in casa Signatech, la compagine transalpina diretta da Philippe Sinault che al termine della prova di Estoril, season-finale della European Le Mans Series, ha impresso il proprio nome nell'albo d'oro della categoria. Un successo che aveva già assaporato lo scorso anno, giusto un paio di stagioni dopo aver riportato in pista il marchio Alpine, e che adesso la conferma come uno dei punti di riferimento nella classe LMP2. Co-autori di questo successo sono tre giovani piloti dal piede pesante che, nonostante ai loro esordi in monoposto non abbiano raccolto quanto sperato, pian piano si stanno costruendo una reputazione e togliendo più di una soddisfazione nel mondo dell'endurance. Per il francese Nelson Panciatici si tratta del secondo sigillo dopo quello messo a segno lo scorso anno sempre con la Signatech. Discorso simile per il giovanissimo connazionale Paul Loop Chatin, campione uscente della defunta classe LMPC. Infine c'è il britannico Oliver Webb, subito al top al termine della sua prima stagione con i prototipi.

DELL'ALPINE

BRIVIDO FINALE PER I NEO-CAMPIONI

Il successo del trio di casa Signatech, però, ha rischiato di naufragare nel finale della quattro-ore portoghese. Tutto era iniziato nel migliore dei modi, con Panciatici che già alla prima piega si era portato al comando sfilando il poleman Tincknell (Jota). Agguantata la testa, l'Alpine n.36 non l'ha più mollata fino alla terza ora. Il tutto mentre la Ligier-Nissan di Thiriet-Badey-Gom-mendy (TDS), fino a quel momento l'unico contendente apparso in grado di impensierire i battistrada, lasciava il campo dopo circa un'ora e gli altri title-contender si giocavano le posizioni a ridosso del podio. Una doppia penalità, in entrambi i casi per infrazioni in corsia box, ha fatto scivolare i neo-campioni in quinta piazza quando mancavano meno di sessanta primi alla bandiera a scacchi.

LA PRIMA DEL LOEB RACING

Per fortuna loro a prendere le redini del comando ci ha pensato la sorprendente Oreca-Nissan del Loeb Racing affidata al debuttante Jimmy Eriksson e a Vincent Capillare, con quest'ultimo che nel corso dell'ultima ora ha gestito un discreto margine nei confronti degli inseguitori. Questi rispondono al nome di Klien-Hirsch-Ragues (Morand) e Dolan-Tincknell-Albuquerque (Jota) i quali, nonostante nutrivano ancora qualche speranza di conquista del titolo, non sono stati in grado di sfruttare le disavventure dell'Alpine di testa accontentandosi del podio. Discorso simile per Frey-Mailleux (Race Performance), anche loro tenuti in gioco dalla matematica, insieme al rientrante Niederhauser quarti al traguardo davanti ai neo-campioni.

SMP AL TOP NELLE CLASSI GT

Un finale ad alta tensione lo ha vissuto anche la classe LMGTE, dove il nostro Andrea Bertolini e i russi Viktor Shaitar e Sergey Zlobin (SMP) hanno messo le mani sia sul titolo che sulla gara solo nel corso dell'ultima ora. Provvidenziale è stato l'incidente che ha messo fuori gioco Duncan Cameron (AF Corse), il quale insieme a



Klien-Hirsch e Ragues



Matt Griffin alla vigilia della tappa portoghese vantava ben ventuno lunghezze di vantaggio sulla Ferrari "russa", finito contro la McLaren di Ajlani (ART) nel corso della prima ora e pertanto costretto ad una lunga sosta ai box. Dopo la leadership iniziale del poleman Hall (Gulf), ben coadiuvato da Goethe e Brown, il comando delle operazioni è passato nelle mani di Bertolini solo nel corso dell'ultima ora. Un lasso di tempo che al box della SMP sarà apparso infinito in attesa della bandiera a scacchi. La compagine russa ha festeggiato il titolo anche nella classe LMGTC grazie al trio formato da Olivier Beretta, David Markosov e Anton Ladygin mentre la vittoria di tappa l'ha centrata la BMW Z4 del debuttante Marc VDS Racing con Leinders-Paltala-Hassid.





I vincitori Eriksson e Capillaire



Bertolini, Shaitar e Zlobin

L'ORDINE DI ARRIVO DOMENICA 19 OTTOBRE 2014

- 1 - Capillaire/Eriksson - Loeb (Oreca 03R-Nissan) - 146 giri 4.0'27"461
- 2 - Klien/Hirsh/Ragues - Morand (Morgan-Judd) - 35"399
- 3 - Dolan/Tincknell/Albuquerque - Jota (Zytek Z11SN-Nissan) - 43"713
- 4 - Frey/Mailleux/Niederhauser - Race Performance (Oreca 03-Judd) - 1 giro
- 5 - Chatin/Panciatici/Webb - Signatech (Alpine A450b-Nissan) - 1 giro
- 6 - Derani/Littlejohn/Wells - Murphy (Oreca 03R-Nissan) - 2 giri
- 7 - McMurry/Faisca/Fletcher - Greaves (Zytek Z11SN-Nissan) - 2 giri
- 8 - Schell/Leutwiler/Coleman - Pegasus (Morgan-Nissan) - 5 giri
- 9 - Bertolini/Shaitar/Zlobin - SMP (Ferrari F458) - 7 giri
- 10 - Perazzini/Cioci/Lyons - AF Corse (Ferrari F458) - 8 giri
- 11 - McKenzie/Richardson/Zampieri - JMW (Ferrari F458) - 8 giri
- 12 - Wainwright/Carroll/Barker - Gulf (Porsche 911) - 8 giri
- 13 - Goethe/Hall/Brown - Gulf (Aston Martin Vantage V8) - 8 giri
- 14 - Talkanitsa/Talkanitsa Jr/Kaffer - AT (Ferrari F458) - 8 giri
- 15 - Leinders/Paltalla/Hassid - Marc VDS (BMW Z4) - 9 giri
- 16 - Laursen/Mac/Magnussen - Formula (Ferrari F458) - 10 giri
- 17 - Broniszewski/Piccini - Kessel (Ferrari F458) - 10 giri
- 18 - Beretta/Markozov/A. Ladygin - SMP (Ferrari F458) - 10 giri
- 19 - K. Ladygin/Basov/Persiani - SMP (Ferrari F458) - 10 giri
- 20 - Perrodo/Collard/Mallegol - AF Corse (Ferrari F458) - 10 giri
- 21 - Bacheta/Shulzhitskiy - Greaves (Zytek Z11SN-Nissan) - 11 giri
- 22 - Narac/Armindo/Nielsen - IMSA (Porsche 911) - 11 giri
- 23 - Korjus/Demoustier/Goudy - ART (McLaren MP4 12C) - 12 giri
- 24 - Machitski/Sardarov/Cocker - Barewell (BMW Z4) - 12 giri
- 25 - De Leener/Sbirrazzuoli - AF Corse (Ferrari F458) - 13 giri
- 26 - Maris/Merlin/Helary - IMSA (Porsche 911) - 13 giri
- 27 - Rasmussen/Barreiros/Guedes - AF Corse (Ferrari F458) - 14 giri
- 28 - Cordoni/Zanuttini/Montermini - Ombra (Ferrari F458) - 15 giri
- 29 - Bourret/Gibon/Belloc - ASP (Ferrari F458) - 15 giri
- 30 - Rotenberg/Salo/Mediani - SMP (Ferrari F458) - 19 giri
- 31 - Barthez/Pons/Ayari - ASP (Ferrari F458) - 30 giri
- 32 - Cameron/Griffin/Rugolo - AF Corse (Ferrari F458) - 30 giri
- 33 - Van Splunteren/Vannelet/Soulet - Prospeed (Porsche GT3R) - 55 giri

Giro più veloce: Pipo Derani 1'28"854

Ritirati

62° giro - Thiriet/Badey/Gommendy

23° giro - Gonzales/Ajlani/Brundle

La classifica piloti

LMP2

1. Chatin, Webb, Panciatici 78; 2. Dolan, Tincknell, Albuquerque 74; 3. Klien e Hirsch 68; 4. Capillaire, Mailleux, Frey 57.

LMGTE

1. Bertolini, Zlobin, Shaitar 85; 2. Cameron, Griffin 81,5; 3. Rugolo 75; 4. McKenzie, Richardson 70.

LMGTC

1. Ladygin, Markozov, Beretta 74; 2. Laursen, Mac 78,5; 3. Basov, Ladygin, Persiani 67; 4. Magnussen 52,5.



Hassid, Leinder e Palttala

Il numero uno del Mondiale Turismo spiega che vorrebbe più costruttori, un livello tecnico maggiore, perché si correrà al Nordschleife e come potrebbe cambiare il format del campionato

“VOGLIO PIÙ QUALITÀ”

Dario Sala

Sono passati sei mesi da quando un incerto e timoroso WTCC muoveva i primi passi a Marrakech. C'erano da verificare una nuova organizzazione, un nuovo regolamento, nuove macchine e diversi protagonisti. Capire dai primi vagiti se questo nuovo corso avrebbe avuto futuro o sarebbe stato solo fonte di problemi. Ne parlammo allora con François Ribeiro il nuovo "deus ex machina" del mondiale anch'egli al via di una nuova avventura, dopo un inverno passato a costruire uno schieramento. Allora la priorità era proprio quella di proporre un numero di vetture di classe TC1 credibile e far sì che il campionato potesse partire in maniera soddisfacente. Oggi, sei mesi dopo, le cose sono notevolmente cambiate. Si è vissuto il dominio della Citroën culminato la settimana scorsa a Shanghai con la conquista del titolo costruttori, si è assistito alla conferma di un campione quale è sempre stato José Maria Lopez e si è parlato di tante novità che vedranno la luce nel campionato del 2015. Alcune hanno fatto discutere gli appassionati e per questo abbiamo chiesto spiegazioni ancora a François Ribeiro che ci ha illustrato il suo punto di vista.



Il campionato sta volgendo al termine. E' stata la prima stagione di un nuovo corso. E' soddisfatto o cambierebbe qualcosa?

“Ci sono sempre tante cose che potrebbero essere aggiustate. Quello che mi piacerebbe fare è cambiare il livello tecnico dei team. Oggi c'è troppa disparità. Vi dico un aneddoto. Dopo la gara di Pechino, Yvan Muller è venuto a prendere un caffè e fra le altre cose di cui abbiamo parlato, mi ha confessato che non rimane quasi nulla da scoprire sulla C-Elysée. Questo per dire che dopo migliaia e migliaia di chilometri di test conoscono la vettura in ogni suo dettaglio. Se li compariamo con altri team che hanno fatto due o tre giorni di test, si capisce che loro hanno corso in un'altra categoria. Un livello tecnico completamente differente.”

E come si potrebbe fare per ridurre questo gap?

“Bisognerebbe cambiare il regolamento tecnico, ma occorrerebbe una soluzione che metta d'accordo tutti e non è facile”.

Ci state lavorando?

“Queste sono solo mie considerazioni. Un desiderio. La realtà è ben più complessa. Se qualcosa deve essere cambiato è la FIA che dovrà farlo. Al regolamento TC1 ci si è arrivati dopo tanto lavoro. E' stata un'idea di Jean Todt. Ricordo che si era ancora nel suo primo mandato e venne a vedere il WTCC in Marocco. Disse che la promozione era ottima così come lo show, la copertura televisiva e il calendario. Disse però, che le macchine erano noiose, senza appeal, difficili da guidare per piloti che non avevano grande esperienza nel Turismo e che non

attiravano le case. Un mondo chiuso che non attirava nemmeno i piloti. Spinte per un cambiamento e la FIA lavorò in questo senso, partorendo il concetto TC1 che poi in otto mesi, lavorando giorno e notte, venne attuato sulle vetture. E' stato arduo, ma alla fine abbiamo messo assieme uno schieramento di vetture TC1 soddisfacente e il prossimo anno ci saranno solo quelle. Alla fine questo è quello che conta. Essere riusciti a concepire un regolamento tecnico e tradurlo in uno schieramento di vetture in pochissimo tempo. Questa è la vera e grande soddisfazione di quest'anno. Il resto, le idee personali, non hanno molta importanza”.

L'anno prossimo ci sarà una classe TC2 che correrà assieme al WTCC?

“No, i lavori sulla classe TC2 si sono ferma-



ti. Tutto verrà messo nell'ETCC mentre il WTCC avrà solo vetture di classe TC1”.

Avete un'idea di quante macchine potranno esserci in griglia il prossimo anno?

“Mi aspetto una griglia di 22 macchine che mi sembra un buon numero. Qualche team lascerà la serie. Franz Engstler ad esempio ha uno sponsor nazionale, ha un mercato locale e si lega solo a vetture tedesche. Non essendoci macchine di quel Paese nella classe TC1, è probabile che lasci. Credo però, che la Citroen abbia un piano per mettere in pista altre due vetture da affidare ad un team satellite. I nomi al momento sono prematuri, ma se guardiamo al WRC, la Citroen non ha mai dato la sua tecnologia in mani sconosciute. Solo a gente fidata che conosce da anni. Possiamo immaginare che accada

anche nel WTCC. Anche la Honda potrebbe poi lavorare per aumentare le Civic”.

Guardando al calendario del prossimo anno spicca la scelta di correre sulla Nordschleife. Non era meglio sfruttare il contesto della 24 Ore del Nurburgring, ma correre sul circuito Grand Prix con il format solito anziché tre giri sul circuito lungo?

“Certo che era possibile correre nel circuito del Gran Premio, ma non era quello che noi cercavamo e volevamo. Noi volevamo due cose. Dare ai team, agli ingegneri e ai piloti una sfida e l'anello nord del Nurburgring lo è. Non vincerà necessariamente la vettura più veloce, ma quella guidata meglio. Il pilota e la squadra che sapranno interpretare nel modo più corretto tutti quei chilometri. La seconda è che volevamo un evento speciale che si differenziasse da tutti gli altri. La Formula 1 ha Monaco, il V8 in Australia ha la gara di Bathurst, la Indy ha Indianapolis. Tutti eventi diversi che identificano l'apice della serie. Per questo non aveva senso correre sul circuito Grand Prix. Avremmo perso molta parte del pubblico che viene per la 24 Ore. Senza contare poi che tutte le Case non appena producono un modello veloce, vanno a testarlo proprio sulla Nordschleife per capire a che punto sono rispetto agli altri. La percezione che hanno all'estero di quella gara e di quella pista è incredibile. In Giappone ad esempio la 24 Ore viene trasmessa proprio per l'enorme interesse che suscita. Quando realizzi l'enorme interesse che le Case hanno per quel tracciato, capisci perché andremo a correre sul lungo e non sull'altra pista”.

Sempre a proposito di calendario, circolano voci sulla possibilità di perdere Macao?

“Sono rumors che nascono ogni anno. Sono dieci anni che andiamo a Macao ed è l'unico posto dove non si riesce ad avere un contratto pluriennale. Ogni anno il tutto deve essere ridiscusso. Sarà così anche questa volta, perciò al momento non abbiamo un contratto per il 2015, ma è chiaro che ne parleremo come avviene da sempre (a Shanghai erano presenti gli organizzatori, probabile che se ne sia parlato n.d.r.). Certo che occorre fare delle riflessioni. A Macao, storicamente almeno metà della griglia è coinvolta in incidenti. Quest'anno le nostre macchine hanno molto carbonio. Vi ricordate l'incidente di Coronel a Marrakech? Ebbene c'erano pezzi di carbonio piccoli sparsi in un'area molto grande. Quest'anno ogni toccata potrebbe rivelarsi molto molto costosa senza contare il rischio di più bandiere rosse o safety-car lunghe per raccogliere i detriti. Questa è una

considerazione non solo mia, ma di tutto il paddock”.

Parlando di format qualcuno suggerisce di cambiarlo. Non è possibile fare una gara al sabato e una alla domenica? Spesso il vincitore di gara uno ha una visibilità di qualche minuto e basta.

“Per noi è importante mantenere le due gare alla domenica. Al sabato non riscontriamo lo stesso interesse nel pubblico. Sia in televisione sia in circuito. Anche i nostri ospiti vengono principalmente alla domenica. Al limite si potrebbero avere due o tre eventi con un format diverso. Ma a questo punto quello che mi chiedo è: perché non fare tre gare in un weekend? Succede già in altre categorie come il BTCC e funziona. I team sono già sul posto. I costi sarebbero limitati e la copertura media garantita. Se devo cambiare il format penso più a questo”.

Immagini di essere una persona esterna. Lei che giudizio darebbe a questo WTCC?

“Il problema non è il mio giudizio, ma quello che viene dato da chi ci corre e da chi guarda le gare in televisione. Va considerato che il motorsport è in netto calo ovunque. L'audience della F.1 non cresce, così come quello del WRC e del DTM per fare degli esempi. Tutto il motorsport soffre. Il giudizio viene dato da queste cose. Dagli ascolti televisivi, dalla gente in circuito e dal gradimento delle case. Io posso assicurare che abbiamo dati molto soddisfacenti in tutte queste aree e molto interesse da parte di altre case”.

A questo punto la domanda è d'obbligo. Entreranno altri costruttori?

“Molti dicono che la superiorità della Citroen scoraggi gli altri. Io vi dico che mi aspetto buone notizie a breve circa l'ingresso di altri costruttori. Abbiate un attimo di pazienza”.

Per concludere. Il WTCC e l'Italia: un rapporto finito?

“Nel mio ufficio ho appeso una gigantografia. Ci sono le macchine e le tribune piene. Si tratta proprio di Monza. Erano però i tempi di Zanardi e dell'Alfa Romeo. C'era un'atmosfera incredibile e il pubblico era numeroso. Fantastico. Ma dobbiamo essere onesti. Spariti questi protagonisti l'interesse è praticamente finito ed oggi non ci sono più le condizioni per tornare a correrli. Dispiace e lo dico con il massimo rispetto per gli italiani che ci sono nel WTCC, ma non posso mettere Monza in calendario solo per il piacere di farlo. Ci devono essere le condizioni giuste ed oggi non ci sono”.



EKSTOR

Lo svedese dell'Audi, veloce come un tifone, ha colto un'altra vittoria chiudendo in bellezza la stagione 2014 e guidando la tripla Audi. Generoso l'ex F.1 Di Resta che ha portato la claudicante Mercedes al quarto posto



RM

Claudio Pilia

La stagione 2014 del DTM è andata in archivio con il secondo successo consecutivo di Mattias Ekstrom, che, dopo essersi imposto a Zandvoort, si è ripetuto anche nell'ultimo tradizionale appuntamento di Hockenheim. Davanti a un pubblico decisamente numeroso – i dati ufficiali parlano di oltre 150 mila persone durante il fine settimana – lo svedese del team Abt ha chiuso in bellezza, capitalizzando al meglio la prima fila ottenuta in qualifica e scegliendo una strategia attendista. Lasciati sfilare i piloti con le gomme morbide nelle fasi iniziali, sacrificando quindi qualche posizione, Ekstrom ha gestito con attenzione le dure fino al pit-stop obbligatorio, dopo il quale è iniziata per lui un'altra corsa. Il passo dello svedese è cambiato radicalmente, trovando subito una grande velocità e infilando con facilità gli avversari fino a raggiungere la leadership. “La mia Audi è stata ancora una volta fantastica”, ha detto Ekstrom a fine gara. È andato tutto per il verso giusto durante la qualifica, lo stesso è stato in gara. È stato un finale di stagione grandioso per me, l'Audi ed il team Abt. Non potevo chiedere di meglio prima della pausa invernale”.



AUDI MONOPOLIZZA DI RESTA SCATENATO

Una vera festa in casa Audi, che ha monopolizzato tutto il podio con un ottimo Mike Rockenfeller, autore della stessa strategia del compagno di marca svedese, ed un "eroico" Jamie Green, quest'ultimo con le meno performanti dure e alle prese con uno scatenato Paul di Resta. Lo scozzese, forte di un set di pneumatici a miscela morbida, ha colto la palla al balzo con l'ingresso della safety-car – entrata al 37esimo giro per favorire la rimozione della macchina di Daniel Juncadella – per provare in ogni modo ad attaccare Green fino alla bandiera a scacchi, salvo poi recriminare che: "Forse quel tempo che ho perso è stato abbastanza per non poter superare Jamie (Green, ndr) alla fine", ha sentenziato l'ex portacolori della Force India in F.1. Una tripletta, quella della Casa dei Quattro Anelli, che ha messo in ghiaccio lo champagne per festeggiare il titolo Costruttori indirizzato verso Ingolstadt, premiata non tanto per gli exploit di vittorie, ma per la costanza di rendimento che, a fine stagione, ha dato i suoi frutti.

PROBLEMI ALLA FRIZIONE PER MORTARA

Si è così accontentata di un quarto posto la Mercedes, con Di Resta davanti al campione del DTM 2014, Marco Wittmann, che si è intascato un buon piazzamento in top-5, scalzando via Timo Scheider negli ultimi due giri dopo l'uscita della safety-car. Il tedesco ed ex campione della serie, alla nuova bandiera verde, si è visto infilare da entrambi, scivolando in sesta piazza, davanti a Martin Tomczyk. La sfortuna, invece, non ha risparmiato Edoardo Mortara. Dopo una grande qualifica, che lo ha portato nella terza piazzola nella griglia, una partenza a singhiozzo si è subito spiegata con un problema alla frizione della sua RS5, pagata a caro prezzo, avendo deciso anche di partire con le gomme dure. Un mix "letale", che lo ha portato immediatamen-



Gran lottatore Di Resta, qui stretto tra due avversari



Terza piazza per Green



Ekstrom ha chiuso al meglio la stagione



Hockenheim da dimenticare per Mortara



te fuori dalla top 10 e in bagarre, dove se l'è dovuta vedere con varie sportellate, inclusa quella "decisiva" di Joey Hand, che lo ha portato al ritiro, ai box, al 31esimo giro.

PETROV SEMPRE DELUDENTE

Poche scusanti, invece, può cercare Vitaly Petrov. Il russo ex F.1 ha chiuso (fortunatamente?) una stagione fallimentare con un'altra delle sue all'ultimo giro. Un incidente, fortunatamente innocuo, ha costretto un incolpevole Adrien Tambay ad alzare anch'esso bandiera bianca, dopo essere stato spedito sulle barriere insieme allo stesso Petrov, nel corso dell'ultimo giro della stagione. "Sfortunatamente" - ha puntualizzato l'ex F.1 - "non è stata la nostra giornata". Evidentemente, le giornate 'no' iniziano ad essere un po' troppe...



Secondo posto per Rockenfeller

L'ORDINE DI ARRIVO DOMENICA 19 OTTOBRE 2014

- 1 - Mattias Ekstrom (Audi RS5) - Abt - 42 giri 1.08"37"604
- 2 - Mike Rockenfeller (Audi RS5) - Phoenix - 2"402
- 3 - Jamie Green (Audi RS5) - Rosberg - 3"914
- 4 - Paul Di Resta (Mercedes C-Coupe) - HWA - 4"163
- 5 - Marco Wittmann (BMW M4) - RMG - 4"962
- 6 - Timo Scheider (Audi RS5) - Phoenix - 6"540
- 7 - Martin Tomczyk (BMW M4) - Schnitzer - 7"526
- 8 - Miguel Molina (Audi RS5) - Abt - 11"104
- 9 - Antonio Felix Da Costa (BMW M4) - MTEK - 12"198
- 10 - Gary Paffett (Mercedes C-Coupe) - HWA - 14"781
- 11 - Timo Glock (BMW M4) - MTEK - 15"179
- 12 - Bruno Spengler (BMW M4) - Schnitzer - 15"838
- 13 - Nico Muller (Audi RS5) - Rosberg - 15"973
- 14 - Christian Vietoris (Mercedes C-Coupe) - HWA - 17"497
- 15 - Joey Hand (BMW M4) - RBM - 17"769
- 16 - Augusto Farfus (BMW M4) - RBM - 23"024
- 17 - Robert Wickens (Mercedes C-Coupe) - HWA - 40"344

Ritirati

- 41° giro - Vitaly Petrov
- 41° giro - Adrien Tambay
- 40° giro - Pascal Wehrlein
- 36° giro - Daniel Juncadella
- 31° giro - Edoardo Mortara
- 27° giro - Maxime Martin

Il campionato

1. Wittmann 156 punti; 2. Ekstrom 106; 3. Rockenfeller 72; 4. Vietoris 69; 5. Mortara 68; 6. Tomczyk 49; 7. Martin 47; 8. Wehrlein 46; 9. Scheider 44; 10. Green 43.

COSÌ SI VINCONO I CAMPIONATI



Marco Cortesi
Brecht Decancq Photography

Così si vincono i campionati. In quello che sembrava un weekend-no per le Mercedes SLS a Zolder, Maximilian Buhk, Maximilian Gotz ed il team HTP sono riusciti a ribaltare i pronostici. I due piloti si trovano ora rispettivamente a condurre la graduatoria Blancpain complessiva e quella specifica della serie Sprint, proprio un anno dopo avere incassato il titolo dell'Endurance. Sarebbe un bell'«ein plein». La tappa di Zolder, penultima della Sprint Series, era iniziata fin da subito nel segno del pilota di casa, Laurens Vanthoor, coadiuvato dall'Audi WRT. A lui, così come a Cesar Ramos, non sono però bastati né i temponi né il successo nella corsa di qualifica. Al via della gara principale, Buhk ha tentato il tutto per tutto attaccando dalla sesta posizione e piazzandosi alle spalle delle due Lamborghini di vertice. Col ritorno della sportiva di Sant'Agata schierata per l'occasione per Peter Kox e Nicky Catsburg, a fare la differenza è stata ancora una volta la qualità. Buhk è rimasto fuori il più possibile, spingendo al massimo, mentre Hari

Proczyk andava a dare il cambio a Jeroen Bleekemolen. Poi, Gotz ha continuato sullo stesso ritmo, aumentando progressivamente il vantaggio. La regola della coppia di qualità non sbaglia, e solo la sfortuna ha impedito al duo Catsburg-Cox di approfittarne. Anche per via della squalifica di Buhk in Slovacchia, Gotz è solitario al comando e vicinissimo al titolo del campionato Sprint. Nell'ultimo appuntamento di Baku potrà disporre di un vantaggio di 27 punti su 34 disponibili. Nella classifica generale invece è Buhk a condurre. Alla fine, dopo un sabato eccellente, un'«indecisione» al via di Ramos è costata carissima a lui e al compagno prima di finire al terzo posto. In tema di italiani, nella trasferta di Zolder si è rivista nelle posizioni che contano una McLaren del team BhaiTech, quella di Fabio Onidi e Giorgio Pantano mentre Alessandro Balzan, al debutto nella serie, ha terminato settimo insieme a Filip Salaquarda per la Scuderia Villorba. Più indietro le BMW di Alex Zanardi e Fumanelli-Colombo, che per un problema tecnico hanno visto sfuggire in avanti Mateusz Lisowski e Vincent Abril nella Silver Cup.





L'ORDINE DI ARRIVO GARA DI QUALIFICA SABATO 18 OTTOBRE 2014

- 1 - Ramos-Vanthoor (Audi R8) – WRT - 38 giri
- 2 - Kox-Catsburg (Lamborghini Gallardo) – NSC - 15"940
- 3 - Proczyk-Bleekemolen (Lamborghini Gallardo) – Grasser - 21"715
- 4 - Ide-Rast (Audi R8) – WRT - 22"667
- 5 - Soucek-Adam (Aston Martin Vantage) – Beechdean - 23"467
- 6 - Buhk-Goetz (Mercedes SLS) – HTP - 25"944
- 7 - Onidi-Pantano (McLaren MP4-12C) – Bhaitech - 26"416
- 8 - Jager-Baumann (BMW Z4) – Schubert - 30"125
- 9 - Salaquarda-Balzan (Ferrari 458) – Villorba - 31"172
- 10 - Alex Zanardi (BMW Z4) – Roal - 33"246
- 11 - Dusseldorp-Afanasiev (Mercedes SLS) – HTP - 33"999
- 12 - MayrMelnhof-Winkelhock (Audi R8) – Phoenix - 35"248
- 13 - Colombo-Fumanelli (BMW Z4) – Roal - 39"957
- 14 - Rusinov-Enge (Lamborghini Gallardo) – Gdrive - 44"767
- 15 - Landmann-Pivoda (Lamborghini Gallardo) – Grasser - 47"685
- 16 - Latif-Basseng (Audi R8) – Phoenix - 49"510
- 17 - Abril-Losowski (Audi R8) – WRT - 1'08"532
- 18 - Bartels-Buurman (BMW Z4) – Sports&You - 1'08"670
- 19 - Wolf-Stolz (Mercedes SLS) – HTP - 1'11"867
- 20 - Vasilyev-Asmer (Mercedes SLS) – GT Russian - 1'35"304
- 21 - Bueno-Jimenez (BMW Z4) - BMW Brazil - 1 giro
- 22 - Piquet-Stumpf (BMW Z4) - BMW Brazil - 1 giro
- 23 - Ortelli-Richelmi (Audi R8) – WRT - 2 giri

Giro più veloce: Cesar Ramos – 1'31"261

Ritirati

- 26° giro - Toril-Hetherington
- 9° giro - Pentus-Van der Drift

L'ORDINE DI ARRIVO DELLA GARA DOMENICA 19 OTTOBRE 2014

- 1 - Buhk-Goetz (Mercedes SLS) - HTP - 35 giri
- 2 - Proczyk-Bleekemolen (Lamborghini Gallardo) - Grasser - 2"895
- 3 - Ramos-Vanthoor (Audi R8) - WRT - 4"251
- 4 - Dusseldorp-Afanasiev (Mercedes SLS) - HTP - 17"084
- 5 - Soucek-Adam (Aston Martin Vantage) - Beechdean - 18"140
- 6 - Onidi-Pantano (McLaren MP4 12C) - 18"814
- 7 - Salaquarda-Balzan (Ferrari 458) - Villorba - 19"178
- 8 - Bueno-Jimenez (BMW Z4) - BMW Brazil - 20"330
- 9 - Rusinov-Enge (Lamborghini Gallardo) - Gdrive - 21"158
- 10 - Ortelli-Richelmi (Audi R8) - WRT - 26"424
- 11 - Abril-Losowski (Audi R8) - WRT - 35"001
- 12 - Wolf-Stolz (Mercedes SLS) - HTP - 37"759
- 13 - Alex-Zanardi (BMW Z4) - Roal 1'30"233 - 38"833
- 14 - Toril-Hetherington (Mercedes SLS) - Fortec - 49"082
- 15 - Latif-Basseng (Audi R8) - Phoenix - 49"706
- 16 - Bartels-Buurman (BMW Z4) - Sports&You - 1'08"072
- 17 - MayrMelnhof-Winkelhock (Audi R8) - Phoenix - 1'07"812

Giro più veloce: Laurens Vanthoor - 1'30"513

Ritirati

- 15° giro - Kox-Catsburg
- 8° giro - Vasilyev-Asmer
- 7° giro - Piquet-Stumpf
- 1° giro - Ide-Rast
- 1° giro - Pentus-Van der Drift

Il campionato Sprint

1. Goetz 142; 2. Buhk; 3. Proczyk-Bleekemolen 115; 4. Ide-Rast 68; 5. Ramos-Van-thoor 67.

LA CARICA DEL CAPITANO

Oltre a Brad Keselowski, a Talladega ha brillato tutto il team Penske, che è stato in grado di mettere in ombra lo squadrone di casa Hendrick. Da qui in avanti però, ogni pilota correrà per sé



Marco Cortesi

Ci vede sempre lungo, il Capitano. Due settimane dopo aver celebrato la sua scelta di puntare sul giovane talento (ai tempi un po' caduto in disgrazia) come Joey Logano, si torna a parlare, e bene, di Brad Keselowski. Dietro ad una vittoria, quella di Talladega, che cancella le polemiche, i contatti volontari e le risse di Charlotte, c'è stato un gran lavoro di squadra. Logano, già qualificato alla prossima fase, ha infatti pensato a spingere il compagno verso il successo, e lui non se l'è fatto dire due volte, bloccando ottimamente la rimonta di Matt Kenseth. Dopo una gara difficile, Keselowski si è liberato di un bel peso, dato che era tra i candidati più vicini per il "taglio", e potrà ora giocarsela nell'Eliminator round. Nei prossimi tre appuntamenti, saranno poi selezionati quattro piloti che si sfideranno nella finalissima di Homestead: sarà un confronto ancora più snervante di quello visto finora. Se Roger Penske ride, e molto, chi piange è Rick Hendrick. Tre sono

state le Chevrolet della squadra pluricampione eliminate. Jimmie Johnson è stato la vittima più clamorosa. Dopo aver comandato le ostilità, il californiano è andato in crisi terminando oltre la top-20. Saluti anche per Dale Earnhardt Jr, che si è trovato coinvolto in un contatto: un peccato dato che sui superspeedway è sempre stato veloce e poteva dire la sua. Infine, si è perso Kasey Kahne che - detto per inciso - aveva già passato le ultime due tagliole per il rotto della cuffia. A muro e a casa - in senso figurato - è finito anche Kyle Busch, spedito in testacoda da Austin Dillon. C'è poi il curioso caso di Ryan Newman. Pur non avendo praticamente mai avuto possibilità di conquistare vittorie, il "rotondo" portacolori di casa Childress si è barcamenato ottimamente guadagnandosi la promozione. Certo, la sua Chevy è stata "pizzicata" fuori norma nei controlli del dopo-corsa, ma le infrazioni di questo tipo non portano a gravi perdite di punti. O quantomeno, non tanto gravi da poter costare più di 27 punti, ovvero il vantaggio di Newman nei confronti di Kahne.





L'incidente che ha visto coinvolti
Joey Logano (#22) e Jamie McMurray (#1)



L'ORDINE DI ARRIVO DOMENICA 19 OTTOBRE 2014

- 1 - Brad Keselowski (Ford) - Penske - 194 giri
- 2 - Matt Kenseth (Toyota) - Gibbs - 194
- 3 - Clint Bowyer (Toyota) - Waltrip - 194
- 4 - Landon Cassill (Chevy) - Hillman - 194
- 5 - Ryan Newman (Chevy) - Childress - 194
- 6 - Travis Kvapil (Toyota) - BK Racing - 194
- 7 - Kurt Busch (Chevy) - Stewart/Haas - 194
- 8 - Marcos Ambrose (Ford) - Petty - 194
- 9 - Kevin Harvick (Chevy) - Stewart/Haas - 194
- 10 - Casey Mears (Chevy) - Germain - 194
- 11 - Joey Logano (Ford) - Penske - 194
- 12 - Kasey Kahne (Chevy) - Hendrick - 194
- 13 - Austin Dillon (Chevy) - Childress - 194
- 14 - Reed Sorenson (Chevy) - Baldwin - 194
- 15 - Cole Whitt (Toyota) - BK Racing - 194
- 16 - Michael Waltrip (Toyota) - Waltrip - 194
- 17 - Kyle Larson (Chevy) - Ganassi - 194
- 18 - Denny Hamlin (Toyota) - Gibbs - 194
- 19 - Danica Patrick (Chevy) - Stewart/Haas - 194
- 20 - Brian Vickers (Toyota) - Waltrip - 194
- 21 - Carl Edwards (Ford) - Roush/Fenway - 194
- 22 - Ryan Blaney (Ford) - Penske - 194
- 23 - AJ Allmendinger (Ford) - JTG - 194
- 24 - Jimmie Johnson (Chevy) - Hendrick - 194
- 25 - Greg Biffle (Ford) - Roush/Fenway - 194
- 26 - Jeff Gordon (Chevy) - Hendrick - 194
- 27 - Martin Truex Jr (Chevy) - Furniture Row - 194
- 28 - Josh Wise (Chevy) - Parsons - 194
- 29 - David Gilliland (Ford) - Front Row - 194
- 30 - David Ragan (Ford) - Front Row - 194
- 31 - Dale Earnhardt Jr (Chevy) - Hendrick - 194
- 32 - Trevor Bayne (Ford) - Roush - 194
- 33 - Terry Labonte (Ford) - FAS Lane - 194
- 34 - Tony Stewart (Chevy) - Stewart/Haas - 193
- 35 - Jamie McMurray (Chevy) - Ganassi - 190
- 36 - Paul Menard (Chevy) - Childress - 189
- 37 - Michael Annett (Chevy) - Baldwin - 188
- 38 - Mike Wallace (Toyota) - Robinson - 187
- 39 - Aric Almirola (Ford) - Petty - 186
- 40 - Kyle Busch (Toyota) - Gibbs - 166
- 41 - Michael McDowell (Ford) - Leavine - 145
- 42 - JJ Yeley (Chevy) - XXXtreme - 127
- 43 - Alex Bowman (Toyota) - BK Racing - 102

La Chase For The Cup

1. Logano 4000; 2. Harvick 4000; 3. Newman 4000; 4. Hamlin 4000; 5. Kenseth 4000; 6. Edwards 4000; 7. Gordon 4000; 8. Keselowski 4000.

PRODUZIONE
FORD MONDEO

Più leggera, più potente, più silenziosa e anche con trazione integrale. L'ammiraglia dell'Ovale Blu è tutta sostanza con sistemi di aiuto alla guida per la massima sicurezza che segnano il passo. Dalla seconda metà di novembre in concessionaria. I prezzi? Da 27.250 euro...

UN MONDEO



NOVITÀ



LA NUOVA MONDEO è la prima auto della Casa americana ad essere dotata del sistema di frenata automatica con assistenza pre-collisione e riconoscimento dei pedoni (**Pre-Collision Assist with Pedestrian Detection**), in grado di rilevare la presenza di persone davanti all'auto e di frenare automaticamente in caso di impatto imminente se il guidatore non reagisce in tempo.

La ricca dotazione di dispositivi di sicurezza e assistenza alla guida comprende i fari adattivi a LED (**Dynamic LED Headlights**), le cinture di sicurezza posteriori con air-bag integrato (Inflatable Rear Seatbelts), il sistema di connettività e comandi vocali avanzati SYNC 2, la chiave programmabile MyKey, i sedili Multi-Contour con massaggio Active Motion.

La nuova Mondeo sarà disponibile con la più completa offerta di motorizzazioni nella storia dell'ammiraglia dell'Ovale Blu, che comprende una soluzione ibrido-elettrica, gli EcoBoost 1.0, 1.5 e 2.0 e i TDCi 1.5 e 2.0, quest'ultimo disponibile anche in una versione dotata di doppio turbo sequenziale che eroga 210 cavalli.

La nuova Mondeo è il primo modello europeo costruito sulla base della nuova piattaforma globale C/D di Ford, ed è dotata delle nuove sospensioni posteriori **Integral**

Link che garantiscono un comfort superiore ed eccezionali dinamiche di guida incrementando la resistenza alla torsione laterale, per una precisione senza precedenti nel controllo del comportamento dell'auto.

La **wagon** è dotata di sospensioni posteriori autolivellanti, che mantengono invariata l'altezza da terra indipendentemente dal carico. La nuova piattaforma, combinata con la struttura dello chassis, incrementa del 10% la rigidità torsionale rispetto al modello precedente, rendendo la nuova Mondeo la più reattiva e dinamica di sempre. Il comfort e la precisione di guida sono ulteriormente migliorate dal controllo della coppia delle ruote all'interno-curva (**Torque Vectoring Control**), dalla compensazione dei movimenti indesiderati dello sterzo (**Pull-Drift Compensation**), dalla riduzione attiva delle vibrazioni del volante (**Active Nibble Compensation**), dal controllo elettronico degli ammortizzatori (**Continuous Control Damping**) e dalla compensazione della coppia di sterzo (**Torque Steer Compensation**). Il servosterzo elettrico EPAS, per la prima volta a bordo della Mondeo, garantisce una maggiore precisione di guida e si affianca al controllo elettronico degli ammortizzatori nel perfezionare la risposta dell'auto rispetto al profilo di guida impostato tra "comfort," "normal" e

"sport", ognuno dei quali varia considerevolmente il modello di guida. La nuova Ford Mondeo è realizzata con materiali innovativi, attraverso tecniche produttive di nuova generazione, che riducono il peso, incrementano la rigidità torsionale e garantiscono sicurezza e piacere di guida. In particolare, il modello con motore **EcoBoost 1.5** pesa fino a 115 kg in meno rispetto alla generazione precedente. Il telaio della nuova Mondeo è costruito per il 61% in leghe di acciaio ad alta resistenza. Il tetto è realizzato in acciaio 'bake-hardened', più resistente, e pesa 0,5 kg in meno.

A bordo della Mondeo debuttano in Europa le cinture di sicurezza posteriori con air-bag integrato (**Inflatable Rear Seatbelts**), che in caso d'incidente si gonfiano in soli 40 millisecondi e disperdono l'energia dell'urto su una superficie 5 volte superiore rispetto alle cinture tradizionali, migliorando la protezione dei passeggeri. A bordo della nuova Mondeo è disponibile il **SYNC 2**, la nuova versione del sistema di connettività e comandi vocali avanzati Ford che si dota di schermo touch ad alta risoluzione da 8 pollici e che permette ora di controllare a voce, oltre all'impianto audio e ai dispositivi collegati tramite USB e Bluetooth, anche il navigatore e il climatizzatore.





A bordo della nuova Mondeo arriva anche la tecnologia MyKey, **la chiave programmabile Ford** che permette ai genitori di configurare alcune caratteristiche dell'auto quando la prestano ai figli. La chiave MyKey può essere programmata in modo, tra le altre funzioni, da limitare la velocità massima raggiungibile dall'auto, ridurre il volume massimo dello stereo e impedire la disattivazione delle tecnologie di sicurezza e assistenza alla guida come **l'Active City Stop** e il controllo elettronico di stabilità. Il guidatore e i passeggeri a bordo della Mondeo potranno viaggiare in un ambiente elegante, comodo e silenzioso.

Il rumore della strada è stato infatti ridotto di circa 3 decibel per i sedili posteriori e di 2 decibel per i sedili anteriori, grazie alle nuove sospensioni posteriori e ai materiali fonoassorbenti aggiuntivi, e il rumore del vento è stato ridotto dell'8% e portato a livelli precedentemente riservati a vetture di segmento premium. Il pannello strumenti, interamente digitale, propone una rappresentazione grafica personalizzabile di contagiri e contachilometri, nonché degli avvisi dei dispositivi di assistenza alla guida, mentre la console centrale avvolgente evoca il design di una cabina di pilotaggio. L'impianto di climatizzazione della nuova Mondeo è **'best in class'** per efficienza e può abbassare la temperatura nell'abitacolo da 55 a 18 gradi in soli 15 minuti. Il climatizzatore è progettato per un funzionamento ad alta efficienza e bassa

rumorosità, è in grado di mantenere stabile la temperatura impostata, anche in condizioni climatiche estreme, con oscillazioni inferiori a un solo grado. Le ventole adattive mantengono costante l'intensità dei flussi dell'aria in base alla velocità dell'auto, e i passeggeri dei sedili posteriori hanno a disposizione delle bocchette d'aria dedicate.

La nuova **Ford Mondeo** è dotata di avanzati sensori che misurano la qualità dell'aria e attivano automaticamente il ricircolo dell'aria interna quando rilevano che quella esterna è inquinata, per esempio quando si procede in galleria o nel traffico. Un sensore di umidità attiva automaticamente la funzione anti-appannamento preventiva, che prevede l'imminente produzione di condensa sui vetri e agisce in tempo reale per impedirlo.

La nuova Mondeo sarà disponibile, tra le varie soluzioni proposte, con il compatto **3 cilindri EcoBoost 1.0**, Motore dell'Anno 2012, 2013 e 2014, con il nuovo motore a benzina EcoBoost 1.5, e con il nuovo diesel TDCi 2.0 a doppio turbo sequenziale. Per la prima volta, la Mondeo sarà offerta anche in un'inedita versione ECONetic con motore TDCi 1.5 da 120 cavalli o TDCi 2.0 da 150 o 180 cavalli. La nuova Mondeo sarà disponibile entro la fine dell'anno nelle versioni con motori benzina EcoBoost 1.5 da 160 cavalli e 2.0 da 203 o 240 cavalli, con il TDCi 2.0 da 150 o 180 cavalli, nonché con la propulsione ibrido-elettrica.

Il 3 cilindri EcoBoost 1.0 da 125 cavalli, il TDCi 1.5 da 120 cavalli e il TDCi 2.0 da 210 cavalli, nonché le soluzioni con trazione integrale intelligente All Wheel Drive (AWD), abbinata al TDCi 2.0 da 150 cavalli con cambio manuale e al TDCi 2.0 da 180 cavalli PowerShift, arriveranno nel 2° trimestre del 2015. La nuova **Mondeo Hybrid** è la prima vettura ibrido-elettrica europea Ford ed è stata sviluppata nell'ambito della strategia 'Power of Choice', la filosofia in base alla quale Ford rende disponibile il maggior numero di soluzioni per guidare 'green' a bordo di uno stesso modello, lasciando al cliente la possibilità di scegliere la tecnologia di propulsione più adatta alle proprie esigenze. La nuova Ford Mondeo Hybrid sarà prodotta, insieme ai modelli diesel TDCi e benzina EcoBoost, presso il moderno impianto Ford di Valencia, in Spagna. Negli USA, dove Ford offre ai clienti americani la vettura gemella della Mondeo, la Fusion, l'Ovale Blu è il secondo produttore, per volumi, di veicoli ibridi. Come la Fusion, la Mondeo Hybrid è costruita sulla base della tecnologia ibrida Ford di **terza generazione**, che si avvale di batterie a controllo software e di trasmissione variabile continua, e non richiede alcuna meccanica ausiliaria per gestire la doppia propulsione. La speciale unità ibrida, a trasmissione automatica, si compone di un motore a benzina 2.0 a ciclo Atkinson e di 2 motori elettrici, e garantirà emissioni di soli 99 g/km di CO₂. I 2 motori elettrici hanno



compiti diversi: uno è propulsivo e trasferisce potenza alle ruote, l'altro è utilizzato per la ricarica rigenerativa delle batterie da 1,4 kWh. L'impianto elettrico ad alto voltaggio ha una durata analoga a quella delle propulsioni tradizionali. La combinazione di motore elettrico e a benzina consente alla Ford Mondeo Hybrid di raggiungere una potenza di **187 cavalli**, con un'efficienza di 4,2 l/km ed emissioni di CO₂ di soli 99 g/km*. In modalità esclusivamente elettrica, la nuova Mondeo Hybrid raggiunge una velocità massima di 135 km/h. L'interfaccia Smart Gauge permette al guidatore di tenere sotto controllo la carica, analizzare il recupero e l'utilizzo dell'energia e migliorare i consumi, grazie alla funzione 'Brake Coach', che incoraggia il guidatore a effettuare frenate più morbide per incrementare il recupero dell'energia durante le decelerazioni. L'offerta di soluzioni diesel vedrà aggiungersi alla gamma il nuovo **TDCi 2.0** da 210 cavalli. Questo innovativo propulsore sarà disponibile nel corso del 2015 e sostituirà il precedente TDCi 2.2 da 200 cavalli, rispetto al quale offre un'efficienza significativamente superiore ed emissioni più contenute. Il TDCi 2.0 da 210 cavalli sarà abbinato al cambio PowerShift. La generosa coppia di **450 Nm** è erogata già da 2.000 giri. Le 2 turbine sequenziali a controllo elettronico garantiscono una

risposta immediata del propulsore eliminando le esitazioni tipiche dei vecchi motori turbocompressi. La prima girante a bassa inerzia è più piccola e agisce nell'arco di giri più basso per rispondere alla richiesta di potenza in fase di accelerazione iniziale. Una seconda girante, di dimensioni maggiori, entra in azione per sostenere pressioni più elevate e garantire il massimo della potenza ai regimi più elevati. Il lavoro dei turbocompressori è agevolato da un doppio sistema di raffreddamento sia ad aria che ad acqua, per ridurre la temperatura dell'aria immessa nella camera di scoppio e migliorare l'efficienza. I TDCi 2.0 da 150 cavalli con cambio manuale a 6 marce e da 180 cavalli con PowerShift, a partire dal 2° trimestre del 2015 potranno essere accoppiati alla trazione integrale intelligente Ford (**Intelligent All-Wheel Drive**), che in base alle condizioni di guida e della strada ripartisce in tempo reale la distribuzione della potenza tra ruote anteriori e ruote posteriori. Il sistema analizza l'aderenza delle singole ruote ogni 16 millisecondi ed è in grado di variare la ripartizione della trazione in soli 100 millisecondi. Alla gamma TDCi, a partire dal 2° trimestre del 2015, si aggiungerà inoltre il nuovo TDCi 1.5 da 120 cavalli, con cambio manuale a 6 marce, disponibile anche nella versione ECONetic.





Test World Series Renault

3-4-5 novembre ad Alcaniz

26 ottobre

Mondiale Rally in Spagna
Moto GP a Sepang
WTCC a Suzuka
Nascar a Martinsville
V8 Supercars a Surfers Paradise
GT Italia a Monza
CITE a Monza
Clio Cup a Vallelunga
Coppa Italia a Vallelunga
RS Cup a Vallelunga
F.Junior a Franciacorta
Europeo Rally in Svizzera

2 novembre

F.1 ad Austin
WEC a Shanghai
Blancpain GT Sprint a Baku
Nascar a Fort Worth
Stock Car Brazil a Taruma
GT Open a Montmelò
F.3 Open a Montmelò

9 novembre

F.1 a San Paolo
Super Formula a Suzuka
Moto GP a Valencia
Nascar a Phoenix
F.Junior a Varano
Europeo Rally in Corsica

16 novembre

Mondiale Rally in Gran Bretagna
WEC ad Al Sakhir
Super GT a Motegi
WTCC a Macao
F.3 a Macao
Nascar a Miami
V8 Supercars a Phillip Island
Stock Car Brazil a Brasilia

23 novembre

F.1 a Yas Marina
GP2 a Yas Marina
GP3 a Yas Marina
Finali Mondiali Trofeo Lambo a Sepang

30 novembre

WEC a San Paolo

7 dicembre

V8 Supercars a Sidney

13 dicembre

Formula E a Punta del Este

10 gennaio 2015

Formula E a Buenos Aires





15/16 NOVEMBRE 2014

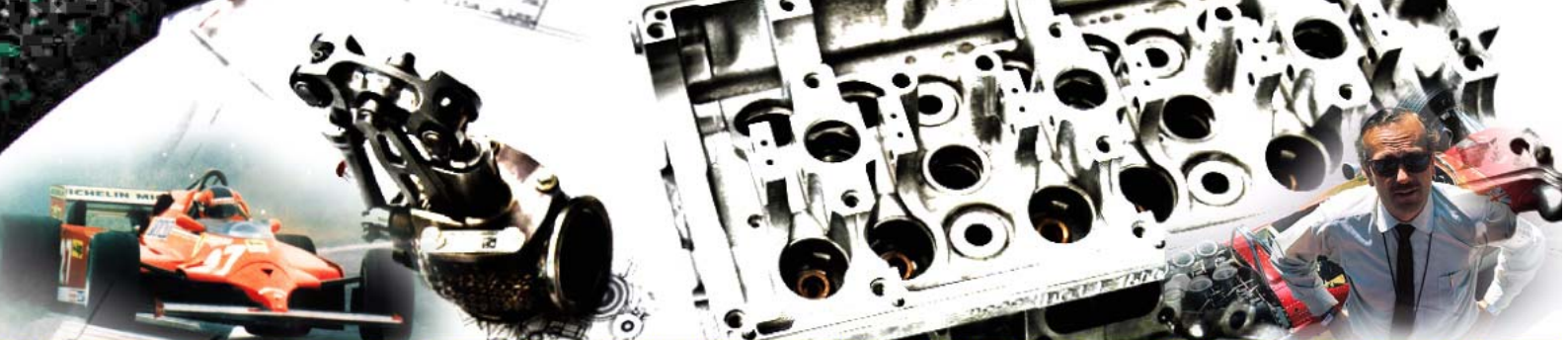
AUTODROMO DI VALLELUNGA



SUPPORT RACE



www.gruppoperonirace.it
info: tel. +39 06.45441335 / fax. +39 06.45441336 / info@gruppoperoni.it



IL CUORE NELLE CORSE

Dizionario ragionato (e passionale) del motorsport



Una nuova avventura ci aspetta!

Per tutto lo scorso anno **Cuore nelle Corse**, la nostra rubrica di cultura e passione sportiva curata in collaborazione da **Italiaracing** e dall'ing **Andrea Toso** della **Dallara**, ci ha tenuto compagnia esplorando l'articolatissimo e affascinante mondo del motorsport in tutti i suoi aspetti. Da questo numero **Cuore nelle Corse** torna sotto forma di appuntamento per tutti coloro che hanno una curiosità, un dubbio, un ricordo, una proposta da sottoporre e condividere all'ingegner **Toso** e alla comunità dei lettori di Italiaracing. Con questo nuovo formato ci proponiamo di essere multimediali e interattivi, sterzando con agilità fra le pagine del nostro Magazine e la rete di internet e dei **social network**, e vi invitiamo quindi a visitare i nostri account Twitter e Facebook **CUORE NELLE CORSE** e ad inviare le vostre domande e le vostre proposte all'indirizzo mail **cuoredellecorse@gmail.com**