

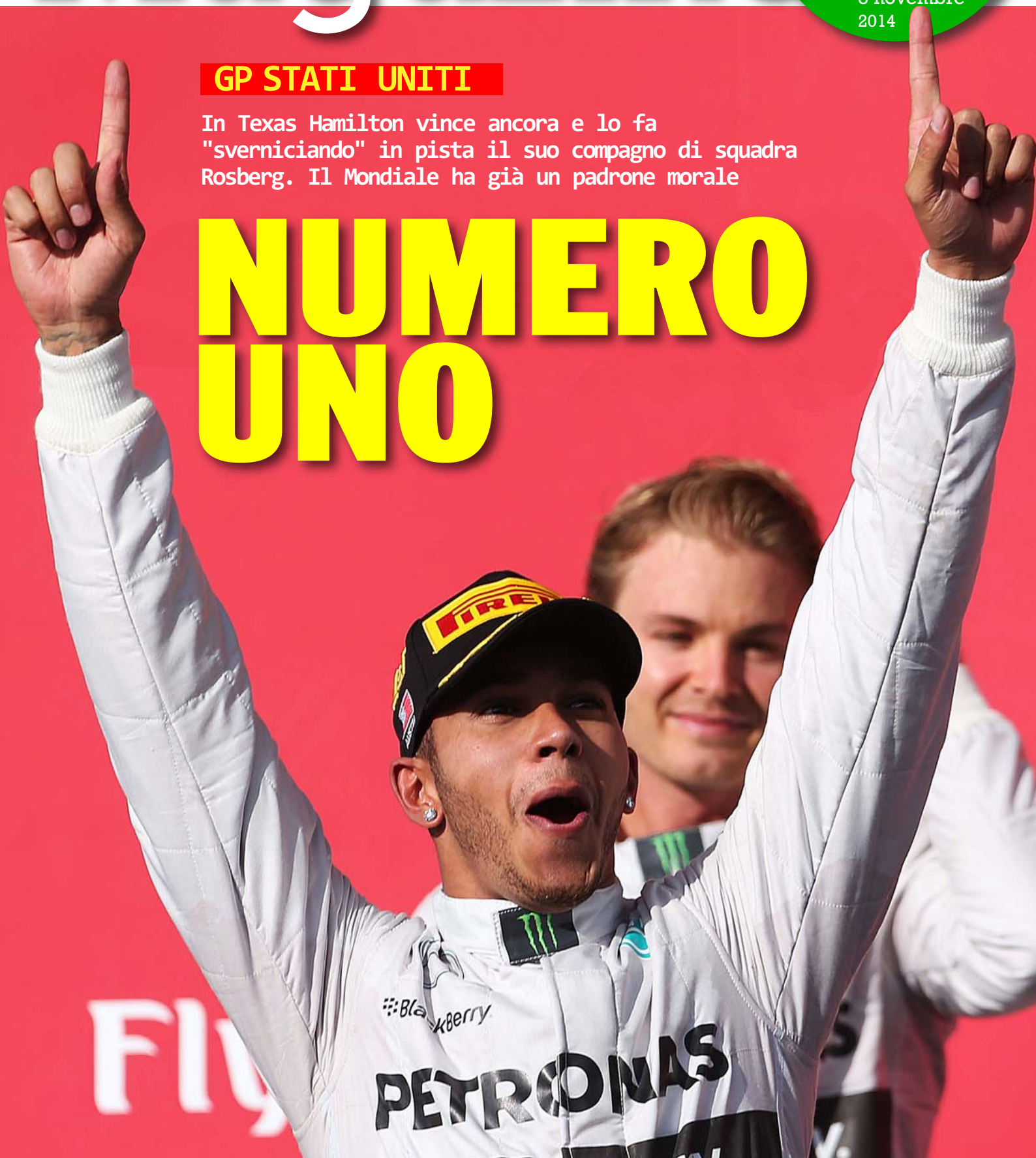
www.italiaracing Magazine.net

n. 293
3 novembre
2014

GP STATI UNITI

In Texas Hamilton vince ancora e lo fa "sverniciando" in pista il suo compagno di squadra Rosberg. Il Mondiale ha già un padrone morale

NUMERO UNO



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

TEAM AL VERDE
ALLA VOLTA DEL BRASILE





FORMULA PANICO

E' ormai guerra aperta fra grandi team e scuderie indipendenti. In ballo c'è il futuro modello della F.1, che gli uni vorrebbero in mano a grandi realtà capaci di schierare la terza vettura, e gli altri riequilibrata nei costi e nei ricavi a favore dei "piccoli". La scelta non è facile, ma scegliere si dovrà



FORMULA 1 PIRELLI MAGYAR NAGYDÍJ 2014



Stefano Semeraro

I Ricchi e i Poveri. Anzi: i Ricchi contro i Poveri. Da qualche anno la lotta di classe si è trasferita nel mondo dei supermiliardari, quello della F.1, e ormai stiamo arrivando alla resa dei conti. Perché è vero che anche i ricchi piangono, almeno nel Circus, un posto dove nemmeno essere straricchi basta a sopravvivere (e Richard Branson e Tony Fernandes ne danno qualcosa). Alla vigilia di Austin sembrava addirittura che sarebbe scoppiata la rivoluzione, scatenata dall'assenza per manifesta insolubilità di Caterham e Marussia. I piccoli team, Force India, Lotus e Sauber avevano minacciato il boicottaggio, e anche se alla fine non se ne è fatto nulla – perché nessuno aveva realmente interesse che qualcosa succedesse... - è chiaro che la situazione ormai è critica, con il paddock è violentemente, acidamente spaccato fra top-team e scuderia in sofferenza. Tanto che persino Bernie Ecclestone lo ha ammesso. «In questi giorni sono stati distribuiti troppi soldi, e male, forse per colpa mia – ha detto il Supremo – Io sono pronto a ridurre le mie quote, se le squadre faranno altrettanto, ma il problema è che nessuno lo vuole fare. Qualcuno ipotizza un prestito, ma questo risolverebbe il problema per qualche mese, non più a lungo». Per poi concludere con ruvido pragmatismo: «Il fatto è che sei un impresario non puoi pagare i Rolling Stones come un complesso da strada. E i piccoli team il nuovo accordo (quello che ha sostituito il Patto della Concordia, ndr) lo hanno firmato, anche se ora lo contestano». I due «Landini» della situazione, sulla sponda dei Poveri, sono Sauber e Force India, in particolare Monisha Kalterborn e Rob Fernley. «Credo che siamo ormai ad un bivio – ha dichiarato ad Autosport il team principal della Force India – e non ha senso guardarsi alle spalle, perché sappiamo tutti come siamo arrivati a questo punto, sono due anni che dura questa crisi. Il problema è l'oggi, e a me sembra chiaro che fra CVC (il fondo d'investimento che possiede la F.1, ndr) e i primi 5 team che si sono arricchiti e potenziati ci sia un piano sul futuro della F.1. Nel 2015 la F.1 non sarà più quella che conosciamo, l'addio di Caterham e Marussia ha scavato un solco. Ora si tratta di capire quanti altri team se ne andranno dalla F.1 prima di aver raggiunto il loro obiettivo. E mi chiedo: qual è il loro obiettivo? Perché secondo me neppure l'idea di avere tre macchine per team può funzionare». Per Fernley la responsabilità del crac imminente è della CVC: «La Fia quest'anno ha provato a ridurre i costi, ma si è dimostrata impotente perché è stata letteralmente sopraffatta dalla CVC e dai primi 5 team. Nessuno ha tentato di risolvere la situazione dei team che non ce la facevano più, e ora tocca a noi fare qual-

cosa di serio tutti insieme». Già, ma cosa? Le scuderie maggiori, quelle sostenute dai costruttori e dai grandi sponsor, non sembrano avere davvero nessun interesse alla sopravvivenza dei team indipendenti. E lo ha ribadito anche Marco Mattiacci, il team manager della Ferrari, quando ha dichiarato che «gli introiti della F.1 vanno aumentati, non divisi diversamente». La F.1 finirà come la Liga spagnola di calcio, dove a dominare sono i due colossi Real Madrid e Barcellona e la vittoria di un club come l'Atletico rappresenta, più che un'eccezione, una rarità?

«Credo che siamo oltre lo stadio della frustrazione – è sbottata a Austin la Kalterborn, team principal della Sauber – ed è davvero terribile che i responsabili di questo sport abbiano permesso che si arrivasse a questo punto. Ora è compito della Fia fare qualcosa, perché la F.1 dipende dalla Fia. Non credo che questo sport possa basarsi a lungo sull'interesse dei costruttori, perché già in passato i costruttori sono andati e venuti. E quando se ne andranno di nuovo che prodotto resterà in mano alla Fia?». Domanda seria, e inquietante. Per Mattiacci la soluzione è nell'ingresso di altri costruttori: «ci sono molti altri grandi marchi che potrebbero investire su una piattaforma fenomenale come la F.1. E noi abbiamo bisogno di team competitivi, non sto dicendo piccoli o medi, ma team competitivi con una base finanziaria solida». Ma è un argomento che non convince la Kalterborn: «E' stato Marco stesso a dire che ha iniziato a preoccuparsi di come garantire un ritorno agli investimenti della Ferrari: come può pensare di avere un ritorno economico, in una situazione come questa? Che cosa risponderà se i suoi investitori gli chiederanno quale è il ritorno a fronte di uno spettacolo sportivo poco attraente, con audience televisive sempre in calo?». Forse che agli investitori interessa vedere la Ferrari vincere: poco importa contro chi. Il problema è che con l'ingresso di nuovi attori di peso – Audi, Toyota, Nissan, per ora peraltro poco interessate alla prospettiva – per le Rosse vincere diventerebbe ancora più difficile.

Battute a parte, la F.1 si trova davvero a un bivio cruciale. Una ricetta sicura non c'è, ma la malattia è chiara: l'indecisione. Il modello attuale non è sostenibile, occorre scegliere se affidarsi alle grandi Case o trovare un piano sostenibile anche per team indipendenti, piano che inevitabilmente passa per quel tetto dei budget che già Max Mosley tentò inutilmente di introdurre. E che Mercedes, Ferrari, Red Bull, McLaren e Williams vedono come il fumo negli occhi. L'unico consiglio è quello che forniva il grande Yoghi Berra, leggendario catcher degli Yankees, e ineffabile pensatore: «quando nella vita ti trovi davanti ad un bivio, imboccalo». Aguri, Formula 1.

Nico Rosberg
nulla ha potuto
contro un Hamilton
davvero determinato

Con il decimo successo della stagione,
il quinto consecutivo, Hamilton
allunga ancora su Rosberg e mette
un'ipoteca sulla conquista del titolo

LEWIS DI



Se non fosse per la trovata da circo del punteggio doppio assegnato nell'ultima gara della stagione ad Abu Dhabi, Lewis Hamilton avrebbe l'iride F1 2014 praticamente in tasca. Ventiquattro lunghezze di vantaggio sul compagno di squadra Nico Rosberg con due GP alla fine sarebbero infatti un margine di sicurezza, non sufficiente a festeggiare il titolo ma abbastanza per considerarlo una formalità. Con ben cinquanta punti in palio sul circuito di Yas Marina, e con l'ipotesi di cedimenti meccanici che nel primo anno dell'era turbo non può essere esclusa con certezza, il pilota di Stevenage sarà invece costretto ad aspettare la fine dell'ultimo GP della stagione per sentirsi davvero sicuro della corona.

Detto questo, però, è impossibile non sottolineare come sul Circuit of the Americas Hamilton abbia fatto un passo davvero importantissimo verso il mondiale, soprattutto dal punto di vista psicologico fiaccando una volta di più la resistenza di Rosberg.

Nico ce l'ha messa tutta per non cedere, prima di tutto reagendo a un venerdì tutt'altro che ideale con una prova brillante nella qualifica di sabato. La pole sembrava il preludio a una gara in cui il tedesco avrebbe potuto dire la sua, ma alla fine i sogni di gloria del figlio di Keke sono durati poco più di venti giri: è stato quello il momento in cui Hamilton ha deciso di rompere gli indugi, e da lì in poi la rapidità con cui il flusso della gara ha cambiato direzione è stata sorprendente. Il vantaggio di Rosberg, quasi tre secondi, si è vaporizzato nell'arco di quattro passaggi e una volta arrivato a contatto Hamilton ha passato il rivale con una facilità disarmante. L'attacco è arrivato alla curva 12 e la risposta di Nico, un leggero scarto a sinistra, è stata decisamente troppo timida. Di fronte a tanta arrendevolezza da parte del compagno di squadra Lewis ha deciso di ribadire il concetto e non farsi mancare la mossa da "maschio alfa", accompagnando la F1W05 numero 6 oltre il cordolo.

ECI, E LODE



Un'aggressività non necessaria, se non a ribadire chi è che comanda in casa Mercedes. Rosberg, che dopo un iniziale smarrimento ha tentato una risposta almeno cronometrica a cui Hamilton ha ribattuto colpo su colpo, sembra aver recepito il messaggio: nel dopo gara è infatti sembrato accomodante come non accadeva da tempo, ha stretto la mano ad Hamilton facendogli i complimenti e sul podio lo ha addirittura omaggiato con la doccia di champagne. Anche nelle dichiarazioni alla stampa, il tedesco ha reso merito all'avversario: "Le condizioni erano diverse da ieri e Lewis è stato più veloce di me a trovare il ritmo giusto. Io ci sono riuscito dopo che mi ha passato, ma era già troppo tardi". Una serenità, quella di Nico, che potrebbe nascondere una resa psicologica: del resto, il ruolino di marcia della stagione parla chiaro, con appena quattro vittorie per Rosberg contro le dieci di Hamilton, di cui le ultime cinque consecutive. L'ultimo GP che il tedesco ha chiuso in testa alla classifica iridata, quello di Monza di inizio settembre, è ormai una memoria sbiadita, di cui all'interno del box Mercedes nessuno sembra ricordarsi più.

Esattamente opposta è la situazione di Lewis: quel GP di Monza ha rappresentato per lui l'inizio della riscossa, la prima vittoria di una striscia di cinque trionfi che lo hanno portato ad entrare nella storia del motorsport britannico.

Con il successo ottenuto ieri ad Austin, infatti, l'alfiere Mercedes ha sorpassato Nigel Mansell nel computo delle vittorie nel Circus, diventando così il recordman tra i piloti di Sua Maestà. Anche la Mercedes ha di che festeggiare, perché con l'uno-due ottenuto sul COTA il team diretto da Toto Wolff e Paddy Lowe ha eguagliato il record di doppiette che la McLaren fece registrare nel 1988 con la mitica Mp4/4, primato che ora potrà tentare di battere nelle due gare che ancora mancano alla fine della stagione. Facile che i tedeschi ci possano riuscire, perché la superiorità mostrata dalla F1W05 in America è stata ancora una volta imbarazzante. Prudenti riguardo i consumi su una delle piste più severe della stagione da questo punto di vista, Hamilton e Rosberg hanno infatti tenuto ritmi più umani del solito fino a poco oltre metà gara. Dal 35° giro in poi, però, il muretto ha dato loro via libera anche in conseguenza dell'ottimo ritmo tenuto da Felipe Massa e Ricciardo alle loro spalle. Il risultato è stata una fuga immediata che in appena venti giri ha visto i due guadagnare altrettanti secondi sulla concorrenza più competitiva. Un margine rassicurante, non solo per la Casa di Stoccarda ma anche per Hamilton: Lewis, infatti, sa bene che nelle prossime gare salvo problemi tecnici sarà ben difficile per lui fare peggio del secondo posto che vorrebbe dire titolo in cassaforte...







**W
RICO**



Ottavo podio stagionale per l'australiano, che recupera alla grande una brutta partenza e interpreta al meglio una strategia vincente per beffare le Williams. Mentre Vettel, partito dalla pit-lane, strappa una settima posizione resa ancora più preziosa dalle difficoltà che Seb ha dovuto affrontare

**VETTEL SUDA
GIARDINO VOLA**





Stefano Semeraro

Ancora una Red Bull a due marce e due facce. Quella sorridente, da cowboy australiano con tanto di favoriti “old fashion” di Daniel Ricciardo, il terzo incomodo (ma non troppo scomodo) del Mondiale. E quella incupita di Sebastian Vettel, che ad Austin ha lottato molto, sputando sangue, ma che già alla vigilia per via della partenza dalla pit-lane sapeva che per lui sarebbe stata una maledetta domenica. E lo è stata, anche se alla fine il settimo posto la dice lunga sulla voglia di lottare rimasta al tetra-campione alla fine di una stagione davvero difficile. Anche ieri si sono visti lampi di classe, duelli all'ultima staccata, insomma il Vettel più convincente: soprattutto per come ha saputo reagire a condizioni per nulla semplici.

Per lui la gara è iniziata in maniera bizzarra, con quei due pit stop ravvicinatissimi dietro la safety car che hanno lasciato perplessi un po' tutti. Poi c'è stato quel maledetto stint, in cui la sua Red Bull sembrava proprio non andare, con il doppio sorpasso incassato al 27° giro da Vergne e Grosjean. Infine il riscatto nel finale, di nuovo dopo una sosta che ormai, al 45° giro, sembrava inutile, anzi dannosa, perché metteva a rischio la settima piazza faticosamente conquistata. Ma sulle soft negli ultimi giri Sebastian ha davvero volato, ripassando Kvyat, Grosjean, Button, Maldo-

nado, Vergne, Magnussen e Raikkonen e finendo quasi negli scarichi di Alonso, con il quale aveva battagliato a lungo in precedenza. «Quel primo stint è stato una barzelletta – ha ammesso Seb – Poi a un certo punto è come se qualcuno avesse girato un interruttore, tutto è tornato a funzionare. Alla fine abbiamo deciso di puntare comunque su gomme fresche e questo ci ha avvantaggiato sugli altri che faticavano con quelle più consumate. Il basso carico mi è stato utile per sorpassare, ma mi ha anche reso più difficile stare incollato ai miei rivali». Chris Horner ha reso omaggio al suo driver, «che ha guidato in maniera fantastica alla fine. All'inizio ha avuto problemi con il vento e con il traffico. Non riusciva ad avere aria fresca all'anteriore e la performance della macchina ne ha sofferto, appena ha cambiato le gomme il bilanciamento è tornato a posto. Perché quei due pit stop così ravvicinati all'inizio? Non volevamo più montare le soft, e puntavamo a finire le gare con il secondo treno, e dietro la safety car Sebastian non ha perso tempo. Daniel invece è stato bravo a recuperare dopo una brutta partenza, e grazie ad un ottimo lavoro del muretto e di box siamo riusciti a stare davanti alle due Williams. Insomma, un ottimo gioco di squadra».

Di cui ha beneficiato soprattutto Ricciardo, alla fine estatico in mezzo alle bionde hostess texane sulla strada del

podio. «Alla Red Bull siamo famosi per i pit stop, e oggi si è visto perché – ha detto l'australiano – La partenza è stata pessima, so che devo farci qualcosa, poi però ho recuperato bene. Ho fatto un nel soprasso su Magnussen alla prima curva, poi su Alonso alla ripartenza. Non mi sono annoiato ed è stato bello vedere nella prima parte della gara che le McLaren non erano così distanti. Poi la strategia mi ha aiutato, devo dire grazie alla squadra. E ora mi taglierò questa brutta barba, anche se un po' mi dispiace». Davvero un piccolo capolavoro quello messo in piedi dagli uomini in blu e da Daniel per superare le Williams. Dopo la prima sosta, al 15° giro, Ricciardo ha montato le medium e ha passato Bottas all'uscita dalla pit-lane, al 32° è stato il turno di Massa, che ci ha messo del suo non riuscendo a sfruttare le soft. A una quindicina di giri dalla fine Ricciardo si è trovato appena a 3 secondi e mezzo dal duo della Mercedes, e forse ha anche pensato al colpaccio, ma alle Freccie d'argento è bastato un tocco sull'acceleratore per fare come Beep-beep e scomparire all'orizzonte. Daniel a quel punto ha dovuto solo gestire il ritorno rabbioso ma inutile delle Williams per acchiappare l'ottavo podio stagionale, che lo consolida al terzo posto dopo Hamilton e Rosberg. Dietro quel sorriso da bravo ragazzo c'è tanta roba. Come dice Horner, «Ricciardo ormai è un numero 1». Ma non ditelo a Vettel.





BEFFA WILLIAMS

Un super Ricciardo nega il podio al team di Grove,
che mette comunque insieme un buon risultato di squadra
e allunga sulla Ferrari nel Mondiale Costruttori





Mezzo pieno o mezzo vuoto, il bicchiere della Williams, dopo il GP degli USA? Dopo una gara finita con un quarto e quinto posto per Felipe Massa e Valtteri Bottas rispettivamente, risultato che permette al team di patron Frank di allungare ulteriormente sulla Ferrari nella corsa al terzo posto tra i costruttori, la tentazione sarebbe quella di azzardare una lettura positiva. Allo stesso tempo, però, è difficile nascondere il rammarico per una gestione di gara tutt'altro che ideale da parte del muretto guidato da Rob Smedley, che ha buttato via l'ottimo potenziale della FW36.

Nascoste nella giornata di venerdì, velocissime al sabato sia nella sessione di Libere che nei turni di qualifica, le monoposto in livrea Martini avevano serie ambizioni di podio, rispecchiate appieno dalla prima parte di gara in cui Massa, partito

meglio del compagno, si è installato in terza posizione davanti a Bottas. Forti delle prestazioni della power unit Mercedes i due alfieri di Grove avrebbero dovuto difendere il podio agevolmente ma a rovinare i loro piani hanno pensato la Red Bull e uno strepitoso Daniel Ricciardo. L'australiano è riuscito ancora una volta ad esaltare la RB10 con la sua guida aggressiva, mentre lo stesso non si può dire di Valtteri Bottas: freddato da Massa al via, il finlandese è stato una delle chiavi negative della gara della Williams perdendo proprio il duello con Ricciardo quando questi gli è uscito davanti dopo la prima sosta ai box. Pur montando gomme soft, che almeno inizialmente avrebbero dovuto garantire un vantaggio di circa un secondo al giro sulle medie del riva-

le la Red Bull, lasciando così Daniel libero di andare all'attacco di Massa. Il brasiliano, apparso decisamente in palla, sarebbe anche stato in grado di difendersi dagli attacchi ma ad impedirglielo ci hanno pensato i meccanici del team, autori di un secondo pit-stop tutt'altro che irresistibile che ha permesso alla Red Bull di passare e prendersi l'ultimo gradino del podio. La nota più positiva, forse, è stata proprio la reazione di Felipe che ha ingaggiato con l'australiano una bella lotta sul filo dei decimi chiudendo a poco più di un secondo di distacco dopo averci provato fino all'ultimo. Un bel segnale in vista della gara del prossimo fine settimana ad Interlagos, dove con una Williams competitiva Massa avrà serie chance di regalare una gioia alla torcida brasiliana, muretto permettendo...



6h 15/16 NOVEMBRE 2014

AUTODROMO DI VALLELUNGA



SUPPORT RACE



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



ALONSO



SO RIEMPIE LA CASSA

Il sesto posto dello spagnolo regala punti, e quindi in prospettiva milioni, ad una Rossa che ormai ha paura anche della McLaren. E che si chiede se davvero Raikkonen, sempre più perso nelle retrovie, nel 2015 sarà in grado di dare qualcosa di più alla squadra

Stefano Semeraro

Alonso ormai parla come un manager. Di se stesso, soprattutto. Che in attesa di liberare la scrivania pensa a come incassare gli ultimi dividendi di popolarità in casa Ferrari studiando i bilanci, i grafici di entrate e uscite. I flussi di cassa. Il suo sesto posto ad Austin, «il miglior risultato possibile» viste le circostanze e la storia del campionato, è servito se non altro a raccogliere punti – mentre Raikkonen, ormai oltre ogni delusione, ha veleggiato nelle retrovie in balia di se stesso e di una macchina che non è mai riuscito a capire. E i punti in F.1 significano soldi. «Sono contento di aver contribuito a mantenere viva la Ferrari nella lotta per il quarto posto nel Mondiale costruttori – ha spiegato l'analista di mercato Fernando – visto che anche la McLaren ora inizia ad essere un problema. Sono partito bene, e la strategia è stata la migliore possibile, il primo pit-stop è arrivato al momento giusto mentre abbiamo cercato di allungare lo stint con le gomme soft per migliorare la velocità. Ma soprattutto abbiamo cercato di gestire la posizione. I primi 5 erano più veloci di noi, non potevo attaccare, così ho badato a tenere dietro gli altri, soprattutto le McLaren. Ci sono riuscito e i punti guadagna-

ti valgono parecchi milioni per la Ferrari. Certo alla fine siamo arrivati oltre un minuto dopo i primi, bisogna essere realisti». Come a dire: Ferrari, accontentati di quello che ti sto dando. Che non è poco. Difficile dargli torto. Anche se ormai più che ai destini della Rossa Nando dà l'idea di curarsi dei propri interessi. Con la McLaren ha già firmato, o forse no, ad Abu Dhabi arriverà probabilmente l'annuncio anche se al momento pare che l'operazione di svicolo da Maranello sia più complessa del previsto. Hamilton ha detto che Alonso ha messo gli occhi sulla Mercedes, ma l'inglese non ha certo voglia di mollare l'unica monoposto vincente del Circus, e quindi alla fine il matrimonio fra Alonso e McLaren si farà, anche se Alonso guarda già oltre, all'ultimo orizzonte della sua carriera. «A Fernando mancano sei anni ad alto livello», ha detto il vecchio Emerson Fittipaldi, e non ha tutti i torti. Magari sono 5, ma quello che fa male è che comunque sono quelli che lo spagnolo ha passato a Maranello. Se non nel 2015, nel 2016 Alonso vuole essere certo di sedersi sul meglio che c'è in circolazione.

Anche in Texas Marco Mattiacci ha continuato a far girare il disco montato da quando è arrivato nel paddock: «Abbiamo imparato molto in pista.... Fernan-

do ha fatto il massimo... Kimi ha avuto delle difficoltà...». E del resto non può fare molto di più. Ad Austin Raikkonen ha sperimentato alcune novità destinate alla prossima vettura, per ora denominata “progetto 666” (il numero dell'Anticristo, sarà un caso?) – una nuova sospensione posteriore, una nuova ala – e speriamo che con la sua F14T versione laboratorio abbia accumulato dati importanti per il futuro. Perché il presente è monotonamente triste. «E' stato un weekend difficile – ha detto Kimi – anche in gara non sono riuscito a dare il meglio, dopo il primo stop, quando abbiamo montato le gomme medie il degrado è aumentato più del previsto e ho cominciato ad avere problemi all'anteriore, così abbiamo dovuto anticipare la sosta per montare le soft. Non è facile, ma non molleremo fino all'ultima gara». Ma se è stato anche bello e divertente, e appassionante, vedere Alonso battersi con Vettel in un duello fatto di talento e orgoglio fra il presente ormai consumato e il futuro ancora incognito della Ferrari, vedere Raikkonen “sverniciato” anche dal pivellino Kvyat e doppiato, ha trasmesso davvero tanta malinconia. Tanto che qualcuno inizia a chiedersi se sia davvero il caso di non pensare a qualche alternativa per l'anno prossimo al posto del finlandese.





QUATTRO PUN



NTI IN GRIGIO

Un weekend deludente, quello della McLaren in Texas, salvata solo dai punti strappati alla fine da Magnussen, che come Button ha dovuto lottare con un degrado fortissimo delle gomme. L'obiettivo 2014 rimane l'aggancio alla Ferrari al quarto posto del campionato costruttori. Ad Abu Dhabi arriverà l'ufficializzazione dei nuovi piloti



Stefano Semeraro

«Ad Abu Dhabi spero di poter annunciare la coppia di piloti per il prossimo anno. Speravo di dirlo prima ma non è stato possibile. Alonso potrebbe essere uno dei due, ma non è l'unico in lista, abbiamo opzioni con altri piloti». Magari con il suo amico Grosjean.

La cosa più interessante sulla McLaren Eric Boullier l'ha detta alla fine parlando del 2015, e quindi pensate che weekend è stato, quello texano, per l'altra grande scuderia in crisi della F.1 di quest'anno. Ottava posizione per Magnussen, dodicesima addirittura per Button, che ha battagliato a lungo in pista – anche nel tentativo di mostrare a Dennis e Boullier di meritarsi ancora un sedile a Woking - ma alla fine si è trovato senza più gomme e con poca...macchina, ed è uscito dalla zona punti, incassando sorpassi a ripetizione. Proprio lui, che della gestione accurata delle gomme ha saputo fare a lungo un'arte nella sua carriera. «L'unica cosa divertente oggi è stato il duello con Alonso – ha raccontato il driver inglese – ma a parte quello è stata davvero dura. E' strano per la nostra vettura subire un degrado delle gomme così forte, soprattutto al posteriore. In superficie si riscaldavano tantissimo, mentre dentro rimanevano fredde, il risultato è che non facevo che sbandare e scivolare, quindi ho fatto fatica a combattere contro chi mi sta attorno.

Speriamo che il Brasile ci si adatti meglio».

I quattro punti di Magnussen sono stata l'unica consolazione della trasferta nordamericana: «non possiamo dire che sia un risultato fantastico – ha ammesso il pilota danese – ma non credo che avremmo potuto tirare fuori molto di più dalla macchina. E' un peccato che Jenson alla fine sia finito fuori dai punti per via delle gomme, io ho avuto la fortuna di trovarmi più avanti di lui a un certo punto e quindi ero più distante da quelli che mi inseguivano. Non è stato un Gp da ricordare per noi, adesso però non vedo l'ora di correre a Interlagos».

Il Brasile è anche la terra promessa di Boullier, soprattutto in chiave campionato costruttori: «sia Kevin sia soprattutto Jenson sono stati bravi a cavarsela in condizioni molto difficili a causa del degrado delle gomme. Ora siamo quinti, con 24 punti di vantaggio sulla Force India e quarantanove di distacco dalla Ferrari: ma non abbiamo smesso di sperare nel quarto posto. Fra Interlagos e Abu Dhabi contiamo di consolidare il vantaggio sugli inseguitori e attaccare la Ferrari». Degrado permettendo.





Button è ormai ai saluti

Se Boullier ad Austin è stato ancora evasivo in Inghilterra lo danno per certo: lo spagnolo si è accordato con la Honda per riportare alla gloria del passato il marchio giapponese, legatosi alla McLaren. Alonso ritroverà Ron Dennis, col quale ha avuto un pessimo rapporto nell'unico anno disputato col team di Woking, nel 2007. La BBC ha lanciato via etere qualche indiscrezione in più. L'accordo sarebbe per due stagioni e non per una come voleva Alonso, speranzoso di infilarsi in Mercedes nel 2016, mentre il suo compagno sarà Kevin Magnussen. E anche su questo vi erano pochi dubbi. Jenson Button lascerà la F.1 e potrebbe finire nel Mondiale Endurance a far compagnia a un altro ex, Mark Webber

POTENZIA



Pastor Maldonado

ALE RITROVATO

Grazie ad uno step tecnico che ha permesso di utilizzare appieno il propulsore Renault, entrambe le Lotus sono entrate a pieno titolo nella lotta per i punti

Marco Cortesi

Lotus in crescita ad Austin. Le nere vetture del team di Enstone sono finalmente tornate a mostrare il discreto potenziale che aveva dato loro diversi piazzamenti a punti nelle prime tappe di Barcellona e Monte Carlo. Non si è trattato sicuramente del nuovo muso portato in pista per sostituire il "tricheco" di quest'anno, dato che si trattava solo di un test comparativo condotto nelle libere in ottica 2015. A far la differenza, come hanno confermato i vertici della squadra, è sta-

ta la possibilità di utilizzare il propulsore Renault a piena potenza, cosa che per un problema tecnico non era recentemente stata possibile. Le E22 hanno avuto così finalmente a disposizione lo stesso potenziale di Toro Rosso e Red Bull, e i piloti, in particolare in gara, non si sono tirati indietro. Partito dalla decima piazza grazie alla penalità di Button, Maldonado ha lottato per tutta la corsa nonostante una performance migliorabile nei tratti più lenti del Circuit Of The Americas. Anche grazie alla ritrovata velocità, sulle curve più veloci e sui rettilinei i sorpassi ci sono

stati, e dopo la girandola di sanzioni nel finale, il venezuelano ha marcato due punti, nonostante 5" di penalità per eccesso di velocità ai box. Anche Grosjean si trovava comodamente in lotta per i punti, ma il francese ha subito un duro attacco del connazionale Jean-Eric Vergne che, per quanto spettacolare, ha lasciato il segno danneggiandogli l'ala anteriore ed il fondo e spedendolo all'undicesimo posto. Alla fine, la penalità imposta a Vergne non ha comunque permesso alla Lotus numero 8 di agganciare la top-10.





UNO PER TUTTI

Un veemente attacco nel finale regala a Jean-Eric Vergne l'unico punto della Toro Rosso ad Austin, nonostante una penalità, mentre Daniil Kvyat paga caro un contatto con Raikkonen



Un aggressivo
Jean-Eric Vergne

Marco Cortesi

Per la Toro Rosso, il GP degli Stati Uniti ha portato positive conferme, anche se alla fine si è terminato il weekend di Austin con un solo punto in tabellino. In qualifica, le cose non si erano messe bene, con Jean-Eric Vergne afflitto da un forte sovrasterzo e costretto ad utilizzare un propulsore con specifiche più datate, e con Daniil Kvyat quattordicesimo prima di essere mandato a fondo gruppo per il raggiungimento del limite massimo di power unit. In gara però, tutto è sembrato girare molto meglio sin dallo spegnersi dei semafori. Il francese è subito balzato al dodicesimo posto e, nonostante una penalità per eccesso di velocità durante la safety-car, si è disimpegnato ottimamente tornando in posizione ideale per andare all'attacco dei punti. Attacco che si è verificato puntuale, spettacolare e aggressi-

vo. Anche troppo, dato che i danni riportati da Romain Grosjean hanno portato la direzione gara ad una nuova sanzione da 5". Comunque, almeno l'ultimo punticino è stato riportato a Faenza. Per quanto riguarda Kvyat, il russo ha sfruttato al meglio la sua settima unità motrice della stagione, e sarebbe riuscito a centrare un gran piazzamento: purtroppo, mentre attaccava Raikkonen, un contatto con il finlandese gli ha danneggiato la gomma anteriore sinistra. Inevitabile un pit-stop supplementare che ha reso ogni tentativo di rimonta futile con solo pochi giri alla conclusione. Quindicesimo posto per il futuro compagno di Daniel Ricciardo alla Red Bull. Da registrare anche il decimo posto nelle libere 1 di Max Verstappen. L'olandese non è rimasto vicino al compagno come a Suzuka, ma ha agganciato una top-10 promettente mettendosi dietro gente come Felipe Massa e Kimi Raikkonen.

OCCASIONE

Nel giorno in cui i punti potevano essere alla portata per la Sauber, un contatto costringe l'incolpevole Adrian Sutil al ritiro mentre Esteban Gutierrez fatica tra gomme e penalità



IE MANCATA

Marco Cortesi

Era la giornata giusta per la Sauber. Con solo diciotto vetture al via, la compagine di Hinwil poteva finalmente puntare ai primi posti della stagione al Circuit Of The Americas di Austin ma, purtroppo, il western texano della compagine elvetica ha avuto tutt'altro finale. Dopo l'eccellente performance della qualifica, quando aveva portato per la prima volta una C33 motorizzata Ferrari nella Q3 terminando al decimo posto, Adrian Sutil non ha avuto nemmeno il tempo di terminare un giro. Un'entrata azzardata, l'ennesima, da parte di Sergio Perez, l'ha visto coinvolto in un flipper che l'ha condotto direttamente al ritiro con una sospensione rotta. Per quanto riguarda Esteban Gutierrez, è arrivato un quattordicesimo piazza-

mento senza acuti. Dopo le difficoltà della qualifica nella gestione delle gomme soft, il messicano si è potuto subito liberare delle "gialle" in occasione della prima safety-car. Poi però, ha iniziato ad avere difficoltà nel portare le coperture medie nel corretto range di utilizzo. In più, si è visto affibbiare cinque secondi di penalità ai box per aver mantenuto una velocità troppo alta nel tentativo di raggiungere la safety-car dopo la sosta. Il gap accumulato ha spazzato via le poche speranze che aveva. Ora, con l'annuncio di sabato sull'arrivo di Marcus Ericsson per il prossimo anno, si attende la decisione della squadra riguardo al secondo sedile. Una decisione nella quale avrà sicuramente il suo peso anche la crisi dei team che sembra aver colpito al cuore il business model della Formula 1.



Esteban Gutierrez

NON È UN PAI PER VIJAY

Doppio ritiro nelle prime fasi di gara per le Force India
fermate dall'irruenza di Perez e da un problema tecnico per Hulkenberg



ESE

Con il confine messicano distante poco più di 300 km da Austin, quella del Circuit of the Americas era quanto di più vicino ci potesse essere ad una gara di casa per Sergio Perez. Bandiere a profusione sugli spalti, attenzione da parte dei media hanno dato la misura dell'entusiasmo locale per un pilota che quando è in giornata può regalare spettacolo e risultati.

Purtroppo per la Force India e per i tifosi messicani, però, ieri "Checo" era tutt'altro che in giornata. Accettabile fino alla qualifica, chiusa all'undicesimo posto e comunque davanti al compagno Nico Hulkenberg, il weekend di Perez si è trasformato in un disastro già alla curva 15 del primo giro di gara, quando in lotta per la nona piazza il pilota Force India è entrato in contatto prima con il posteriore della monoposto di Kimi Raikkonen e poi con la fiancata della macchina di Adrian Sutil. Un impatto catastrofico, che ha strappato la sospensione anteriore destra della Force India mettendo di fatto fine ai sogni di gloria di Checo. "Era già in zona punti ed il ritiro è stato un vero peccato per-

ché aveva del potenziale. Probabilmente ha avuto troppa fretta di guadagnare posizioni" ha dichiarato Vijay Mallya. Perez, al quarto ritiro per incidente della stagione, è invece più indulgente con se stesso e sostiene che la causa del botto sia stata l'inattesa presenza della monoposto di Raikkonen: "Ho provato a frenare più tardi di Adrian per passarlo - ha detto Perez - ma non mi aspettavo che Kimi fosse in quella posizione. Non ho potuto evitarlo e l'ho colpito, e poi ho colpito anche Sutil. È un vero peccato perché potevo finire a punti e ci tenevo a fare bene davanti ai miei tifosi".

Come spesso gli capita Nico Hulkenberg era avviato ad una gara più concreta di quella del compagno, ma la fortuna non è stata dalla sua. Già penalizzato da una sosta supplementare per i danni causati dai detriti dell'incidente di Perez, che non ha potuto evitare visto che al primo giro seguiva da vicino il compagno di squadra, il tedesco si è poi ritirato al sedicesimo passaggio per un problema al motore Mercedes di cui non sono ancora chiare le cause.



Nico Hulkenberg

L'ORDINE DI ARRIVO DOMENICA 2 NOVEMBRE 2014

- 1 - Lewis Hamilton (Mercedes W05) - 56 giri in 1.40'04"785
- 2 - Nico Rosberg (Mercedes W05) - 4"314
- 3 - Daniel Ricciardo (Red Bull RB10-Renault) - 25"560
- 4 - Felipe Massa (Williams FW36-Mercedes) - 26"924
- 5 - Valtteri Bottas (Williams FW36-Mercedes) - 30"992
- 6 - Fernando Alonso (Ferrari F14-T) - 1'35"231
- 7 - Sebastian Vettel (Red Bull RB10-Renault) - 1'35"734
- 8 - Kevin Magnussen (McLaren MP4/29-Mercedes) - 1'40"682
- 9 - Pastor Maldonado (Lotus E22-Renault) - 1'47"870
- 10 - Jean-Eric Vergne (Toro Rosso STR9-Renault) - 1'48"863 **
- 11 - Romain Grosjean (Lotus E22-Renault) - 1 giro
- 12 - Jenson Button (McLaren MP4/29-Mercedes) - 1 giro
- 13 - Kimi Raikkonen (Ferrari F14-T) - 1 giro
- 14 - Esteban Gutierrez (Sauber C33-Ferrari) - 1 giro
- 15 - Daniil Kvyat (Toro Rosso STR9-Renault) - 1 giro

** Penalizzato di 5"

Ritirati

- 16° giro - Nico Hulkenberg
- 2° giro - Sergio Perez
- 1° giro - Adrian Sutil

IL RIEPILOGO DELLA STAGIONE 2014

Australia	16/03/2014	Nico Rosberg (Mercedes W05)	57 giri in 1.32'58"710
Malesia	30/03/2014	Lewis Hamilton (Mercedes W05)	56 giri in 1.40'25"974
Bahrain	30/03/2014	Lewis Hamilton (Mercedes W05)	57 giri in 1.39'42"743
Cina	20/04/2014	Lewis Hamilton (Mercedes W05)	54 giri in 1.33'28"336
Spagna	11/05/2014	Lewis Hamilton (Mercedes W05)	66 giri in 1.41'05"155
Monaco	24/05/2014	Nico Rosberg (Mercedes W05)	78 giri in 1.49'27"661
Canada	8/06/2014	Daniel Ricciardo (Red Bull RB10-Renault)	70 giri in 1.39'12"830
Austria	22/06/2014	Nico Rosberg (Mercedes W05)	71 giri in 1.27'54"967
Gran Bretagna	6/07/2014	Lewis Hamilton (Mercedes W05)	52 giri in 2.26'52"094
Germania	20/07/2014	Nico Rosberg (Mercedes W05)	67 giri in 1.33'42"914
Ungheria	27/07/2014	Daniel Ricciardo (Red Bull RB10-Renault)	70 giri in 1.53'05"058
Belgio	24/08/2014	Daniel Ricciardo (Red Bull RB10-Renault)	54 giri in 1.24'36"556
Italia	7/09/2014	Lewis Hamilton (Mercedes W05)	53 giri in 1.19'10"236
Singapore	21/09/2014	Lewis Hamilton (Mercedes W05)	60 giri in 2.00'04"795
Suzuka	5/10/2014	Lewis Hamilton (Mercedes W05)	44 giri in 1.51'43"021
Sochi	12/10/2014	Lewis Hamilton (Mercedes W05)	53 giri in 1.31'50"744
Austin	2/11/2014	Lewis Hamilton (Mercedes W05)	56 giri in 1.40'04"785



CLASSIFICA PILOTI

1	Lewis Hamilton	Mercedes	316
2	Nico Rosberg	Mercedes	292
3	Daniel Ricciardo	RBR-Renault	214
4	Valtteri Bottas	Williams-Mercedes	155
5	Sebastian Vettel	RBR-Renault	149
6	Fernando Alonso	Ferrari	149
7	Jenson Button	McLaren-Mercedes	94
8	Felipe Massa	Williams-Mercedes	71
9	Nico Hulkenberg	Force India-Mercedes	76
10	Kevin Magnussen	McLaren-Mercedes	53
11	Sergio Perez	Force India-Mercedes	47
12	Kimi Raikkonen	Ferrari	47
13	Jean-Eric Vergne	Toro Rosso-Ferrari	22
14	Romain Grosjean	Lotus-Renault	8
15	Daniil Kvyat	Toro Rosso-Ferrari	8
16	Jules Bianchi	Marussia-Ferrari	2
17	Pastor Maldonado	Lotus-Renault	2
18	Adrian Sutil	Sauber-Ferrari	0
19	Marcus Ericsson	Caterham-Renault	0
20	Esteban Gutierrez	Sauber-Ferrari	0
21	Max Chilton	Marussia-Ferrari	0
22	Kamui Kobayashi	Caterham-Renault	0
23	Andre Lotterer	Caterham-Renault	0

CLASSIFICA COSTRUTTORI

1	Mercedes	608
2	Red Bull Racing-Renault	363
3	Williams-Mercedes	238
4	Ferrari	196
5	McLaren-Mercedes	147
6	Force India-Mercedes	123
7	Scuderia Toro Rosso-Renault	30
8	Lotus-Renault	10
9	Marussia-Ferrari	2
10	Sauber-Ferrari	0
11	Caterham-Renault	0

TOYOTA



Buemi-Davidson



TRAVOLGENTE

La 6 ore cinese ha confermato lo stato di grazia della Toyota che ha collezionato una nuova doppietta. Buemi e Davidson, apparsi ancora una volta su un altro pianeta, allungano in classifica e già a Shakir potrebbero assicurarsi il titolo



Silvano Taormina

Velocità, ottima visione di gara ed esperienza. Sono queste le principali qualità che hanno permesso a Sebastien Buemi e Anthony Davidson di iniziare con il piede giusto la stagione 2014 del WEC. Le vittorie nei primi due appuntamenti di Silverstone e Spa insieme a Nicolas Lapierre ne sono la testimonianza. Perso per strada il francese, assente a partire dalla prova del Fuji, i due portacolori della Toyota si son rimboccati le mani sbarcandosi in due l'intera mole di lavoro. In Giappone è andata molto bene: pole al sabato e dominio incontrastato in gara. Nel weekend appena concluso a Shanghai è andata ancora meglio, nonostante qualche ostacolo lungo il sentiero che li ha condotti alla quarta vittoria





Il via della gara
con lo scatto della Porsche

stagionale. A partire dalle qualifiche, dove si son visti soffiare la pole dalla Porsche di Jani e Dumas che hanno segnato lo stesso identico tempo con qualche minuto di anticipo. In gara, complice una prematura situazione di caution per un incidente al primo giro, Buemi ha deciso di anticipare la prima sosta con il proposito di imbarcare il quantitativo di benzina necessario per effettuare uno stop in meno successivamente. Il rifornimento, però, non è andato secondo i piani e lo svizzero è dovuto rientrare immediatamente per uno splash-and-go. Ritrovatosi a fondo gruppo, ha dato vita ad una rimonta che in poco più di un'ora lo ha riportato al vertice. Da quel momento fino alla bandiera a scacchi, insieme a Davidson, non ha dovuto fare altro che gestire il proprio vantaggio, conscio di avere un passo inavvicinabile per il resto del plotone.

PORSCHE IN CRESCITA AUDI IN DIFFICOLTÀ

Shanghai ha confermato il buon momento della Porsche che, gara dopo gara, sta portando avanti il proprio processo di crescita in quella che si sta rivelando una stagione di rientro nell'endurance del tutto positiva. In Cina, per la prima volta da inizio campionato, il podio lo hanno saggiato Lieb, Jani e Dumas, bravi a sveltare anche in qualifica. L'equipaggio della 919 Hybrid n.14 ha concluso al terzo posto dietro all'altra Toyota di Wurz, Nakajima e Sarrazzin, anche loro rientrati ai box al termine del primo passaggio ma successivamente incapaci di tenere il passo della vettura gemella di Buemi e Davidson. La Porsche poteva ottenere qualcosa di più anche con Bernhard, Webber e Hartley, sestì dopo aver accusato una foratura nel corso della quinta ora mentre navigavano in zona podio. Per una Toyota dominatrice incontrastata e una Porsche in crescita, continua il momento opaco dell'Audi che, Le Mans a parte, non riesce a ritrovare la strada della vittoria se non in condizioni fortunate come quelle riscontrate nella tormentata gara di Austin. Le due R18 e-tron non sono riuscite ad andare oltre la terza fila in qualifica concludendo a ridosso del podio in gara, con Fassler-Treluyer-Lotterer a precedere Di Grassi-Duval-Kristensen sul traguardo. Ciò che preoccupa di più, però, è il gap prestazionale nei confronti di Toyota e Porsche. Sakhir e Interlagos saranno le ultime due occasioni per avviare ad una stagione finora al di sotto delle aspettative.



Secondo posto per Krumm-Sasaki

G-DRIVE AL TOP IN LMP2 PORSCHE TORNA A VINCERE IN GTE

Lo scenario sta rapidamente cambiando nella classe LMP2. Rusinov, Pla e Canal, dopo le due vittorie ad inizio stagione a Silverstone e Spa con la Morgan, sembrano navigare su un altro pianeta da quando sono passati al telaio Ligier. Lo sa bene Zlobin (SMP Racing), terzo a Shanghai insieme a Mediani e Minassian, che ha visto ridursi il proprio vantaggio in classifica ad otto lunghezze. In Bharain e Brasile dovrà inventarsi qualcosa per frenare la cavalcata del trio di casa G-Drive e portare a casa il titolo. Positivo il debutto stagionale del team Extreme Speed, in arrivo dal USCC, capace di piazzare Sharp-Dalziel-Gonzales in piazza d'onore e Brown-Van Overbeek-Brabham in quarta posizione nonostante la loro trasparenza ai fini della classifica. In GTE Pro si è registrata la doppietta della Porsche, al secondo successo stagionale dopo Silverstone. La coppa dei vincitori è finita nelle mani di Makowiecki e Pilet, i quali hanno approfittato di un problema al propulsore accusato dalla Aston Martin dei poleman Turner e Mucke, fino alla quinta ora leader della gara. Sul podio hanno trovato posto anche Bergmeister e Lietz sull'altra 991 RSR e Rigon-Calado con la Ferrari 458 dell'AF Corse. Fuori gioco sin da subito i leader della classifica piloti Bruni e Vilander, con il romano vittima di un contatto al primo giro con una LMP2. Nella classe GTE Pro nuovo successo di Lamy-Dalla Lana-Nygaard davanti all'altra Aston Martin Vantage V8 di Poulsen-Hansson-Stanaway.



Makowiecki-Pilet



Rusinov-Pla-Canal



L'ORDINE DI ARRIVO DOMENICA 2 NOVEMBRE 2014

- 1 - Davidson/Buemi (Toyota TS040 Hybrid) - Toyota - 188 giri 6.01'15"319
- 2 - Wurz/Sarrazin/Nakajima (Toyota TS040 Hybrid) - Toyota - 1'12"564
- 3 - Dumas/Jani/Lieb (Porsche 919 Hybrid) - Porsche - 1 giro
- 4 - Fassler/Lotterer/Treluyer (Audi R18 e-tron quattro) - Audi - 1 giro
- 5 - Di Grassi/Duval/Kristensen (Audi R18 e-tron quattro) - Audi - 1 giro
- 6 - Bernhard/Webber/Hartley (Porsche 919 Hybrid) - Porsche - 2 giri
- 7 - Prost/Heidfeld/Beche (Rebellion R One-Toyota) - Rebellion - 8 giri
- 8 - Kraihamer/Belicchi/Leimer (Rebellion R One-Toyota) - Rebellion - 8 giri
- 9 - Rusinov/Pla/Canal (Ligier JS P2-Nissan) - G Drive - 11 giri
- 10 - Sharp/Dalziel/Gonzales (HPD ARX 03b-Honda) - Extreme Speed - 14 giri
- 11 - Zlobin/Minassian/Mediani (Oreca 03-Nissan) - SMP - 14 giri
- 12 - Ladygin/Shaitar/Ladygin (Oreca 03-Nissan) - 14 giri
- 13 - Brown/Van Overbeek/Brabham (HPD ARX 03b-Honda) - Extreme Speed - 15 giri
- 14 - Auer/Kaffer (Lotus CLM P1/01) - Lotus - 17 giri
- 15 - Cheng/Tung/Patterson (Morgan-Judd) - OAK - 21 giri
- 16 - Pilet/Makowiecki (Porsche 991 RSR) - Manthey - 21 giri
- 17 - Bergmeister/Lietz (Porsche 991 RSR) - Manthey - 21 giri
- 18 - Rigon/Calado (Ferrari 458) - AF Corse - 22 giri
- 19 - MacDowall/O'Young/Rees (Aston Martin Vantage) - AMR - 22 giri
- 20 - Dalla Lana/Lamy/Nygaard (Aston Martin Vantage) - AMR - 23 giri
- 21 - Poulsen/H.Hansson/Stanaway (Aston Martin Vantage) - AMR - 23 giri
- 22 - Roda/Ruberti/Cressoni (Ferrari 458) - 8 Star - 24 giri
- 23 - Perrodo/Collard/Vaxiviere (Porsche 911 GT3 RSR) - Prospeed - 25 giri
- 24 - Ried/Henzler/AI Qubaisi (Porsche 911 RSR) - Proton - 27 giri

Giro più veloce: Sebastien Buemi 1'48"694

Ritirati

- 133° giro - Turner/Mucke
- 1° giro - Howson/Bradley/Imperatori
- 1° giro - Bruni/Vilander

Il campionato

LMP1

1. Davidson e Buemi 147; 2. Lotterer, Treluyer e Fassler 105; 3. Lapierre 96; 4. Di Grassi e Kristensen 92; 5. Wurz e Sarrazin 79; 6. Lieb, Jani e Dumas 73; 7. Nakajima 71; 8. Duval 56.

LMP2

1. Zlobin 128; 2. Canal, Pla e Rusinov 120; 3. A. Ladygin 92; 4. Howson e Bradley 80; 5. Mediani e Minassian 78; 6. Salo 50; 7. Matsuda 43; 8. K. Ladygin e Shaitar 42; 8. Imperatori 37.

GTE Pro

1. Bruni e Vilander 131; 2. Makowiecki 106,5; 3. Lietz 91; 4. Pilet 80,5; 4. Bergmeister 79; 5. Hansson e Poulse 66; 6. Rigon e Calado 64; 7. Holzner 63; 8. Turner e Mucke 57.

GTE Am

1. Hansson e Poulsen 154; 2. Nygaard, Dalla Lana e Lamy 123; 3. Thiim 100; 4. Ried e AI Qubaisi 97; 5. Bachler 87; Perez Compagn, Cioci e Venturi 76.



Dalla Lana-Lamy-Nygaard

BEATA SOLITUDO

Mentre Maximilian Gotz centra il titolo nella Blancpain Sprint Series, Laurens Vanthoor porta a casa quello "generale" che include anche le gare dell'Endurance



UDINE



La Mercedes SLS di Gotz e Buhk

BLANCPAIN SPRINT SERIES

GARE A BAKU

Antonio Caruccio

Le tradizionali gare sul circuito cittadino di Baku hanno chiuso ufficialmente la stagione 2014 del campionato Blancpain GT. Sul tracciato della capitale azera si sono infatti assegnati i titoli della serie Sprint e l'Assoluto, che hanno visto emergere dei singoli piloti anziché le classiche coppie che solitamente le gare a ruote coperte ci hanno abituato a vedere. Già al termine della gara di qualificazione, che assegna punteggio ridotto rispetto a quella pomeridiana, il titolo della Sprint è andato a Maximilian Gotz che, nonostante una Mercedes poco competitiva sulla particolare configurazione di Baku, ha approfittato del mesto rientro ai box di Hari Proczyk, unico a tenere ancora aperti i giochi con la sua Lamborghini. Il paraurti anteriore della FLII ha infatti ceduto provocando lo spostamento del cofano motore e costringendo la direzione gara a richiamare la vettura ai box con la bandiera nera e arancio per il fissaggio. Rimessa insieme con il nastro da carrozziere, la macchina è stata fatta tornare in pista ma era ormai troppo tardi per rincorrere le posizioni che permettevano l'assegnazione dei punti, lasciando di fatto invariata la situazione anche nella gara pomeridiana, quando entrambi gli equipaggi si sono ritirati segnando un altro zero. Così, Maximilian Buhk ha concluso secondo nella Sprint, non avendo corso con Gotz in Slovacchia per una squalifica. Ma soprattutto, Laurens Vanthoor si è laureato campione assoluto Blancpain. Dopo la vittoria del titolo Endurance al Nurburgring, il belga ha raddoppiato conquistando insieme al compagno Cesar Ramos anche entrambe le vittorie della Main e Qualifying Race. Si è messa in mostra con due secondi posti ed un passo invidiabile la Aston Martin, che grazie ad Andy Soucek e Jonathan Adam è andata nuovamente a punti nella seconda apparizione nella serie dopo Zolder. Hanno chiuso l'annata con un podio nella gara finale anche Mayr-Melnhof/Winkelhock, che hanno così dato un senso ad una stagione altrimenti decisamente sottotono. Grazie ad una buona velocità, si è mostrata competitiva anche la Porsche, che con la coppia Ragginger-Holzer ha conquistato il quinto posto finale. Nonostante non abbiano preso il via alle gare per un incidente nelle qualifiche che ha compromesso il telaio, Latif-Basseng si sono poi laureati campioni nella classe Pro-Am, lasciando però indisturbati vincitori della corsa Vasilyev-Asmer con la Mercedes del team GT Russian. Per il prossimo anno, proprio dalla squadra russa è previsto un grande dispiego di forze per portare due vetture che prenderanno parte sia alla serie Sprint che all'Endurance del Blancpain. Nella Sil-





L'Audi dei vincitori di Baku, Cesar Ramos e Laurens Vanthoor



ver Cup invece il successo è andato all'Audi di Abril-Lisowski, che dopo un grossolano errore in qualifica avevano rischiato di perdere il titolo a favore di Fumanelli-Colombo. I due lombardi infatti sono stati gli unici della Under 25 ad andare in Q3, segnando la pole di classe, salvo diversi ritirare nella prima corsa per un detrito che entrato nel radiatore l'ha perforato, provocando la fusione del motore. Rapidamente sostituito dai meccanici Roal, il propulsore ha permesso a Fumanelli e Colombo di riavvicinarsi nella Main Race. Vana però la rimonta: gli alfieri WRT non hanno fatto altro che marcare i punti necessari. Decisamente meno entusiasmante la corsa di Alessandro Zanardi. Autore del miglior tempo nelle libere, il bolognese è stato speronato da Alvaro Parente al mattino, non potendo prendere parte alla corsa pomeridiana. "Mentre aspettavo che la vettura di sicurezza mi portasse ai box, siamo stati colpiti dal muretto spostatosi nell'uscita della Mercedes nel finale. Praticamente nella stessa curva ho avuto due incidenti, uno alla guida e l'altro da passeggero!" ha raccontato divertito Alex. Hanno chiuso in zona punti l'annata anche Fabio Onidi e Giorgio Pantano, con la McLaren del team Bhaitech.

L'ORDINE DI ARRIVO GARA DI QUALIFICA DOMENICA 1 NOVEMBRE 2014

- 1 - Ramos-Vanthoor (Audi R8) - WRT - 34 giri 1:00'44"604
- 2 - Soucek-Adam (Aston Martin Vantage) - Beechdean - 1'726
- 3 - Ortelli-Richelmi (Audi R8) - WRT - 16"535
- 4 - Ide-Rast (Audi R8) - WRT - 30"353
- 5 - Ragginger-Holzer (Porsche 997) - Schutz - 49"107
- 6 - MayerMelmhof-Winkelhock (Audi R8) - Phoenix - 52"504
- 7 - Vervisch-Van Der Drift (McLaren MP4-12C) - Boutsen - 53"637
- 8 - Keilwitz-Wirth (Corvette Z06G) - Callaway - 54"032
- 9 - Buhk-Gotz (Mercedes SLS) - HTP - 59"631
- 10 - Speraico-Speraico (BMW Z4) - BMW Brazil - 1'00"414
- 11 - Westbrook-Siedler (Porsche 997) - Zakspeed - 1'01"455
- 12 - Onidi-Pantano (McLaren MP4-12C) - Bhaitech - 1'09"815
- 13 - Day-Simonsen (Mercedes SLS) - Zakspeed - 1'20"513
- 14 - Jahn-Barth (Corvette Z06G) - Callaway - 1'33"468
- 15 - Proczyk-Bleekemolen (Lamborghini Gallardo) - Grasser - 1 giro
- 16 - Toril-Hetherington (Mercedes SLS) - Fortec - 1 giro
- 17 - Ratcliffe-Osborne (BMW Z4) - Triple 8 - 1 giro
- 18 - Vasilyev-Asmer (Mercedes SLS) - GT Russian - 2 giri
- 19 - Wolf-Stolz (Mercedes SLS) - HTP - 4 giri
- 20 - Parente-Salaquarda (McLaren MP4-12C) - Bhaitech - 7 giri
- 21 - Bell-Estre (McLaren MP4-12C) - Boutsen - 9 giri

Giro veloce: Rast 1'30"027

Ritirati

- 13° giro - Abril-Lisowski
- 13° giro - Mies-Van der Linde
- 11° giro - Alex Zanardi
- 10° giro - Colombo-Fumanelli
- 5° giro - Paludo-Stumpf
- 0 giri - Dusseldorp-Afanasiev
- 0 giri - Klingman-Baumann

Non partiti

- Latif-Basseng
- Landmann-Pivoda

L'ORDINE DI ARRIVO DOMENICA 2 NOVEMBRE 2014

- 1 - Ramos-Vanthoor (Audi R8) - WRT - 39 giri 1:00'12"112
- 2 - Soucek-Adam (Aston Martin Vantage) - Beechdean - 2"225
- 3 - MayerMelmhof-Winkelhock (Audi R8) - Phoenix - 22"380
- 4 - Ortelli-Richelmi (Audi R8) - WRT - 30"245
- 5 - Ragginger-Holzer (Porsche 997) - Schutz - 38"236
- 6 - Vervisch-Van Der Drift (McLaren MP4-12C) - Boutsen - 38"708
- 7 - Onidi-Pantano (McLaren MP4-12C) - Bhaitech - 51"363
- 8 - Jahn-Barth (Corvette Z06G) - Callaway - 59"876
- 9 - Speraico-Speraico (BMW Z4) - BMW Brazil - 1 giro
- 10 - Day-Simonsen (Mercedes SLS) - Zakspeed - 1 giro
- 11 - Toril-Hetherington (Mercedes SLS) - Fortec - 1 giro
- 12 - Vasilyev-Asmer (Mercedes SLS) - GT Russian - 1 giro
- 13 - Ratcliffe-Osborne (BMW Z4) - Triple 8 - 1 giro
- 14 - Colombo-Fumanelli (BMW Z4) - Roal - 1 giro
- 15 - Mies-Van der Linde (Audi R8) - ABT - 2 giri
- 16 - Parente-Salaquarda (McLaren MP4-12C) - Bhaitech - 2 giri
- 17 - Abril-Lisowski (Audi R8) - WRT - 6 giri
- 18 - Bell-Estre (McLaren MP4-12C) - Boutsen - 11 giri

Giro veloce: Vanthoor 1'29"488

Ritirati

- 25° giro - Dusseldorp-Afanasiev
- 22° giro - Keilwitz-Wirth
- 18° giro - Paludo-Stumpf
- 9° giro - Klingman-Baumann
- 6° giro - Buhk-Gotz
- 6° giro - Ide-Rast
- 6° giro - Proczyk-Bleekemolen
- 0 giri - Westbrook-Siedler

Non partiti

- Latif-Basseng
- Landmann-Pivoda
- Wolf-Stolz
- Alex Zanardi

Il campionato Sprint finale

1. Gotz 142; 2. Buhk 126; 3. Proczyk-Bleekemolen 115; 4. Ramos-Vanthoor 100; 5. Ide-Rast 71.

Il campionato GT finale

1. Vanthoor 200; 2. Buhk 190; 3. Gotz 16; 4. Ramos 157; 5. Ortelli 120.

ZAMPIE



FERRARI SUL TRONO

Nel gran finale del GT Open 2014 il titolo assoluto va al pilota italiano e al russo Mavlanov, anche grazie gli errori e alle penalità degli avversari del team Vilorba. In classe GTS, Giorgio Roda si laurea campione con una gara d'anticipo



La Ferrari di Zampieri-Mavlanov, coppia che ha vinto il campionato assoluto

Marco Cortesi
Foto Speedy

Si è chiusa con il successo di Daniel Zampieri e Roman Mavlanov la lunga rincorsa al titolo dell'International GT Open 2014. La serie organizzata da Jesus Pareja si è schierata come da tradizione a Montmelò per un decisivo ultimo round stagionale e con tre equipaggi ancora in lizza per il titolo. A dir la verità, in classe GTS, quella cadetta, la lotta non è stata serrata come per l'assoluta grazie a Giorgio Roda e Marco Cioci. Nonostante una tamponata ricevuta dal romano al via, Roda è stato in grado di chiudere il discorso con una gara d'anticipo, laureandosi matematicamente campione. Onore al merito suo ma anche ai coequipier, in particolare Paolo Ruberti, che l'ha "guidato" nella sua prima stagione a ruote coperte, e all'AF Corse. In termini di contesa assoluta, protagonista del contatto con Cioci è stato Miguel Ramos, che si è autoeliminato insieme Nicky Pastorelli e alla di loro Corvette con un errore grossolano. Meno uno, avanti gli ultimi due. Grazie al vantaggio dell'handicap al cambio pilota, ma soprattutto alla sua prontezza nel sorpasso di Dietrich Sijthoff, Niccolò Schirò è riuscito ad allungare al comando della prima corsa riportandosi, insieme ad Andrea Montermini, virtualmente in testa al campionato. Ma solo virtualmente, dato che il duo della Scuderia Villorba aveva ancora un risultato utile da scartare. Viste le sfortune occorse loro qua e là, Zampieri e Mavlanov potevano invece contare già su tre "zeri".

GLI ERRORI DI SCHIRÒ E MONTERMINI

Comunque, alla fine il gioco degli scarti si è rivelato ininfluenza. Il romano, due stagioni dopo aver vinto la GTS, si è regalato il titolo assoluto, mentre Mavlanov, quest'anno al via anche della World Series Renault, è diventato il primo russo a conquistare un titolo internazionale assoluto con le ruote coperte. Come? Approfittando di un compagno di squadra irruente e di un avversario che è incappato in un'ingenuità senza la quale avrebbe avuto ottime chance di successo finale. E' successo tutto alla prima curva della seconda corsa, quando in occasione di un attacco azzardato (e con sportellata) della seconda Ferrari Russian Bears di José Perez Aicart, Schirò ha tagliato la pista. Ma nonostante si trovasse, all'ingresso della curva, dietro allo spagnolo, non gli ha restituito la posizione quando gli è rientrato davanti. Senso di rivalsa dopo il contatto, o poco calcolo della squadra, sta di fatto che il lombardo già dopo un paio di giri aveva abbastanza margi-

ne per restituire la posizione a Perez Aicart senza farsi riacciuffare da Mavlanov. Ma ha continuato imperterrito a spingere: drive through e addio sogni di gloria. Salito in macchina determinato, Montermini ha poi spazzato via le ultime speranze quando si è infilato da troppo lontano in un varco lasciato maldestramente aperto da Archie Hamilton. Risultato: toccata con testacoda da parte dell'inglese e nuovo drive through.

TRIONFO PER IL TEAM RUSSIAN BEARS

Zampieri, a quel punto, ha potuto tirare i remi in barca e ha chiuso senza nemmeno dover affrontare la Corvette di Ramos per il secondo posto. La davanti, la festa del team Russian Bears è stata completata da Viacheslav Maleev che, ricevuta la vettura da Perez Aicart con un ampio margine, è riuscito nonostante un bel po' di errori a sopravvivere a se stesso centrando la vittoria assoluta nonostante la Ferrari 458 della classe minore. Sulle note dell'inno nazionale della Federazione Russa si è così chiusa una stagione di alti e bassi per il GT Open. Una serie che dovrà necessariamente continuare a reinventarsi per sopravvivere: a poche stagioni dalle finalissime di Barcellona in cui venivano divisi gli schieramenti SuperGT e GTS, solo 20 auto si sono presentate ai nastri di partenza: il 2015 porterà nuova gloria?



Maleev-Aicart
vincitori di gara 2



Roda ha vinto il titolo GTS 2014



L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 1 SABATO 1 NOVEMBRE 2014

- 1 - Montermini-Schirò (Ferrari 458) – Villorba - 38 giri
- 2 - Mavlanov-Zampieri (Ferrari 458) - Russian Bears - 12"018
- 3 - Sijthoff-Soulet (Corvette Z06) – V8Racing - 18"365
- 4 - Balfe-Keen (Ferrari 458) – Balfe - 36"161
- 5 - Campaniço-Patel (Audi R8) – Novadriver - 40"298
- 6 - Beretta-Camathias (Porsche 997) – Autorlando - 1'20"008
- 7 - Roda-Cioci (Ferrari 458) - AF Corse - 1'22"424
- 8 - Maleev-Perez Aicart (Ferrari 458) - Russian Bears - 1'22"906
- 9 - Hamilton-Tutumlu (Corvette ZR1) – SRT - 1'30"859
- 10 - Cameron-Griffin (Ferrari 458) - AF Corse - 1'31"610
- 11 - Volker-Kox (Lamborghini Gallardo) – Kox - 1'31"864
- 12 - Sdanewitsch-Leo (Ferrari 458) - AF Corse - 1 giro
- 13 - Zlobin-Persiani (Ferrari 458) – Kessel - 1 giro
- 14 - Earle-Laursen (Ferrari 458) – Kessel - 1 giro
- 15 - Dermont-Perera (BMW Z4) – TDS - 1 giro
- 16 - Ricci-Policand (Ferrari 458) – Sofrev - 1 giro
- 17 - Beubelique-Balthazard (Ferrari 458) – Sofrev - 1 giro
- 18 - Ramos-Pastorelli (Corvette ZR1) – V8Racing - 1 giro

Giro più veloce: Daniel Zampieri - 1'48"958

Ritirati

28° giro - Monje-Hamprecht

31° giro - Mesquita-Cunha

L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 2 DOMENICA 2 NOVEMBRE 2014

- 1 - Maleev-Perez Aicart (Ferrari 458) - Russian Bears - 32 giri
- 2 - Ramos-Pastorelli (Corvette ZR1) – V8Racing - 21"031
- 3 - Mavlanov-Zampieri (Ferrari 458) - Russian Bears - 22"411
- 4 - Roda-Cioci (Ferrari 458) - AF Corse - 23"159
- 5 - Hamilton-Tutumlu (Corvette ZR1) – SRT - 40"404
- 6 - Beretta-Camathias (Porsche 997) – Autorlando - 41"041
- 7 - Cameron-Griffin (Ferrari 458) - AF Corse - 55"776
- 8 - Balfe-Keen (Ferrari 458) – Balfe - 55"968
- 9 - Dermont-Perera (BMW Z4) – TDS - 57"104
- 10 - Montermini-Schirò (Ferrari 458) - Villorba - 57"574
- 11 - Ricci-Policand (Ferrari 458) – Sofrev - 57"982
- 12 - Volker-Kox (Lamborghini Gallardo) – Kox - 1'03"210
- 13 - Monje-Hamprecht (Audi R8) – Novadriver - 1'04"505
- 14 - Sdanewitsch-Leo (Ferrari 458) - AF Corse - 1'05"202
- 15 - Campaniço-Patel (Audi R8) – Novadriver - 1'13"952
- 16 - Beubelique-Balthazard (Ferrari 458) – Sofrev - 1'30"350
- 17 - Earle-Laursen (Ferrari 458) – Kessel - 1'36"467
- 18 - Sijthoff-Soulet (Corvette Z06) – V8Racing - 1 giro
- 19 - Mesquita-Cunha (Lamborghini Gallardo) – Veloso - 2 giri

Giro più veloce: Andrea Montermini - 1'50"109

Ritirati

12° giro - Zlobin-Persiani

Il campionato finale

1. Zampieri-Mavlanov 212; 2. Ramos-Pastorelli 202; 3. Schirò-Montermini 200; 4. Soulet 169; 5. Tutumlu 151; 6. Roda 142; 7. Perez Aicart 129; 8. Hamilton 122; 9. Camathias 115; 10. Maleev 107.



Peccato per Schirò e Montermini
che hanno perso il titolo per qualche ingenuità

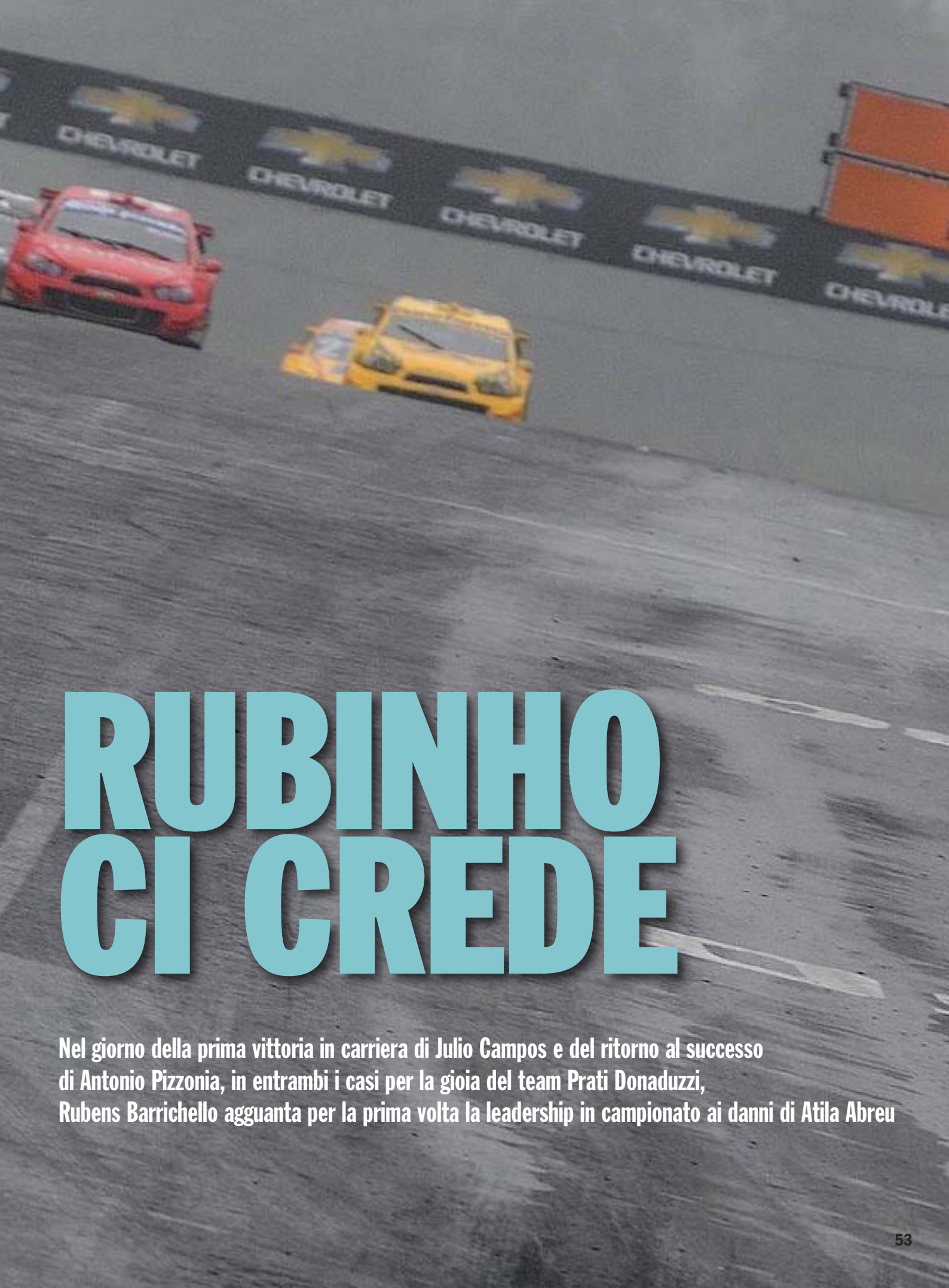


Si è rivisto Leo
con Sdanewitsch

STOCK CAR BRASIL

GARE A TARUMA





RUBINHO CI CREDE

Nel giorno della prima vittoria in carriera di Julio Campos e del ritorno al successo di Antonio Pizzonia, in entrambi i casi per la gioia del team Prati Donaduzzi, Rubens Barrichello agguanta per la prima volta la leadership in campionato ai danni di Atila Abreu



Julio Campos primo in gara 1

Silvano Taormina

Più si va avanti e più emerge la sensazione che la stagione 2014 della Stock Car Brasil resterà agli annali come una delle più incerte e combattute di sempre. A due prove dal termine, l'ultima delle quali assegnerà punteggio doppio, la matematica tiene ancora in gioco ben sedici contendenti. La logica e il buon senso invece, sulla base di quanto la pista ha espresso finora, restringono tale contesa ad una decina di pretendenti. La prova appena conclusa a Taruma non ha fatto altro che confermare l'eterogeneità e l'equilibrio che regna sin da inizio stagione. Basta un weekend leggermente sottotono per vedersi sfuggire di mano la leadership in campionato. Lo sa bene Atila Abreu (Mobil), scivolato in terza piazza. Bastano due gare accorte, mettendo da parte la voglia di rischiare e in cui si cerca di portare a casa punti importanti, e ci si ritrova leader. E questo il caso di Rubens Barrichello (Full Time). Basta interpretare al meglio un tracciato già di per se difficile e reso ancora più insidioso dalla pioggia e, con una vittoria, si ritorna prepotentemente in gioco

per il "discorso titolo". A tal proposito chiedete a Julio Campos e Antonio Pizzonia (Prati Donaduzzi). Di certezze, al momento, la Stock Car Brasil ne offre poche. La sensazione è quella che il titolo si deciderà all'ultima gara, se non addirittura all'ultimo giro o all'ultimissima curva. Solo la pista emetterà il suo verdetto.

CAMPOS ROMPE IL GHIACCIO

Taruma ha celebrato il primo successo in carriera di Campos, il tredicesimo ad iscriverne il proprio nome nell'elenco dei vincitori di tappa in questa stagione. Il portacolori del team Prati Donaduzzi si è reso protagonista di una bella rimonta dall'ottava piazzola in griglia. Nessuno come lui ha saputo interpretare al meglio, e al contempo prendere qualche rischio, un tracciato che rapidamente andava asciugandosi. Il colpo vincente lo ha messo a punto a tre giri dalla fine, quando si è fatto beffa del leader, nonché poleman, Ricardo Mauricio (Iparanga RCM). Quest'ultimo, dopo aver con-

Pizzonia festeggia il successo di gara 2





Barrichello nuovo leader di campionato

dotto a lungo le danze, all'ultima tornata ha ceduto anche ad Allam Khodair (Full Time) accontentandosi del gradino più basso del podio. Dei punti importanti li hanno portati a casa anche Valdeno Brito (Shell) e Thiago Camilo (Eurofarma RC), rispettivamente quarto e quinto, mentre Caca Bueno (Red Bull Brasil) e Abreu hanno faticato non poco nella lotta di centro gruppo restando lontani dai primi dieci. Proprio ai margini della top-ten hanno concluso Barrichello, il quale ha tentato la carta "slick" nel finale, e Pizzonia, ritrovatisi a condividere la prima fila nella Sprint Race per via dell'inversione della griglia.

GLI EX-FORMULA 1 AL TOP

La gara breve, disputata nel tardo pomeriggio dopo che la pioggia ha stravolto il programma originale, così come quella precedente è partita dietro la safety-car e in regime di caution ha visto disputarsi buona parte dei quattordici giri in programma. Tale circostanza ha facilitato la vita al poleman Pizzonia, il quale non ha dovuto fare altro che contenere un cauto Barrichello per assicurarsi la vittoria. Un successo che al pilota di Manaus, reduce da una puntatina in AutoGP a Estoril e da un impegnativa gara di Ironman a Miami, mancava da Santa Cruz e che ha regalato al team Prati Donaduzzi la seconda gioia di giornata. Diversamente una prova d'attacco l'ha proposta Ricardo Zonta (BMC), a sua volta avviatosi dalla terza fila, che per la prima volta dopo la Corrida do Milhao dello scorso anno ritrova la via del podio. Un podio, in questa occasione, monopolizzato esclusivamente da ex-Formula 1. Bueno e Abreu, così come Gomes (Nova Shin), dopo le difficoltà riscontrate nella Main Race si sono parzialmente redenti con delle belle cavalcate dalle retrovie. Tutti e tre hanno raccolto punti importanti in top-ten. Giornata incolora, invece, per Daniel Serra (Red Bull Brasil) e Sergio Jimenez (Voxx), mai in grado di avvicinare le posizioni di vertice in entrambe le corse.



L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 1 DOMENICA 2 NOVEMBRE 2014

- 1 - Julio Campos (Peugeot) - Prati Donaduzzi - 32 giri in 42'04''280
- 2 - Allam Khodair (Chevrolet) - Full Time Sports - 4''456
- 3 - Ricardo Mauricio (Chevrolet) - Eurofarma RC - 5''451
- 4 - Valdeno Brito (Chevrolet) - Shell - 6''060
- 5 - Thiago Camilo (Chevrolet) - Ipiranga RCM - 9''444
- 6 - Ricardo Zonta (Chevrolet) - BMC - 13''243
- 7 - Max Wilson (Chevrolet) - Eurofarma RC - 16''156
- 8 - Luciano Burti (Chevrolet) - Vogel - 21''481
- 9 - Rubens Barrichello (Chevrolet) - Full Time Sports - 22''856
- 10 - Antonio Pizzonia (Peugeot) - Prati Donaduzzi - 23''146
- 11 - Gabriel Casagrande (Chevrolet) - C2 Team - 23''256
- 12 - Vitor Genz (Peugeot) - Boettger - 23''834
- 13 - Sergio Jimenez (Peugeot) - Voxx - 25''674
- 14 - Caca Bueno (Chevrolet) - Red Bull Brasil - 25''983
- 15 - Raphael Matos (Chevrolet) - Hot Car - 29''247
- 16 - Rafael Suzuki (Chevrolet) - ProGP - 41''309
- 17 - Daniel Serra (Chevrolet) - Red Bull Brasil - 42''460
- 18 - Popo Bueno (Chevrolet) - Shell - 43''547
- 19 - Atila Abreu (Chevrolet) - Mobil Super - 47''063
- 20 - Diego Nunes (Chevrolet) - C2 Team - 49''658
- 21 - Nono Figueiredo (Chevrolet) - Mobil Super - 51''108
- 22 - Marcos Gomes (Peugeot) - Nova Shin - 52''065
- 23 - Galid Osman (Chevrolet) - Ipiranga RCM - 55''129
- 24 - Fabio Fogaca (Peugeot) - Nova Shin - 1 giro
- 25 - Felipe Lapenna (Chevrolet) - Hot Car - 1 giro
- 26 - Vitor Genz (Peugeot) - Boettger - 1 giro
- 27 - Bia Figueiredo (Chevrolet) - ProGP - 1 giro
- 28 - Felipe Gama (Peugeot) - RC3 Bassani - 1 giro
- 29 - Lucas Foresti (Peugeot) - RC3 Bassani - 1 giro
- 30 - Felipe Tozzo (Peugeot) - Boettger - 1 giro
- 31 - Beto Cavaleiro (Peugeot) - Hanier - 1 giro
- 32 - Felipe Fraga (Chevrolet) - Vogel - 7 giri

Giro più veloce: Antonio Pizzonia 1'10''705

Ritirati
19° giro - Tuka Rocha
14° giro - Denis Navarro

L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 2 DOMENICA 2 NOVEMBRE 2014

- 1 - Antonio Pizzonia (Peugeot) - Prati Donaduzzi - 14 giri in 21'41''702
- 2 - Rubens Barrichello (Chevrolet) - Full Time Sports - 1''917
- 3 - Ricardo Zonta (Chevrolet) - BMC - 2''546
- 4 - Caca Bueno (Chevrolet) - Red Bull Brasil - 2''904
- 5 - Marcos Gomes (Peugeot) - Nova Shin - 3''769
- 6 - Thiago Camilo (Chevrolet) - Ipiranga RCM - 4''309
- 7 - Atila Abreu (Chevrolet) - Mobil Super - 4''361
- 8 - Raphael Matos (Chevrolet) - Hot Car - 7''002
- 9 - Valdeno Brito (Chevrolet) - Shell - 20''800
- 10 - Nono Figueiredo (Chevrolet) - Mobil Super - 23''935
- 11 - Max Wilson (Chevrolet) - Eurofarma RC - 24''455
- 12 - Julio Campos (Peugeot) - Prati Donaduzzi - 25''475
- 13 - Galid Osman (Chevrolet) - Ipiranga RCM - 26''024
- 14 - Bia Figueiredo (Chevrolet) - ProGP - 30''842
- 15 - Beto Cavaleiro (Peugeot) - Hanier - 34''582
- 16 - Vitor Genz (Peugeot) - Boettger - 46''768
- 17 - Popo Bueno (Chevrolet) - Shell - 1'12''620
- 18 - Rafael Suzuki (Chevrolet) - ProGP - 1 giro
- 19 - Allam Khodair (Chevrolet) - Full Time Sports - 1 giro
- 20 - Ricardo Mauricio (Chevrolet) - Eurofarma RC - 2 giri
- 21 - Denis Navarro (Peugeot) - Voxx - 3 giri
- 22 - Felipe Lapenna (Chevrolet) - Hot Car - 4 giri
- 23 - Alceu Feldmann (Peugeot) - Hanier - 4 giri
- 24 - Sergio Jimenez (Peugeot) - Voxx - 4 giri
- 25 - Lucas Foresti (Peugeot) - RC3 Bassani - 4 giri
- 26 - Felipe Gama (Peugeot) - RC3 Bassani - 4 giri

Giro più veloce: Marcos Gomes 1'11''884

Ritirati
9° giro - Daniel Serra
6° giro - Felipe Tozzo
6° giro - Fabio Fogaca
6° giro - Tuka Rocha
7° giro - Luciano Burti
2° giro - Diego Nunes
1° giro - Gabriel Casagrande
1° giro - Felipe Fraga

Il campionato

1. Barrichello 170; 2. Camilo 161,5; 3. Abreu 155,5; 4. C. Bueno 152; 5. Campos 151,5; 6. Pizzonia 143,5; 7. Wilson 137; 8. Jimenez 131; 9. Mauricio 130,5; 10. Khodair 129; 11. Gomes 126; 12. Brito 125.

TEXAS CIRCUS

Una nuova rissa scuote la NASCAR nel dopo gara di Forth Worth. Jimmie Johnson, ormai tagliato fuori dalla Chase For The Cup, centra invece la vittoria: ma a qualcuno importa?



Marco Cortesi

Nuovo appuntamento, nuova rissa. Nel giorno dell'inutile (quanto alla corsa al titolo) vittoria di Jimmie Johnson in Texas, a tenere banco in NASCAR non sono sorpassi o arrivi in volata. Ancora una volta ad entusiasmare il pubblico non sono state qualità di guida, intelligenza strategica e nemmeno i "big one". E' stata la tensione fittizia generata da un sistema di assegnazione del campionato che non solo sta mostrando tutte le sue falle, ma che sta anche trasformando uno dei campionati più competitivi al mondo in una continua gazzarra da circo. "Enfasi sulle vittorie" era l'imperativo dell'organizzazione per i nuovi playoff alla vigilia della stagione, ma in due delle prove dell'Eliminator Round, terzo girone della Chase For The Cup, a centrare i successi sono stati piloti ormai tagliati fuori dalla contesa: com'è ovvio che sia quando dalla lotta vengono eliminati, solo per sfortune varie, pretendenti di primissima fascia. Joey Logano, cinque volte vincente quest'anno, ha intelligentemente scelto di non prendere rischi, cedendo anche qualche posizione per non rimanere coinvolto in contatti che possono compromettere tutto. E lo stesso vale sia per Denny Hamlin che per

Ryan Newman, che lo seguono in campionato e addirittura Matt Kenseth e Carl Edwards, che non sembravano avere il passo necessario, si sono ritrovati in gioco. Tanto, a quanto pare, a tutti interessano di più il nervosismo e le polemiche. Vittima di un attacco scomposto di Brad Keselowski al green-white-checkered, Jeff Gordon ha così raggiunto il rivale scatenando una baruffa che ha coinvolto entrambe le squadre di meccanici, lasciando i due piloti segnati in volto in un quadretto da "peggiori bar di Caracas". Che una volta magari va bene ma ora inizia ad essere trito. Per martedì si attendono le sanzioni. Per Keselowski, che se si fosse chiamato Brad Busch sarebbe probabilmente già stato appiedato, ma forse anche per Gordon, che a questo punto vede nella NASCAR il principale pericolo, più dei rivali che affronterà a Phoenix. Mentre la NASCAR stessa, pur sconcertata all'apparenza, si frega le mani per l'esposizione mediatica. Certo, se c'è una cosa che la triste scomparsa di Dan Wheldon a Las Vegas ci ha insegnato, è quanto sia pericoloso tentare di trasformare i piloti in cowboy e le corse in un gigantesco rodeo. E su questo, alla base di Charlotte, si dovrebbe meditare più spesso. Anche perché il passo da cowboy a clown è più breve di quanto sembri.

Jimmie Johnson, ormai tagliato fuori dalla Chase For The Cup



L'ORDINE DI ARRIVO DOMENICA 2 NOVEMBRE 2014

- 1 - Jimmie Johnson (Chevy) – Hendrick - 341 giri
- 2 - Kevin Harvick (Chevy) – Stewart/Haas - 341
- 3 - Brad Keselowski (Ford) – Penske - 341
- 4 - Kyle Busch (Toyota) – Gibbs - 341
- 5 - Jamie McMurray (Chevy) – Ganassi - 341
- 6 - Dale Earnhardt Jr (Chevy) – Hendrick - 341
- 7 - Kyle Larson (Chevy) – Ganassi - 341
- 8 - Kurt Busch (Chevy) – Stewart/Haas - 341
- 9 - Carl Edwards (Ford) – Roush/Fenway - 341
- 10 - Denny Hamlin (Toyota) – Gibbs - 341
- 11 - Tony Stewart (Chevy) – Stewart/Haas - 341
- 12 - Joey Logano (Ford) – Penske - 341
- 13 - Greg Biffle (Ford) – Roush/Fenway - 341
- 14 - AJ Allmendinger (Ford) – JTG - 341
- 15 - Ryan Newman (Chevy) – Childress - 341
- 16 - Brian Vickers (Toyota) – Waltrip - 341
- 17 - Paul Menard (Chevy) – Childress - 341
- 18 - Casey Mears (Chevy) – Germain - 341
- 19 - Martin Truex Jr (Chevy) – Furniture Row - 341
- 20 - Justin Allgaier (Chevy) – Hscott - 341
- 21 - Austin Dillon (Chevy) – Childress - 341
- 22 - Michael Annett (Chevy) – Baldwin - 341
- 23 - Ricky Stenhouse (Ford) – Roush/Fenway - 341
- 24 - Aric Almirola (Ford) – Petty - 341
- 25 - Matt Kenseth (Toyota) – Gibbs - 341
- 26 - Cole Whitt (Toyota) – BK Racing - 341
- 27 - Marcos Ambrose (Ford) – Petty - 341
- 28 - Clint Bowyer (Toyota) – Waltrip - 341
- 29 - Jeff Gordon (Chevy) – Hendrick - 340
- 30 - Michael McDowell (Ford) – Leavine - 338
- 31 - JJ Yeley (Chevy) – Baldwin - 338
- 32 - David Ragan (Ford) – Front Row - 338
- 33 - Reed Sorenson (Chevy) – Baldwin - 337
- 34 - David Gilliland (Ford) – Front Row - 335
- 35 - Timmy Hill (Chevy) – Hillman - 334
- 36 - Danica Patrick (Chevy) – Stewart/Haas - 332
- 37 - Joey Gase (Ford) – FAS - 330
- 38 - Kasey Kahne (Chevy) – Hendrick - 319
- 39 - Trevor Bayne (Ford) – Wood - 318
- 40 - Brett Moffitt (Toyota) – Robinson - 283
- 41 - Josh Wise (Chevy) – Parsons - 256
- 42 - Alex Bowman (Toyota) – BK Racing - 245
- 43 - Landon Cassill (Chevy) – Hillman - 134

Il campionato

1. Logano. 4072; 2. Hamlin. 4072; 3. Newman. 4070; 4. Gordon. 4060; 5. Edwards, Kenseth 4059; 7. Keselowski 4055; 8. Harvick 4054.

ORA SI FA SUL SERIO

Un giovanissimo pilota dal grande talento decide di fare, a soli 18 anni, il grande passo dalle formule a ruote coperte. Ed è subito un successo clamoroso. Matteo Cairolì ha ora davanti a sé una chance unica per entrare nel professionismo dalla porta principale





Marco Cortesi

Matteo Cairoli ha vinto la International Scholarship Porsche. Al termine di una stagione dominata nella Carrera Cup Italia, per il diciottenne comasco si apre uno scenario straordinario e che lo potrebbe a breve portare al professionismo di altissimo livello. Dopo aver lasciato la Formula Renault ALPS ed il sogno, che per molti piloti può facilmente diventare incubo, di arrivare in Formula 1, Matteo è diventato la stella del panorama italiano a ruote coperte, iniziando a conquistare vittorie a ripetizione. E a destare interesse. "Sono veramente contento - ha spiegato - è

stata una stagione eccezionale in cui con il team abbiamo azzeccato quasi tutto. E' curioso che sia arrivato qui in seguito ad un incidente, quello nell'ALPS a Imola, e solo con l'obiettivo di imparare, ma quando ho visto che vincevo così tanto ho iniziato a crederci. E' stato molto bello anche conquistare il titolo con largo anticipo, così ho potuto correre tranquillo e divertirmi tra Imola e Monza". Una missione difficile la sua, almeno all'inizio, quella di adattarsi alla particolare guida richiesta da

una vettura con motore a sbalzo. Una missione che spesso e volentieri ha messo nei guai piloti anche di gran livello, che hanno tentato inutilmente di "piegare" la 911 alle loro abitudini senza riuscire a stabilire il giusto feeling. "Avevo provato solo un'altra GT, una Ferrari. Questa è una vettura difficile, senza controlli elettronici, ma se ci si fa l'abitudine alla fine sembra una formula con 1200 chilogrammi. Fortunatamente, sono riuscito ad adattarmi molto velocemente". Per Matteo, il futuro sarà nella Supercup, una serie che vede al via i migliori interpreti del mondo Porsche e che, grazie a varie iniziative e a borse di studio, è riuscita a svecchiarsi creando un serbatoio eccezionale di talenti per i programmi ad alto livello di Stoccarda e dei vari clienti nel mondo dell'endurance. A meno di un anno dal suo successo nell'International Scholarship, il neozelandese Earl Bamber ha vinto la Supercup ed è già entrato nel programma ufficiale Porsche nello United SportsCar Championship. Il primo "laureato", Jean-Karl Vernay, ha invece corso nel WEC ed è in cerca di fortuna in Giappone, dove ha debuttato nel Super GT da ufficiale Honda. Chance che, in particolare se continuerà a mostrare la stessa qualità di quest'anno, avrà certamente anche Cairoli, che ormai, giustamente, alle Formule non pensa più. "Ho corso in Formula 4, ma più che altro per aiutare il team a sviluppare la vettura, e poi comunque anche lì è arrivata tanta sfortuna oltre ad un brutto incidente. Per ora è un capitolo chiuso, anche se mio padre dice sempre che, prima di morire, mi farà fare un test in World Series!".



BRILLA LA STELLA DI PALOU

Il giovane catalano, scoperto dal team Campos, ha conquistato la vittoria nella seconda corsa che ha chiuso la stagione 2014 che ha visto il successo nel campionato di Stuvik e della italiana RP Motorsport





Palou ha vinto la seconda gara

Claudio Pilia
Foto Speedy

L'ultimo atto della stagione 2014 dell'Euro-Formula Open, andato in scena nell'affascinante circuito della Catalogna, a Barcellona, ha visto Sandy Stuvik e Alex Palou come assoluti protagonisti. Pur con il campionato ai titoli di coda ed il titolo piloti già assegnato, il pilota thailandese della RP Motorsport, nella prima giornata ha dimostrato di avere ancora "fame", centrando la pole position e sfruttandola appieno in gara 1, dominando la corsa e confermando quanto dimostrato sul campo durante l'anno. Un passo schiacciante per tutti, al quale, a stretto giro di posta, ha però risposto il pilota schierato dal team Campos, chiamato a fare l'en-plein per tenere aperta la sfida per il secondo posto in classifica. Da vero profeta in patria, l'eroe della domenica è stato proprio il catalano Palou, che ha dominato nella pista del Montmelò sia nella seconda sessione di qualifica che nell'ultima gara della stagione, chiudendo al meglio la domenica. Con l'amaro in bocca, però.

IL VICECAMPIONE È IL POLACCO JANOSZ

Nella corsa al titolo, per così dire, di "vicecampione" l'ha spuntata infatti Artur Janosz. Il polacco di RP Motorsport, nelle battute finali, ha infatti superato il compa-

gno di squadra per guadagnare un pesantissimo punto extra, regalando quindi alla struttura piacentina un pesante uno-due nella serie organizzata da GT Sport. L'appuntamento iberico, che ha fatto calare il sipario al campionato, dando appuntamento al 2015, ha visto però tanti protagonisti in pista. Come ad esempio l'israeliano Yariv Stern (West Tec), bravo a concedersi in entrambe le corse il terzo gradino del podio, ma anche Nelson Mason, autore di un weekend in crescendo con il team De Villota.

PULCINI CRESCE BENE SFORTUNA PER BVM

Con un settimo e ottavo posto, un'importante crescita l'ha mostrata anche Leonardo Pulcini, salito sulla Dallara F312 del team DAV Racing per iniziare a tastare lo step successivo alla Formula 4, con la quale quest'anno si è reso protagonista. L'inedita coppia di BVM Racing formata da Michele Beretta e Damiano Fioravanti, invece, nella seconda corsa hanno scacciato la fortuna che li ha attanagliati in gara 1, dove sono stati incolpevolmente coinvolti in due incidenti. A completare il quadro degli italiani, in parte, è mancato Alessio Rovera, costretto ad alzare bandiera bianca in gara 2 per una intossicazione alimentare, dopo il promettente sesto posto in gara 1.



Beretta, Fioravanti e Pulcini in fila indiana



Janosz è il vice campione





L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 1 SABATO 1 NOVEMBRE 2014

- 1 - Sandy Stuvik - RP Motorsport - 17 giri 29'09"618
- 2 - Alex Palou - Campos - 6"119
- 3 - Yarin Stern - West Tec - 7"978
- 4 - Artur Janosz - RP Motorsport - 17"498
- 5 - Yu Kanamaru - De Villota - 18"862
- 6 - Alessio Rovera - Corbetta - 25"782
- 7 - Leonardo Pulcini - DAV - 27"122
- 8 - Tanart Sathienthirakul - West Tec - 29"869
- 9 - Sean Walkinshaw - Campos - 30"642
- 10 - Fabian Schiller - West Tec - 32"114
- 11 - Andres Saravia - RP Motorsport - 33"482
- 12 - Nelson Mason - De Villota - 34"803
- 13 - Che One Lim - De Villota - 41"025
- 14 - Igor Walilko - West Tec - 42"999
- 15 - Wei Fung Thong - West Tec - 43"655
- 16 - Konstantin Tereschenko - Campos - 44"252
- 17 - William Barbosa - Corbetta - 51"055
- 18 - Henrique Baptista - DAV - 51"588
- 19 - Saud Al Faisal - RP Motorsport - 1'01"042
- 20 - Damiano Fioravanti - BVM - 3 giri

Giro più veloce: Sandy Stuvik in 1'42"388

Ritirati

- 1° giro - Igor Urien
- 2° giro - Michele Beretta
- 2° giro - John Simonyan

L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 2 DOMENICA 2 NOVEMBRE 2014

- 1 - Alex Palou - Campos - 17 giri 29'19"658
- 2 - Nelson Mason - De Villota - 5"744
- 3 - Yarin Stern - West Tec - 7"533
- 4 - Artur Janosz - RP Motorsport - 15"572
- 5 - Sandy Stuvik - RP Motorsport - 15"926
- 6 - Yu Kanamaru - De Villota - 18"971
- 7 - John Simonyan - RP Motorsport - 24"398
- 8 - Leonardo Pulcini - DAV - 26"790
- 9 - Tanart Sathienthirakul - West Tec - 27"552
- 10 - Michele Beretta - BMW - 28"263
- 11 - Damiano Fioravanti - BVM - 29"643
- 12 - Andres Saravia - RP Motorsport - 31"764
- 13 - Fabian Schiller - West Tec - 32"369
- 14 - Igor Walilko - West Tec - 35"300
- 15 - Igor Urien - DAV - 37"408
- 16 - Konstantin Tereschenko - Campos - 38"395
- 17 - Wei Fung Thong - West Tec - 47"161
- 18 - William Barbosa - Corbetta - 56"390
- 19 - Saud Al Faisal - RP Motorsport - 57"262

Giro più veloce: Alex Palou in 1'43"196

Ritirati

- 6° giro - Che One Lim
- 5° giro - Sean Walkinshaw
- 4° giro - Henrique Baptista
- 1° giro - Alessio Rovera

Il campionato

1. Stuvik 332 punti; 2. Janosz 243; 3. Palou 242; 4. Kanamaru 128; 5. Stern 125; 6. Tereschenko 75; 7. Sathienthirakul 69; 8. Saravia 61; 9. Walkinshaw e Twynham 53.



Positivo debutto di Rovera

DAL DESK AL



Furbatto, ex ingegnere della Toro Rosso, vanta un passato di pilota. Recentemente si è cimentato con la Tatuus di F.Renault del team Viola dove ha clamorosamente vinto una gara del campionato francese VdeV

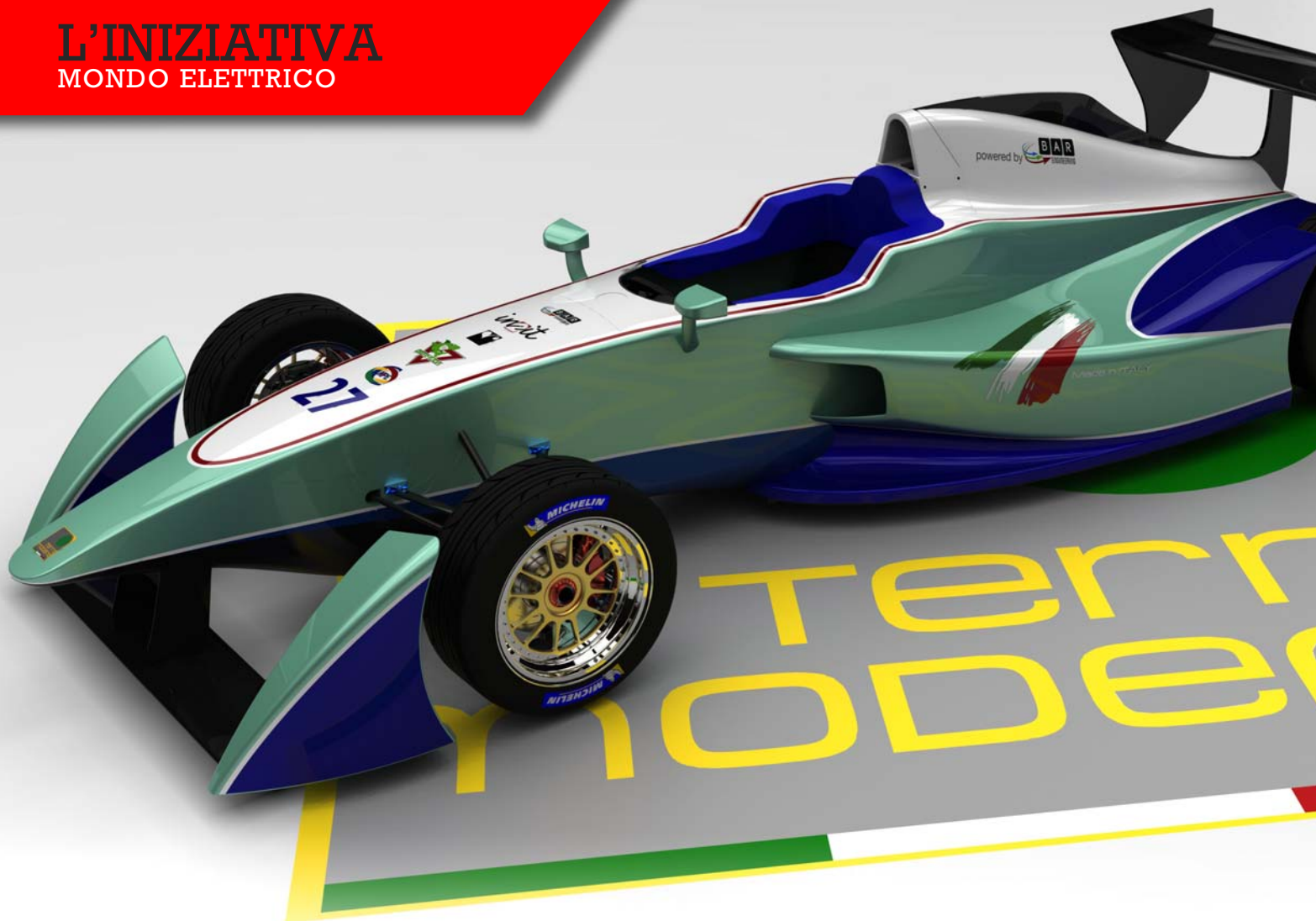
Lui si chiama Luca Furbatto dal 2011 è stato capo progettista della della Toro Rosso, squadra che lascerà a breve, e prima ancora ha trascorso undici stagioni in McLaren, di cui due come capo progettista. Per una volta però, ha voluto cimentarsi al volante di una monoposto. Lo ha (ri) fatto salendo sulla Tatuus F.Renault 2.0 del team Viola partecipando all'ultima prova del campionato francese VdeV nella Classe B per monoposto fino al modello 2009, appuntamento che si è tenuto a Magny-Cours, circuito che ha ospitato il GP di Francia della Formula 1 fine al 2008. Ebbene questo l'esito dell'avventura di Furbatto: ritirato in gara 1 per un problema elettrico ad un sensore, secondo in gara 2 (sul bagnato) battuto dal campione di Francia 2011 e 2012 Sylvain Milesi. Gara difficile con molte uscite di pista e safety-car. Gara 3, finalmente sole, e clamorosa vittoria davanti al Francese Choukroun, che lo ha seguito per tutta la gara a circa 2-3 secondi.

Ma sentiamo proprio lui, Furbatto: "L'idea è partita quasi per scherzo dopo aver incontrato Viola alla premiazione dell'AutoMotorShow di Torino dello scorso febbraio. Ho quindi provato la vettura in tre occasioni durante l'estate trovando subito un buon feeling. In passato sono stato internazionale di go-kart categoria 125 nei primi anni Novanta, correvo nello stesso team di Trulli per Tony Kart, e fino al 1994 dove ho fatto qualche apparizione nel campionato monoposto di Formula Alfa Boxer. Ho corso anche nel Regno Unito in Turismo e in una serie monomarca Mazda con buoni risultati (ottavo nella classifica assoluta nel 2011 con la MX5) ma ormai erano 20 anni che non correvo con una monoposto! Il Team Viola Formula mi ha messo a disposizione una delle sue numerose vetture, una Tatuus Formula Renault con aggiornamenti del 2008. Come Capo progettista della Scuderia Toro Rosso di Formula 1 mi interessava assaggiare la vettura di una categoria che ha portato tanti giovani piloti in Formula 1 negli ultimi anni e proprio nel nostro team, come Ricciardo, Vergne e Kvyat. La macchina si è dimostrata genuina e veloce, con un giusto bilancio tra grip meccanico ed aerodinamico che la rende adatta ad essere una formula addestrativa per futuri piloti. Impegnativa nel veloce, da guidare molto pulita nel lento per privilegiare trazione ed evitare sottosterzo. Di sicuro non mi aspettavo di essere così competitivo, ma i chilometri macinati in estate sono serviti come preparazione e il team ha fatto un lavoro maiuscolo nell'assecondare il mio stile di guida agli assetti della vettura".



VOLANTE





TERRA MODENA GUARDA AL FUTURO

Una monoposto di Formula E2, un Kart elettrico. La nuova società fondata da Calzavara crede nelle nuove tecnologie e si propone come realtà italiana nel campo del motorsport "silenzioso"



L'inizio del 2015 segnerà anche per l'Italia l'inizio di una nuova consapevolezza sulle tecnologie automobilistiche innovative: vetture ibride ed elettriche di nuova generazione saranno sempre più numerose anche sulle nostre strade. Non solo: le competizioni torneranno ad essere protagoniste dello sviluppo dell'auto così com'è stato dall'inizio del secolo scorso. Il nuovo regolamento dei motori per la Formula 1 e il successo della prima gara della Formula E è un chiaro segnale che la strategia della FIA ha individuato le necessità del mercato mondiale. Saranno presto disponibili sistemi avanzati di batterie e di ricarica frutto di due decenni d'investimenti da parte di aziende americane, cinesi, nord europee, coreane che sono stati in gran parte sviluppati per l'industria delle telecomunicazioni ma che saranno disponibili anche per i grandi Costruttori di auto e moto. "Terra Modena", fondata da Dario Calzavara, personalità storica nel mondo del motorsport, presenta ad Ecotech Mobility la sua Formula E 2, monoposto elettrica da 100 kW che si propone come formula cadetta rispetto alla Formula E. Ma non solo, la Formula E2 è la monoposto ideale per formare la nuova generazione di piloti 'elettrici' protagonisti dei prossimi campionati nazionali che la FIA potrebbe istituire. Dice l'ingegner Mario Bonifacio ricercatore e

progettista del Power Unit Terra Modena: "La B.A.R. Engineering ha una lunga tradizione nella progettazione e produzione di azionamenti elettrici e collabora da decenni con i maggiori gruppi industriali leader mondiali nell'automotive. Sono felice dell'accordo esclusivo con Terra Modena per la produzione e commercializzazione di power units per monoposto e kart da competizione". "Il nostro obiettivo - spiega Dario Calzavara, fondatore di Terra Modena - è di diventare un'eccellenza tecnologica italiana nello sviluppo di mezzi elettrici da competizione. Ora abbiamo presentato la Terra Modena Formula E 2 e il Kart Terra Modena MB 01. Alla fine del 2015 saremo pronti con la Terra Modena EV, versione elettrica della Supermotard 198 presentata nel 2004. Ma non solo: quando sarà noto il nuovo regolamento della Formula E, saremo in grado di progettare ed offrire ai team una vettura competitiva anche per la massima formula". Il futuro del motorsport dipende dalla capacità di ridurre i costi di partecipazione alle competizioni e dalla riduzione o azzeramento degli inquinanti. Sono condizioni fondamentali per i proprietari di circuiti, sponsor e team e per l'opinione pubblica: la Terra Modena Formula E 2 e il Terra Modena Kart MB 01 sono i primi mezzi ad alte prestazioni progettati per rispondere alle moderne esigenze delle competizioni.

NA



CRESCERE È POSSIBILE

Tranne qualche rara eccezione i piloti italiani stanno scomparendo dall'elenco iscritti delle gare internazionali. Eppure gli esempi di realtà straniere dimostrano che sono percorribili diversi percorsi di formazione

Guido Rancati

Non ci piove: nascere in una nazione nella quale opera un grande costruttore che crede nelle corse aiuta. Ma non è tutto. E soprattutto non può essere un alibi al quale aggrapparsi per giustificare il progressivo impoverimento di tutto un movimento. A dirlo è la storia dei rally con le centosettantadue vittorie rastrellate fin qui dai finlandesi nel mondiale, quattro più dei francesi malgrado i settantotto ori collezionati da Sébastien Loeb e i ventitré di Sébastien

Ogier. Ma anche il terzo posto tuttora occupato dagli svedesi che hanno vinto anche dopo l'uscita di scena della Saab. L'elenco è lungo e, fra gli altri, comprende pure i norvegesi, gli estoni e i belgi, due volte sull'attico del podio con due piloti diversi: François Duval, primo nove anni fa in Australia con una Citroen e Thierry Neuville, primo quest'anno in Germania con la Hyundai.

Sono tanti, quelli che in quarantun anni ce l'hanno fatta ad arrampicarsi sull'attico di un podio. E hanno storie diverse: alcuni

sono emersi grazie alla fiducia accordata loro da una Casa nazionale, altri hanno usufruito dell'appoggio delle rispettive federazioni, altri ancora di uomini d'affari disposti a investire su di loro cifre importanti. Qualcuno c'è riuscito battendosi e sbattendosi quasi solo con le proprie forze. Tutti hanno però seguito un percorso logico. Quello che da anni, per un verso o per l'altro, nessun pilota italiano è stato in grado di fare. Nel Bel Paese si naviga ormai solo a vista. Anche se farlo è il modo più sicuro per non andare da nessuna parte.



SSIBILE



RALLY JEUNES: LA FEDERAZIONE FRANCESE "CRESCERE" ANCHE ROSSEL

Cosa gli riserva il futuro è ancora tutto da scoprire. Ma intanto Yohan Rosset ha da godersi un presente assai positivo: primo anche al Criterium des Cévennes, ha vinto con una gara d'anticipo il campionato francese Junior. Guadagnandosi il diritto a disputare (a costo zero) i sei rally del prossimo Citroën Racing Trophy con una DS3 R3. E a ripetere l'esperienza al Rallye de France-Alsace. Non male, per un ragazzo che ha appena diciannove anni. Rosset è l'ennesimo talentino al quale l'operazione Rallye Jeunes ha permesso di mettersi in luce. "E' anche il primo ad aver vinto un titolo francese nell'anno immediatamente successivo a quello in cui è stato selezionato", osserva Nicolas Dechaux. Il presidente della federazione transalpina ha mille motivi per mostrarsi soddisfatto di una iniziativa che in vent'anni ha dato modo a legioni di aspiranti piloti di realizzare il loro sogno. Che ha laureato un numero consistente di piloti che si sono poi costruiti una bella carriera, da Nicolas Bernardi a Bryan Bouffier. Oltre, ça va sans dire, a Sébastien Loeb e Sébastien Ogier, i due che nelle ultime undici stagioni hanno monopolizzato il mondiale.

"La nostra speranza – aggiunge il massimo dirigente dell'automobilismo da corsa dell'Esagono – è che Yohan continui il suo percorso di crescita fino ad essere protagonista nella serie iridata". E' quello che ovviamente spera pure l'interessato che a sentirsi chiedere quale regalo vorrebbe trovare sotto l'albero, ribatte candido di aver già ricevuto quello che desiderava: "Dopo una sola annata di gare con una DS3 R1, la certezza di gareggiare con una DS3 R3 è il massimo. Ma se proprio devo rispondere, beh, dico che mi piacerebbe affrontare una bella gara con una Citroën vuerreci...".

SANDERN PARN, DALL'ESTONIA CON FURORE

Non ha cominciato ieri. Ventitré anni il prossimo febbraio, Sander Parn ha alle spalle qualche stagione di corse nelle quali ha già collezionato ottantadue gettoni di presenza con vetture diverse: con la C2 con la quale aveva debuttato nel mondiale e con un'Impreza, ma soprattutto con la Fiesta R2 che ha usato per vincere il Dmack Trophy e guadagnarsi il passaporto per disputare il prossimo Wrc-2 con una Fiesta R5. Come Ott Tanak – classe 1987 – che continua a battersi, spesso con buon successo, per ritagliarsi un posto al sole e il suo coetaneo Karl Kruuda che ha appena mancato l'obiettivo di imporsi nella seconda serie iridata ma ha comunque vinto il campionato finlandese, il ragazzo è nato e cresciuto in Estonia. Un Paese di quarantacinquemila chilometri quadrati, meno di quanti si avrebbero a sommare l'area di Piemonte e Lombardia, abitato da un milione e trecentomila persone, meno di quante vivono in Liguria. Ma assai ben rappresentato nei rally. Da sedici anni, da quando Markko Martin iniziò a frequentare la serie iridata con una Corolla della Scuderia del Grifone. Ci sapeva fare e lo dimostrò vincendo all'Acropoli, in Finlandia, in Messico, al Tour de France e in Catalunya. Più che abbastanza per diventare un idolo per tanti ragazzi della repubblica baltica, per dar loro la voglia di provare a seguirne le tracce. Insomma: per fare da traino a uno sport che fino ad allora non aveva prodotto grandi campioni. Dopo di lui è stato Urmo Aava a dimostrare che anche in una nazione non grande, senza un costruttore d'auto nazionale e troppo poco abitata per essere un mercato appetibile, possono nascere piloti bravi. Non ha vinto granché, il lungo di Tallin, e tuttavia ha dato un seguito al movimento. Ha fatto il necessario per far sì che sulle strade dei rally mondiali continuassero a vedersi le bandiere a strisce orizzontali azzurre-nere-bianche. Quelle che ora sventolano per Parn, per Tanak, per Kruuda...



Yohan Rosset

OTTO VOLANTE.



!!AVAS 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