

Magazine

www.italiaracing.net

n. 292
27 ottobre
2014



MONDIALE RALLY

OGIER IL NUOVO MOSTRO

Secondo titolo mondiale per il francese, cresciuto all'ombra dell'"altro" Seb e ora già sullo stesso piano di fenomeni come Rohrl, Sainz Biasion e Gronholm

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



MONDIALE RALLY

CATALUNYA



PER OGIER È IRIDE BIS

Trentun anni da qui a poco più di un mese, il francese ha rivinto quel titolo iridato che aveva ampiamente ipotecato con sei successi e lo ha fatto alla fine di una gara in cui ha badato soprattutto a contenere la sagoma minacciosa del compagno Latvala



MONDIALE RALLY

CATALUNYA

Guido Rancati

“Vincere un campionato del mondo è bello, ma vincerne un altro lo è di più”. Sébastien Ogier conclude il suo fine settimana sulla Costa Daurada e non cerca una frase ad effetto per far sapere cosa prova. Per spiegare cosa prova, si limita a una considerazione banalotta e a qualcuno torna in mente Tony Santagata, quello che cantava la bellezza de lu primm'ammore, ma osservava che il secondo è più bello ancor.

Trentun anni da qui a poco più di un mese, il francese ha rivinto quel titolo iridato che aveva ampiamente ipotecato con sei successi alla fine di un rally nel quale non ha neppure avuto bisogno di andare a palla

fino alla fine: già in testa dopo il primo giro di prove sulla terra, aveva sfruttato la seconda parte del venerdì per mettere insieme un vantaggio non enorme e tuttavia rassicurante: trentasei secondi e sei su Jari-Matti Latvala, trentasette e due su Mads Ostberg e trentasette e tre su Andreas Mikkelsen. Sull'asfalto s'è limitato ad amministrarlo. Senza scomporsi, senza fare una piega e nemmeno un plissé, ha lasciato che il finlandese con la sua stessa divisa, l'unico che ancora poteva sperare di togliergli scettro e corona, vicesse quattro dei sei primi round veri sull'asfalto intorno a Salou e che gli si avvicinasse. Di poco, però. Di appena una decina scarsa di secondi in centotrentotto chilometri e

mezzo. A quel punto, sempre primo e con ancora un margine di ventisette secondi e tre, ha ridotto ancora la pressione del piede sull'acceleratore. Certo com'era che gli ultimi settantadue chilometri non sarebbero bastati al nordico per annullare lo svantaggio. Non almeno alle regole. E al via della Power Stage ha deciso di rallentare ancora. S'è disinteressato dei punti supplementari in palio, ha alzato il suo tempo del passaggio precedente e ha lasciato gli ultimi scampoli di gloria del fine settimana al compagno di squadra, a Meeke e a Mikkelsen. Perché anche nelle Hautes Alpes si pensa che per papparsi la gallina valga la pena lasciare le uova agli altri...





L'ORDINE DI ARRIVO DOMENICA 26 OTTOBRE 2014

1. Ogier-Ingrassia (VW Polo Wrc) in 3.46'44"6
2. Latvala-Anttila (VW Polo Wrc) a 11"3
3. Hirvonen-Lehtinen (Ford Fiesta RS Wrc) a 1'42"2
4. Ostberg-Andersson (Citroen DS3 Wrc) a 2'13"3
5. Sordo-Marti (Hyundai i20 Wrc) a 2'22"2
6. Neuville-Gilsoul (Hyundai i20 Wrc) a 4'01"0
7. Mikkelsen-Floene (VW Polo Wrc) a 4'02"9
8. Prokop-Tomanek (Ford Fiesta RS Wrc) a 8'06"8
9. Paddon-Kennard (Hyundai i20 Wrc) 9'12"4
10. Al-Attiyah-Bernacchini (Ford Fiesta RS Rrc) a 12'39"8

Il campionato

Piloti: 1.Ogier 242; 2.Latvala 211; 3.Mikkelsen 150; 4.Hirvonen 108; 5.Ostberg 92; 6.Neuville 91; 7.Meeke 84; 8.Evans 71; 9.Prokop 42; 10.Sordo 40.

Costruttori: 1.Volkswagen 416; 2.Citroen 87; 3.M-Sport 180; 4.Hyundai 175; 5.Volkswagen II 133; 6.Jipocar 451; 7.Hyundai N 26; 8.RK M-Sport 25.



SQUADRA CHE VINCE NON SI CAMBIA...

Non c'era ragione che cambiassero e difatti quella della Volkswagen non hanno cambiato. Alla vigilia del Catalunya, Jost Capito ha annunciato ufficialmente che anche nella prossima stagione saranno Sébastien Ogier, Jari-Matti Latvala e Andreas Mikkelsen ad avere fra le mani le Polo Wrc. Mettendo fine ai pissi-pissi, bau-bau che avevano fatto da colonna sonora all'estate. Impegnato in un braccio di ferro con la Fia riguardo alla minacciata (o auspicata, dipende dei punti di vista) modifica dei regolamenti, il gran capo della Panzer Division tedesca ha evitato di parlare della durata dei nuovi contratti. Per lui lo ha fatto Ogier, facendo sapere che il suo non andrà in scadenza alla fine del prossimo anno.

ALLA HYUNDAI TUTTI A PUNTI

Quinto Dani Sordo, sesto Thierry Neuville, nono Hayden Paddon. Tutti e tre i piloti della Hyundai sono andati a punti e Michel Nandan e i suoi hanno di che essere (moderatamente) soddisfatti del risultato spagnolo. E se per un verso o per l'altro il cantabrico ha brillato poco – e comunque meno di quanto lui stesso si aspettava – nella gara di casa, il belga (come il neozelandese) è stato una volta più veloce di tutti e per un attimo ha pure guardato tutti dall'attico della classifica assoluta. Poi una foratura, costatagli oltre due minuti e mezzo) lo ha spinto dietro. Capita, quando si va al limite. .





HIRVONEN TORNA PROTAGONISTA...

Un podio. A più di un minuto e mezzo dal primo e a più di un minuto dal secondo, ma comunque un podio. Mikko Hirvonen torna a essere in qualche modo protagonista in un rally iridato e si mette al collo la seconda medaglia della stagione, quella di bronzo dopo quella d'argento vinta in Portogallo. Il piazzamento non basta a salvare un bilancio assai poco esaltante, ma è comunque qualcosa. Forse anche un'iniezione di fiducia in vista della sfida nei boschi del Galles. Che per il finlandese della Ford potrebbe essere quella dell'addio alle armi.



...EVANS TORNA NELL'ANONIMATO

Tutto finisce, prima o poi. E la mini-serie positiva di Elfyn Evans, a punti nelle precedenti quattro manches iridate, è finita. Una divagazione fra gli alberi sul finire del venerdì lo ha costretto a ricorrere a quello che era il SuperRally per rientrare in gioco e il ragazzo galles non è riuscito a risalire oltre il quattordicesimo posto. E' l'arte che entra, dicevano i vecchi artigiani agli apprendisti che si sbucciavano le dita. E avevano proprio ragione.



AL-ATTIYAH AVVICINA IL TITOLO DEL WRC2

Sulla terra, fatale a molti, ha costruito il suo vantaggio e, proprio come Sébastien Ogier, Nasser Al-Attiyah l'ha poi difeso sull'asfalto. Imponendosi davanti a Julien Maurin e mettendo un'ipoteca serissima sul primo posto finale in Wrc-2. Proiettato al primo posto, il qatara andrà ad affrontare la sfida decisiva con venti lunghezze di vantaggio su Jari Ketomaa, l'unico che ormai può (teoricamente) scavalcarlo.

RENDINA SI ASSICURA LA PRODUCTION CUP

L'exploit iberico di Nasser Al-Attiyah toglie a Lorenzo Bertelli le ultime speranze di finire la stagione al primo posto in Wrc-2, ma il fine settimana consumato fra terra e asfalto offre comunque un trofeo al rallismo italiano: fuori combattimento Juan Carlos Alonso, Max Rendina conquista la Production Cup 2014. Che non è un titolo iridato, ma ha comunque la sua importanza.



A SANDER PARN IL DMACK FIESTA TROPHY



Gli bastava raccattare qualche punto e lo ha fatto. Nettamente in testa alla vigilia dell'appuntamento catalano, Sander Parn è stato alla larga dai guai: ha rinunciato a battersi con Tom Cave, l'unico al quale l'arimetica concedeva ancora qualche chance di imporsi nel Dmack Fiesta Trophy, e pure con Nil Solans e Max Vatanen che più di tutti provavano a tenere il ritmo del britannico. "Dovevamo solo finire e ci siamo riusciti, ma non è stato né facile, né divertente", spiega a cose fatte l'estone. Davanti a una classifica che lo vede solo sesto. Lontano dal ventiduenne enfant du pays che ha approfittato di una divagazione fuori programma di Cave per imporsi sulle sue strade. Il rimpianto per non essere stato protagonista anche nel fine settimana iberico c'è, ma è minino. E lascia il posto alla soddisfazione di aver vinto la guerra. Conquistandosi il diritto a disputare nell'anno che verrà sette rally iridati con una Fiesta R5.



Molto in palla
nella prima giornata
Robert Kubica
ha poi perso
ogni speranza di gloria
per colpa dell'elettronica
della sua Fiesta

Sposato con una conduttrice tv di Monaco, pilota di punta della Wolkwagen, Sébastien Ogier ha imparato ad apprezzare la Germania che gli ha regalato notorietà e due titoli mondiali. Orgoglio e impazienza sono i due difetti e insieme le due qualità che lo hanno aiutato a trasformare in realtà i suoi sogni di ragazzino, ma ora ha in mente altre sfide che vanno oltre il rally

**«VORREI PROVA
L'AUDI A LE MA**

**ARE
ANS»**



IL PERSONAGGIO

SÉBASTIEN OGIER





Sébastien Ogier
con la moglie
Andrea Kaiser

Stefano Semeraro

Un altro Seb. Un altro "mostro". Sébastien Ogier ha conquistato il suo secondo mondiale a fianco di Julien Ingrassia e inevitabilmente la nuova dimensione raggiunta con il bis iridato scatena vecchi paragoni e nuovi soprannomi. A dargli del "mostro" è L'Equipe, che gli ha dedicato due pagine per capire e raccontare chi è il campione che dopo Loeb ha iniziato a dominare i rally (quasi) come lui. I nove titoli dell'alsaziano sono lontani, lontanissimi, ma a quota due Ogier ha già raggiunto Walter Rohrl, Miki Biasion, Carlos Sainz e Marcus Gronholm. Nomi importanti, anzi: mostri sacri. E ci è riuscito dimostrando di saper stravincere, ma anche semplicemente vincere, senza rischiare troppo, per portare a casa il risultato che conta. «E non sono certo il primo che si comporta così – ha dichiarato a L'Equipe – un altro Sébastien lo ha fatto a lungo, ed è l'approccio giusto. Va bene essere un po' guasconi, ma alla fine bisogna saper dimostrare di saper anche gestire un campionato». Alla Volkswagen, Ogier ha dovuto soprattutto gestire il duello con il compagno di squadra Jari Matti Latvala, che avrebbe potuto scatenare una faida interna dalle ricadute drammatiche. Jost Capito, grande boss del team, però ha fatto onore all'etimologia del suo cognome e ha compreso che non era il caso di fare pressioni, di stilare gerarchie in corsa, di diramare ordini di scuderia immischiandosi troppo, e Ogier ha molto apprezzato. Anche se ha pagato con un paio di brutti incidenti il poco sereno periodo estivo in cui la discussione sul futuro regolamento disciplinare pareva avere lui come bersaglio.

«Se sono un egoista? Be', quello secondo me è un tratto imprescindibile se vuoi essere uno sportivo di alto livello», prova a raccontarsi «Per anni mi sono dedicato solo ai rally e questo mi ha fatto arrivare così in alto. Ma in estate mi sono sposato e questo mi ha insegnato a condividere un po' più il mio tempo, e a capire che se voglio essere davvero felice ora le corse non sono più l'unica cosa che conta».

Egoismo e orgoglio, un'altra caratteristica che in passato ha provocato qualche problema a Ogier, cresciuto per anni nell'ombra opprimente dell'«altro» Sébastien. «Anche l'orgoglio è necessario per eccellere, ma a volte

per me si è trasformato in qualcosa di snervante, che mi faceva perdere il senso della misura. Con gli anni ho imparato a controllarlo. Anche quando ho avuto l'incidente in Germania mi sono detto: non farti distrarre dalle discussioni sul futuro, datti una svegliata e non mettere in pericolo te stesso e Julien».

Sposato con una tedesca di Monaco di Baviera, la presentatrice tv Andrea Kaiser, notissima nel suo paese, Ogier ha imparato anche ad apprezzare le qualità della Germania nel motorsport: «Corro con la Volkswagen, ho sposato una tedesca, e abitando vicino al Lago di Costanza visito spesso Monaco, una città che mi piace molto, mentre ad esempio, essendo nato in un posto un po' lontano da tutto, in montagna, non riuscirei mai a vivere a Parigi. I tedeschi costruiscono delle gran belle vetture, però hanno un modo di lavorare diverso e bisogna rispettare certe procedure. All'inizio può essere fastidioso, ma sul lungo termine funziona molto bene. Ecco, se c'è una cosa che devo migliorare è la lingua: non parlo ancora troppo bene il tedesco – aggiunge Ogier – Ribery (il nazionale francese stella del Bayern Monaco, ndr) se la cava meglio di me». Al suo fianco nell'abitacolo, Julien Ingrassia è l'uomo incaricato di calmarlo, di farlo bollire. «Ogni tanto sono impaziente, e allora tendo a diventare aggressivo, Julien sa che in quei momenti è meglio lasciarmi in pace, non parlarmi troppo. Quando sono passato alla Volkswagen ho dovuto vivere un anno di transizione senza il Mondiale, nel 2012, e anche quello stop mi ha aiutato a prendere le cose con più calma. Se ero impaziente di battere Loeb? La verità è che ho sempre avuto fretta, anche nella vita privata. E credo che questo mi abbia aiutato in generale».

L'Equipe gli ha proposto di scegliere fra quattro parole: riso, sogno, rivincita e rigore. «Scelgo rigore, perché io sono fatto così ed è una cosa che apprezzo anche negli altri. Non sopporto invece i disonesti, le cose poco chiare. Sono un tipo diretto, mi aspetto che anche gli altri lo siano. Ma mi piace anche 'sogno', perché diventare pilota professionista e campione del mondo era il mio sogno di ragazzo. Fino ad ora l'ho avuta, una carriera da sogno, ma i sogni non sono finiti: mi piacerebbe correre la 24 Ore del Nurburgring, magari provare l'Audi R18 alla 24 Ore di Le Mans». Perché smettere di sognare, in fondo?

SALTO

Vincendo anche in Svizzera, Esapekka Lappi ha portato il vantaggio sul compagno di squadra Wiegand a 34 punti. Ora il titolo continentale, per il biondo finlandese, è davvero ad un passo



IN ALTO

Guido Rancati

Un settimo tempo nel primo tratto a cinque secondi e sei da Kevin Abbring e un altro nel secondo, a tre secondi da Craig Breen. Poi il primo lampo: miglior tempo sui dodici chilometri e mezzo che vanno da Fortunau e La Tsouma, Esapekka Lappi chiude il giovedì fra le montagne svizzere al secondo posto nella provvisoria. A meno di cinque secondi da Sepp Wiegand. Non lancia proclami più o meno roboanti, ma è tranquillo. Informa di non aver voluto prendere rischi nelle prime due piese che, spiega, dopo la neve caduta alla vigilia erano diverse da come le aveva viste nel corso delle ricognizioni.

Tranquillo, il finlandese lo è anche la mattina dopo. Quando riprendono le ostilità, lascia qualche decimo al compagno di squadra, ma subito dopo, con l'intelligenza tattica che è parte essenziale del bagaglio dei campioni, aumenta il ritmo quanto basta a per issarsi sull'attico della provvisoria. Per mandare a dire al tedesco che, se mai la aveva avuta, è bene che metta da parte la voglia di stargli davanti. Intanto tiene d'occhio l'irlandese della Peugeot Academy che, scivolato indietro la sera prima per una foratura, è ripartito con il coltello fra i denti. Non ha bisogno di rispondergli colpo su colpo, ma di tanto in tanto è comunque più veloce di lui. Sempre primo, dopo la prima boucle ha poco meno di quindici secondi di vantaggio su Kajetan Kajetanowicz, poco più di venti su Wiegand e un minuto abbondante su Breen. Quel

che resta della giornata lo sfrutta per allargare il fosso fra sé e quelli che lo seguono più dappresso. A sera, il polacco con la Fiesta è dietro di ventitré secondi e precede di una quarantina di secondi l'indemoniato con la 208. "E' stata una buna giornata", commenta il biondo con la Fabia. "Ma la strada è ancora lunga e di cose ne possono succedere ancora tante", aggiunge prudente. Forse lo pensa davvero, forse no.

Qualcosa in effetti succede. Succede che a complicare la vita a lui e agli altri il cielo mandi giù qualche spruzzata d'acqua, che Kajo, dopo aver subito la rimonta di Breen, debba farsi da parte per la rottura di una canalizzazione dell'olio e il conseguente principio d'incendio nel vano motore. E che Robert Consani scivoli un po' indietro per una foratura nell'ultimo round. Niente, però, mette in pericolo la terza vittoria europea della stagione di Lappi. Che ovviamente rafforza la sua leadership nella serie. "Non è ancora fatta, ma penso di poter dire che adesso siamo messi bene", osserva il non ancora ventiquattrenne di Pieksamaki. I numeri confermano: con quelli conquistati sull'asfalto rosso-crociato, sono trentaquattro i punti che lo separano da Wiegand prima del Tour de Corse. Dove, per impedirgli di mettersi in testa la corona continentale, il non ancora ventiquattrenne di Zwonitz dovrebbe fare (quasi) il pieno. Possibile, ma improbabile.



LAPPI È ORMAI PIÙ DI UNA SPERANZA

A sedici anni il debutto, in un ralliesprint finlandese con una Opel Astra, a diciotto quache gara con una Honda Civic. Nel 2010 la prima, vera svolta: l'incontro con Janne Ferm e una stagione quasi completa sempre con la due porte giapponese. Poi un'annata con una Citroen C2 e, nel 2012, la fantastica galoppata con luna Fiesta Super2000: dieci vittorie e il titolo nazionale. Passaporto per approdare alla Skoda Motorsport. Tre successi (e il secondo posto finale dietro a Garauv Gill) nell'abito del campionato Asia-Pacifico, un argento strepitoso al Sanremo e il primo oro al Valais. Ventiquattro anni il prossimo 17 gennaio, Esapekka Lappi è già molto di più di una speranza.

L'ORDINE DI ARRIVO SABATO 25 OTTOBRE 2014

1. Lappi-Ferm (Skoda Fabia S2000) in 2.46'22"4
2. Breen-Martin (Peugeot 208 T16 R5) a 42"0
3. Wiegand-Christian (Skoda Fabia S2000) a 3'04"1
4. Hirschi-Landais (Peugeot 208 T16 R5) a 4'10"2
5. Burri-Ferrero (Ford Fiesta R5) a 4'17"8
6. Consani-Vilmot (Peugeot 207 S2000) a 4'24"8
7. Althaus-loset (Skoda Fabia S2000) a 5'56"9
8. Perroud-Marchand (Skoda Fabia S2000) a 6'22"5
9. Gonon-Horgnies (Skoda Fabia S2000) a 7'08"9
10. Radoux-Gregoire (Ford Fiesta R5) a 9'53"5

Il campionato

Piloti: 1.Lappi 162; 2.Wiegand 128; 4.Breen 104; 3.Kajetanowicz 100; ; 5.Pech 63; 6.Gryazin 53; 7.Consani 50; 8.Tanak 44; 9.Magalhaes 44; 10.Kubica 39.

Juniors: 1.Lefebvre 113; 2.Crugnola 104; 3.Cerny 89; 4.Zawada 73.



CRUGNOLA FELICE RINGRAZIA TEMPESTINI

“Devo ringraziare Marco Tempestini che a inizio stagione mi ha dato fiducia e tutte le persone della sua Napoca Rally Academy che anche in questo fine settimana hanno lavorato al meglio...”. A bocce appena ferme, Andrea Crugnola non dimentica di rendere omaggio a chi ha creduto in lui permettendogli di frequentare l'Europeo Junior con una Peugeot 208 R2. E' soddisfatto, il varesino. Sa di aver disputato una gara pratica-

mente perfetta e il (nettissimo) successo fra gli Under lo ripaga dei tanti sacrifici fatti. Ma la soddisfazione per avercela finalmente fatta non riesce a fargli dimenticare che il suo futuro è un grosso punti interrogativo. Anche quello prossimo: “Solo un miracolo potrà permettermi di essere al via anche del Tour de Corse”, ammette. Aggiunge: “Farò come sempre il massimo perché accada, ma non riesco ad essere ottimista...”.

Un podio è sempre un podio e Fabio Andolfi si gode il terzo posto fra gli Junior. Anche se l'ha conquistato (anche) grazie al ritiro di Chris Ingram. Per il ragazzino savonese, per un po' alle spalle di Andrea Crugnola, non è stato un fine settimana semplice: prima un calo di potenza del motore della sua 208 R2, poi un problema all'idroguida lo hanno fatto soffrire. Ma ha mostrato di saper stringere i denti e non è poco.



Andrea
Crugnola



PER BREEN SORRISO A METÀ

Sorride Esapekka Lappi e sorride pure Craig Breen, Con un po' d'amaro in bocca, però: “Penso che senza la foratura iniziale avremmo vinto”, sospira l'irlandese. A consolarlo ci pensano i tabulati, quelli che raccontano della sua furiosa rimonta e dei suoi nove successi parziali sui diciannove a disposizione. Nella speciale classifica dei vincitori di prove, al Valais non è stato davanti nessuno, né Kevin Abbring, cinque volte più veloce di tutti, né il finlandese della Skoda che s'è imposto quattro volte. Tre più di Kajetan Kajetanowicz che prima di arrendersi ha trovato modo di far suo un round.

FORMULA 1
VERSO AUSTIN

L'ANNO
SBA



ARTICOLO 18 ARCA IN F1

Ad Austin e in Brasile mancheranno quattro monoposto sullo schieramento, perché Marussia e Caterham sono rimaste senza soldi. Un destino a cui era già andata incontro la HRT e che rischia di travolgere tutti i piccoli team. La soluzione per cui spinge Ecclestone è quella della terza macchina “noleggiata” dalle scuderie di vertice. Ma così il Circus cambierebbe radicalmente fisionomia



Stefano Semeraro

Il posto fisso non esiste più, neppure in F.1. Sarà anche una legge del mercato, ma non ha l'aria di essere una buona notizia. Ad Austin non ci saranno né Caterham né Marussia, travolte dalla crisi, ma le due Cenerentole del Circus non sono certo le uniche scuderie in crisi. Anche Sauber, Lotus e Force India da tempo navigano in acque (economiche) tormentate, e il futuro tende alla tempesta per tutti i piccoli team. Per quelli cioè che non hanno alle spalle un grande costruttore e non riescono ad attrarre sponsor munifici. Ma non è certo una crisi nata quest'anno. In passato, quando per competere con i più forti bastavano (quasi) un progettista di genio e un pilota in gamba, le piccole squadre, a partire dai garagi-

sti inglesi, hanno saputo fare la fortuna della F.1. La lista è lunga, dalla Jordan alla Minardi, dalla Arrows alla Wolf, alla Ligier. La svolta 'mercataista' ha cambiato tutto, e il primo segnale che il vento era cambiato è stato lo sprofondo della HRT, che ha chiuso due anni fa. Oggi a contare sono i colossi dell'automotive, che da quest'anno hanno imposto la svolta verso l'ibrido' al Circus, aumentando i costi in maniera insostenibile per le piccole realtà, e ora la F.1 ha iniziato letteralmente a perdere i pezzi. Bernie Ecclestone ha da tempo in mente la soluzione, ovvero la terza macchina, che le grandi Case dovrebbero fornire ai team "minori", ma ovviamente l'intera fisionomia della F.1 ne uscirebbe stravolta. Da anni si parla di ridurre i budget, per riuscirci sono stati tagliati i test e gli sviluppi del motore, ma

nei fatti le cifre necessarie non tanto a puntare alla vittoria, ma semplicemente a sopravvivere, non fanno che aumentare. Risultato: in futuro solo grandi gruppi come FCA, Mercedes, Honda, Renault, saranno in grado di permettersi un impegno così gravoso.

«La F.1 deve ritrovare se stessa», sostiene Tony Fernandes, l'uomo che nel 2010 ha trasformato il team Lotus in Caterham e che lo scorso giugno aveva (avrebbe sarebbe meglio dire) venduto la scuderia al consorzio Engavest rappresentato da Colin Kolles e Christijan Albers, poi sostituito a Monza nelle vesti di team principal da Manfredi Ravetto. Fernandes però, lamenta che i pagamenti non sono mai stati onorati e il risultato è che la Caterham si ritrova in amministrazione controllata, mentre la



Marussia sta cercando di evitare la stessa fine con l'aiuto di due miliardari anglo-indiani, Baljinder Sohi e Sonny Kaushal, che hanno fatto la grana con l'acciaio e ora – pare – sarebbero disposti a scucire 70 milioni di euro per salvare 190 posti di lavoro, ripianare i 38 milioni di debiti accumulati dal team posseduto dal russo Andrei Cheglanov, e rilanciarne le ambizioni.

Di chi è la colpa di questa situazione? Secondo i più critici della FIA, che si sarebbe “venduta” agli interessi di Ecclestone, il quale ha liquidato il vecchio patto della Concordia, dove erano rappresentati gli interessi di tutti, e creato lo Strategy Group dove a comandare sono in cinque, guarda caso tutti quelli che non hanno nessuna intenzione di far passare un serio tetto al budget.

«Dal 2010 in F.1 sono entrati tre nuovi team

– commenta amaro Bob Fearnley, il team principal della Force India – e tutti e tre sono collassati (senza considerare la USF1 che non è mai neppure riuscita a nascere, ndr). Ma era già scritto dall'inizio, e se andremo avanti così ne perderemo degli altri. Se ci fosse stato un reale contenimento dei costi e una distribuzione più equa del prize money, la Marussia e la Caterham avrebbero potuto farcela». Al momento il team russo riceve solo 7,6 milioni di dollari di premio, ma se riuscisse a finire nona in campionato – traguardo non impossibile anche se reso più problematico dal drammatico incidente a Jules Bianchi – il contributo arriverebbe a 50. Il problema è lo stesso di tutte le società “chiuse”: per arrivare ai soldi, bisogna già averne. Anche Monisha Kalterborn, la team principal della Sauber,

da tempo lancia grida di dolore sull'insostenibile pesantezza del vivere nel Circus («noi faremo di tutto per esserci anche nel 2015, ma guai a pensare che la F.1 sia uno sport troppo forte per non crollare»), e oggi anche l'ex presidente della Fia Max Mosley piange lacrime un po' coccodrillesche («nessuno ha voluto al tempo un plafonamento dei budget, i piccoli team non sono stati aiutati»). La verità, forse, è drammaticamente quella riassunta da Narain Karthikeyan, l'ex driver malese della HRT: «La F.1 è semplicemente troppo cara per i team piccoli. Ad Austin in pista ci saranno solo 18 macchine, ma nessuno resterà choccato. E nessuno, dopo il primo giro, rimpiangerà l'assenza di Caterham e Marussia». E' il mercato, gente. O almeno, così vogliono farci credere.



Sainz e Vergne, ma anche Gasly e Lynn, vivono giorni intensi nella speranza di poter essere chiamati ad affiancare il già confermato Verstappen nel team Toro Rosso per la stagione 2015

FATTI PIÙ IN LÀ



Carlos Sainz Jr.

Massimo Costa

A Helmut Marko e alla Red Bull piace così. Tenere in ansia i loro "alunni", cacciarli senza tanti complimenti dopo averli coccolati, oppure regalare loro sogni impossibili. O tutto o niente. Un gioco che potremmo chiamare sadico, ma alla fine hanno sempre ragione loro considerando i risultati ottenuti da Sebastian Vettel prima e da Daniel Ricciardo poi. Le prime avvisaglie ci sono state nel 2007, anche se pochi lo ricorderanno: Franz Tost e Marko decisero in piena estate di rispedire negli USA Scott Speed per dare spazio a Vettel. A pagare dazio sono poi stati Vitantonio Liuzzi per Sebastien Bourdais alla fine del 2007, seppure quest'ultimo non facesse parte del programma Junior, e lo stesso francese a stagione 2009 in corso, brutalmente sacrificato per il giovanissimo (per quei tempi...)

Jaime Alguersuari. Ma a giustificare tali decisioni vi era sempre il supporto di risultati poco confortanti arrivati da parte dei "silurati". Le cose sono divenute certamente "osè" al termine del campionato 2011 quando Buemi (entrato nel 2009 per Vettel promosso in Red Bull) e Alguersuari sono stati scartati per dare un sedile a Ricciardo e Vergne. Un colpo durissimo anche perché lo svizzero e lo spagnolo si erano distinti in diverse occasioni, soprattutto Alguersuari. Da quel momento si è capito che il gioco nel programma Junior Red Bull stava divenendo sempre più duro per la presenza di piloti validi e che meritavano una chance. A fare la differenza poteva essere non solo il risultato in sé, ma anche le semplici sensazioni di Marko, una frase fuori posto o chissà cos'altro. Quando è stato il momento di affiancare a Vettel un nuovo compagno per il saluto di

Mark Webber alla F.1, Marko ha voluto, dopo due anni di Toro Rosso, Ricciardo scatenando le ire del suo compagno Vergne, che pensava di meritare il passaggio al team campione più dell'australiano. E un bel maremoto si è verificato anche per designare il nuovo pilota Toro Rosso 2014. Marko aveva nelle grazie Antonio Felix Da Costa, ma il boss austriaco è alquanto suscettibile, se fai bene a maggio e meno bene a settembre, non è detto che egli si ricordi di quel che hai fatto qualche mese prima e finisci nella lista nera. E così Da Costa, che aveva già un piede nella STR9, è stato spazzato via da Daniil Kvyat, protagonista di un finale di annata migliore di quello del portoghese.

Quello che poi si sta verificando in questi ultimi due mesi è da delirio puro. A tutti pareva ormai chiaro che per Vergne non vi fosse futuro, nessuno aveva resistito in



Jean-Eric Vergne





Pierre Gasly



La grinta di Alex Lynn

Toro Rosso più di tre campionati. Carlos Sainz si sentiva certo di poter affiancare Kvyat nel 2015 nel team diretto da Tost, ma Marko ha stravolto ogni piano andando a pescare Max Verstappen, che come Bourdais non faceva parte del programma Red Bull, assegnandoli il sedile che doveva essere dello spagnolo. Sembrava finita per Sainz, ma l'annuncio di Vettel di lasciare la "famiglia" in lattina per il Cavallino, ha riaperto i giochi e le speranze. Ricciardo promosso prima guida Red Bull, Kvyat dalla Toro Rosso alla Red Bull senza pensarci un minuto e schiantando ancora di più la psicologia di Vergne che magari sperava in ripescaggio divino. E ora è proprio il francese l'ago della bilancia. Prima sacrificato per Verstappen, poi ulteriormente umiliato nel non passaggio alla Red Bull, appariva chiaro che di Vergne Marko non ne vuole più sentire parlare. Ma a sorpresa è stato Mateschitz a comunicare al mondo che forse Verstappen avrebbe bisogno di un pilota esperto per affrontare la sua prima stagione in F.1 a 17 anni e chi meglio del maltrattato Jean-Eric?

Va da sé, che la notizia del passaggio di Kvyat alla Red Bull aveva riacceso le speranze di Sainz che nel frattempo ha vinto il campionato World Series Renault. Ma ecco che salta fuori anche Alex Lynn, in Red Bull da 12 mesi per via della bella prova offerta a Macao F.3 2013, che sta per conquistare la GP3 e anche lui reclama un posto nel team faentino. Si racconta che Marko a inizio anno gli avesse promesso questo: se vinci la GP3 come Kvyat andrai in F.1. Parole, parole, parole... Difficile pensare a un Lynn in Toro Rosso, considerando anche il livello non eccelso della GP3 2014 rispetto a quella 2013. Ma le sorprese non sono finite qui perché in gioco è entrato anche Pierre Gasly, brillantissimo vice campione World Series Renault, anche lui da 12 mesi nel programma Red Bull dopo aver vinto la Eurocup F. Renault 2013. E il suo bel finale ha fatto accendere qualche lampadina a Marko. Insomma, senza dubbio il sedile della STR10 dovrebbe essere, a rigor di logica, per Sainz, ma come avete potuto comprendere, la logica non appartiene alle scelte del gruppo Red Bull. E dunque la partita è quanto mai aperta e incerta.

FORMULA 1
ROY NISSANY





LA PRIMA VOLTA

Il giovane pilota del FIA F.3 ha avuto l'occasione di coronare un sogno guidando la Sauber del 2012 sul circuito di Valencia. Dopo papà Chanoch che provò la Minardi, ora anche il figlio è riuscito a raggiungere l'obiettivo suscitando molto interesse nel suo Paese, Israele. Ma questo è solo l'inizio...



Antonio Caruccio

Roy Nissany è sempre stato un pilota interessante sulla piazza internazionale del motorsport. Diciannovenne israeliano, segue le orme del papà Chanoch che era stato collaudatore e terzo pilota della Minardi nel 2005. Ed ecco che a nove anni dal papà, Roy ha avuto la possibilità di provare per la prima volta una Formula 1, la Sauber del 2012 disputando due giornate di test sul tracciato di Valencia.

Cosa significa per un giovane pilota come te provare una Formula 1?

“Si tratta sicuramente di un grande passo nella mia carriera. Sono consapevole di quanto sia raro avere questa opportunità e ringrazio la Sauber per avermela fornita. Se devo essere sincero però, prima del test sono rimasto molto concentrato sotto l'aspetto professionale piuttosto che essere eccitato per questa nuova esperienza”.

Cosa ti ha maggiormente impressionato di questa vettura?

“Ciò che mi ha colpito non è stata la potenza quanto più l'aderenza. Prima di tutto sono rimasto sorpreso dal carico aerodinamico che mi ha molto impressionato, e secondariamente anche il grip meccanico abbinato ad uno sterzo molto leggero. La Formula 1 infatti, contrariamente alla Formula 3, ha il servosterzo. Mi sono sentito in perfetta sintonia con la vettura a metà giornata e sono poi andato alla ricerca del suo limite. Dopo aver anche brevemente parlato con gli ingegneri ho realizzato che era necessario fare alcune modifiche al mio stile di guida e a me stesso per poter interpretare al meglio questa monoposto”.

Come ti sei preparato per questo test?

“Appena ho saputo che c'era la possibilità di fare un test in Formula 1, ho fatto mol-

to allenamento supplementare mentale e fisico, specialmente cardio e i muscoli del collo e della schiena. È stato un allenamento decisamente redditizio perché non ho avuto nessun problema fisico per tutto il test”.

Hai visitato la sede del team?

“Certo, ho passato molto tempo in Svizzera dal team per fare il sedile e studiare la tecnologia della vettura. Fare un sedile in Formula 1 è molto più complicato rispetto a quanto ho fatto sino ad ora nella mia carriera, perché deve rispettare le normative FIA oltre che essere un particolare integrante dell'aerodinamica della monoposto. Ci abbiamo messo molto tempo ad essere sinceri, ma alla fine era davvero perfetto”.

In che modo ti hanno supportato per questa prova?

“Ho ricevuto un manuale, molto corposo,



con le istruzioni di utilizzo della monoposto. Devo dire che mi sono molto piaciuti tutti questi artificiosi dettagli tecnologici, è stata davvero una bella esperienza per me. Tutti i bottoni e manetini sul volante, le modifiche che puoi fare direttamente quando sei in pista e così via. Anche dopo la visita ad Hinwil ho continuato a studiare tutto il materiale che mi hanno dato per arrivare preparato al test”.

Sei soddisfatto di come è andato il test? Che impressioni ha avuto la squadra?

“Già la seconda volta che sono entrato in pista ero pronto a spingere ed abbassare i tempi sul giro. Dopo aver iniziato a lavorare sulla vettura la velocità migliorava sempre più, sino ad avere piena confidenza col mezzo ed effettuare dei long run. Ho concluso il test con grande soddisfazione personale e la sensazione di aver portato a termine una grande esperienza. Mi sono

detto “Ce l’ho fatta, so cosa si prova, e sono stato in grado di farcela”. Il team mi è stato di grande aiuto e supporto e si è dimostrato soddisfatto del mio lavoro”.

Pensi sia possibile instaurare una collaborazione con la Sauber per il futuro?

“Lo vorrei tanto. Mi sono sentito legato al team, e credo nel mio management per poter portare avanti questo lavoro nel modo giusto”.

Torniamo invece alla tua stagione Formula 3, da poco conclusasi. Come la valuti?

“Il mio campionato F.3 non è andato come mi aspettavo. Abbiamo avuto tanta sfortuna comprendente problemi tecnici e incidenti in pista. A causa di questi inconvenienti non sono stato in grado di esprimere in maniera appropriata il mio potenziale. Detto questo, la squadra ha comun-

que fatto un buon lavoro e abbiamo sviluppato positivamente la vettura nell’arco della stagione”.

Hai anche provato la vettura Auto GP a Estoril. Com’è andato il test?

“Le prove sono andate bene. La vettura è molto potente e questo mi ha sicuramente aiutato nel fare il salto dalla Formula 3 alla Formula 1. Ho avuto meno carico aerodinamico rispetto a quanto ero abituato con la Formula 3, quindi è stata un’esperienza di guida decisamente differente”.

Quali sono le opzioni per il 2015?

“Il mio management non ha ancora deciso cosa farmi fare, quindi la prossima stagione è una questione ancora aperta. Posso dire però che la maggior opzione sia la Formula Renault 3.5 della World Series, ma non chiudo le porte ad ulteriori soluzioni”.



GREEN CARD

Chi sono i più giovani e i più anziani ad aver corso e ottenuto vittorie, pole, podi nella massima formula? L'arrivo di Verstappen stravolgerà ogni classifica, ma in attesa del suo vero debutto in un Gran Premio, scopriamo le carte



Massimo Costa

Venerdì 31 ottobre, Max Verstappen tornerà al volante della Toro Rosso STR9-Renault per partecipare al primo turno ufficiale del GP di Austin, negli Stati Uniti. Per il 17enne olandese sarà la seconda volta nel contesto dei weekend del mondiale F.1 dopo il debutto di Suzuka. La Red Bull, che lo ha voluto portare in F.1 dopo un solo anno di monoposto nel campionato FIA F.3, come sapete gli permetterà di disputare il prossimo campionato 2015 con il team faentino. Verstappen ha battuto tutti i record avendo compiuto i 17 anni appena tre giorni prima di scendere in pista a Suzuka. L'olandese, figlio dell'ex pilota F.1 Jos (106 Gran Premi disputati), ha dunque aperto un dibattito che durerà a lungo e forse si sopirà soltanto quando inizierà a portare alla Toro Rosso risultati confortanti. In tanti non vedono la necessità di far debuttare un pilota in F.1 con un solo anno di esperienza e soprattutto ancora minore. Alain Prost, proprio su questo numero del nostro Magazine, dice che non ha dubbi sulle qualità del ragazzo, ma l'idea che si trasmette all'esterno non è positiva perché il pubblico può pensare che guidare una F.1 sia roba semplice, da ragazzini appunto. Togliendo alla F.1 quell'aurea di leggenda che da sempre l'accompagna. Altri ricordano come Kimi Raikkonen fu portato nel mondiale direttamente dalla F. Renault 2.0, un eccesso che (per fortuna) non si è più ripetuto. Con Verstappen, Daniil Kvyat, Kevin Magnussen (se rimarrà in McLaren...) la F.1 abbassa non poco la media dell'età, in attesa magari dell'uscita di scena del veterano Jenson Button che seguirà, 12 mesi dopo, quella di un altro "vecchio" come Mark Webber e prima ancora di Rubens Barrichello. Un tempo, nei primi anni di vita della F.1, a vincere erano piloti che superavano anche i 50 anni, come Luigi Fagioli primo nel GP di Francia del 1951 a 53 primavere e 22 giorni. Mentre il Matusalemme rimane Louis Chiron, schieratosi nel GP di Monaco del 1955 aveva 55 anni. Ma non mancavano le eccezioni come il neozelandese Bruce McLaren, primo nel GP degli USA del 1959 ad appena 22 anni. Una cosa unica per quell'epoca. Col passare del tempo, si sono fatti avanti i quarantenni come Jack Brabham, Graham Hill e anche Nigel Mansell, che nel 1994 ha vinto il suo ultimo GP a 40 anni. Ma vediamo le statistiche.



Vettel vincitore a Monza nel 2008



I più giovani vincitori di un GP

Sebastian Vettel, Italia 2008, 21 anni e 73 giorni
Fernando Alonso, Ungheria 2003, 22 anni e 26 giorni
Bruce McLaren, USA 1959, 22 anni e 104 giorni

I più anziani vincitori di un GP

Luigi Fagioli, Francia 1951, 53 anni e 22 giorni
Nino Farina, Germania 1953, 46 anni e 276 giorni
Juan Manuel Fangio, Germania 1957, 46 anni e 41 giorni

I più giovani campioni del mondo

Sebastian Vettel, 2010, 23 anni e 134 giorni
Lewis Hamilton, 2008, 23 anni e 300 giorni
Fernando Alonso, 2005, 24 anni e 59 giorni

I più anziani campioni del mondo

Juan Manuel Fangio, 1957, 46 anni e 41 giorni
Nino Farina, 1950, 43 anni e 308 giorni
Jack Brabham, 1966, 40 anni e 155 giorni

I più giovani poleman

Sebastian Vettel, Italia 2008, 21 anni e 72 giorni
Fernando Alonso, Malesia 2003, 21 anni e 236 giorni
Rubens Barrichello, Belgio 1994, 22 anni e 97 giorni

I più anziani poleman

Nino Farina, Argentina 1954, 47 anni e 79 giorni
Juan Manuel Fangio, Argentina 1958, 46 anni e 209 giorni
Jack Brabham, Spagna 1970, 44 anni e 17 giorni

I più giovani al via di un GP

Jaime Alguersuari, Ungheria 2009, 19 anni e 125 giorni
Mike Thackwell, Canada 1980, 19 anni e 182 giorni
Ricardo Rodriguez, Italia 1961, 19 anni e 208 giorni

I più anziani al via di un GP

Louis Chiron, Monaco 1955, 55 anni e 292 giorni
Philippe Etancelin, Francia 1952, 55 anni e 191 giorni
Arthur Legat, Belgio 1953, 54 anni e 232 giorni

I più giovani ad aver conquistato il podio

Sebastian Vettel, Italia 2008, 21 anni e 73 giorni
Kevin Magnussen, Australia 2014, 21 anni e 162 giorni
Fernando Alonso, Malesia 2003, 21 anni e 237 giorni

I più anziani ad aver conquistato il podio

Luigi Fagioli, Francia 1951, 53 anni e 22 giorni
Louis Chiron, Monaco 1950, 50 anni e 291 giorni
Felice Bonetto, Olanda 1953, 49 anni e 363 giorni



Alguersuari a Budapest nel 2009

FORMULA 1
ALAIN PROST





LA LEZIONE DEL PROFESSORE

Così era chiamato quando da pilota ha saputo vincere quattro titoli mondiali. E oggi, l'ex iridato, testimonial Renault, spazia dalla F.1 alla Formula E con la solita appassionata verve

Marco Cortesi

Ancora molto colpito per quanto accaduto a Jules Bianchi, e impegnatissimo nella definizione di presente e futuro della Formula E, Alain Prost si è concesso a Jerez un salto nel passato, calandosi nell'abitacolo della Renault RSO1 per la prima dimostrazione ufficiale in pubblico. In forma perfetta nonostante il caldo, ha risposto alle nostre domande riguardo a presente e futuro del mondo delle corse, sia in fatto di auto che di piloti.

Alain Prost ritorna in pista per mostrare al pubblico la Renault RSO1, e già questa è una notizia ma... quanto forte ha spinto?

"Non ho spinto troppo, perché come in tutti gli eventi-show non si ha mai il proprio sedile e non ce n'è bisogno, l'ho fatto per vedere com'è la macchina, ed è importante per le persone vedere che la macchina c'è, e che funziona bene..."

E cosa ne pensa della vettura?

"Prima di tutto è molto bella, anche all'interno, tutto funziona benissimo, ci sono molte regolazioni. E una vera macchina da corsa al cento per cento. Uno step importante per Renault e spero che abbiano successo. Sia per quanto riguarda i professionisti sia per i gentleman, ma penso che tutti si divertiranno".

Qual è il bilancio della prima gara della Formula E, le è piaciuta?

"Mi è piaciuta fino all'ultima curva! Scherzi a parte, si è stata bella, c'era molta tensione in questo format da un solo giorno. Era importante riuscire a completare una bella gara perché c'erano delle preoccupazioni su come sarebbe andata la prima volta ed è stata difficile. Partendo da zero, è stato un bel lavoro, ma ora inizia un processo per migliorare ulteriormente durante le prossime corse".

Cosa pensa dell'incidente che ha coinvolto a Pechino suo figlio Nicolas?

"La realtà è che c'era un problema: Nicolas sul display vedeva un valore di energia diverso da quello reale e pensava di non arrivare al traguardo. Non siamo riusciti a dirglielo per radio e così ha rallentato molto. Mentre cercava di coprire la traiettoria, e stava guardando nello specchietto destro, Nick è entrato proprio a sinistra, molto più veloce. Alla fine di una gara praticamente perfetta, era distrutto ma non ha assolutamente fatto apposta. Gli ho

detto che deve guardare i lati positivi".

Cosa risponderebbe ai tanti critici del campionato che puntano il dito su aspetti come la poca velocità, il cambio vettura a metà corsa o i circuiti poco selettivi?

"E' lo stesso discorso delle vetture elettriche stradali. Le compri per motivi diversi rispetto a quelli per cui compri le macchine tradizionali, e non le puoi confrontare utilizzando gli stessi parametri. Per comprenderne il potenziale bisogna pensare allo step successivo. E così deve accadere anche per la Formula E. Sì, al momento usiamo due auto per pilota, ma perché dovremmo mentire alla gente? Non è che si vuole far passare all'elettrico tutti gli altri campionati. La Formula E non va giudicata come una serie tra le altre, in questo momento. Invece, in due o tre anni mostreremo il livello a cui vogliamo arrivare. Il feeling è positivo, c'è molto interesse e penso che i progressi tecnologici permetteranno al campionato di affermarsi nel futuro. E' un progetto, che potrebbe funzionare o non funzionare, ma sono convinto che ci siano buone prospettive".

Qual è il suo coinvolgimento in Dams e nella Formula E?

"E' un doppio ruolo perché sono co-proprietario del team, ma anche ambasciatore della Renault che investe nel progetto. Ci sono tante cose che dobbiamo fare al momento. Non solo prenderci cura del team, ma anche guardare al medio e lungo termine: tutto è in divenire, anche per quanto riguarda i regolamenti. Sarà un processo lungo e richiede continui meeting: la Formula E ci tiene davvero molto occupati".

Quindi basta corse o farà ancora qualche apparizione, magari nell'Andros?

"No, sto facendo troppe cose contemporaneamente e ho deciso di fermarmi: è troppo difficile far combaciare tutto".

Che ne pensa della tendenza a portare in Formula 1 piloti sempre più giovani come Max Verstappen?

"In realtà non so che dire. Da un lato non puoi bloccare chi ha un'opportunità, anche perché per come sono organizzate le cose succederà sempre più spesso di vedere situazioni simili. Però, so che la FIA sta pensando di introdurre qualche tipo di regola o di restrizione, anche perché si tratta di un fenomeno potenzial-

mente negativo per l'immagine dell'automobilismo. Dando l'impressione che, con tanti ragazzi senza esperienza che sono subito veloci, in realtà le vetture di oggi non siano così difficili da guidare. Per quanto riguarda Verstappen, sono comunque sicuro che abbia tutto quello che serve per fare bene".

Pensa che ora sia più difficile arrivare alla Formula 1?

"Diciamo che, ai miei tempi, se eri un super-pilota non potevi rimanere fuori. Oggi, per arrivare in Formula 1 devi essere all'interno di una filiera, o avere comunque qualcuno che ti paghi una, due, tre stagioni nei campionati minori. Potendosi appoggiare solo a supporti finanziari esterni, non è detto che si possa riuscire nell'obiettivo. Anche perché ci sono troppe categorie, il mondo delle corse e degli sponsor ora è molto spezzettato. E nei grandi programmi ci sono spazi solo per pochi".

Per quanto riguarda le donne nel mondo delle corse, pensa che la vita sia più facile per loro oggi?


"Ora sono meglio preparate, sicuramente, e forse anche l'ambiente per loro è un po' più facile. Ma sono anche molto più sicure di sé. Non è più nemmeno una questione di condizione fisica, perché ci sono molte donne pilota in condizioni fisiche eccellenti che hanno compensato lo svantaggio a livello muscolare nei confronti dei colleghi. Per il resto, non si può giudicare, perché... abbiamo ancora troppe poche donne nel motorsport".

Lei è sempre stato molto attento all'aspetto della sicurezza, e dopo l'incidente occorso a Jules Bianchi è stato piuttosto duro. Pensa che vada attuato un ripensamento per quanto riguarda la filosofia sulle caution e sulle bandiere rosse per pioggia?

"Penso che non si potrà mai avere un rischio zero. E si inizia ad entrare in un discorso che ha quello come obiettivo, ci sarà sempre qualcosa che non andrà bene e qualcuno che avrà qualcosa da dire. Semplicemente, è una questione di prendere le giuste decisioni al momento corretto, considerando tutti i tipi di fattori che abbiamo. In particolare i mezzi di recupero in pista. In fondo, sono forse l'unica cosa che rimane in termini di sicurezza che dovrebbe essere facile da risolvere. Ed è per questo che mi sono arrabbiato..."







Ecclestone compie 84 anni e nonostante l'età avanzata è saldamente al comando dell'intera F.1 che non saprebbe come fare senza di lui. Ripercorriamo la storia del grande boss dalla A alla Z

**AUGURI
ZIO BERNIE**

Carlo Baffi

Chissà se avrà il tempo e la voglia di festeggiare il suo 84° compleanno? Il dubbio c'è ed è pure lecito, dal momento che Charles Bernard Ecclestone, al secolo "Bernie", è più che mai super impegnato al timone della sua Formula Uno, gestendo annessi e connessi. Dal processo in Germania alle recenti problematiche economiche patite da troppe scuderie del Circus, Caterham e Marussia in testa. Problemi che probabilmente toglierebbero il sonno ad un comune mortale, ma per Ecclestone è diverso, data la sua abilità nel superare gli ostacoli spazzando gli avversari, rilanciando la posta come un abile giocatore d'azzardo. Raccontare la carriera di questo vulcanico signore inglese di Bungay (località nel Suffolk), classe 1930, alla ribalta del motorsport a partire dagli anni '70, non è cosa breve, anzi. Da qui l'idea di utilizzare alcuni vocaboli, per cercare di descrivere le molte sfaccettature di un uomo senza età, spinto da un'inesauribile voglia di guardare avanti.

A COME ARCHIVIAZIONE

Il 4 agosto scorso, il Tribunale di Monaco di Baviera ha archiviato il processo per corruzione che vedeva nel ruolo di imputato proprio Ecclestone. Il tutto dietro pagamento di una somma di 100 milioni dollari (pari a 74 milioni e mezzo di Euro). Per il capo supremo del Circus si è chiusa così una vicenda sorta oltre due anni or sono, ovvero quando l'ex banchiere tedesco Gerhard Gribkowsky (poi condannato a 8 anni e mezzo di carcere), venne accusato di malversazione, truffa ed evasione fiscale in seguito alla vendita del pacchetto di maggioranza della F.1 al fondo d'investimento CVC, nel 2006. Un passaggio favorito da una tangente di 44 milioni di dollari, pagata da Ecclestone a Gribkowsky.

B COME BRABHAM

Ecclestone la comprò da Ron Tauranac nel 1972, con l'intento di sfruttarne commercialmente il nome per produrre vetture clienti destinate alle categorie addestrative. Dopo tutto si trattava di una scuderia blasonata, fondata dal grande "Black" Jack Brabham (australiano, tre volte iridato). Ma una volta in F.1, gli obiettivi cambiarono. Per prima cosa, Ecclestone risollevò l'immagine di una scuderia caduta in declino, al fine di attirare nuovi sponsor. Curò personalmente ogni dettaglio, come le filettature con nastro adesivo sulla carrozzeria delle monoposto, prima della verniciatura. Al posto dei classici furgoni per i trasferi-

menti sui vari circuiti, venne acquistato un autoarticolato, capace di ospitare sia l'officina, che la cucina. Una trovata che segnò il debutto dei cosiddetti motorhome-hospitality.

C COME CIAMBELLE

In Gran Bretagna sono noti come donuts. Ebbene nella biografia autorizzata scritta da Terry Lovell, si narra che a undici anni Bernie era solito fermarsi dal panettiere per acquistare dei donuts, prima di recarsi a scuola dove li rivendeva ai compagni. Quando la madre gli chiese se tutti quei dolci fossero per lui, la risposta fu alquanto emblematica: "No, sono il mio guadagno." Quando si dice il bernoccolo per gli affari.

D COME DIVORZIO

Nella vita di Ecclestone non poteva certo mancare anche il gossip. Così i tabloid si sono sbizzarriti in merito al divorzio sancito nel marzo 2009, che pone fine al matrimonio tra Bernie e la ex modella croata Slavica Radic (sua seconda moglie e di 28 anni più giovane, **sotto**) durato 24 anni. Una separazione che vanta ben due record! Il primo riguarda la durata del procedimento davanti all'Alta Corte di Londra: solo 58", praticamente una pole position. Il secondo è di natura patrimoniale, dal momento che alla ex-Signora Ecclestone (intestataria per motivi fiscali di parecchie società del marito) che accusava il consorte di averle provocato un profondo stato di stress e ansia, sarebbe andata una somma vicina al miliardo di sterline, meno della metà di un patrimonio complessivo stimato intorno ai due miliardi e mezzo.



F COME FORMULA UNO

La passione per i motori animò Ecclestone sin da giovane. Ma se il motorsport gli ha garantito tanti successi a bordo pista, non si può dire la stessa cosa della sua attività di pilota. Nel primo dopo guerra, il futuro "Mister E" cercò di cimentarsi nelle gare motociclistiche, poi verso il 1949 tentò con le quattro ruote della Formula 3 inglese al volante di una Cooper-Norton, ma dopo un brutto incidente a Brands Hatch, decise di dedicarsi agli affari; meno rischiosi e decisamente più remunerativi. Nel '58 però ecco che si rimise al volante e di una monoposto di Formula Uno. Cercò infatti di qualificare al GP di Monaco una delle Connaught che aveva acquistato l'anno prima, quando aveva iniziato a gestire il pilota Stuart-Lewis Evans. La decisione di scendere in pista, maturò nel vedere che i suoi due piloti Bruce Kessler e Paul Emery si trovavano in grosse difficoltà sulle stradine del Principato. Anche Bernie però rimase escluso dalla griglia.

G COME GAFFES

Tanti sono stati i colpi di genio di Bernie, ma nel corso di questi anni, non sono mancate alcune frasi infelici. Nel 2005, parlando della pilotessa americana di F.Indy Danica Patrick, sostenne che tutte le donne, comprese quelle del motorsport, dovrebbero indossare un grembiolino bianco come le domestiche di casa. Ma c'è di più. Nel luglio 2009, in un'intervista al "Times" si esprime in modo favorevole verso i sistemi dittatoriali. Di Adolf Hitler disse che "poteva comandare e far funzionare le cose. Però, alla fine va criticato perché ha perso e non è stato in grado di essere un buon dittatore." Di Saddam Hussein, dichiarò, che fu un'idea terribile quella di liberarsi del Rais, così come dei Talebani, visto che erano gli unici in grado di governare i loro popoli. L'elogio nei confronti del Fuhrer fece insorgere le comunità ebraiche, al punto che uno degli azionisti di maggioranza della CVC (la società che governa il Circus) lo invitò a rassegnare le dimissioni. Ecclestone cercò di minimizzare, affermando che quella frase decontestualizzata aveva assunto un significato diverso dal suo pensiero originale. Insomma, un semplice malinteso. Sempre nel 2009, in concomitanza del GP del Brasile, così si esprime in merito alla morte di Senna in un'intervista alla "Folha di Sao Paulo": "E' stato un dramma e una tristezza, ma anche una grande fortuna, perché tanta gente che non conosceva la F.1 si è avvicinata al nostro sport."



H COME HUMOR

Ecclestone non ha mai nascosto un suo lato umoristico, tipicamente britannico, che lo spinge anche a ironizzare su se stesso e ai guai della F.1. Ne sono un esempio i biglietti natalizi con tanto di auguri firmati, illustrati con vignette sulle problematiche del Circus. Nel 2005, la cartolina raffigurò il flop del GP di Indianapolis, quello con soli sei partecipanti ed il pubblico furente sulle tribune. Più caustica l'immagine del 2008, in cui i vari team principal venivano fustigati da Max Mosley, con evidente riferimento allo scandalo a luci rosse che vide coinvolto l'ex Presidente FIA. La sera del 26 novembre del 2010, mentre passeggiava nel centro di Londra con la sua attuale moglie, Fabiana Losi, Ecclestone venne aggredito da quattro rapinatori. Oltre al furto di gioielli per circa 200 mila sterline, Bernie rimediò una ferita al capo e alcune contusioni al volto. Ebbene dopo pochi giorni, posò come testimonial di una nota marca di orologi con tanto di volto tumefatto (**sopra**). Lo slogan? "Guarda quello che farebbe la gente per un Hublot."

I COME INCIDENTI

Tre incidenti mortali segnarono in modo indelebile la carriera di Ecclestone. I primi due riguardarono i piloti di cui l'inglese era il manager. Parliamo di Stuart Lewis Evans e di Jochen Rindt. Il primo, inglese, perì il 19 ottobre del 1958 a Casablanca nel corso del GP del Marocco a bordo della Vanwall. Il secondo, austriaco, perse la vita nel corso delle prove del sabato del GP d'Italia a Monza, il 5 settembre del 1970. Uno schianto terribile avvenuto presso la curva Parabolica, che impedì al 28 enne fuoriclasse della Lotus di festeggiare il titolo mondiale che gli venne assegnato postumo. L'ultima

tragedia accadde il 14 maggio 1986, quando l'italiano Elio De Angelis, al volante della Brabham BT55 rimase coinvolto in un drammatico incidente nel corso di un test al Paul Ricard e spirò il giorno successivo all'ospedale di Marsiglia.

L COME LABORISTI

A parte i giudizi negativi espressi in merito alle democrazie nel mondo, Ecclestone non ha mai dichiarato nello specifico le sue preferenze in campo politico. Fa eccezione però, una vicenda accaduta nel 1977, riguardante un suo contributo di un milione di sterline al Partito Laburista, poco prima delle elezioni che avrebbero portato al governo Tony Blair. Lo scandalo esplose quando Blair varò delle leggi atte a limitare le sponsorizzazioni da parte delle multinazionali del tabacco, escludendo guarda caso il Circus. Un polverone che si placò solo quando Blair & C. restituirono l'intera somma.

M COME MONTEZEMOLO

Il rapporto con l'ex presidente della Ferrari, ha sempre vissuto di alti e bassi. Nel dicembre 2008, quando Montezemolo in qualità di Presidente della FOTA, reclamò più soldi per i team, accusando Ecclestone di scarsa trasparenza nella gestione degli introiti, il boss del Circus reagì sparando a zero. Dalle pagine del "Times", disse che il Cavallino prendeva più soldi degli altri ed in caso di vittoria del campionato costruttori incassava 60 milioni di euro in più rispetto al resto della compagnia. Un trattamento di favore che partì dal 2003, quando la Ferrari ruppe il fronte dei team ribelli che paventavano la creazione di una serie alternativa. "Abbiamo comprato la loro lealtà - disse Bernie - così non sarebbero

passati con gli altri." Parole forti, che però non vennero mai smentite. I toni si ammorbidirono poco tempo dopo e nel gennaio successivo venne siglata la tregua con il cosiddetto "patto dello strudel". Nel corso del consueto raduno Ferrari sulle nevi di Madonna Campiglio, Bernie fece capolino accompagnato dalla figlia Tamara. Abbracci, strette di mano, foto di rito (Ecclestone posò sulla Ducati della MotoGP) e un pranzo tra i due team boss. Al termine del meeting, Montezemolo si disse ottimista riguardo un nuovo accordo che avrebbe regolato la spartizione dei proventi del Circus.

N COME NICKNAME

Non tanti, ma eloquenti: da "Mister E" a "Supremo", fino a "il Padrino", tipicamente italiano.

Q COME Q.P.R.

Nonostante la sua attrazione per pistoni e carburatori, il patron del Circus rilevò nel 2007 la squadra londinese del Queens Park Rangers. In quell'occasione, Ecclestone ebbe modo di accomunare il volante al pallone: "La F.1 è come il calcio. Funziona in ogni parte del mondo, a differenza della Cart, che è come il football americano." Il business venne realizzato insieme a Flavio Briatore, allora team principal della Renault, affiancati successivamente dal magnate indiano Lakshmi Mittal. L'epopea targata Ecclestone-Briatore durò circa un triennio. Nel 2011 Mittal cercò di rilevare l'intero pacchetto azionario, ma dovette arrendersi di fronte alla richiesta di 100 milioni di sterline avanzata da Ecclestone. Fu poi Tony Fernandes, proprietario della Caterham ad acquistare le quote di Bernie & Flavio. Era l'agosto dello stesso anno.

R COME RICONOSCENZA

Duro, spietato e cinico negli affari, Ecclestone è altrettanto corretto e riconoscente verso i suoi più stretti collaboratori. Ne sanno qualcosa, in primo luogo, Charlie Whiting e Mike "Herbie" Blash, rispettivamente capo meccanico e factotum ai tempi della Brabham e attuali boss della Direzione Gara nei GP di F.1. Ma non vanno dimenticati Eddie Baker, che da apprendista meccanico alla Brabham, divenne il responsabile della "cittadella della TV" quando nacque la televisione digitale del Circus. Oppure Alan Fuller e Penny Whitaker, meccanico e segretaria in Brabham, che guarda caso ricoprirono il ruolo di delegato tecnico e responsabile dei rapporti con la Federazione nella Formula 3000 Internazionale.



T COME TRENO

Sarà anche una leggenda metropolitana, ma di sicuro ha aggiunto un ulteriore mistero e fascino alla vita di Ecclestone. La notte del 8 agosto 1963, il treno postale Glasgow-Londra, venne assaltato da 12 rapinatori, che si appropriano del carico di banconote destinate a finire fuori corso. Un bottino di circa due milioni e mezzo di sterline, che la banda provvide a spartirsi in una fattoria isolata, nella campagna inglese. Ebbene, secondo voci mai confermate, pare che tra i “beneficiari” di quella somma ci fosse anche Ecclestone, che poté così entrare in F.1 con una solida base economica. In merito alla Grande Rapina, Bernie mostrò sempre una certa ironia: “...una cosa del genere, io l’avrei organizzata meglio.”, oppure: “...non c’erano soldi a sufficienza su quel treno.” Ma lo stesso Ecclestone fornì anche una spiegazione plausibile per giustificare la presenza del proprio nome in quella vicenda. Racconta infatti che Roy James, colui che guidava il furgone utilizzato dai banditi per la fuga, era un pilota amico di Graham Hill e una volta uscito dal carcere gli chiese un volante alla Brabham. Non avendo grandi doti tecniche, Ecclestone preferì utilizzarlo per la produzione di trofei, da distribuire agli organizzatori dei GP, dal momento che James era molto più abile a lavorare i metalli preziosi.

U COME UNGHERIA

Il GP di Ungheria, fu il primo appuntamento iridato a varcare i confini dell’ex cortina di ferro. Era il 1986 quando le monoposto scesero in pista sul circuito dell’Hungaroring nei pressi di Budapest richiamando un grosso interesse per l’evento, al punto che gli organizzatori decisero di dedicare a Ecclestone, in segno di riconoscenza, la bretella di uscita dall’autostrada verso l’autodromo, chiamandola “Bernie’s Avenue”. Qualche anno più tardi, il capo del Circus fu insignito di una delle più alte decorazioni ungheresi. Nel 2003, fu inaugurata all’interno dell’Hungaroring la Hall of Fame e tra i busti in bronzo dei vincitori e dei principali manager, spiccava anche quella di Bernie. L’anno successivo, ecco un nuovo omaggio; all’interno della torre nel paddock, venne allestito un appartamento ad uso del “Supremo”, con ingresso privato. E per finire, nel 2010 arrivò pure un francobollo, con tanto di effigie di Ecclestone, per celebrare il 25° anniversario della corsa magiara.

V COME VENTOLA

La memoria corre al 17 giugno 1978, quando ad Anderstorp si corse il GP di Svezia. Una gara che passò alla storia non tanto per la vittoria di Niki Lauda, bensì per la prestazione mostrata dalla sua monoposto: la Brabham-Alfa Romeo. In una stagione dominata dalle Lotus 79, che sfruttavano al

massimo l’effetto suolo prodotto dalle minigonne, stupì il trionfo del team di Ecclestone, le cui vetture scesero in pista dotate di una vistosa ventola posizionata nella parte posteriore. Un’invenzione del geniale ingegnere sudafricano Gordon Murray, che prendendo spunto dallo sport prototipo Chaparral 2J, separò il fondo del retrotreno della BT46/2 ed usò un ventilatore azionato dal motore per incollare la macchina al suolo. Un’alternativa alle minigonne che suscitò non poche polemiche sin da subito. Infatti la regola che vietava l’utilizzo di alettoni mobili, veniva aggirata nel momento in cui i tecnici della Brabham affermavano che l’effetto suolo prodotto non era intenzionale, in quanto la principale funzione della ventola era quella di raffreddare il motore. Emerse però il pericolo dei detriti sollevati e sparati all’indietro; un problema non indifferente per i concorrenti che si sarebbero trovati in traiettoria. Da qui la contestazione ed il successivo abbandono del progetto. Una rinuncia accettata, stranamente senza troppe resistenze da Ecclestone. Tempo dopo Enzo Ferrari, in un’incontro con la stampa, rivelò che il patron della Brabham sacrificò il ventilatore in cambio della presidenza della Foca, il cartello che rappresentava le scuderie anglosassoni, che negli anni ’80 dette vita ad una guerra senza esclusione di colpi, contro il presidente della Federazione, Jean Marie Balestre.

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



MAR



RC COME MICK

Dodicesimo successo stagionale per Marquez, che eguaglia il record del '97 di Doohan. Dietro di lui la battaglia per il secondo posto nel mondiale è ormai ristretta a Lorenzo e a un Rossi sempre più convinto della bontà delle sue scelte, mentre a Valencia in Moto3 sarà il fratellino del Piccolo Diavolo a tentare di bizzare l'iride in famiglia



Luigi Ansaloni

Non vinceva da un mese e negli ultimi quattro appuntamenti era finito a terra tre volte. Nonostante ciò, Marc Marquez a Sepang ha battuto un altro record della sua incredibile stagione e della sua inarrestabile carriera. Dodici vittorie nel 2014, tredici pole position e un campionato conquistato con tre gare d'anticipo. Il "Piccolo Diavolo" sembra non averne mai abbastanza e adesso raggiunge anche Mick Doohan nell'albo d'oro, eguagliando il suo record di vittorie in una stagione, quei 12 successi che l'australiano aveva infilato nella stagione 1997. Quando, per inciso, correva praticamente senza un avversario che sia uno (tranne Alex Criville...). Anche Doohan come Marquez aveva una Honda della HRC, il reparto corse della Casa giapponese, lo stesso che con la vittoria dello spagnolo ha conquistato ancora una volta il titolo mondiale marche, il 20° nella classe regina. La gara di Sepang sarà ricordata (anche se non per non troppo tempo) per lo spettacolo che ha dato Valentino Rossi, partito col sesto tempo, capace di portarsi in testa e poi di lottare con Marquez fino alla fine. Terzo posto per Joreg Lorenzo, che ora sembra davvero soffrire il confronto col Dottore, proprio come succedeva ai bei tempi (di Rossi).

L'AVVERSARIO PIÙ DURO È STATO IL CALDO

«È stata durissima – sono state le parole di Marquez - il caldo nel casco era insopportabile e la gara non finiva mai. Ho dovuto resistere molto in queste condizioni ma non ho usato la tattica di gara di Phillip Island che non ha funzionato: stavolta ho aspettato. In partenza ho forzato molto e quando sono arrivato dietro ai piloti Yamaha ho approfittato per far respirare un po' le mie gomme. Poi sono riuscito a passare Valentino. A Valencia correrò senza pressioni per il solo gusto di farlo. Vorrei solo festeggiare il titolo di mio fratello, a lui do tutto il mio supporto e gli auguro tanta fortuna». Il caldo, insomma, è stato l'avversario più duro di Marquez. «E io che credevo di essere stato io uno degli avversari più duri da battere - ha scherzato Rossi - l'ho anche detto a Marc. Nonostante tutto è stata una gara molto bella per me. Peccato perché alla fine le gomme non erano in grado di assestarmi e lui è scappato via. Era dal 2010 che non salivo sul podio su questa pista (quando vinse, ndr) è una bella sensazione. Rispetto al passato - ha aggiunto Rossi - mi alleno molto di più anche in pista con i ragazzini dell'Academy, che fanno anche un pò da cavie... Comunque la differenza qui è stata tecnica. Le moto moderne ti dicono molto con il passare dei giri, tutto sta a saperle ascoltare. Per me quello che sta succedendo in questa stagione è la conferma delle scelte fatte lo scorso anno».



ROSSI A MODO SUO RINGRAZIA GALBUSERA

Rossi si riferisce al cambio del suo capo tecnico, quando a Valencia nel 2013 annunciò Silvano Galbusera al posto dello storico Jeremy Burgess. «Silvano - ha detto Rossi - ha la mia stessa visione delle gare. Lo scorso anno mentre gli altri progredivano, noi rimanevamo indietro e per questo ho rischiato mandando via Jeremy, che comunque era un mostro sacro dell'ambiente». Il cambio di passo di Rossi in questa stagione significa il doppio dei podi e il doppio delle vittorie rispetto al 2013: mica male. Mentre Rossi mette nel mirino il secondo posto della classifica iridata, facendo un altro piccolo passo avanti dopo il podio di Sepang. La lotta per il posto di vicecampione mondiale è ormai ristretta al Dottore e al compagno di squadra Lorenzo, visto che Pedrosa, partito in testa, ha pensato bene di cadere non una ma due volte: per lui gara verso il ruolo di vicecampione del mondo finita. a Sepang, dove si è ricordato nel week end anche Marco Simoncelli, morto proprio in Malesia tre anni fa, si è assegnato anche il titolo della Moto 2, finito a Rabat: anche lui spagnolo, anche lui talentuoso, anche se non sembra uno strafenomeno alla Marquez. Ma chi lo sa. A Valencia, ultimo appuntamento iridata tra due settimane, ci sarà da decidere chi sarà il campione della Moto3 tra Alex Marquez, fratellino minore del "piccolo diavolo", e lo scatenato australiano Jack Miller.





L'ORDINE DI ARRIVO DOMENICA 26 OTTOBRE 2014

- 1 - Marc Marquez (Honda) - 20 giri in 40'45"523
- 2 - Valentino Rossi (Yamaha) - Yamaha Factory - 2"445
- 3 - Jorge Lorenzo (Yamaha) - Yamaha Factory - 3"508
- 4 - Stefan Bradl (Honda) - LCR - 21"234
- 5 - Bradley Smith (Yamaha) - Tech 3 - 22"283
- 6 - Pol Espargaro (Yamaha) - Tech 3 - 34"668
- 7 - Yonny Hernandez (Ducati) - Pramac - 38"435
- 8 - Andrea Dovizioso (Ducati) - Ducati Team - 48"839
- 9 - Hector Barbera (Avintia) - Avintia - 50"792
- 10 - Scott Redding (Honda) - Gresini - 59"088
- 11 - Hiroshi Aoyama (Honda) - Aspar - 1'15"949
- 12 - Michael Laverty (PBM) - Bird - 1'17"966
- 13 - Mike di Meglio (Avintia) - Avintia - 1'27"773
- 14 - Broc Parkes (PBM) - Bird - 1'44"244

Ritirati

- Alex De Angelis (FTR Yamaha)
- Daniilo Petrucci (ART)
- Dani Pedrosa (Honda)
- Karel Abraham (Honda)
- Nicky Hayden (Honda)
- Cal Crutchlow (Ducati)
- Aleix Espargaro (FTR Yamaha)
- Alvaro Bautista (Honda)

Il campionato piloti

1.Marquez 337; 2.Rossi 275; 3.Lorenzo 263; 4.Pedrosa 230; 5.Dovizioso 174; 6.P.Espargaro 126; 7.Smith 119; 8.A.Espargaro 117; 9. Bradl 109; 10.Iannone 102.



Rossi con il fido Silvano Galbusera

SUZUKA



L'argentino ha clamorosamente vinto il Mondiale nel suo primo anno con la debuttante Citroen e sicuramente ha ridimensionato molti dei piloti storici della categoria portando una ventata di aria fresca

LOPEZ SI TING

KA CIRCU



LOPEZ
2014 WTCC
CHAMPION*

TOTAL

Dario Sala
Photo 4

Il WTCC 2014 ha chiuso il sipario. Non nel vero senso della parola, in quanto mancano ancora le due gare di Macao, ma a Suzuka la stagione ha detto tutto quello che doveva e cioè che José-Maria Lopez è il nuovo campione del mondo della categoria. Un titolo meritato, arrivato al termine di una annata che lo ha visto arrivare quasi dal nulla e distruggere tutte le certezze di un campionato che fino a quest'anno era chiuso su stesso. Una ventata di aria fresca che ha ridimensionato molti personaggi e aperto (forse) le porte per l'ingresso di altri giovani. Per contro, a Suzuka Gabriele Tarquini, ha finalmente portato al successo la Honda ufficiale. L'ha fatto con una bella gara e nel posto migliore, nella tana dei giapponesi. Chissà che questo non convinca la Honda a credere di più in questo mondiale.

GE DI IRIDE

LOPEZ E QUELLA OCCASIONE DELLA VITA

E' doveroso però cominciare da José-Maria Lopez. Il neo Campione del Mondo per molti è stata una sorpresa. Chi invece lo aveva visto all'opera nei campionati minori e seguito poi nel Turismo argentino, sapeva che "Pechito" oltre alla sua naturale velocità aveva acquisito anche la maturità necessaria per non sbagliare più. A certificarlo c'erano i titoli vinti nel difficile Turismo locale e poi quella vittoria stratosferica nel WTCC lo scorso anno. Una possibilità arrivata quasi per caso quella firmata Citroen, una "sliding door" presentatasi improvvisamente per dirgli che l'occasione che aspettava per tornare in alto era questa. E lui l'ha presa al volo, stupendo tutti. Vedendolo vincere, i dirigenti del WTCC iniziarono un lavoro di diplomazia per portarlo alla Citroen. Quando venne presentato, la stampa lo considerò una sorta di terzo pilota dietro le stelle Yvan Muller e Sébastien Loeb. I test invernali indicavano che l'argentino era veloce e una vecchia volpe come Muller se ne è accorto subito, tanto da lanciare messaggi in quella direzione. Messaggi che ai più sono sembrati una sorta di favori politically correct verso i suoi nuovi compagni. Invece, a Marrakech tutta la verità è venuta fuori e, in maniera tardiva, se ne sono accorti anche gli altri. José-Maria ha iniziato dal Marocco la cavalcata che lo ha portato a vincere nove volte mentre Muller ha pagato qualche ritiro di trop-



Lopez si avvia verso
la conquista del mondiale



Grande soddisfazione
per Borkovic, primo serbo
sul podio di una gara FIA



Secondo in gara 1
l'inglese Chilton



po, mostrando a volte un nervosismo inusuale. E così dopo gli anni della F.3000 e GP2, il miraggio della F.1, il ritorno in Argentina, Lopez è tornato a vincere in un ambito che gli appartiene e nel quale potrà scrivere altre pagine importanti. A Suzuka, pista dove il suo idolo Ayrton Senna aveva vinto il suo primo titolo, "Pechito", pur potendo permettersi di arrivare quarto, non ha voluto fare calcoli. Ha ottenuto la pole position e poi è andato a prendersi la vittoria in gara e il giro più veloce, ribadendo che lui non aveva bisogno dei regali di nessuno. Titolo meritato al cento per cento. Senza se e senza ma.

L'ETERNO RAGAZZO HA VINTO ANCORA

Oltre a "Pechito", lo champagne ha innaffiato anche la Honda che sul circuito di casa ha finalmente ottenuto quella vittoria inseguita a lungo. Tarquini ha sfruttato al massimo la pole position. E' partito a razzo, ha accumulato vantaggio e poi ha amministrato fino alla bandiera a scacchi. La festa, a lungo trattenuta, ha finalmente potuto iniziare. Un premio meritato per gli uomini della Jas che stanno lavorando duramente per permettere alla Civic di recuperare i sei mesi di ritardo dalla Citroen. Il gap, almeno in gara, si è ridotto, ma è chiaro che occorre spingere ancora molto. Occorre che dal Giappone arrivino i giusti input per sviluppare il motore, mentre alla Jas hanno già individuato i correttivi per far andare forte la macchina. Lo meritano le tante persone impegnate in questa avventura e lo merita un campionato che ha bisogno di antagonisti per continuare a dare spettacolo. E poi, visto che il francese va di moda, "chapeau" a Gabriele Tarquini. Un ragazzo eterno che ha vinto almeno una gara in tutti i suoi anni nel WTCC. Il 2014 non poteva finire senza vederlo sul gradino più alto del podio.

L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 1 DOMENICA 26 OTTOBRE 2014

- 1 - José-Maria Lopez (Citroen C-Elysée) - Citroen 11 giri 23'54"353
- 2 - Tom Chilton (Chevrolet Cruze) - Roal - 8"473
- 3 - Sébastien Loeb (Citroen C-Elysée) - Citroen - 9"693
- 4 - Norbert Michelisz (Honda Civic) - Zengo - 10"414
- 5 - Hugo Valente (Chevrolet Cruze) - Campos - 12"153
- 6 - Gabriele Tarquini (Honda Civic) - Honda Jas - 12"707
- 7 - Tom Coronel (Chevrolet Cruze) - Roal - 13"514
- 8 - Dusan Borkovic (Chevrolet Cruze) - Campos - 14"340
- 9 - Tiago Monteiro (Honda Civic) - Honda Jas - 16"507
- 10 - Gianni Morbidelli (Chevrolet Cruze) - Munnich - 17"846
- 11 - Mehdi Bannani (Honda Civic) - Proteam - 20"907
- 12 - Rob Huff (Lada Granta) - Lada - 21"696
- 13 - James Thompson (Lada Granta) - Lada - 22"802
- 14 - Mikhail Kozlovskiy (Lada Granta) - Lada - 32"602
- 15 - Fran Engstler (BMW 320 TC) - Enstler - 1'16"593
- 16 - John Filippi (Seat Leon) - Campos - 1'19"083
- 17 - Henry Kwong (Seat Leon) - Campos - 2'15"944

Giro più veloce José-Maria Lopez 2'09"279

Ritirati

2° giro - Felipe De Souza

7° giro - Yvan Muller

7° giro - Rene Munnich

L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 2 DOMENICA 26 OTTOBRE 2014

- 1 - Gabriele Tarquini (Honda Civic) - Honda Jas - 11 giri 23'55"783
- 2 - Dusan Borkovic (Chevrolet Cruze) - Campos - 1"725
- 3 - Norbert Michelisz (Honda Civic) - Zengo - 4"360
- 4 - Tom Coronel (Chevrolet Cruze) - Roal - 5"497
- 5 - Yvan Muller (Citroen C-elysée) - Citroen - 6"116
- 6 - José-Maria Lopez (Citroen C-Elysée) - Citroen - 6"346
- 7 - Sébastien Loeb (Citroen C-Elysée) - Citroen - 6"665
- 8 - Gianni Morbidelli (Chevrolet Cruze) - Munnich - 14"062
- 9 - Tiago Monteiro (Honda Civic) - Honda Jas - 14"791
- 10 - Tom Chilton (Chevrolet Cruze) - Roal - 15"104
- 11 - Rob Huff (Lada Granta) - Lada - 16"916
- 12 - James Thompson (Lada Granta) - Lada - 18"818
- 13 - Mikhail Kozlovskiy (Lada Granta) - Lada - 23"036
- 14 - John Filippi (Seat Leon) - Campos - 1'26"585
- 15 - Felipe De Souza (BMW 320 TC) - Engstler - 1'50"307
- 16 - Rene Munnich (Chevrolet Cruze) - Munnich - 2'21"310

Giro più veloce Gabriele Tarquini 2'09"063

Ritirati

4° giro - Franz Engstler

5° giro - Hugo Valente

5° giro - Henry Kwong

Il campionato

1. Lopez 422; 2. Muller 305; 3. Loeb 275; 4. Monteiro 174; 5. Michelisz 169; 6. Tarquini 167; 7. Coronel 148; 8. Chilton 144



Tarquini torna alla vittoria in gara 2



SULLA CREST

Con il trionfo nella Gold Coast 600 Whincup e Dumbrell si assicurano il titolo della Pirtek Enduro Cup.

Per il pentacampione di casa Triple Eight, complice il weekend opaco dei rivali in campionato, il sesto titolo è sempre più vicino

Silvano Taormina

Un successo netto alla Sandown 500, una vittoria sfumata a poche curve dalla bandiera a scacchi alla Bathurst 1000 e adesso le mani sulla Gold Coast 600. Un ruolino di marcia impressionante quello di Jamie Whincup nella Pirtek Enduro Cup, ancora una volta ben spalleggiato dal fido Paul Dumbrell, che lo attesta, qualora ce ne fosse ancora bisogno, come il punto di riferimento nel V8 Supercars. Ma non è tutto. La vittoria tra le strade di Surfers Paradise gli permette di compiere un ulteriore, importante, passo in avanti verso il suo sesto titolo nella principale serie australiana. Un record che lo porterebbe a scavalcare mostri sacri della categoria quali Ian Geoghegan, Dick Johnson e Mark Skaife con i quali al momento condivide il primato di cinque titoli. Presto a Phillip Island e Sydney Homebush si scriveranno gli ultimi due capitoli di questa avvincente stagione. Due occasioni in più per Whincup per mettere nero su bianco quanto di buono, o per meglio dire eccezionale, mostrato negli ultimi anni.



TA D'ONDA

VAN GISBERGEN SPRECA UN'ALTRA OCCASIONE

Il dominio di Whincup e Dumbrell è stato netto e a tratti inconfutabile ma, di certo, non inviolabile. Lo sa bene Shane Van Gisbergen, chiamato a redimersi dopo aver sprecato due occasioni buone a Sandown e Bathurst. Il neozelandese di casa Tekno, insieme al suo co-equipper Jonhaton Webb, ha iniziato il weekend di Surfers Paradise con il piede giusto, segnando la pole al sabato e azzeccando la strategia vincente che gli ha permesso di trionfare in gara 1 davanti a Whincup. Doveva tirar fuori qualcosa in più anche la domenica, specialmente nella seconda parte di gara in cui il pentacampeone ha iniziato a marciare come un ossesso. Invece Van Gisbergen, mentre era in lotta per la seconda posizione, ha pensato bene di fare a botte ancora una volta con McLaughlin, copione già visto a Bathurst, vedendosi affibbiare un sacrosanto drive-through. In questo modo ha rovinato anche la gara del connazionale di casa Volvo, anch'egli affamato di rivincita insieme a Premat, che nel finale ha dovuto faticare non poco per tenere testa ad un ottimo Michael Caruso (Kelly).

I BIG IN AFFANNO LOWNDES DOVE SEI?

Surfers Paradise è stata la cartina tornasole di quanto questa stagione 2014 ha espresso nelle ultime gare. Detto di Van Gisbergen, adesso terzo in graduatoria, e McLaughlin, decisamente in crescita nonostante qualche imperfezione di troppo, quanto emerso è il momento di affanno in cui sono incappati gli altri big che si stanno giocando il titolo. Winterbottom (FPR) è apparso in forma, ma un po' troppo impulsivo. Lo testimoniano la toccata fortuita ai danni di Tim Slade (Walkinshaw) che lo ha privato del podio in gara 1 e la gara anonima di domenica. Adesso sarà un'impresa ardua recuperare oltre quattrocento lunghezze di distacco da Whincup. Lowndes (Triple Eight) sembra un lontano parente di colui che ha dettato il passo ad inizio stagione, a muro in gara 1 e incapace di riemergere dai meandri di centro gruppo in gara 2. Infine c'è James Courtney (HRT), il quale ha poco da rimproverarsi dopo che il suo compagno di abitacolo Greg Murphy ha stampato contro il muro la sua Holden Commodore ufficiale al via della prima prova. Solo la matematica continua a tenerlo in gioco.



SLADE E CARUSO A PODIO INGALL SI RISCATTA

La prova di durata del Queensland ha esaltato alcuni outsider che, approfittando della debacle degli altri title-contender, hanno colto l'occasione per saggiare il podio. Al sabato è toccato a Slade, terzo insieme a Tony D'Alberto dopo che nelle ultime fasi ha fatto l'impossibile per contenere le due Ford ufficiali di Winterbottom e Mostert. Il giorno dopo è stato il turno di Caruso che, ben coadiuvato da Dean Fiore a bordo della sua Nissan Altima, ha provato in tutti i modi a soffiare la piazza d'onore a McLaughlin. Un assetto poco efficace sul dritto però non gli ha permesso di sferrare la zampata vincente. Il podio era alla portata anche di Reynolds e Canto (FPR), con il primo decisamente efficace ma autore di due toccate a muro. Qualche segnale positivo lo hanno lanciato anche Robert Pye (DJR), in crescita costante da qualche gara a questa parte, e Russel Ingall (Dumbrell), finalmente in top-ten dopo una stagione da dimenticare.





Partenza gara 1



L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 1 SABATO 25 OTTOBRE 2014

- 1 - Van Gisbergen/Webb (Holden) - Tekno - 102 giri 2.13'24''098
- 2 - Whincup/Dumbrell (Holden) - Triple Eight - 2''255
- 3 - Slade/D'Alberto (Holden) - Walkinshaw - 23''147
- 4 - Winterbottom/Owen (Ford) - FPR - 23''169
- 5 - Caruso/Fiore (Nissan) - Kelly - 23''298
- 6 - Moster/Morris (Ford) - FPR - 31''840
- 7 - McLaughlin/Premat (Volvo) - Polestar GRM - 38''651
- 8 - Pye/Walsh (Ford) - DJR - 38''899
- 9 - Ingall/Blanchard (Holden) - Dumbrell - 1'03''800
- 10 - Tander/Luff (Holden) - HRT - 1 giro

L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 2 DOMENICA 26 OTTOBRE 2014

- 1 - Whincup/Dumbrell (Holden) - Triple Eight - 100 giri 2.13'00''310
- 2 - McLaughlin/Premat (Volvo) - Polestar GRM - 2''851
- 3 - Caruso/Fiore (Nissan) - Kelly - 3''447
- 4 - Slade/D'Alberto (Holden) - Walkinshaw - 11''212
- 5 - Van Gisbergen/Webb (Holden) - Tekno - 18''029
- 6 - Reynolds/Canto (Ford) - FPR - 18''696
- 7 - Coulthard/Youlden (Ford) - BJR - 18''790
- 8 - Ingall/Blanchard (Holden) - Dumbrell - 21''180
- 9 - R. Kelly/Russell (Nissan) - Kelly - 21''347
- 10 - Percat/Gavin (Holden) - Walkinshaw - 21''590

Il campionato

1. Whincup 2835; 2. Winterbottom 2433; 3. Van Gisbergen 2357; 4. Lowndes 2331; 5. Coulthard 2192; 6. Moster 2147; 7. Coulthard 2135; 8. McLaughlin 2019; 9. Tander 1806; 10. Caruso 1688; 11. W. Davison 1626; 12. Percat 1620.

La Pirtek Enduro Cup

1. Whincup e Dumbrell 810; 2. Moster e Morris 645; 3. Van Gisbergen e Webb 579; 4. Winterbottom e Owen 543; 5. McLaughlin e Premat 522; 6. Lowndes e Richards 519; 7. Coulthard e Richards 480; 8. Percat e Gavin 462; 9. Caruso e Fiore 462; 10. Courtney e Murphy 447.



Podio gara 2

Bertolini, Shaitar e Zlobin



Caruso e Fiore



ASSALTO AI RE

Con un bel successo a Martinsville, Earnhardt Jr ha messo i bastoni tra le ruote ai contendenti rimasti per la lotta al titolo. Che vede un pericoloso outsider e parecchie teste calde

Marco Cortesi

Splendida, ma arrivata troppo tardi. Questa la definizione perfetta per la vittoria di Dale Earnhardt Jr a Martinsville nel primo round dell'Eliminator Round della Chase For The Cup NASCAR 2014. Il pilota del team Hendrick, tagliato fuori dalla lotta per il titolo a Talladega, ha conquistato un successo emozionante, passando Tony Stewart a poche tornate dalla conclusione e poi resistendo al ritorno di Jeff Gordon. Un peccato che, ormai, per Earnhardt i giochi fossero decisi. Nonostante abbia mancato il risultato pieno di poco, il compagno di colori californiano si è messo invece in un'ottima posizione per poter passare il turno, cosa che potrà ottenere vincendo tra Fort Worth e Phoenix o restando nella top-3 in campionato.

IL RISVEGLIO DI STEWART NEWMAN FA SCALPORE

Fa altresì piacere vedere, in un periodo in cui i giochi di squadra, veri o presunti, sono spesso argomento di discussione, nessuno nel gruppo di Rick Hendrick abbia minimamente pensato a far passare Gordon consentendogli l'accesso di diritto alla fase finale. Dopotutto, anche considerando il chase-gate dello scorso anno, l'ipotesi era irrealistica. E uno come Dale Jr non avrebbe mai accettato quindi... tant'è. Oltre al continuo risveglio di Tony Stewart, che con una strategia rischiosa ha anche rischiato di vincere, ha fatto ancora scalpore il terzo piazzamento di Ryan Newman, il "cenerentolo" della stagione. Passo dopo passo, è ora secondo in classifica alle spalle di Gordon. Grazie ad un regolamento che in teoria

doveva premiare le vittorie, ma in realtà penalizza ancor di più gli errori, la stabilità di rendimento del pilota di Richard Childress potrebbe perfino permettergli un clamoroso sgambetto.

VICKERS E KAHNE FAIDE E VENDETTE

Tra i tanti contatti, tipici dell'anello da mezzo miglio della Virginia, si sono nuovamente fatti notare alcuni alterchi fatti di vendette reciproche. Protagonisti Brian Vickers e Kasey Kahne. Prima Kahne ha spedito in testacoda Vickers mentre quest'ultimo tentava di fare da tappo, poi ha subito la sua ira, finendo nelle barriere per colpire nuovamente il rivale poco dopo. A quando un format di campionato per istillare maturità?



L'ORDINE DI ARRIVO DOMENICA 26 OTTOBRE 2014

- 1 - Dale Earnhardt Jr (Chevy) - Hendrick - 500 giri
- 2 - Jeff Gordon (Chevy) - Hendrick - 500
- 3 - Ryan Newman (Chevy) - Childress - 500
- 4 - Tony Stewart (Chevy) - Stewart/Haas - 500
- 5 - Joey Logano (Ford) - Penske - 500
- 6 - Matt Kenseth (Toyota) - Gibbs - 500
- 7 - Clint Bowyer (Toyota) - Waltrip - 500
- 8 - Denny Hamlin (Toyota) - Gibbs - 500
- 9 - AJ Allmendinger (Ford) - JTG - 500
- 10 - David Ragan (Ford) - Front Row - 500
- 11 - Kyle Busch (Toyota) - Gibbs - 500
- 12 - Austin Dillon (Chevy) - Childress - 500
- 13 - Greg Biffle (Ford) - Roush/Fenway - 500
- 14 - Paul Menard (Chevy) - Childress - 500
- 15 - Ricky Stenhouse (Ford) - Roush/Fenway - 500
- 16 - Jamie McMurray (Chevy) - Ganassi - 500
- 17 - Justin Allgaier (Chevy) - Hscott - 500
- 18 - Cole Whitt (Toyota) - BK Racing - 500
- 19 - Landon Cassill (Chevy) - Hillman - 500
- 20 - Carl Edwards (Ford) - Roush/Fenway - 500
- 21 - Aric Almirola (Ford) - Petty - 500
- 22 - David Gilliland (Ford) - Front Row - 500
- 23 - Marcos Ambrose (Ford) - Petty - 499
- 24 - Michael Annett (Chevy) - Baldwin - 499
- 25 - Josh Wise (Chevy) - Parsons - 499
- 26 - Mike Wallace (Toyota) - Robinson - 499
- 27 - Brian Vickers (Toyota) - Waltrip - 496
- 28 - Kyle Fowler (Ford) - FAS - 491
- 29 - Alex Bowman (Toyota) - BK Racing - 490
- 30 - Kyle Larson (Chevy) - Ganassi - 487
- 31 - Brad Keselowski (Ford) - Penske - 472
- 32 - Jimmie Johnson (Chevy) - Hendrick - 459
- 33 - Kevin Harvick (Chevy) - Stewart/Haas - 457
- 34 - Danica Patrick (Chevy) - Stewart/Haas - 451
- 35 - Reed Sorenson (Chevy) - Baldwin - 442
- 36 - Kurt Busch (Chevy) - Stewart/Haas - 438
- 37 - Casey Mears (Chevy) - Germain - 436
- 38 - Martin Truex Jr (Chevy) - Furniture Row - 436
- 39 - JJ Yeley (Chevy) - XXXtreme - 436
- 40 - Kasey Kahne (Chevy) - Hendrick - 403
- 41 - Travis Kvapil (Chevy) - BK Racing - 280
- 42 - Timmy Hill (Chevy) - Hillman - 30
- 43 - Clay Rogers (Chevy) - FAS Lane - 25

Il campionato

1. Gordon 4044; 2. Newman 4041; 3. Logano 4040; 4. Kenseth 4039; 5. Hamlin 4037; 6. Edwards 4024; 7. Keselowski 4013; 8. Harvick 4011.



NOGUES E RANGONI PRENDONO TUTTO

Lo spagnolo aveva vinto il titolo prima dell'ultima trasferta per il forfait di Iacone mentre la formazione emiliana ha conquistato oltre al campionato piloti anche quello gentleman con Puccetti e quello per squadre



E' stato un trionfo quello di Oscar Nogues e del team Rangoni. Sulla pista di Vallelunga lo spagnolo e la squadra emiliana hanno vissuto un fine settimana che difficilmente dimenticheranno. Certo, tutto era già scritto in quanto Simone Iacone, secondo in classifica e con realmente poche possibilità di fare lo sgambetto a Nogues, aveva preferito non essere a Vallelunga per tentare l'assalto al titolo della GT Cup, il secondo campionato che lo ha visto protagonista nel 2014. Ma gli è andata male anche a Monza. Nogues dunque, ha avuto la certezza di essere campione già prima di partire per Roma in aereo mentre il team Rangoni ha completato una annata da sbalzo vincendo anche il titolo squadre e quello gentleman grazie a Michele Puccetti.

DI LUCA RIENTRA CON POLE E VITTORIA

In gara 1, Simone Di Luca si è portato al comando dalla pole, precedendo Cristian Ricciarini e Nogues. Lo spagnolo è riuscito subito a sopravanzare Michele Puccetti e in seguito si portava anche secondo, lanciandosi all'inseguimento del capofila. Al secondo giro risaliva bene anche Melatini, che si appropriava della terza posizione, mentre lo stesso Puccetti scivolava gradualmente quinto. Nella tornata seguente Ricciarini tornava terzo, ma è Nogues subito dopo ad appropriarsi della leadership. Ancora un botta e risposta tra i primi due, con Di Luca che ritornava primo grazie a un sorpasso operato alla curva del

Semaforo. Ad approfittarne sono Ricciarini e Puccetti, che si portavano nella loro scia. Ma Di Luca rispondeva bene a tutti gli attacchi e alla fine il pilota romano è riuscito a mantenersi al comando.

DUE TERZI POSTI PER RICCIARINI

In gara 2, a mettere tutti dietro questa volta è stato il pilota spagnolo, con Di Luca secondo e Cristian Ricciarini nuovamente terzo. Poi un arrembante Melatini, terzo assoluto in campionato, e il nuovo arrivo Gnemmi, particolarmente in evidenza con la vettura della Mc Motortecnica e, nella circostanza, primo degli Esordienti davanti a Ferraro, penalizzato da problemi di set-up nell'arco di tutto il weekend. Con la griglia invertita è stata la "new-entry" Gnemmi ad avviarsi dalla pole prendendo subito il comando seguito da Melatini e Di Luca. Puccetti finiva invece in testacoda al Tornantino dopo un contatto e si ritirava. Al gruppo dei primi si accodava anche Nogues, che dopo due tornate passava Melatini, il quale in precedenza era stato sfilato anche da Di Luca. Al quinto giro ancora una rivoluzione nelle posizioni di testa, con lo stesso Nogues che balzava al comando, seguito nella circostanza da Di Luca. Terzo si portava invece Ricciarini. Con i primi cinque che viaggiavano raccolti in poco più di 2", è proprio così che viene data l'ultima bandiera a scacchi dell'anno.



L'ORDINE DI ARRIVO GARA DI QUALIFICA DOMENICA 26 OTTOBRE 2014

- 1 - Simone Di Luca - Composit - 14 giri 26'17"967
- 2 - Oscar Nogues - Rangoni - 0"290
- 3 - Cristian Ricciarini - Essecorse - 0"720
- 4 - Michele Puccetti - Rangoni - 1"527
- 5 - Simone Melatini - Melatini - 4"396
- 6 - Nikolay Gryazin - Composit - 10"929
- 7 - Daniele Pasquali - Composit - 20"640
- 8 - Paolo Gnemmi - MC - 25"004

Giro più veloce: Michele Puccetti 1'51"127

Ritirati
4° giro - Massimo Ferraro
0 giri - Lorenzo Nicoli

Non partito
Lorenzo Pegoraro

L'ORDINE DI ARRIVO DELLA GARA DOMENICA 26 OTTOBRE 2014

- 1 - Oscar Nogues - Rangoni - 14 giri 26'24"090
- 2 - Simone Di Luca - Composit - 1"489
- 3 - Cristian Ricciarini - Essecorse - 1"767
- 4 - Simone Melatini - Melatini - 2"529
- 5 - Paolo Gnemmi - MC - 3"369
- 6 - Massimo Ferraro - Melatini - 9"038
- 7 - Lorenzo Pegoraro - Oregon - 22"982
- 8 - Daniele Pasquali - Composit - 36"423
- 9 - Nikolay Gryazin - Composit - 1'00"041

Giro più veloce: Oscar Nogues 1'51"592

Ritirati
10° giro - Lorenzo Nicoli
0 giri - Michele Puccetti

Il campionato finale

1.Nogues 232; 2.Iacone 146; 3.Melatini 120; 4.Puccetti 113; 5.Pulic 109.



RENAULT RS01
LA NOVITÀ

OREGON PRONTA AL DEBUTTO

Canevisio, team manager della squadra italiana che negli ultimi anni ha vinto il Megane Trophy europeo, è pronto per lanciarsi nella nuova avventura della Casa francese col nuovo accattivante prototipo





Nelle scorse settimane, Renault Sport ha presentato la nuova arma con la quale darà vita alla nuovo campionato a ruote coperte inserito nel contenitore della World Series. Non appena svelata, la Renault RS01, ha subito attirato l'attenzione degli addetti ai lavori. Non solo per via delle sue linee assolutamente accattivanti, ma anche e soprattutto per il concentrato di tecnologia che ne ha fatto una delle macchine più appetitose in vista del 2014. Team e piloti stanno guardando con molto interesse al nuovo campionato. Fra loro non poteva mancare l'Oregon Team da sempre protagonista dei monomarca Renault che ha marchiato in maniera indelebile grazie ai tanti titoli conquistati nell'Eurocup Mégane Trophy. La squadra condotta da Jerry Canevisio e Giorgio Testa si è già fatta avanti e sarà al via del nuovo trofeo.

Canevisio, quale è stata la reazione dell'Oregon non appena vista la nuova vettura?

“E' decisamente molto bella. Ci aspettavamo un lavoro di qualità, ma in questo caso si è andati oltre le aspettative. E' più di quello che immaginavamo, ma crediamo anche

sia la giusta evoluzione del progetto Mégane che ormai aveva dieci anni”.

L'Oregon Team comprerà la nuova RS01?

“L'Oregon ha già deciso che sarà al via del nuovo campionato e ha già dato la caparra per l'acquisto di due vetture. Questo perché sappiamo che la partenza di un campionato nuovo e con macchine al debutto, ha bisogno di un periodo di rodaggio. Tutto deve essere capito, compreso e metabolizzato. Per farlo al meglio è bene avere un numero limitato di macchine sul quale concentrarsi. Anche se il progetto di partenza è sano, potrebbe insorgere anche qualche problema meccanico come è normale quindi meglio non disperdere gli sforzi”.

Come sono state le reazioni dell'ambiente? Sembra che l'interesse suscitato sia stato veramente molto. Vi risulta?

“Si assolutamente. In molti hanno chiesto informazioni e vogliono capire se ci sia la possibilità di partecipare. Insomma, tutti i classici abbozzamenti di quando nasce una

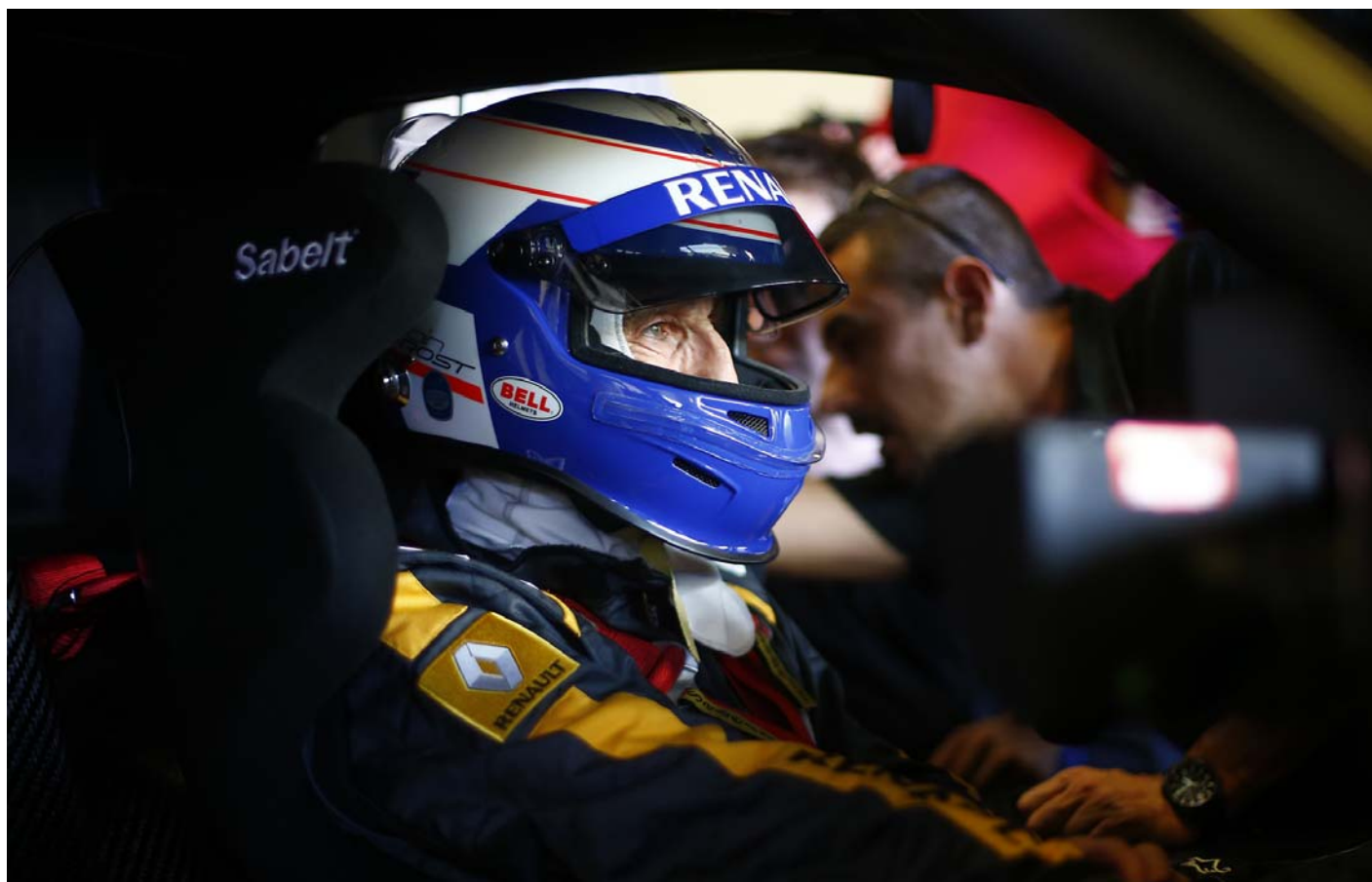
nuova categoria, ma in questo caso devo dire che siamo stati contattati da diverse persone veramente intenzionate e corrette”.

Si parla di piloti professionisti e amatoriali, con due classifiche specifiche?

“Per come la vedo io non lo considero un campionato adatto a degli amatori. Lo vedo più adatto a dei ragazzi che arrivano dalle formule. Piloti che magari non hanno più il budget per continuare o che hanno abbandonato il sogno della Formula 1 e hanno deciso di fare i professionisti in altri ambiti”.

Siete stati contattati da piloti? Vi state muovendo in questo senso?

“Si stiamo cominciando a mettere insieme un programma di test per far capire ai formulisti cosa significa guidare una “silhouette”. Li faremo con le Mégane che abbiamo in officina delle quali abbiamo tutti i riferimenti ed un quadro completo per potere valutare le capacità di un pilota. Sia tecnicamente sia dal punto di vista velocistico”.





La vettura ha già girato. L'avete vista in azione?

“Sì, abbiamo seguito lo shake down a Franciacorta e abbiamo capito che la macchina è nata sana. Del resto Renault si è affidata a Dallara, per me il migliore costruttore di scocche in carbonio del mondo, e quindi si può capire subito da che livello si parte. Il motore Nissan non ha un'elettronica esasperata e questo aiuterà le squadre a non impazzire. Ho visto una gestione di macchina complessa, ma decisamente abbordabile come deve essere in un monomarca. Su questa macchina il pilota sale, accelera e va. Il pedale o la leva della frizione non vanno più usati. Il cambio inoltre, mi è sembrato molto veloce e capace di assecondare il tutto. Insomma bella da ogni punto di vista”.

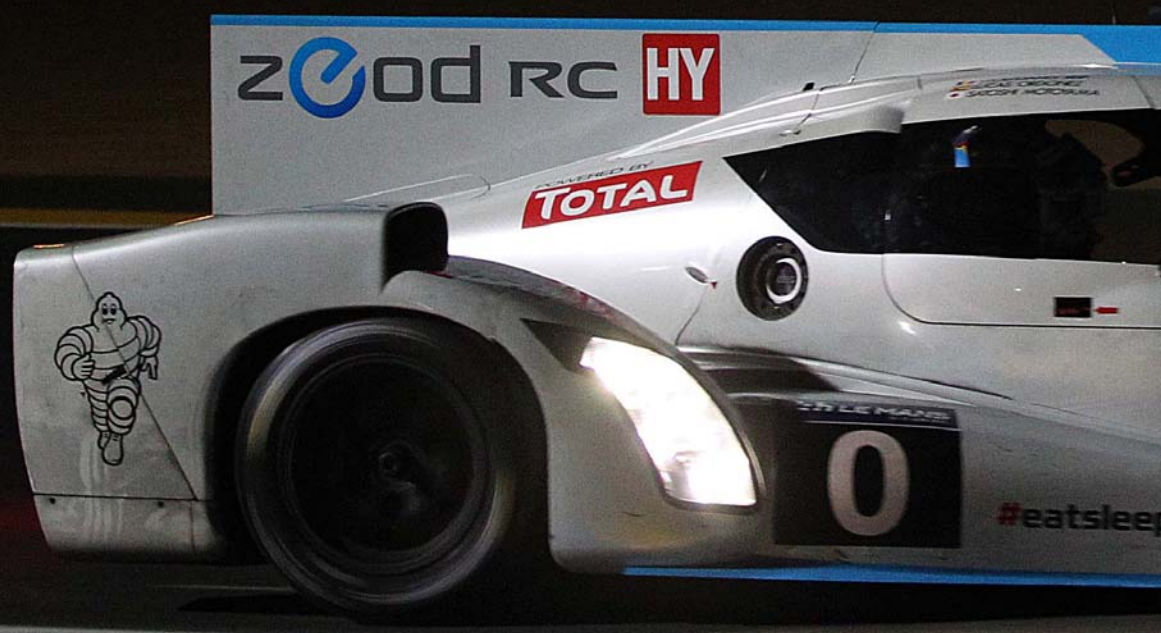
Cosa si aspetta l'Oregon dal nuovo campionato. Un più alto livello di competizione?

“Non mi aspetto nulla. Spero, e lo sottolineo, che arrivino nel paddock squadre e piloti che alzino il livello della competizione. Così diventerà più dura, ma perdere, eventualmente, avrà tutto un altro significato. Chiaro che poi noi ce la metteremo tutta per proseguire la striscia vincente degli ultimi anni”.



IL TOTO PILOTI NISSAN

L'arrivo del nuovo programma LMP1 del costruttore giapponese ha portato scompiglio tra i drivers in cerca di nuova sistemazione e le voci sul design radicale della GT-R per il mondiale endurance non hanno fatto che aumentare ulteriormente le attese



Marco Cortesi
Photo 4

Nissan, ed è toto-piloti. L'arrivo della squadra giapponese in LMP1 ha, già dall'annuncio iniziale, generato interesse per molti driver di grande spessore magari rimasti fuori da un programma ufficiale o in attesa di buone offerte per compiere scelte di carriera radicali. In sostanza, facendo un paragone calzante con la Porsche, i vari Brendon Hartley e Mark Webber, oltre, ovviamente, agli attuali piloti della massima categoria alla ricerca di ingaggi migliori. Tra questi, molti si saranno visti arrivare sul tavolo offerte interessanti, ed in particolare a destare l'interesse di Darren Cox, Presidente della Nismo, sarebbe Stephane Sarrazin, punto cardine delle avventure nell'endurance di Peugeot prima e Toyota poi. Altri rumor hanno riguardato Nick Heidfeld, costretto a ripiegare sul team Rebellion dopo la fine della carriera in F.1, ed Olivier

Pla, che con ottime prestazioni di guida, ma soprattutto una mentalità positiva, ha attratto l'attenzione nei paddock dell'endurance. Oltre a Sebastien Bourdais, subito indicato da Cox come "oggetto del desiderio". E mentre gli sconvolgimenti nel mondo della Formula 1 non possono non generare voci incontrollate, la scuderia giapponese continua a lavorare per mettere a punto il suo schieramento. Del quale faranno sicuramente parte piloti provenienti dalla GT Academy: è infatti impensabile investire milioni di euro in un programma junior per poi rovinare il giocattolo, specie quando i nomi alla fine ci sono, pur se provenienti da una carriera non "tradizionale". Oltre a Jann Mardenborough, sembra probabile l'arrivo del russo Marc Shulzhitskiy, mentre possibilità potrebbero esserci anche per Lucas Ordóñez, primo vincitore del concorso nato in collaborazione con Sony, e per Wolfgang Reip, a cui era stato affidato lo sviluppo della Zeo RC.

Ma nel mix ci sono anche altri nomi, in primis quelli giapponesi, che sembra davvero impossibile non includere. Masataka Yanagida e Tsugio Matsuda sono i più quotati nella casa di Yokohama, e potrebbero essere affiancati da un pilota "nippostraniero": se così fosse, in prima fila ci sarebbe Ronnie Quintarelli insieme a Joao Paulo de Oliveira. Ma non era stato fatto nemmeno mistero di volere un americano, dato che buona parte della nuova struttura è a stelle e strisce, a partire dalla sede (ex Forsythe Racing a Indianapolis) fino al Team Manager (Chris Mower, ex Panther Racing). Tutto questo in attesa di vedere la nuova vettura, che già fa parlare molto di sé. Si vocifera di motore anteriore, forma a goccia e posteriore molto stretto. Ma la verità sarà rivelata presto, e per i piloti si parla addirittura di giorni per le prime conferme. La GT-R invece inizierà (o ha già iniziato) i test in Arizona e verrà presentata l'8 dicembre. A meno che qualche obiettivo indiscreto.

SSAN



Di sicuro la nuova LMP1 non sarà... come la Zeod



Seb Bourdais tra i papabili



Nick Heidfeld in forza alla Rebellion

I top nella lista

- Sebastien Bourdais
- Joao Paulo De Oliveira
- Nick Heidfeld
- Tsugio Matsuda
- Olivier Pla
- Ronnie Quintarelli
- Stephane Sarrazin
- Masataka Yanagida



Il sogno è Sarrazin, pilota della rivale Toyota

CHE FORTEC.

L'italiano dopo la stagione del debutto vissuta con Trident, ha provato per due giorni con la Fortec svolgendo un consistente lavoro e convincendo i responsabili della squadra britannica. Tante le novità viste in Andalusia, tra questi molto bene si è comportato Fontana

Massimo Costa

Unico italiano della Renault 3.5 nel 2014, probabilmente Luca Ghiotto rimarrà ancora il solo pilota a difendere il tricolore nella categoria che, assieme alla GP2, rappresenta il meglio per quanto riguarda l'ultimo gradino da compiere verso la F.1. Ghiotto, concluso il rapporto con Draco, sta ora cercando di trovare una nuova sistemazione. A Jerez ha affrontato due giornate di test con la Fortec, quarta nel campionato 2014 con Oliver Rowland, ma vice campione con Stoffel Vandoorne nel 2013 e campione con Robin Frijns nel 2012. Il vicentino si è voluto mettere alla prova laddove in quanto a piloti si è bene abituati e già alla

fine della prima giornata Richard Dutton e Jamie Dye, responsabili della Fortec, scuotevano positivamente la testa. Notevole anche il lavoro svolto da Ghiotto nella seconda giornata, soprattutto il passo in simulazione gara ha lasciato ben impressionati mentre ancora c'è da migliorare qualcosa nella velocità con cui sfruttare le gomme nuove. Pecca che si era notata con Draco nel 2014. Inutile dire che Ghiotto farebbe carte false per giocarsi tutto nel 2015 con Fortec dove al novanta per cento troverebbe come compagno il fortissimo

Rowland. Tra le novità interessanti viste a Jerez, senza dubbio il bel debutto dei piloti provenienti dalla Eurocup Renault 2.0, ovvero il campione Nyck De Vries, ma anche Egor Orudzhev, Dennis Olsen, Gustav Malja e Andrea Pizzitola. Tra i piloti con maggiore esperienza, hanno lasciato il segno Alex Fontana, proveniente dalla GP3 così come Dean Stoneman. Bene anche Jordan King, dal FIA F.3 e Nicholas Latifi, già protagonista delle ultime tre tappe della WSR. Il più veloce in assoluto è invece risultato Matthieu Vaxiviere che ha confermato la propria personale crescita nella serie col team Lotus Charouz.



... GHIOTTO



Due giorni intensi
per Ghiotto con Fortec



Dalla F.3, King con Arden



Eriksson ha fatto la sua prima con Dams

DELLE NOVITÀ



Fontana sulla Dallara Lotus



Bene Orudzhev con Fortec



Con Comtec,
Schothorst



Bonifacio sulla vettura della Draco



Malja ha guidato per ISR



De Vries a colloquio
con l'ingegnere ex Sainz e Magnussen
della Dams



DELLE NOVITÀ



Jaafar ha assaggiato
il team Fortec



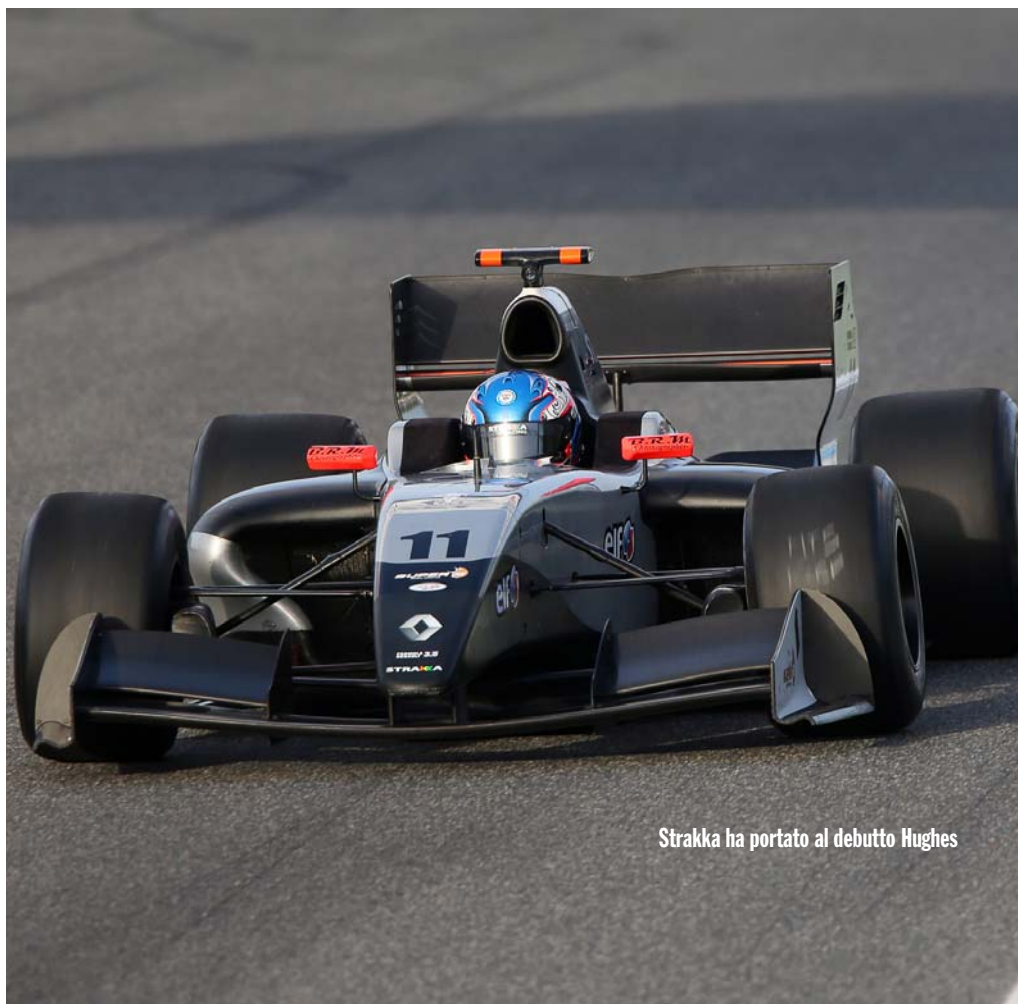
Orudzhev
anche con Arden



Pizzitola con ISR



DELLE NOVITÀ



Strakka ha portato al debutto Hughes



Positiva la prova di Olsen con Strakka

PUNTO AL PODIO

Il giovane pilota romano, reduce da una positiva stagione nella F.4, debutterà con la DAV Racing questo fine settimana a Barcellona nell'ultima prova del campionato F.3 promosso dalla spagnola GTSport. Le aspettative del Kartista Italiaracing 2013 sono alte

Antonio Caruccio
Photo 4 e Speedy

Leonardo Pulcini debutterà questo fine settimana a Barcellona su una vettura di Formula 3. Il giovane romano, selezionato come kartista Italiaracing nel 2013, ha completato una buona stagione in Formula 4 Italia al suo esordio in monoposto, guidando prima per il team Euronova e poi per la DAV Racing, rimanendo in lotta per la seconda posizione in campionato sino all'ultima gara. Con la squadra della famiglia Davenia, Pulcini debutterà a Barcellona nell'Euroformula Open alla guida di una Dallara F312.



Debutterai per la prima volta in gara con una Formula 3 dopo le prove libere di Spa. Ti senti pronto?

“Sì molto. Mi sono trovato bene con questa macchina, rispecchia più il mio stile di guida rispetto alla Formula 4. Nel corso di questa stagione col team abbiamo disputato alcuni test e sono andati bene, come anche delle prove specifiche che abbiamo svolto a Barcellona”.

Hai qualche rimpianto per come è andata sino ad ora la tua stagione 2014?

“Certamente, perché il potenziale dimostrato era decisamente superiore. Per me la Formula 4 Italia è stata comunque un'esperienza positiva, ma ci sono state delle gare in cui alcune cose dovevano e potevano essere fatte meglio. È il caso ad esempio di Vallelunga, o della terza gara di Imola, quando commettendo un errore ho perso la possibilità di vincere la mia prima corsa. A Monza poi, in maniera totalmente incolpevole, sono stato coinvolto in due incidenti alla prima curva nelle gare che attribuivano il maggior numero di punti, e questo mi ha tagliato fuori dalla lotta per il secondo posto in campionato”.

Un anno fa facevi il tuo debutto in monoposto a Barcellona come kartista di Italiaracing. Quanto ti ha aiutato questa esperienza nella tua prima annata in Formula?

“Quella datami da Italiaracing è stata una grande opportunità. Mi ha fatto molto piacere perché per un pilota giovane come me ha significato avere le attenzioni di un mezzo di informazione internazionale, ma soprattutto mi ha offerto una grande chance dal punto di vista tecnico. Prendere parte ai test collettivi della Eurocup di Formula Renault 2000 mi ha aiutato a rendermi conto del livello di competitività nel mondo delle monoposto e soprattutto di quanto avrei potuto dimostrare nella mia prima stagione in formula”.

Che giudizio dai al campionato Formula 4 Italia?

“Diciamo che è stata una stagione un po' strana. La macchina comunque è sicuramente addestrativa perché ti insegna a guidare pulito rispetto allo stile del kart, anche se onestamente penso che sarei già stato pronto al salto in Formula 3. Il livello del campionato penso che comunque sia buono vista la presenza delle migliori squadre italiane e alcuni dei



team internazionali più vittoriosi. Tra i piloti c'è stata una bella battaglia e abbiamo avuto modo di correre sui più bei circuiti che abbiamo in Italia”.

Cosa ci possiamo aspettare dal tuo debutto in gara a Barcellona?

“Dai test abbiamo visto che possiamo esse-

re in top-5. Se tutto va bene in qualifica, magari in gara possiamo avere la possibilità di giocare un podio”.

Che piani ci sono per la prossima stagione?

“Credo che correrò nella EF Open, anche se al momento non è ancora definito”.

PRODOTTO
ALFA ROMEO GIULIETTA SPRINT

A sessant'anni dal debutto torna la Sprint. Migliorie estetiche, finiture più curate e nuovo motore. I prezzi? A partire da 25.900 euro o 198 euro al mese

SULLE STRADE DELLA LEGGENDA

Louis Carl Vignon responsabile Emea Alfa Romeo, ha detto:

"Ci sono dei momenti nella storia di una organizzazione, nella vita di un marchio che hanno un sapore tutto particolare,...

... che non sono solo un passaggio, ma portano il profumo di una svolta.

E la nascita della Giulietta, 60 anni fa, per Alfa Romeo è stata una svolta epocale.

Per questo vogliamo celebrare questa vettura e dirle 'con tutto il cuore'...

BUON COMPLEANNO GIULIETTA..."



I ricorsi storici. La prima Giulietta è stata una tra le Alfa più vendute e di maggior successo. A sessant'anni dal debutto l'Alfa fa sbocciare una degna erede nel nome e nei contenuti seguendo il filo rosso della leggerezza e dell'efficienza. Un grimaldello che nel passato ha creato un mito aprendo porte su tutti i mercati. Ieri come oggi la matrice viene riscoperta, risultando tra l'altro di grande attualità. Per la serie senza storia non c'è futuro.

La nuova Giulietta Sprint è in poche parole una degna erede anche perché ha una base davvero riuscita.

La nuova Giulietta Sprint si presenta con un esclusivo "abito" sportivo contraddistinto dal badge dedicato e per alcuni elementi distintivi come il paraurti posteriore con estrattore sportivo, i terminali di scarico maggiorati e i cerchi in lega Sprint 17" a 5 fori (a richiesta quelli da 18"). Completano lo stile esterno della nuova versione i vetri posteriori oscurati e le finiture lucide, in tinta antracite, su calandra, maniglie, calotte degli specchi retrovisori e cornici dei fendinebbia. Al fine di migliora-

re la già ottima efficienza aerodinamica del modello, la nuova versione Sprint propone paraurti posteriore sportivo con estrattore e minigonne laterali che, uniti alla struttura rigida e leggera realizzata utilizzando materiali come l'alluminio e gli acciai alto resistenziali e tecnologie produttive all'avanguardia, assicurano performance dinamiche eccellenti nel pieno rispetto del binomio vincente "leggerezza ed efficienza". La Giulietta Sprint porta al debutto il nuovo 1.4 MultiAir TurboBenzina da 150 CV, un propulsore potente e affidabile che esprime al meglio l'anima sportiva della nuova versione Sprint. Così equipaggiata la vettura raggiunge i 210 km/h di velocità massima e accelera da 0 a 100 in 8,2 secondi. Prestazioni di assoluto rilievo a fronte di consumi ed emissioni contenuti: basti pensare che, nel ciclo combinato, i dati registrati sono rispettivamente di 5,7 l/100 km e di 131 g/km di CO₂ (l'adozione di pneumatici ECO, disponibili a seconda dei mercati, consente di ridurre ulteriormente i valori fino a 5,6 l/100km e 129 g/km).

Cuore del MultiAir è il nuovo sistema elettro-idraulico di gestione delle valvole che permette di ridurre i consumi (grazie ad un controllo diretto dell'aria mediante le valvole di aspirazione del motore, senza l'utilizzo della farfalla) e le emissioni inquinanti (merito del controllo della combustione). Oltre al nuovissimo 1.4 MultiAir TurboBenzina da 150 CV, la Giulietta Sprint può essere equipaggiata con ulteriori cinque propulsori: il 1.4 MultiAir TurboBenzina 170 CV - con cambio automatico a doppia frizione Alfa TCT - i turbodiesel 1.6 JTDM 105 CV, 2.0 JTDM 150 CV e 2.0 JTDM 175 CV, anche quest'ultimo con Alfa TCT, oltre al 1.4 Turbo GPL da 120 CV. Un ventaglio di potenza e tecnologia che unisce performance di alto livello con rispetto dell'ambiente e costi di gestione ridotti.

Alla guida si riscopre un bel caratterino e soprattutto la proverbiale sicurezza Alfa che perdona tutto ma permette anche di tutto. Il nuovo motore 1.4 è omologato euro6.





Test World Series Renault

3-4-5 novembre ad Alcaniz

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

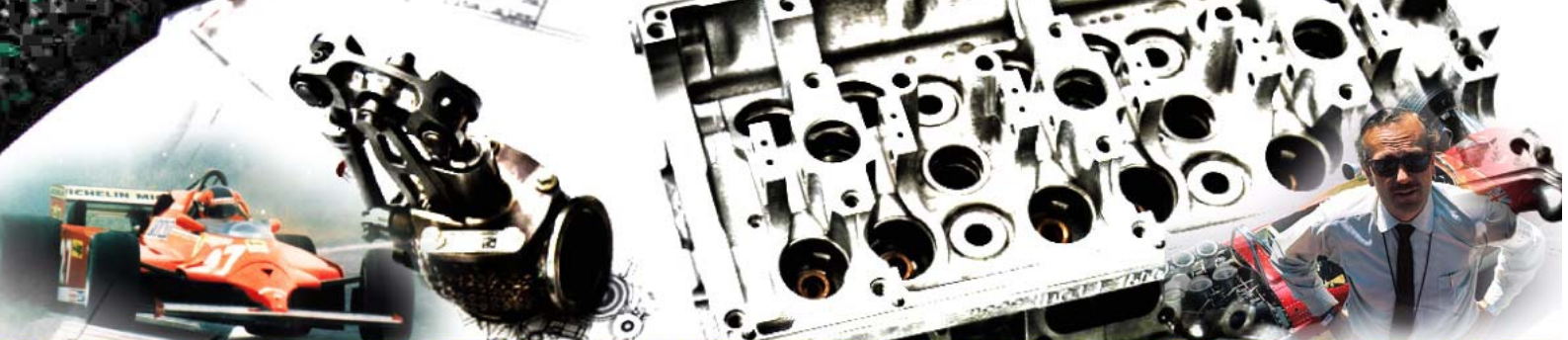


SUPPORT RACE



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**