

www.italiaracing.net Magazine

n. 294
10 novembre
2014



BRACCIO DI FERRO

GP BRASILE

Rosberg batte il compagno di squadra e porta lo svantaggio a soli 17 punti. Ora tra i due galletti Mercedes tutto è rimandato alla sfida decisiva di Abu Dhabi



8



36



46



42

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



DUELLO NEL GOLFO

Un errore di Hamilton ha permesso a Rosberg di strappare la vittoria, e ridurre lo svantaggio a 17 lunghezze. Con il doppio punteggio in palio ad Abu Dhabi al leader del mondiale basta arrivare secondo, ma il fantasma della sconfitta beffa del 2007 è lì che preme nella memoria



FORMULA 1

GP BRASILE



LE COMBINAZIONI PER IL TITOLO

Hamilton, 334 punti

Ad Abu Dhabi è iridato se:
arriva davanti a Rosberg
finisce secondo se Rosberg vince
finisce almeno quinto se Rosberg non vince
finisce sesto e Rosberg non è fra i primi due
finisce almeno ottavo se Rosberg non sale sul podio

Rosberg, 317 punti

Ad Abu Dhabi è iridato se
vince la gara e Hamilton arriva da terzo in giù
arriva secondo e Hamilton terzo o peggio
arriva terzo con Hamilton settimo o peggio
arriva quarto con Hamilton nono o peggio
arriva quinto con Hamilton decimo o peggio

Stefano Semeraro

Adesso restano 17 punti e due settimane, un mix che dà come risultato una cabala inquietante, soprattutto se lo si guarda dal lato di Lewis Hamilton. Il campione dei mondiali persi (2007) e vinti (2008) pericolosamente e che ieri si è visto sfuggire la 11esima vittoria dell'anno che lo avrebbe messo un filo più al riparo dalle bizze del caso e dalla follia di questo regolamento, dal doppio punteggio che ad Abu Dhabi sarà messo in palio come ad una riffa di quartiere e che rischia di rifilargli una beffa, trasformando la griglia delle possibili combinazioni ad un lunghissimo rosario di "se" e di "ma". A San Paolo ha dunque vinto Nico Rosberg, per la quinta volta nel 2014, portando la Mercedes a quota 15 centri totali, un record anche sotto il profilo dei punti, 651, già più della Red Bull dell'anno magico 2011. Pole e gara di grande qualità, con un po' di respiro concesso dall'errore di Hamilton, quel fuoripista che nel finale è costato più di sette secondi all'inglese e ha allontanato dalla mente di Nico la paura di un bis di Austin, di un nuovo sorpasso in pista che avrebbe frantumato ogni residuo ragionamento non banalmente aritmetico su chi meriti quest'anno il titolo.

«Ad Austin non avevo lavorato bene –

ha spiegato Rosberg – qui ci sono riuscito anche se ora le cose sono più complicate. Stavolta sono riuscito a mantenere sempre Lewis a distanza di sicurezza, avrei vinto anche senza quel suo errore». E poi ha svelato la sua arma segreta in vista di Abu Dhabi: «Punto molto su questo ragazzo che è salito sul podio, Felipe Massa – ha scherzato il tedesco – ad Abu Dhabi potrebbe mettersi fra me e Hamilton». «Ma guarda che io ad Abu Dhabi punto a vincere», ha replicato Felipe. «Ma no, non occorre, basta solo che finisci secondo davanti ad Hamilton...».

Hamilton ha assistito incupito allo scambio di battute - innocente, non c'è bisogno di dirlo – fra i due. I 7"4 secondi che aveva pagato all'errore li ha annullati con una ricorsa furiosa, ma poi si è come fermato, forse ha avuto paura di uscire di nuovo. Per vincere il suo secondo titolo nel Golfo gli basterà arrivare secondo, e correndo su una Mercedes pare il minimo sindacale, ma gli incerti e le probabilità sono sempre difficili da calibrare nel motorsport. «Ovviamente sei sempre dispiaciuto quando commetti un errore – ha detto – ma in pista mi sono sentito a mio agio. La macchina era buona, il ritmo ottimo, non mi sono arreso e ho fatto il massimo. Non ho capito perché mi hanno lasciato in pista un giro di più, di solito quando

mi dicono di spingere è perché è prevista la sosta ai box in quella tornata e io ormai avevo le gomme finite. Però, se le ho bloccate la colpa è mia, un errore che mi è costato la vittoria. Sono le corse, non è un dramma. La macchina è la migliore che io abbia mai guidato, anche ad Abu Dhabi spingerò al massimo». Come è sua abitudine.

Ora resta solo l'ultimo atto, l'ultimo capitolo da chiudere, Hamilton stramerita il titolo, ma Rosberg può sperare nella sorte, alla Mercedes fanno finta di nulla ma trattengono anche loro il fiato, è stato l'unico vero thrilling agonistico della stagione ma è appassionante ed è ancora in piedi. «Oggi la gara è stato un duello fra Nico e Lewis, e la chiave è arrivata al 28° giro, quando Lewis ha sbagliato, perché aveva un ritmo superiore, ma Nico è stato bravo a reggere la pressione fino alla bandiera a scacchi. Ad Abu Dhabi non importa chi vincerà, sarà comunque stato un grande campionato alla fine di una stagione memorabile, per noi 15 vittorie e 30 podi sono un traguardo davvero incredibile». Dopo l'ultima gara la guerra fra Nico e Lewis finirà, l'amicizia si ricomporrà? Difficile, quasi impossibile. Ma sono tutti discorsi in anticipo. Ora quello che conta sono quei 17 punti.

FORMULA 1

GP BRASILE



stad

randstad

Seras
Experi

BR PETROBRAS



EMOZIONI DI MASSA

Il driver brasiliano ha colto il secondo podio della stagione, scatenando il tripudio della torcida di San Paolo e consentendo così alla Williams di allungare ancora sulla Ferrari nella classifica costruttori. Bottas rallentato dal degrado e dalle...cinture

FORMULA 1

GP BRASILE





Stefano Semeraro

Lì, sul podio, di fronte alla sua famiglia e alla sua gente, per dimostrare di avere ancora qualcosa da dire. E forse anche da ridire, nel caso, con chi lo ha messo alla porta a Maranello e che a San Paolo domenica ha osservato la Williams allungare ancora sulla Ferrari proprio grazie al podio di Felipe Massa, il secondo dell'anno per il brasiliano dopo quello raccolto a Monza, la sua seconda patria, contro i tre di Bottas. Per il Brasile è stato il migliore dei podi possibili, con l'eroe di casa piazzato dietro le due inarrivabili frecce d'argento, tanto che l'entusiasmo finale pareva quello di una vittoria. E pazienza per quei due errori ai box, il secondo anche un po' buffo, che non sono riusciti comunque a rovinare la gara dell'enfant du pays. «Non è stata una gara facile, ma il risultato è fantastico per me, per la mia famiglia e per il team, è stata l'energia del pubblico a darmi una spinta in più», ha dichiarato alla fine Felipe. «La macchina oggi aveva un ritmo molto buono, e questo mi ha permesso di arrivare terzo nonostante i problemi nelle soste, sfruttando una strategia azzeccata e molto aggressiva. Nel primo ho superato la velocità consentita nella pit-lane e ho dovuto pagare 5 secondi di penalità: per sbaglio avevo premuto due volte il bottone del limitatore. Nel secondo la

colpa è stata della luce: non siamo abituati ad avere il box di fianco a quella della McLaren, e nel sole ho confuso le tute argento con quelle bianche. Ma non volevo andare alla McLaren, ve lo assicuro...».

I guai di Bottas, partito in seconda fila, ma rotolato fino al decimo posto, sono stati più difficili da recuperare. «Diciamo che non era proprio la mia giornata – ha commentato malinconicamente il finlandese - Già dall'inizio ho avuto un problema con le cinture, che siamo riusciti a risolvere solo al primo pit-stop, ma che mi ha fatto perdere parecchio tempo, come è successo poi anche nel secondo. Poi, come tutti ho dovuto lottare con il degrado delle gomme e delle alte temperature. Sono giornate che capitano in F.1, ma sono felice per Felipe e per i punti che è riuscito a portare a casa per il team».

Rob Smedley da parte sua è convinto che quella di San Paolo «sia stata la gara più imprevedibile dell'anno», per la Williams. «Abbiamo dovuto affrontare una serie infinita di problemi, gestirli dal muretto non è stato facile, ma la macchina si è dimostrata veloce, Felipe ha guidato in maniera molto attenta e matura nonostante le incertezze nei pit-stop, e noi siamo riusciti ad aumentare il vantaggio nella classifica costruttori. Ora ad Abu Dhabi dovremo ottenere il massimo possibile».





NON SI DA



BUTTON A PER VINTO

La McLaren frigge per annunciare l'arrivo di Alonso, che traccheggia, ma deve applaudire la gara intelligente e caparbia dell'inglese. Il suo sedile è più che traballante, ma la stoffa del campione c'è ancora tutta

Stefano Semeraro

Il suo futuro è ancora incerto, il suo presente è al quarto posto. Jenson Button è con un piede e mezzo fuori dalla F.1, forse già destinato al campionato Endurance (anche se è arrivata la smentita dalla Porsche per via delle voci che lo volevano con Mark Webber), ma a San Paolo ha voluto dimostrare di che pasta è fatto un campione del mondo. Una gara delle sue, accorte e rampanti insieme. Prima ha consolidato il suo quinto posto, poi ha passato una delle Williams quando Valtteri Bottas si è attardato ai box durante il secondo pit-stop. Ha spinto quando doveva, tenendo comunque un grande ritmo e guadagnandosi l'endorsement del suo ex compagno di squadra Lewis Hamilton: «Jenson è un grande pilota, la McLaren dovrebbe tenerlo stretto». Un parere sincero, ma che difficilmente aiuterà a Button a conservare il sedile. «Nel primo stint ho spinto davvero per mantenere il distacco da Valtteri – ha spiegato lui – e così ho praticamente distrutto le gomme anteriori, ma l'ho fatto sapendo che se avessi potuto usare il DRS avrei mantenuto il gap su quelli che mi

seguivano. Ha funzionato, ma nello stint successivo ho dovuto rallentare un po' per non distruggere ancora gli pneumatici. Tutto è andato liscio, l'unico impiccio è stato un equivoco prima dell'ultimo pit-stop che mi ha fatto rimanere in pista un giro in più e forse ci è costato la possibilità di lottare con Massa per il podio. Comunque una grande gara, e mi sono divertito un sacco a lottare con Raikkonen: con lui si combatte sempre al massimo, ma senza mai andare oltre».

Decisamente meno brillante la gara di Kevin Magnussen, partito settimo e finito nono con qualche recriminazione. «Le gomme si sono degradate molto in fretta – ha spiegato – ho provato a difendermi, ma con gente come Alonso e Hulkenberg, che aveva più ritmo di me, non era possibile, ora dovrò capire cosa è andato storto». Una disdetta in termini di classifica costruttori per il team di Woking, visto che la Ferrari ha mantenuto inalterato il vantaggio e ad Abu Dhabi partirà favorita per il quarto posto finale.

Eric Boullier in settimana aveva manifestato tutto il suo fastidio per la grande cautela di Alonso, che tutti danno da tempo per

sicuro pilota McLaren, ma che non si decide a ufficializzare le sue intenzioni e in Brasile ha annunciato che ne parlerà solo dopo Abu Dhabi. «Vorrei che l'annuncio arrivasse prima di Abu Dhabi», ha risposto piccato il team principal francese. «Se dovesse tardare due o tre settimane rispetto alla fine del campionato sarebbe un elemento di turbamento per tutti, non solo per i meccanici, ma anche per tutti quelli che in fabbrica stanno già lavorando sulla vettura per il 2015». Irritazione e fastidio, insomma, per il tira e molla dello spagnolo, ma una carezza per Button, professionista fino alla fine: «Su un tracciato molto caldo, dove si sono passati i 50° in pista, Jenson ha guidato in maniera superba, gestendo le gomme con tutta l'abilità per cui è famoso. Il quarto posto è eccellente, perché trasforma il risultato poco soddisfacente di venerdì in una bella ricompensa per tutto il lavoro del team. Kevin invece, ha dovuto faticare molto con le gomme, e può darsi che la colpa sia stata del set-up: investigheremo». Per capire che al momento Button è ancora un pilota migliore – anche se meno danaroso – dell'acerbo danese, però, non c'è bisogno di un Maignet.





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



C



TUTTO OMPLICATO

In condizioni, difficili Vettel si esalta, ma paga un errore iniziale, mentre Ricciardo è fermato da una rottura meccanica. Comunque, la supremazia Mercedes sembra non potersi proprio scalfire

Marco Cortesi

Ancor più che per la Ferrari, il gioco vero per la Red Bull a Interlagos è stato quello che l'ha vista contrapposta alla Mercedes nella lunga partita a scacchi sullo sviluppo dei motori per la prossima stagione. Anche perché, in pista di trippa per gatti ce n'è stata poca. In qualifica, Sebastian Vettel è riuscito con un quinto posto a trovare un buon passo, ma il delta prestazionale nei confronti dei propulsori anglo-tedeschi non ha lasciato alla scuderia diretta da Christian Horner la minima speranza di tentare il colpaccio. Nonostante il tracciato brasiliano sia uno dei più aperti all'incertezza sui risultati, con un pilota quinto, ma partito male, e un altro che si è dovuto accomodare in quinta fila le cose la domenica non erano messe benissimo. E con una vettura molto estrema, sviluppata per essere più aggressiva possibile a supplire al gap di cavalli, unita al tipico asfalto abrasivo di Interlagos, il quinto posto di Vettel sotto la bandiera a scacchi è stato quasi da celebrare. "Ho avuto una buona partenza - ha spiegato Vettel - poi in curva 4, una curva di cui non ho ricordi molto positivi, non sapevo quanto Magnussen sarebbe stato aggressivo e ho deciso di dargli forse un po' troppo spazio. Sono andato largo perdendo due posizioni, dato che non potevo scaricare la potenza in accelerazione. Il resto della gara l'ho spesa a lottare per riguadagnare le posizioni perse, in particolare con la strategia. Speravo di fare un ulteriore passo e conquistare il quarto posto, ma va bene così". Sempre velocissimo in qualifica, Vettel sembra proprio esprimersi al meglio solo quando la situazione del consumo gomme diventa problematica per tutti. Confermando ulteriormente che il suo tallone d'Achille con la RB10 è proprio far durare le sue Pirelli in condizioni "normali". Task in cui Daniel Ricciardo normalmente eccelle. In questo caso, a complicare la vita all'australiano ci ha pensato una rottura meccanica: "Quando sono arrivato in curva 1 - ha detto - la macchina ha scartato a destra. Ai box mi hanno spiegato che era una sospensione rotta. Il ritiro ha messo fine ad una gara piuttosto noiosa. Eravamo vicini agli altri, ma non abbastanza per riuscire ad ingaggiare dei duelli. Non è semplicemente successo e considerato come mi è andata quest'anno, meglio non essere ingordi. Sarebbe bello terminare sul podio nell'ultimo appuntamento". E in quel di Abu Dhabi, con doppi punti a disposizione, sarebbe bello per la Red Bull riuscire a piazzare una zampata, anche se l'obiettivo stagionale è stato messo in cascina: "Nonostante tutto - ha spiegato Christian Horner - abbiamo incamerato il secondo posto nel campionato costruttori, che considerato da dove siamo partiti, è un grande merito della squadra". Ma anche negli Emirati il tema principale sarà quello di poter tentare di dare al propulsore RS35 un degno step evolutivo, e per quanto Adrian Newey possa fare - come ha fatto quest'anno - dei veri miracoli, il successo del duo Ricciardo-Kvyat dipenderà principalmente dall'esito di questo scontro di potere.





Sensazioni positive per tutti i protagonisti di Maranello che hanno espresso tutta la loro soddisfazione per essere andati... a punti. Ma la partita vera ora si giocherà su due fronti, uno interno e uno esterno

QUAL È IL



ZERO



PIANO?



FORMULA 1

GP BRASILE





Marco Cortesi

Un rischio che paga. Così si intitola il comunicato stampa della Ferrari dopo la gara di Interlagos. Soddisfazione e positività da parte di Marco Mattiacci, che ha espresso piacere per come la tattica a due soste di Kimi Raikkonen abbia funzionato senza problemi facendolo finire addirittura... settimo. Fernando Alonso, sesto, ha avuto una gara assolutamente perfetta secondo Mattiacci, e anche lo spagnolo ha espresso tutta la sua soddisfazione per essere andato a punti. "Con Kimi abbiamo deciso di correre il rischio di una gara su due soste - ha spiegato il manager - e lui ha saputo dimostrare che, se a suo agio con la vettura, in materia di gestione pneumatici riesce a tirare fuori il meglio di sé. Il rammarico dei secondi persi al pit-stop ci insegna che dobbiamo migliorarci in tutte le aree che possono offrire prestazione. Fernando, dal canto suo, ha disputato una gara altrettanto perfetta, e anche nel duello finale con il compagno di squadra ha saputo dimostrare una grande lucidità e precisione di guida".

Tutti hanno speranze per il futuro Ferrari, per il nuovo corso, ma la vera motivazione è che la nuova dirigenza abbia un buon piano. Perché, se ce l'ha, lo sta nascondendo veramente bene. Le aspettative, man mano che la stagione è proseguita, sono andate via via scemando e sembra ormai che i podi non possano più non solo essere possibili, ma anche poco interessanti. Certo, nel futuro già ci si immagina che possa cambiare molto; a partire dai piloti, ma il problema è sempre lo stesso. Per costruire un successo servono tempo, impe-

gno e dei progetti a lungo termine, compresi progetti che possano spingere la ricerca ai limiti e, se serve, a consentire qualche piccolo fallimento. L'attesa per il 2015 è massima, con l'arrivo del quattro volte Campione del Mondo Sebastian Vettel, ma già all'interno della scuderia di Maranello si ha già paura di dovere fare i conti con delle attese molto elevate. Nikolas Tombazis sembra già essere sulla graticola per una vettura che non ha mai girato e c'è chi è pronto a scommettere che buona parte delle teste, nell'organigramma Ferrari, siano già destinate a saltare. In Brasile, l'asfalto è stato più abrasivo di quanto si era pensato, e questo ha giocato contro Alonso, che ha visto le sue gomme soft durare meno del dovuto. Certo, si trattava di condizioni particolarmente difficili, ma che erano presenti per tutti. D'altra parte, Raikkonen ha dimostrato, come accaduto altre volte, di non essere impazzito ma che, quando è messo in grado di trovare il giusto feeling con la Ferrari F14T, la performance è alla pari di quella del compagno. Alla fine, indipendentemente dai risultati, la partita principale si è giocata nelle stanze dei bottoni. Dopo la notizia positiva sull'allentamento del freeze nello sviluppo dei motori che era arrivata ad Austin, la situazione ha preso una piega diversa in Brasile. Citando la volontà di mantenere i costi bassi ed evitare una continua corsa alla spesa, Toto Wolff avrebbe fatto saltare la trattativa. Una pessima notizia per tutti coloro che non utilizzeranno propulsori Mercedes, guarda caso. Lo scontro ora si farà molto intenso, molto di più che in pista, e sarà un vero banco di prova per la gestione.



SALVA LA

La squadra di Mallya sembra una brutta fotocopia di quella di inizio stagione, quando contendeva il terzo posto nella classifica costruttori ai top team. Il tedesco a San Paolo ha recuperato qualche punto che fa morale, Perez lontano dalla top 10 a causa anche del terzo pilota Juncadella

Antonio Caruccio

Un finale di stagione difficile per la Force India. La vettura che andava a podio in Bahrain e lottava per la top-5 insidiando la McLaren nel mondiale costruttori nella prima metà di stagione, sembra scomparsa. Il congelamento di alcuni sviluppi per ovvi problemi economici, pesa sicuramente sulle prestazioni di Nico Hulkenberg e Sergio Perez, che comunque saranno nuovamente al via della stagione 2015 con la compagine di Vijay Mallya (Hulkenberg già confermato, si attende il rinno-

vo di Perez). Il tedesco è sicuramente il punto di riferimento della squadra. Snobbato negli anni dai top team Red Bull, Ferrari e McLaren, Hulkenberg sembra aver ritrovato in Force India i giusti riconoscimenti al suo talento, e dalla dodicesima posizione in griglia di partenza ha recuperato sino all'ottavo posto sotto la bandiera a scacchi, portando a casa altri punti nel mondiale. Montando le gomme soft nel finale di corsa inoltre, ha ridotto il divario dalle Ferrari, dopo aver trascorso buona parte della gara vicino a Kimi Raikkonen, e se avesse avuto a disposizione qual-

che giro in più avrebbe sicuramente provato il sorpasso al finlandese e magari anche a Fernando Alonso. Diversa invece, la situazione per Perez. Il messicano non ha girato venerdì, perché nelle prove libere 1 è salito al suo posto il terzo pilota Daniel Juncadella, che ha finito per picchiare contro le barriere rendendo così impossibile a Perez scendere in pista nel pomeriggio. In qualifica poi, eliminato nel Q1, ha dovuto pagare anche una penalità di sette posizioni derivante da Austin, ed ha concluso in... bellezza la corsa facendosi penalizzare di 5 secondi.

HULKENBERG A FORCE INDIA



Nico Hulkenberg

Trasferta brasiliana non positiva per la Toro Rosso che non ha conquistato la top 10 con Kvyat e Vergne ed è andata incontro a diversi problemi tecnici, soprattutto col francese. In pista il venerdì il futuro pilota del team faentino, Verstappen

Antonio Caruccio

Quello di Interlagos è stato un fine settimana sicuramente frustrante per la Toro Rosso. La squadra di Faenza continua a portare in pista grandi aggiornamenti tecnici ed aerodinamici sin da Singapore, diventando forse una delle squadre più attive sotto questo aspetto, ma i risultati non rispecchiano il potenziale. Tanti i problemi tecnici riscontrati nel corso della stagione, che in questa occasione hanno penalizzato soprattutto Jean-Eric Vergne. Il francese, che aveva lasciato il sedile a Max Verstappen nelle prime prove libere, nel pomeriggio di venerdì si è fermato dopo poche tornate per un problema all'ERS non potendo portare avanti il programma necessario per settare la vettura sulle sue necessità, proprio come successo in precedenza già a Suzuka. In gara, JEV non è riuscito a gestire bene il traffico rimanendo bloccato molto tem-

po dietro alla Force India di Sergio Perez, il cui motore Mercedes forniva maggior velocità in rettilineo. Sorpasso che tuttavia è riuscito senza particolari problemi a Daniil Kvyat, che nonostante non abbia disputato il Q2 a causa delle sette posizioni di penalità in griglia di partenza per aver sostituito il propulsore ad Austin, è riuscito a rimontare da fondo griglia fino all'undicesimo posto, ma anche per lui nessun punto per la classifica mondiale. Kvyat è stato inoltre autore del terzo giro veloce in gara con le gomme morbide con cui ha percorso 11 giri, il più coraggioso a inizio gara come Nico Hulkenberg. Il russo aveva ben impressionato nella prima sessione di prove libere chiudendo al terzo posto alle spalle delle Mercedes, velocità confermata anche da Verstappen. All'olandese era stato chiesto per la prima volta di spingere a fondo cercando il limite della vettura, ma nonostante qualche imperfezione di guida, ha superato positivamente l'esame della squadra.

FRUSTRAZIONE



Daniil Kvyat

E ZERO PUNTI

UN PO' DI LUCE

Come ad Austin, anche a San Paolo la Lotus è stata maggiormente competitiva rispetto al trend stagionale e avvicinare la zona punti non è più una utopia

Antonio Caruccio

Romain Grosjean e Pastor Maldonado vedono la luce in fondo al tunnel. Forse perché ormai la stagione 2014 volge al termine, sicuramente una delle più difficili della squadra inglese dopo che lo scorso anno con Kimi Raikkonen erano in lotta per il titolo. In Brasile, con una vettura non a proprio agio con le gomme morbide, si era puntato ad una gara su due pit-stop cercando di percorrere il più

alto numero di giri possibili con gli pneumatici medi, ma le alte temperature in pista hanno portato il muretto a cambiare la strategia in corsa passando da due a tre pit-stop. Entrambi fuori nel Q1 in qualifica, Maldonado ha giovato delle penalità di Daniil Kvyat e Sergio Perez per artigliare l'ottava fila, ma non è stato in grado di gestire al meglio il traffico in partenza, condizione che lo ha costretto ad una gara in rimonta, situazione inversa per Grosjean. Il

francese, che si è anche sprecato in parole di elogio nei confronti della squadra dopo le tante critiche, sintomo forse di una prossima riconferma ufficiale, ha avuto un buono scatto e già alla seconda curva era in lotta con Red Bull e Ferrari. Per il transalpino però, un problema all'unità motrice lo ha costretto al ritiro nel corso del sessantaquattresimo giro, mentre Maldonado è stato in grado di recuperare sino al dodicesimo posto finale.



Pastor Maldonado

FORMULA 1

GP BRASILE



Esteban Gutierrez

L'ULTIMA SPIAGGIA

Con Gutierrez e Sutil già appiedati per il 2015, la Sauber fa bene in qualifica, ma non si mette in mostra durante la gara. Risultato finale: ancora una delusione

Marco Cortesi

Un'altra occasione persa quella della Sauber in Brasile? In qualifica, le due vetture di Hinwil si erano rivelate ragionevolmente competitive con addirittura Esteban Gutierrez che aveva per poco mancato l'aggancio alla fase finale della Q3. Il tutto nonostante avesse perso tempo per una serie di problemi tecnici il venerdì, cosa che aveva portato il team a lavorare fino a tardi. Adrian Sutil si presentava all'apparenza un po' meno in forma del collega messicano ed un bel po' arrabbiato con la scuderia, dopo l'annuncio, arrivato il mercoledì, dell'approdo di Felipe Nasr accanto a Marcus Ericsson per la stagione 2015. E, nonostante un colpo che non può non avere ripercussioni psicologiche all'interno del gruppo e degli abitacoli, entrambi i piloti hanno lottato la domenica. Purtroppo,

le C33 non sono sembrate all'altezza delle aspettative. Poco prima del via, un problema con il turbocompressore ha costretto Sutil a partire dai box, mentre con Gutierrez si era optato per una quantità più prudente di cavalli a disposizione per evitare la sostituzione della "power unit". In più, le vetture sembravano soffrire particolarmente del caldo in termini di rendimento delle gomme, dopo un sabato molto più fresco. Gutierrez ha concluso quattordicesimo, mentre Sutil, rallentato anche da un problema in occasione del primo pit-stop, ha terminato sedicesimo, senza aver nulla per cui biasimare se stesso. Ora, per Monisha Kalterborn ed i suoi, si affaccia l'ultima possibilità di salvare la stagione e i doppi punti potrebbero aiutare. Ma solo a patto di avere una performance globale migliore una volta schierati per la gara.

UNA COLLETTA PER LA CATERHAM

Il team ex Fernandes rischia di finire come la Marussia, l'ultima speranza è il crowdfunding, ovvero la raccolta di finanziamenti attraverso le donazioni dei fan e di potenziali investitori. Mentre chi amministra quasi un miliardo e mezzo di euro all'anno grazie ai proventi della F.1 resta a guardare



Stefano Semeraro

La F.1 ogni anno crea guadagni per 1,44 miliardi – miliardi, sì – di euro, ma per sopravvivere la Caterham deve ricorrere al crowdfunding. O se preferito dirlo all'italiana, ad una colletta, mettendo all'incanto gadget e speranze per riuscire a riempire le casse ormai vuote e permettersi un posto sulla griglia ad Abu Dhabi. Sembra fantasia, invece è la realtà. Il crowdfunding sportivo non è una novità, neppure in Italia, attraverso alcune piattaforme digitali (come Eppela) ci sono atleti anche di valore, come ad esempio Fabiana Luperini (5 giri d'Italia e 3 Tour de France vinti) che vi fanno ricorso per finanziare la propria attività, ma è quasi grottesco che accada in uno sport ricco come la F.1. Anche qui in realtà c'è un precedente, quello di Kamui Kobayashi che nel 2013 tentò di organizzare una raccolta fondi per assicurarsi un sedile in F.1, ma fallì. A livello di team fa un po' impressione vedere il futuro affidato alla bontà di cuore di fan e mecenati di varia

provenienza. Il sito francese Auto-Hebdo e il blog di Joe Saward, da cui abbiamo tratto il grafico che ripubblichiamo in queste pagine, hanno spiegato come funziona la distribuzione dei soldi nel Circus, un meccanismo complicato e molto originale, che ad esempio prevede un "prelievo speciale" da parte della Ferrari pari al 2.5 % del totale, ma che al tempo della crisi si è rivelato incapace di sostenere l'avventura di team non economicamente già solidi in proprio. Per sopravvivere servono almeno 50 milioni di euro, per tentare una stagione dignitosa almeno 80, mentre i compensi per i team che non primeggiano previsti nel nuovo Patto sono decisamente bassi. E infatti la Marussia si rifiutò di sottoscrivere, giudicando insufficiente un premio di 7 milioni di dollari per un decimo posto. «Non trasformiamo la F.1 in una specie di WTCC a livello mondiale», ha gridato a San Paolo Monisha Kalterborn, ma chi comanda il vapore sembra decisamente insensibile alle sofferenze dei paria del Circus. Ecco allora arrivare il crowdfunding, ultimo disperato

tentativo da parte della Caterham di evitare la sorte già capitata a HRT e Marussia. Secondo la BBC grazie a questo strumento in 48 ore la scuderia è riuscita a raccogliere un milione di sterline da oltre 2.100 investitori, ma Finbarr O' Connell, l'uomo che gestisce l'iniziativa, ha fissato a 2,35 milioni di sterline il limite minimo per consentire alla Caterham di essere in pista nel Golfo. La raccolta si chiuderà venerdì, e secondo O' Connell «non si tratta di gestire un team di F.1 attraverso il crowdfunding, ma di assicurarle la possibilità di compiere un passo decisivo verso la salvezza. Se un team non corre perde molte possibilità di attrarre nuovi investitori, mentre questo progetto dà una chance di mettersi in mostra. Siamo stati contattati da varie realtà internazionali che vogliono sostenerci in diverse maniere, e, cosa più importante, siamo riusciti ad attirare un nuovo potenziale acquirente». La Caterham lotta per un posto in griglia. I suoi dipendenti semplicemente per un posto di lavoro.



L'ORDINE DI ARRIVO DOMENICA 9 NOVEMBRE 2014

- 1 - Nico Rosberg (Mercedes W05) - 71 giri in 1.30'02"555
- 2 - Lewis Hamilton (Mercedes W05) - 1"457
- 3 - Felipe Massa (Williams FW36-Mercedes) - 41"031
- 4 - Jenson Button (McLaren MP4/29-Mercedes) - 48"658
- 5 - Sebastian Vettel (Red Bull RB10-Renault) - 51"420
- 6 - Fernando Alonso (Ferrari F14-T) - 1'01"906
- 7 - Kimi Raikkonen (Ferrari F14-T) - 1'03"730
- 8 - Nico Hulkenberg (Force India VJM07-Mercedes) - 1'03"934
- 9 - Kevin Magnussen (McLaren MP4/29-Mercedes) - 1'10"085
- 10 - Valtteri Bottas (Williams FW36-Mercedes) - 1 giro
- 11 - Daniil Kvyat (Toro Rosso STR9-Renault) - 1 giro
- 12 - Pastor Maldonado (Lotus E22-Renault) - 1 giro
- 13 - Jean-Eric Vergne (Toro Rosso STR9-Renault) - 1 giro
- 14 - Esteban Gutierrez (Sauber C33-Ferrari) - 1 giro
- 15 - Sergio Perez (Force India VJM07-Mercedes) - 1 giro
- 16 - Adrian Sutil (Sauber C33-Ferrari) - 1 giro

Giro più veloce: Nico Rosberg 1'15"203

Ritirati

- 63° giro - Romain Grosjean
- 39° giro - Daniel Ricciardo

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
San Paolo	9/11/2014	Nico Rosberg (Mercedes W05)	71 giri in 1.30'02"555



CLASSIFICA PILOTI

1	Lewis Hamilton	Mercedes	334
2	Nico Rosberg	Mercedes	317
3	Daniel Ricciardo	RBR-Renault	214
4	Sebastian Vettel	RBR-Renault	159
5	Fernando Alonso	Ferrari	157
6	Valtteri Bottas	Williams-Mercedes	156
7	Jenson Button	McLaren-Mercedes	106
8	Felipe Massa	Williams-Mercedes	98
9	Nico Hulkenberg	Force India-Mercedes	80
10	Kevin Magnussen	McLaren-Mercedes	55
11	Kimi Raikkonen	Ferrari	53
11	Sergio Perez	Force India-Mercedes	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	651
2	Red Bull Racing-Renault	373
3	Williams-Mercedes	254
4	Ferrari	210
5	McLaren-Mercedes	161
6	Force India-Mercedes	127
7	Scuderia Toro Rosso-Renault	30
8	Lotus-Renault	10
9	Marussia-Ferrari	2
10	Sauber-Ferrari	0
11	Caterham-Renault	0

Rosetta, uno sp

Il 12 novembre è previsto l'emozionante "touch-down" della sonda lanciata oltre dieci anni fa dall'Agenzia Spaziale Europea alla caccia della cometa "67P/Churyumov-Gerasimenko". Andrea Toso, che ha guidato il team di tecnici e ingegneri della Dallara che ha collaborato all'impresa, realizzando il trapano elettronico incaricato di perforare la superficie dell'oggetto celeste, ci racconta come è nata e come si è sviluppata questa straordinaria avventura

Andrea, queste sono cose davvero fuori... dal mondo! Del resto siamo entrambi abbastanza adulti, diciamo così, per ricordarci di quando negli anni '60 e '70 si palava di "corsa allo spazio". Ci racconti cosa è la missione Rosetta?

"La missione Rosetta ha l'obiettivo di portare una sonda su una cometa, svolgere esperimenti scientifici e inviare i risultati degli esperimenti alla Terra; sembra facile ma nessuno ci ha mai provato prima. Un'idea semplice e intrigante perché nasce dalle necessità e dall'intelligenza. "less is more" è uno slogan spesso usato in ambito sportivo ed è molto adatto per descrivere questa strana avventura...

Nell'immaginario collettivo le comete sono oggetti celesti misteriosi, portatrici di sventure o di fatti epocali, studiate dagli astronomi fin dal tempo dei caldei. Le comete non sono pianeti e riaffiorano quasi dal nulla nella geografia del sistema solare circa ogni cento anni con orbite ellittiche molto allungate per poi ritornare nelle oscurità profonde. Sì, le comete, con le loro brillanti chiome che riempiono il cielo anche di giorno, un po' inquietano i nostri pensieri.

Negli anni 2000 il programma spaziale americano era in auge con gli Shuttle, la stazione spaziale e le prospettive di arrivare su Marte. Al contrario, l'ESA (European Space Agency) e le sue affiliate tra cui l'ASI (Agenzia Spaziale Italiana), era povera di finanziamenti perché le varie nazioni erano e sono spesso divise su tutto. ESA cercava un'idea forte per giustificare un'impresa nuova e degna di mettere alla prova la forte cultura scientifica europea. Non potendo né andare su Marte, né sviluppare un sistema di satelliti geostazionari...all'ESA hanno pensato...: è possibile mandare una sonda su una cometa con poche risorse economiche, grazie all'ingegno dei nostri bravi scienziati? Da lì è partita la scintilla.

Il Politecnico di Milano ed in particolare il Dipartimento di Ingegneria Aerospaziale, guidato dalla professoressa Amalia Ercoli Finzi, si è proposto come guida scientifica, ha trovato prima l'appoggio dell'ASI,

poi il consenso dell'ESA. Tecnospazio, ora nota come Galileo Selex, era all'epoca una società del settore ed ha ricevuto l'incarico di coordinare tempi, costi e specifiche tecniche dell'intero progetto per trovare aziende con esperienza nel settore dei compositi e delle strutture leggere in particolare e forte nella progettazione aeronautica o simile: ogni grammo conta perché trasportare anche solo un grammo ad una distanza di 400 milioni di chilometri costa una follia se consideri che la luce impiega oltre 20 minuti per compiere la stessa distanza.

Tecnospazio ha cercato anche tra le aziende del settore Motorsport perché questo settore è tra i più contigui all'industria spaziale quanto a uso dei materiali, definizione dei controlli qualità, lavorazioni. E così insieme a tante altre aziende, hanno trovato Dallara, anche se onestamente non siamo stati la loro prima scelta... Ferrari declinò la richiesta perché troppo impegnata nel campionato Formula 1".

Bellissima e affascinante sfida, soprattutto per chi ha avuto come eroi d'infanzia da una parte Thor Heyerdahl e dall'altra Neil Armstrong. Che problemi progettuali pone una avventura del genere?

"La sfida tecnica è stata soprattutto mentale! Immagina di dover svolgere un esperimento scientifico a livello mentale, senza un laboratorio in grado di riprodurre tutte e insieme le condizioni reali in cui l'oggetto dovrà operare: vuoto assoluto e gravità zero, temperatura e pressione prossime allo zero, irraggiamento solare, conduzione termica tra tutti i componenti compresi i circuiti elettronici, nessuna convezione termica che smaltisca il calore dei circuiti elettronici perché aria non ce ne è, niente attrito, un viaggio in totale ibernazione di dieci anni durante i quali la sonda viaggia alla completa deriva nelle profondità oscure del sistema solare, persone al centro di controllo missione che cambiano con gli anni, alcuni di loro adesso sono in pensione, altri non hanno neppure visto



rint fra le stelle



partire la sonda ...

Ovviamente prima del lancio si sono condotte prove molto impegnative di "qualificazione": vibrazioni violente per simulare la fase di lancio, prove in camera ipobarica e criogenica e altre più dettagliate con varie iterazioni perché non tutto funzionò al primo tentativo. Comunque, tralasciamo i preliminari.. immaginiamo di essere Rosetta in un punto imprecisato del sistema solare in movimento alla velocità di 60000 km/h... Siamo partiti nel 2004 dalla base ESA nella Guyana (a nord del Brasile, vicino all'equatore) con un normale razzo Ariane, che ci ha spinti fuori orbita dopo aver sganciato tutti i vari stadi di propulsione. Siamo adesso fuori dall'atmosfera terrestre e ci stiamo allontanando... Dobbiamo raggiungere un oggetto in movimento e lontano oltre 400 milioni di chilometri, una distanza difficile da visualizzare, consideriamo allora 10000 volte il diametro della Terra o 3 volte la distanza tra la Terra e il Sole. Cosa facciamo? Puntiamo dritto al bersaglio mobile? No! Abbiamo solo 24 piccoli razzi a idrazina che possono spingere la nostra massa di 400 kg con delle forze massime di circa 1 kg e alcune piccole batterie che ci serviranno per svolgere gli esperimenti se arriveremo a destinazione. Non abbiamo niente altro.

Allora sfruttiamo la bellezza sostanziale del Creato, cioè la massa propria dei pianeti: l' "effetto fionda": accettiamo di prendere il viaggio un po' alla lontana, circa 1.2 miliardi di chilometri per raggiungere un obiettivo lontano solo 400 milioni di chilometri (tanto la dimensione tempo è abbastanza relativa, dobbiamo solo arrivare!). Puntiamo su Marte che è il pianeta più vicino, percorrendo una traiettoria iperbolica che sfrutti il suo campo gravitazionale per accelerare cambiando direzione; dopo il passaggio intorno a Marte torniamo verso la Terra e sfruttiamo di nuovo l'effetto fionda, sempre aumentando la velocità.. un nuovo passaggio intorno a Marte che nel frattempo si è spostato di qualche milione di chilometri... a quel punto da Terra ci spengono e dormiamo per dieci anni come la Bella Addormentata, alla deriva negli abissi profondi del sistema solare.

Un anno fa nel 2013 il risveglio programmato da un piccolo "orologio".. scopriamo che il nostro "punto-nave" è sbagliato di qualche centinaio di migliaia chilometri, un'inezia! Solo 5 volte il diametro della terra. (forse il piccolo errore di rotta è dovuto sia ad una differenza di pochi grammi, su un totale di 400 kg, dell'idrazina non consumata per le piccole correzioni in uscita





dall'atmosfera terrestre sia a pochi grammi di resina dei pre-impregnati del materiale composito persi nel vuoto assoluto)...

Da Terra comandano una breve accensione per correggere la nostra rotta, ma.. nello spazio vuoto non c'è attrito: se acceleriamo troppo la nostra velocità aumenta, passeremo a fianco alla cometa e la sorpasseremo senza poter tornare indietro; se acceleriamo troppo poco la cometa si allontana perché la sua velocità è maggiore della nostra. Quindi il comando missione deve essere preciso e consumare la minima energia possibile, preciso ma sempre pronto a correggere la rotta (vale la pena ricordare che in tutte le missioni interplanetarie c'è un forte vincolo per contenere l'inquinamento dello Spazio, non solo patrimonio assoluto di tutto il Creato, ma insieme al Tempo condizione necessaria perché noi uomini possiamo intuirne l'esistenza).

Messi in assetto, dispieghiamo i pannelli solari come alla nascita di una crisalide, raccogliamo "goccia a goccia" la luce del sole (a 400 milioni di chilometri il sole illumina davvero poco!, a quella distanza la potenza dei nostri pannelli è equivalente a quella consumata di dieci lampadine) e con queste gocce ri-orientiamo le antenne per comunicare con la Terra, avviamo le apparecchiature fotografiche e riattiviamo gli impianti di bordo.

E' come essere passeggero in un'automobile nel deserto e nel buio assoluto, con una vaga idea di dove devi arrivare ma senza autonomia di scelta, fiducioso nelle abilità del pilota che si trova a 400 milioni di chilometri: puoi solo segnalare al pilota dove ti trovi e ricevi istruzioni se va bene dopo circa un'ora... beh! Un po' di ansia ti viene! Da gennaio scorso fino a luglio ci avviciniamo progressivamente alla cometa fino ad arrivare a circa 30 km. Daluglio a ottobre in quattro mesi le nostre macchine fotografiche rilevano l'intera superficie della cometa che, sorpresa!, ha una forma tutt'altro che circolare, assomiglia ad una nocciolina americana lunga 4 chilometri, con valli, crateri e piccoli monti.

Il centro di controllo missione a Darmstadt cerca una "pianura" adatta di "ac-cometaggio" e il 12 Novembre con un telecomando azionato da terra ci stacciamo dal modulo-madre. Siamo distanti circa 25 km. La discesa dura circa 7 ore ad una velocità di circa 0.5 km/h, un volano in miniatura garantisce la stabilità della nostra traiettoria di avvicinamento. Scendiamo piano piano, in "caduta libera" attratti solo dalla flebile gravità della cometa, circa 1/10000 della gravità terrestre. Appena tocchiamo il

suolo, un piccolo motore consuma tutto l'idrazina che abbiamo per contrastare il rimbalzo e permettere agli arpioni di penetrare nel suolo e ancorarci in modo abbastanza stabile. (non siamo neppure sicuri della composizione della cometa, sarà ammoniaca solidificata o basalto?)..

Ancorati alla superficie, iniziamo la fase della missione che riguarda Dallara: tra i numerosi esperimenti ottici, elettrici e magnetici c'è il trapano progettato e costruito in Dallara a Varano Melegari!... La punta cava del trapano penetra nel suolo e la sua filettatura interna estrae schegge e piccoli campioni di suolo cometario; grazie a piccoli tubicini il materiale cometario non sfugge libero nello spazio ma è convogliato in alcuni "fornetti" collegati ad una "giostira" in grado di svolgere diversi esperimenti, c'è una piccola lente che funziona come microscopio, una micro resistenza per riscaldare il materiale e così via.. Inviai dati a terra. Le nostre batterie sono così piccole che abbiamo un'autonomia di circa 60 ore per svolgere tutti gli esperimenti prima di fermare il nostro cuore scientifico: come la fioritura dell'agave che esplose nella sua massima bellezza e funzionalità prima della morte".

Che velocità raggiunge una sonda di questo tipo? Che tipo di motore la spinge?

"Come dicevamo, la velocità di Rosetta e della cometa è circa 60000 km/h. ma non c'è attrito quindi non c'è nessun effetto aerodinamico che rallenta la nostra corsa: nello spazio non esiste l'aerodinamica perché non c'è l'aria! Il modulo base ha 24 piccoli motori ad idrazina. Tutto qui. Nello spazio devi portarti dietro tutto quello che ti servirà per tutta la durata della missione perché non c'è nessun angelo custode che ti venga ad aiutare. "out there, it is better to have in your back pack whatever you need to survive and work" – John Aldrin. L'alternativa è ricostruire sul posto quello che ti serve con il materiale che hai, inclusi gli scarti ti ricordi il film Apollo 13?, è come essere una ciurma di marinai in mezzo all'oceano, troppo lontani dal porto, che devono riparare la nave: non possono ricostruire tutto altrimenti la nave affonda ma devono riparare qualcosa perché c'è un guasto... Se proprio non hai nulla con cui riparare la nave bisogna estrarre dal vuoto qualcosa (e allora viene in aiuto come dal nulla il sole e la sua luce che è energia e vita, c'è qualcosa di mistico in questo!).

Quali sono i materiali e le tecnologie



più interessanti che utilizza?

“Ti faccio due esempi: il primo è il Vespel, un materiale autolubrificante: la punta del trapano quando penetra nella superficie della cometa produce attrito e quindi calore ma non c'è aria che smaltisca il calore e non puoi permetterti il lusso del grasso perché dopo dieci anni nel vuoto assoluto di grasso non può rimanere traccia... Un secondo esempio è l' Invar, un materiale così particolare che il suo coefficiente di dilatazione termica è nullo. Ritorniamo con il pensiero a noi anima di Rosetta e riflettiamo sul perché ci è necessario l'Invar.: per dieci anni siamo stati esposti per una metà al Sole e per l'altra metà allo spazio nero e profondo. Senza Invar i nostri due lati si dilaterrebbero in modo diverso con gravi deformazioni; queste deformazioni innescano vibrazioni termo-elastiche (innescate dalla temperatura e legate alla rigidità

della struttura) che compromettono la precisione delle nostre antenne di comunicazione con la Terra, riducono l'efficienza dei nostri pannelli solari con cui raccogliere le gocce di luce fino al punto di provocare vibrazioni catastrofiche e quindi il collasso (questo era l'argomento della mia tesi di Laurea in Ingegneria Aerospaziale!)”.

Che ricadute – scientifiche, tecnologiche, ma anche filosofiche - può avere secondo te oggi sulla nostra vita quotidiana l'esplorazione dello spazio?

“Essenzialmente due principi ci spingono alla conoscenza, il primo è la ricerca della conoscenza in sé, come valore non negoziabile, per soddisfare una curiosità pura e potente; l'altro principio ricerca la conoscenza come valore strumentale, al fine di migliorare la condizione della vita umana.

Entrambi i principi sono validi e nobili, ciascuno di noi è orientato più verso l'uno o verso l'altro. Ad esempio, cosa spinse Ulisse ad abbandonare figlio, padre, moglie, l'ardore
*ch' i' ebbi a divenir del mondo esperto
e de li vizi umani e del valore;
ma misi me per l'alto mare aperto
sol con un legno e con quella compagna
picciola da la qual non fui diserto
e volta nostra poppa nel mattino,
de' remi facemmo ali al folle volo
infin che 'l mar fu sovra noi richiuso*
Qual era lo scopo della sua esplorazione? Tornare di là dal mondo con nuove tecnologie e nuove conoscenze da usare come vantaggio competitivo o per curare malattie? Ulisse sapeva che non sarebbe più tornato”.

Motorsport e ingegneria aerospaziale



ne ricordo più nessuno. Questo progetto del “trapano spaziale” era delicato, sobrio, con un così profondo respiro del tempo che forse resterà nella memoria del genere umano come atto coraggioso di conoscenza; così come fece Galileo che osò scrutare la luna e i pianeti per scoprire che questi non erano perfettamente sferici come i filosofi e i teologi pretendevano di imporre per dogma di fede; come fece Werner von Braun il quale, dopo gli anni terribili in Germania dedicati allo sviluppo della micidiale V2, fu accolto dagli Americani e, grazie alla sua esperienza con gli strumenti di morte, addirittura guidò il programma spaziale che conquistò la Luna all’Umanità.

A un ingegnere come te viene mai la tentazione di progettare una vettura da corsa tele-guidabile come una astronave?

“Forse avevo questa tentazione, o meglio questa presunzione, vent’anni fa quando pensavo che i meriti dei successi in gara fossero principalmente da ascrivere agli ingegneri.. Poi ho avuto la possibilità di guidare una piccola monoposto nei corsi di pilotaggio di Henry Morrogh e mi sono reso conto che il pilota è quasi tutto. Anche dietro la missione Rosetta trovi i piloti: sono gli uomini del centro di controllo di Darmstadt, del Politecnico di Milano e di tante altre aziende. Rosetta da sola non rappresenta nulla, è solo un oggetto perso nello spazio”.

In questi giorni esce sugli schermi il kolossal americano “Interstellar”, che narra la ricerca di un habitat alternativo alla terra a grandissima distanza da noi. Oggi disponiamo di una tecnologia adatta a questo compito?

La tecnologia c’è, ovviamente; manca il sogno. Scriveva Emily Dickinson una bellissima poesia:

Per fare un prato basta un filo d'erba e un'ape

*Un filo d'erba e un'ape
E un sogno
Un sogno può bastare
Se le api sono poche*

Se pensi che l’uomo ha camminato sulla Luna quasi cinquant’anni fa, senza super computer, Internet, GPS, carbonio, processori real-time, quanto meglio potremmo fare oggi!!... Cercare un habitat alternativo significa che dobbiamo scappare da qui, che abbiamo riempito di rifiuti questo nostro mondo (Mondo vuol dire proprio “pulito”) e l’abbiamo reso nocivo a noi stessi.

Pensa per un attimo all’isola di Pasqua, un’isola così lontana dal continente che per millenni non c’è stata la possibilità di comunicare con altri: gli abitanti hanno distrutto tutti gli alberi e tutti i prati per spostare ed erigere inutili idoli di pietra fino a causare la morte di tutti. Ora estendi la dimensione dell’isola di Pasqua al Mondo e ritrovi la stessa dinamica: siamo limitati e finiti, ci conviene avere cura dell’unico Mondo che ci è dato... “Conserviamo quello che non possiamo generare!”

Perché questa missione ?

“Perché solo andando indietro nel tempo possiamo capire chi siamo e possiamo usare la fionda del tempo per avanzare verso il futuro. Da soli con i nostri mezzi non arriveremo mai; se ci basiamo solo sulla forza dei nostri remi dopo un po’ ci stanchiamo; se invece alziamo la vela e la sappiamo governare, voliamo nel vento e arriviamo dove vogliamo.

Le comete, così come gli asteroidi sono detriti di collisioni avvenute al tempo della formazione del sistema solare. Dall’analisi dei campioni di suolo cometario troveremo amminoacidici, ammoniaci o cristalli primordiali e capiremo meglio la sostanza delle stelle, del Cosmo (che significa letteralmente il Bello Eterno) e di noi stessi. “Noi siamo fatti della stessa sostanza delle stelle!”.

le sono da sempre molto legati: vogliamo analizzare meglio in che modo?

“L’equipaggio (in francese “equipe” rende benissimo l’idea) dei “marinai Dallara” che ha progettato e costruito il trapano era molto snello: abbiamo lavorato alla progettazione e alla costruzione del trapano al di fuori del normale orario di lavoro. C’era il Responsabile della Produzione, Italo Montanari, ora in pensione, uomo dal grande senso pratico di cui mi ricordo sempre le metafore del mondo contadino, robusto e semplice, applicate all’esplorazione spaziale, Matteo Serventi un giovane progettista mago delle superfici ora padre di due bambini, due un bravissimi meccanici Mario Spirelli e Andrea Bernazzoli ed io, nessun manager: ... interessante, vero? Ci gestivamo da soli tra tanti altri progetti così urgenti e così importanti che...adesso proprio non



Gli incredibili fratelli Marquez monopolizzano i titoli mondiali, con il piccolo Alex che va a segno in Moto3 imitando Marc. Ma con il secondo posto di Valencia e nella classifica finale, Rossi ha dimostrato di essere ancora il vero rivale del Piccolo Diavolo. E per il 2015 ha già lanciato il guanto di sfida

VALENTINO CONTRO LA FAMIGLIA



Stefano Semeraro

Contro la Famiglia c'è poco da fare. A meno di non chiamarsi Valentino Rossi. La Famiglia è quella dei Marquez, che quest'anno ha letteralmente monopolizzato i titoli del motomondiale: Marc in MotoGP e il suo fratellino Alex in Moto3. Non era mai successo che a fare la doppietta su due ruote fossero due fratelli. A Valencia è bastato un terzo posto al 18enne Alex per respingere l'attacco di Jack Miller, che pure ha vinto il doppio dei suoi GP (6 contro 3), per alzare la coppa iridata proprio come il fratellone. «Ma in famiglia non ci sono campioni del mondo – assicura Julià, il padre di Alex e del Piccolo Diavolo che da parte sua in Moto GP è andato a segno per la 13esima volta nella stagione – anche se siamo entrati nella storia tutto continua come al solito, ci sono dei figli e dei genitori». Fra l'altro anche il campione di Moto2, Tito Rabat, si allena con i fratelli Marquez «e ormai fa un po' parte della Famiglia», come assicura Marc.

L'unico a non abbassare le mani, in questo tripudio dinastico della Spagna, è il solito, eterno Valentino Rossi, che a Valencia si è piazzato secondo alle spalle di Marquez e ha conquistato il posto d'onore nella classifica mondiale. Per lui quest'anno anche due vittorie, 13 podii, una pole: un bilancio mica male, considerato che il Dottore ormai ha 35 anni e un anno fa pareva sull'orlo della pensione. Valentino del resto non pare affatto rassegnato ad occuparsi di vicende geriatriche, vista la maniera con cui a Valencia ha regolato Jorge Lorenzo e il resto della truppa. «Be', se non ci fosse stato Marquez il Mondiale quest'anno lo avrei vinto io», ha sintetizzato, e non si può proprio dargli torto.

Sotto la pioggia Valentino è stato anche al comando per qualche giro, battagliando con la Ducati Pramac di Andrea Iannone, poi si è attaccato al retrotreno di Marquez e non lo ha più mollato, mentre Lorenzo si perdeva fra fragilità nervose e cambi gomme sbagliate. Alla fine, Rossi ha chiuso davanti a Pedrosa, Andrea Dovizioso e Cal Crutchlow con le Ducati ufficiali, mentre la rientrante Suzuki si è dovuta ritirare con De Puniet. Nella seconda parte di stagione il Dottore ha messo in banca più punti di Marquez, 154 contro 137, il secondo posto del 2014 non è certo un premio alla carriera, anzi. Sa più di base di partenza per una nuova stagione da combattere con il coltello tra i denti, per dimostrare a Marquez che i record non li sa battere solo lui. «Da domani si ricomincia a lavorare duro – ha promesso Valentino – perché nel 2015 si può fare meglio». Occhio all'highlander, perché fa sul serio.





Valentino Rossi davanti a Marquez nei primi giri della gara di Valencia

L'ORDINE DI ARRIVO GARA DI QUALIFICA DOMENICA 9 NOVEMBRE 2014

- 1 - Marc Marquez (Honda) - Honda Team - 30 giri in 46"39"627
- 2 - Valentino Rossi (Yamaha) - Yamaha Factory - 3"516
- 3 - Dani Pedrosa (Honda) - Honda Team - 14"040
- 4 - Andrea Dovizioso (Ducati) - Ducati Team - 16"705
- 5 - Cal Crutchlow (Ducati) - Ducati Team - 16"773
- 6 - Pol Espargaro (Yamaha) - Tech 3 - 37"884
- 7 - Aleix Espargaro (FTR Yamaha) - Forward - 38"168
- 8 - Stefan Bradl (Honda) - LCR - 41"662
- 9 - Michele Pirro (Ducati) - Ducati Team - 45"710
- 10 - Scott Redding (Honda) - Gresini - 51"191
- 11 - Hector Barbera (Avintia) - Avintia - 56"512
- 12 - Danilo Petrucci (ART) - Ioda - 57"000
- 13 - Nicky Hayden (Honda) - Aspar - 57"262
- 14 - Bradley Smith (Yamaha) - Tech 3 - 57"517
- 15 - Hiroshi Aoyama (Honda) - Aspar - 58"775
- 16 - Alvaro Bautista (Honda) - Gresini - 58"864
- 17 - Karel Abraham (Honda) - AB - 1'02"389
- 18 - Alex De Angelis (FTR Yamaha) - Forward - 1'15"795
- 19 - Michael Laverty (PBM) - Bird - 1'06"182 - 1'26"309
- 20 - Broc Parkes (PBM) - Bird - 1'37"212
- 21 - Mike Di Meglio (Avintia) - Avintia - 1 giro
- 22 - Andrea Iannone (Ducati) - Pramac - 1 giro

Giro più veloce: Marc Marquez 1'31"515

Ritirati

Jorge Lorenzo (Yamaha) - Yamaha Factory
 Yonny Hernandez (Ducati) - Pramac
 Randy De Puniet (Suzuki) - Suzuki

La classifica finale di campionato

1.Marquez 362; 2.Rossi 295; 3.Lorenzo 263; 4.Pedrosa 246; 5.Dovizioso 187;
 6.P.Espargaro 136; 7.A.Espargaro 126; 8.Smith 121; 9.Bradl 117; 10. Iannone 102.



A sinistra, e due fratelli Marquez. Sopra, Marc festeggia la tredicesima vittoria stagionale: record assoluto nella storia della MotoGP

MIKKO TORNA A CASA

Dopo dodici anni di gare iridate, il pilota finlandese ha deciso di ritornare nella sua Finlandia e di dedicarsi a tempo pieno della sua famiglia



Guido Rancati

“La cosa più importante è credere davvero di potercela fare. Sono partito da un piccolo villaggio che si chiama Kannonkoski e la strada per arrivare in alto è stata lunga, ma se io ce l'ho fatta, può farcela qualsiasi altro pilota che creda in sé stesso: lavorando duro, niente è impossibile”. La (bella) intervista a Mikko Hirvonen pubblicata da L'Equipe si chiude così, con un messaggio del campione che lascia ai ragazzi che stanno iniziando a correre. O che sognano di farlo. Quella sulle strade del Wales Rally GB,

per il finlandese sarà l'ultima recita da pilota professionista sul palcoscenico iridato: a trentaquattro anni ha deciso di porre fine a una carriera che, iniziata quattordici anni fa, l'ha portato a essere grande protagonista nel mondiale. Prima con la Subaru, poi con la Ford, quindi con la Citroen e infine di nuovo con la Ford. Era un da po' che aveva cominciato a pensare di farsi da parte, da quando s'era accorto che fare la valigia era un'incombenza ogni volta più pesante. Che sopportava sempre meno il separarsi dai figli e dalla sua compagna. Confessa che ai suoi amici più stretti ne aveva parlato ancor

prima che iniziasse l'estate. E quando è ripartito il mercato piloti ha semplicemente chiesto al suo manager di non iniziare nessuna trattativa. Nella chiacchierata con Jérôme Bourret, ottima penna dell'autorevole quotidiano sportivo francese, dice molte cose interessanti. Ribadisce di essere fiero di quanto ha fatto nel mondo dei rally, pur se non è riuscito a vincere un mondiale: “Abbiamo reso la vita dura a Sébastien Loeb, il più grande di tutti, e non è poco”. Già, non lo è. Per quattro volte ha chiuso subito dietro all'Extraterrestre. Una, nel 2009, solo di un misero punto. “E’

“**Abbiamo reso la vita dura a Sébastien Loeb, il più grande di tutti, e non è poco**”



...MA IN QUALCHE GARA LO RIVEDREMO ANCORA

andata così”, taglia corto. Evitando di aggiungere che la storia avrebbe avuto un finale diverso se nella prova-spettacolo di Mikolajki, l'ultima di quel Rally di Polonia, lo sciagurato Jari-Matti Latvala non avesse staccato una ruota a un niente dal controllo-stop buttando via un secondo posto che nessuno più poteva toglierli. Evitando di ricordare che in Galles la sua furiosa rimonta era stata stoppata a due pisse dalla fine dall'apertura del cofano della Focus. Non accusa nessuno: non lo aveva fatto allora, non lo fa oggi. Anche per questo suo modo di essere mancherà a molti.

E' troppo giovane per fare il pensionato, è troppo innamorato delle corse per restarne lontano. “Qualche gara prima o poi la farò ancora”, ha chiarito subito dopo aver annunciato che il prossimo campionato del mondo inizierà e proseguirà senza di lui. E tanto è bastato perché il promotore del Mondiale Rallycross lo invitasse ufficialmente a seguire l'esempio di Petter Solberg impegnandosi nella serie. Non lo farà, almeno non subito: avesse avuto ancora voglia di impegnarsi in un campionato, avrebbe continuato nei rally. “Ora voglio godermi la famiglia”, ribadisce. Aggiunge: “In futuro potrei disputare qualche rally storico. O prendere parte a qualche gara per così dire minore, giusto per rivedere un po' di amici e, magari, per conoscere gente nuova in posti che non ho ancora visto”.

Galles 2009:
Sébastien Loeb
e Mikko Hirvonen
si complimentano
a vicenda
alla fine di un
campionato del mondo
appassionante
come non mai



NUMERI DA CAMPIONE VERO

In Galles, da qui a qualche giorno, Mikko Hirvonen raccoglierà il duecentodecimo gettone di presenza in un rally. Il centosessantatreesimo in una prova di un mondiale che aveva iniziato a frequentare dodici anni fa in Finlandia con una Clio Super1600. Vincendo la classe. Da allora ha vinto quindici appuntamenti iridati ed è salito sul podio altre cinquantatré volte, ventotto delle quali sul secondo gradino. E' andato a punti in cento e diciannove occasioni e si è fermato prima del tempo solo in ventisei gare. Come dire che ha una percentuale di ritiri del sedici per cento: superiore a quella di Sébastien Loeb e di Sébastien Ogier che però hanno potuto svolgere il loro apprendistato con vetture di una certa caratura. E non hanno vissuto una stagione da incubo con la Subaru.



IL SOGNO DI SARRAZIN

L'eccellente pilota francese, a pochi giorni dal podio ottenuto con la Toyota nella gara Endurance di Shanghai, è salito sulla Fiesta Rrc e si è regalato la grande soddisfazione di primeggiare in una gara che ha fatto la storia dei rally



Velocissimo in pista
Stéphane Sarrazin
non è da meno
sulle strade di tutti i giorni.
Lo ha dimostrato
sulle difficilissime
strade catramate
della Corsica



BOUFFIER SCONFITTO MA SERENO

“Non posso che essere contento di questo secondo posto”. Prima ancora che Stéphane Sarrazin finisca l'ultima prova speciale, Bryan Bouffier ammette di aver perso. E' andato forte anche nell'ultimo tratto cronometrato, ma non prende neppure in considerazione l'ipotesi che il tempone ottenuto nel secondo passaggio sulla Sarrola-Liamaone sia sufficiente a ribaltare a suo favore l'esito del duello. Ha la coscienza a posto, il (quasi) trentasettenne della Drome. E non lascia spazio ai rimpianti per quello che avrebbe potuto essere e non è stato: “Con il senno di poi – osserva – è facile dire che indurire l'assetto della Fiesta prima della seconda giornata sia stato un errore. La realtà è che una gara tanto impegnativa come questa andrebbe preparata in ogni dettaglio, anche effettuando almeno un giorno di test. E io invece ho potuto macinare con questa Fiesta solo pochi chilometri. Ma va bene così: ho vinto qualche prova, sono stato anche in testa per un attimo e mi sono divertito...”.



Guido Rancati

Basta 'a salute e un par de scarpe nove che poi girà tutto er monno. Stéphane Sarrazin ha queste e quella e il mondo lo gira davvero: domenica l'altra era a Shanghai, sul secondo gradino del podio della manche cinese del World Endurance Championship e sei giorni dopo si ritrova ad Ajaccio. A festeggiare la vittoria nel Giru di Corsica. Quarant'anni compiuti in quello che era il Celeste Impero a cercare, in compagnia di Alexander Wurtz e Kazuki Nakajima, di mettere il sale sulla coda ad Antony Davidson e a Sebastien Buemi, l'eccentrico di Alès si gode il momento insieme a Jacques-Julien Renucci. E confessa che vincere sull'asfalto dell'Ile de Beauté è un sogno che si avverato: “Come il Monte-Carlo, il Tour rappresenta qualcosa di magico per chi ama i rally e fin da bambino ero affascinato dalle gesta dei campioni che affrontavano le speciali corse”. Sguardo e tono della voce non lasciano dubbi: è assolutamente sincero. Il primo posto lo ha appagato. Ma non gli ha tolto la voglia di continuare a essere protagonista anche su strada: “La pista non mi lascia tanto tempo libero, però è certo che qualche altro rally lo disputerò pure nella prossima stagione”. Intanto ha da mette-

re in bacheca il successo conquistato alla fine di un testa a testa altamente adrenalinico con Bryan Bouffier.

Sono stati grandi, i due transalpini. Hanno fatto gara a sé, hanno lasciato agli altri solo particine secondarie. A tutti: a Esapekka Lappi che per cercare di tenere il loro passo ha chiuso la prima delle due giornate stropicciando niente male la sua Fabia, a Julien Maurin che voleva festeggiare degnamente la conquista del titolo francese e invece, prima di gettare la spugna per un guasto, ha trovato modo di squarciare due pneumatici, a Craig Breen che neppure dopo aver ritrovato una 208 T16 efficace è riuscito a vincere una prova. E anche a Kevin Abbring che pure è riuscito a salire sul podio. Da dove ha ricordato di aver usato una R5 e non, come i due ai quali ha fatto da paggetto, una Regional. “E fra la mia e loro vetture c'è una certa differenza di prestazioni”. Dev'essere così, eppure pare un tantino riduttivo attribuire solo alla maggior competitività delle Fiesta il dominio dei due transalpini. Che se le sono date di santa ragione fin quasi alla fine, fino a quando un dritto ha costretto Bouffier a mettere da parte i suoi sogni di gloria. Ma non ad alzare il piede, non a tirare a campare sull'enorme vantaggio nei confronti dell'olandese con la Peugeot.





Kevin Abbring

L'ORDINE DI ARRIVO SABATO 8 NOVEMBRE 2014

1. Sarrazin-Renucci (Ford Fiesta Rrc) in 2.36'48"4
2. Bouffier-Panseri (Ford Fiesta Rrc) a 18"9
3. Abbring-Marshall (Peugeot 208 T16 R5) a 1'38"2
4. Camilli-Veillas (Peugeot 207 S2000) a 2'24"1
5. Damas-Giraudet (Skoda Fabia S2000) a 5'41"9
6. Magalhaes-Magalhaes (Peugeot 207 S2000) a 6'29"9
7. Leandri-Gordon (Ford Fiesta R5) a 7'33"5
8. Tarabus/Trunkat (Skoda Fabia S2000) a 7'51"3
9. Guglielmi-Vesperini (Renault Clio R3) a 10'19"0
10. Reuche-Deriaz (Renault Clio R3T) a 13'21"0

Il campionato finale

Piloti: 1.Lappi 162; 2.Wiegand 128; 3.Breen 104; 4.Kajetanowicz 100; 5.Pech e Abbring 63; 7. Bouffier 61; 8.Magalhaes 54; 9.Gryazin 53; 10.Consani 50.
 Junior: 1.Lefebvre 140; 2.Crugnola 118; 3. Cerny 89; 4.Zawada 73; 5.Andolfi 70.
 2WD: 1.Besseney 111; 2.Lefebvre 104; 3.Crugnola 90; 4.Cerny 68; 5.Reuche 67.
 Production Cup: 1.Pushkar 167; 2.Hudec 127; 3.Herdi 54; 4.Vorobjovs 40.

LAPPI CAMPIONE SENZA VOLARE...

“Non era così che volevo festeggiare il titolo...”. Esapekka Lappi chiede scusa a tutti i componenti della sua squadra per aver conciato piuttosto male la sua Fabia, ma la delusione lascia presto il posto alla gioia per aver centrato l'obiettivo: è mancato il gran finale, ma il titolo vinto ancor prima di partire grazie al forfait di Sepp Wiegand, lo consola ampiamente. Ha disputato una gran bella stagione, il finlandese. Primo al Liepaja, al Circuit of Ireland e al Valais, è stato l'unico a salire più di una volta sull'attico di un podio. Su quelli degli altri otto appuntamenti della serie continentale si sono avvicendati in otto: in ordine alfabetico, Yazeed Al-Rajhi, Craig Breen, Robert Kubica, Freddy Loix, Vaclav Peck, Stéphane Sarrazin, Bernardo Sousa e Ott Tanak.

...SOLO ABBRING SI MIGLIORA

Fuori i secondi, ma anche i primi e i quarti... Stoppato prima ancora di iniziare le ricognizioni dal falò che ha arso la Fabia a lui destinata, Sepp Wiegand non è stato degli abituali protagonisti del campionato europeo il solo a riparare a mani vuote dalla Corsica. Come il tedesco, lo hanno fatto pure Esapekka Lappi e Kajetan Kajetanowicz e Craig Breen, terzo nella classifica della serie continentale, ha rastrellato solo i pochi punti grazie al piazzamento nella seconda giornata di gara. Meglio è andata a Kevin Abbring che di punti se n'è messo in tasca venticinque e, nella graduatoria, è così risalito al sesto posto. Poco, per quanto ha fatto vedere nel corso della stagione. Ma pur sempre meglio di niente.



Esapekka Lappi conquista la corona continentale e Stéphane Lefebvre fa sua la coroncina destinata agli Junior. Il finlandese e il francese non sono comunque gli unici ad avere festeggiato un titolo. Ad Ajaccio, alla fine del Giru, hanno brindato pure l'ucraino Vitaly Pushkar, primo con una Mitsu in Produzione, e l'ungherese Zoltan Besseney, primo con una Honda fra le 2 Ruote Motrici.

PER CRUGNOLA COLPACCIO SOLO SFIORATO

Il colpaccio non gli è riuscito, vincere non gli è bastato a scavalcare Stéphane Lefebvre nella classifica dell'europeo riservato agli Junior. Per farlo, il ragazzo francese avrebbe dovuto fermarsi e non l'ha fatto. Ma Andrea Crugnola ha ripagato alla grande tutti quelli che gli hanno dato una mano ad affrontare la trasferta sull'isola napoleonica. E soprattutto, bissando il successo ottenuto al Valais, ha confermato di avere ormai imparato bene cosa va fatto per essere grande protagonista anche fuori dallo Stivale. Dove si viaggia spesso a cento e passa all'ora di media. In testa fin da subito, il lombardo ha rallentato solo nell'ultimo impegno, quando era ormai chiaro che non sarebbe stato raggiunto neppure se avesse guidato con un braccio legato dietro la schiena. Averla spuntata anche in un rally tostissimo come il Giru di Corsica lo soddisfa. Ma i complimenti e le pacche sulle spalle non cancellano del tutto i rimpianti: "Diciamo che sono soddisfatto al cinquanta per cento", mormora. Pensando, forse, al ritiro in Irlanda e a quello alle Azzorre. Che pesano come macigni nel bilancio finale.



CAMILLI NON SBAGLIA

I rally li frequenta da poco, almeno con casco e tuta. Lanciato dal successo nell'edizione 2012 di Rallye Jeunes, Eric Camilli sulle strade dell'Ile de Beauté ha raccolto il suo ventitreesimo gettone di presenza. "Il secondo con una quattro ruote motrici", aggiunge con un pizzicotto di legittimo orgoglio. L'occasione di maneggiare un'integrale, una Peugeot 207 Super2000, non l'ha sprecata: attentissimo a non sbagliare, non ha sbagliato. E ha chiuso appena sotto il podio, davanti a parecchia gente con più esperienza e meglio equipaggiata. Ciliegina sulla torta, s'è visto attribuire il Colin McRae Flat Out Trophy.





L'ULTIMA CORSA DI EMANUELE



Vittima di un infarto, il gentleman-driver ha perduto la sua gara più importante mentre stava facendo ciò che più amava. Mentre dava sfogo alla propria passione per le corse

Guido Rancati

E' riuscito a fermare la corsa della sua C4 a bordo strada. Un gesto istintivo e al tempo stesso generoso, l'ultimo che il destino gli ha concesso. Quarantunenne torinese, imprenditore di successo e grande innamorato dei rally, Emanuele Garosci ha concluso la sua corsa terrena nel reatino, colpito da un malore nella terza speciale del rally RomaCapitale. Mentre dava sfogo a una passione alla quale, quest'anno, aveva ripreso a dedicare un po' del suo tempo. Prima del via, aveva brillantemente aggirato la domanda di Gianluca Nataloni che avrebbe voluto sapere cosa si aspettava dall'appuntamento capitolino: "E' piacevole condividere con il pubblico di Roma uno sport che amiamo tutti", aveva risposto con quel pizzico di cadenza che tradiva la sua acquisita venezianità. "Speriamo vada tutto bene...", aveva concluso. Pensava al meteo incerto, al rischio che la pioggia tornasse a

flagellare la campagna laziale complicando di un altro po' la vita a lui e agli altri che avevano risposto alla chiamata degli organizzatori romani: "L'ultima prova - aveva concluso - è da... Holiday on ice in condizioni normali e se dovesse ancora piovere...". Terzo tempo nella prova-spettacolo all'Eur a cinque secondi dal leader Fofò Di Benedetto e terzo tempo pure nei dodici chilometri di Casaprota, alla partenza della Longone Sabino era secondo nella provvisoria. A una manciata di secondi da Alessandro Perico. E forse aveva pensato che dopo le delusioni accumulate in questa stagione, il vento stava cambiando. Che all'elenco delle sue vittorie, la prima al Due Valli del 2007, l'ultima alla Ronde delle Pertiche del 2010, avrebbe potuto aggiungerne un'altra. Così purtroppo non è stato. Pensare che quando ha reclinato la testa era virtualmente primo, serve a poco e non colma il vuoto che ha lasciato. Ma aiuta a stare un po' meno male.

E ADESSO IL GRAN

La prova finale delle eliminatorie in Arizona ha sancito gli ultimi verdetti scrivendo i nomi di chi si giocherà il titolo nella tappa decisiva di Miami. Scopriamo chi sono



Marco Cortesi

I giochi sono fatti. Sull'atipico ovale da un miglio di Phoenix, la Nascar Sprint Cup Series ha stabilito i suoi quattro contendenti di vertice per il duello finale che si terrà all'Homestead-Miami Speedway. Kevin Harvick è stato il protagonista assoluto della serata. Dopo aver dominato la tappa dell'Arizona disputata in primavera, si è ripetuto nel migliore dei modi, riuscendo a vincere e convincere in una stagione che finora l'aveva visto sempre tanto sfortunato quanto competitivo. Il successo l'ha inserito automaticamente in un quartetto che includerà anche Denny Hamlin, Joey Logano e Ryan Newman e, a vincere il titolo, sarà proprio il meglio piazzato in Florida.

GORDON DALLA RISSA ALL'ESCLUSIONE

Nonostante il secondo posto conquistato sotto la bandiera a scacchi, Jeff Gor-

don ha dovuto rinunciare ai sogni di gloria. Dopo l'incidente con Brad Keselowski in Texas, aveva bisogno anche di vedere la sfortuna accanirsi sui rivali, cosa che non è successa: con un sorpasso kamikaze all'ultimo giro, Newman si è fatto largo nei confronti del rookie Kyle Larson e, con l'undicesimo posto, ha "fatto fuori" il campione californiano per un solo punto.

HAMLIN E LOGANO ENTRANO IN FINALE

Anche per Matt Kenseth e Keselowski nulla da fare. Troppo ampio il divario rimediato in precedenza per puntare ad uno degli slot di Homestead, e aver chiuso rispettivamente al terzo e quarto posto non li ha aiutati. Accederanno alla finalissima invece, i rispettivi compagni di squadra Hamlin e Logano. Il portacolori Gibbs e Toyota, quinto, si è issato al vertice della classifica e potrà contare ora su un circuito "amico" dove aveva già

vinto lo scorso anno. Per Logano, arma vincente del team Penske, la differenza la farà il riuscire a mettere a punto sin dalle libere un pacchetto competitivo, sperando anche nell'aiuto di Keselowski. Sesto classificato, nonostante fosse ripartito dai box portando "a spasso" la tanica del rifornimento, con conseguente penalità, Logano ha dalla sua anche un morale notevole.

BOWYER E BUSCH CAUSANO LA ROSSA

Diversi altri protagonisti abituali si sono poi trovati nei guai senza poter mettere i bastoni tra le ruote ai contendenti della Chase For The Cup. Clint Bowyer e Kyle Busch sono infatti finiti in contatto tra di loro, causando una bandiera rossa, mentre Jimmie Johnson è incappato in una nuova serata no. Dopo una toccata in pit-lane, ha patito una serie di problemi elettrici prima di finire a muro al giro 236.

DE DUEL



L'ORDINE DI ARRIVO DOMENICA 9 NOVEMBRE 2014

- 1 - Kevin Harvick (Chevy) - Stewart/Haas - 312 giri
- 2 - Jeff Gordon (Chevy) - Hendrick - 312
- 3 - Matt Kenseth (Toyota) - Gibbs - 312
- 4 - Brad Keselowski (Ford) - Penske - 312
- 5 - Denny Hamlin (Toyota) - Gibbs - 312
- 6 - Joey Logano (Ford) - Penske - 312
- 7 - Kurt Busch (Chevy) - Stewart/Haas - 312
- 8 - Dale Earnhardt Jr (Chevy) - Hendrick - 312
- 9 - Greg Biffle (Ford) - Roush/Fenway - 312
- 10 - Marcos Ambrose (Ford) - Petty - 312
- 11 - Ryan Newman (Chevy) - Childress - 312
- 12 - Martin Truex Jr (Chevy) - Furniture Row - 312
- 13 - Kyle Larson (Chevy) - Ganassi - 312
- 14 - Jamie McMurray (Chevy) - Ganassi - 312
- 15 - Carl Edwards (Ford) - Roush/Fenway - 312
- 16 - AJ Allmendinger (Ford) - JTG - 312
- 17 - Ricky Stenhouse (Ford) - Roush/Fenway - 312
- 18 - Aric Almirola (Ford) - Petty - 312
- 19 - Brian Vickers (Toyota) - Waltrip - 312
- 20 - Tony Stewart (Chevy) - Stewart/Haas - 312
- 21 - Kasey Kahne (Chevy) - Hendrick - 312
- 22 - Danica Patrick (Chevy) - Stewart/Haas - 312
- 23 - Paul Menard (Chevy) - Childress - 312
- 24 - David Gilliland (Ford) - Front Row - 312
- 25 - David Ragan (Ford) - Front Row - 312
- 26 - Michael Annett (Chevy) - Baldwin - 311
- 27 - Ty Dillon (Chevy) - Childress - 310
- 28 - Reed Sorenson (Chevy) - Baldwin - 310
- 29 - Landon Cassill (Chevy) - Hillman - 310
- 30 - JJ Yeley (Toyota) - BK Racing - 309
- 31 - Michael McDowell (Ford) - Leavine - 309
- 32 - Alex Bowman (Toyota) - BK Racing - 308
- 33 - Joey Gase (Ford) - FAS - 308
- 34 - Kyle Busch (Toyota) - Gibbs - 308
- 35 - Casey Mears (Chevy) - Germain - 305
- 36 - Mike Wallace (Toyota) - Robinson - 303
- 37 - Justin Allgaier (Chevy) - Hscott - 302
- 38 - Austin Dillon (Chevy) - Childress - 283
- 39 - Jimmie Johnson (Chevy) - Hendrick - 235
- 40 - Clint Bowyer (Toyota) - Waltrip - 211
- 41 - Josh Wise (Chevy) - Parsons - 204
- 42 - Cole Whitt (Toyota) - BK Racing - 147
- 43 - Mike Bliss (Chevy) - Robinson - 16

Il campionato:

1. Denny Hamlin 5000;
2. Joey Logano 5000;
3. Ryan Newman 5000;
5. Kevin Harvick 5000.




Jeff Gordon
assalito dai media

RENAULT 3.5

TEST AD ALCANIZ

L'ultima bandiera a scacchi del 2014 e dei test di Alcaniz cala su Latifi. A sventolarla, Oscar Urdeix, per 9 anni responsabile della Renault 3.5. Per lui un nuovo incarico alla FIA come responsabile single seater

A LATIFI L'U



I test al Motorland Aragon hanno chiuso ufficialmente la stagione 2014. Al vertice si è issato il canadese che nella parte finale del campionato aveva partecipato a tre eventi. Ancora bene Vaxiviere. Sorprendenti i tanti rookie della Renault 2.0, in particolare Pizzitola, Malja ed Orudzhev

Massimo Costa

Sono stati ben 19 i rookie che hanno partecipato all'ultima sessione di test collettivi della Renault 3.5 al Motorland Aragon. La maggior parte dei giovani debuttanti si sono limitati a... non cambiare paddock perché in arrivo dalla sorella minore, la Eurocup Renault 2.0. Da quando Robin Frijns è riuscito a fare il gran salto di categoria vincendo il titolo al primo colpo nel 2012, e contro piloti esperti come Jules Bianchi e Sam Bird, molti altri hanno tentato con successo di percorrere lo stesso sentiero; Stoffel Vandoorne, vice campione 2013 dietro a Kevin Magnussen, Pierre Gasly e Oliver Rowland, protagonisti questa stagione assieme a Matthieu Vaxiviere. E tanti altri tra i quali Luca Ghiotto.

ULTIMA POLE

AUER UNICO DALLA F.3 VAXIVIERE FA IL... CINESE

Ad Alcaniz, proveniente dalla F.3 europea si è visto il solo Lucas Auer, nipote di Gerhard Berger. L'austriaco che ha corso per il team Mucke, lo si era visto ai test di Jerez nelle vesti di spettatore. Dalla GP3 sono approdati Marvin Kirchhofer e Nelson Mason che hanno seguito le orme di Alex Fontana e Jimmy Eriksson, che invece erano presenti a Jerez. Dalla GP2 si è invece visto Tio Ellinas. Chi è stato il più veloce dei tre giorni? La pole se l'è portata a... Macao Nicholas Latifi, canadese e quasi debuttante avendo disputato le ultime tre prove del campionato con Tech 1. Latifi ha corso due stagioni nella F.3 europea, con Carlin e Prema, e fino ad ora ha svolto tutti i test post stagione con Arden e Lotus Charouz. La pole di Alcaniz l'ha siglata con la Dallara della Arden in 1'40"479 nel 5° turno il mattino del 3° giorno. Il dominatore dei test di Jerez si è proposto al vertice anche al Motorland Aragon. Matthieu Vaxiviere del Lotus Charouz è stato il più veloce del 2° giorno chiudendo secondo assoluto con 1'40"519. Vaxiviere è arrivato al Motorland Aragon direttamente da Shanghai dove aveva partecipato alla gara WEC con una Porsche 911 del team Prospeed assieme a Perrodo e Collard.

ROWLAND, VIA LA RUGGINE PIZZITOLA MIGLIOR ROOKIE

Dopo qualche giorno di riposo, Rowland è tornato nel suo ufficio, la Dallara del team Fortec. L'inglese, saltati i test andalusi, ha partecipato al solo giorno finale di Alcaniz, ma subito ha girato con tempi al top segnando il primo crono del 6° turno, il terzo assoluto. Quarto è risultato Jazeman Jaafar che si è diviso tra Dams e Fortec, nei prossimi giorni sarà ad Abu Dhabi per i test GP2. Fin qui tutti piloti già conoscitori della Dallara-Zytek avendovi disputato gare. Chi è dunque risultato primo tra i rookie? Quinto assoluto, il miglior deb è stato Andrea Pizzitola, tre anni di Eurocup Renault sulle spalle. La sua "prima" è stata ai test di Jerez con ISR, mentre ad Alcaniz il francese di Montpeiller ha guidato per Lotus Charouz e Tech 1. Pizzitola ha imparato in fretta a domare i 530 cavalli del V8 Zytek ed ora è alla ricerca di sponsor per debuttare in WSR.



Sandy Stuvik ha guidato per Pons



Dennis Olsen con Strakka



Tra i giovanissimi, Sebastian Morris con Fortec





Marvin Kirchofer ha debuttato con Comtec



Matevos Isaakyan con AVF



Bruno Bonifacio con Draco

RENAULT 3.5

TEST AD ALCANIZ



Lungo di Jann Mardenborough

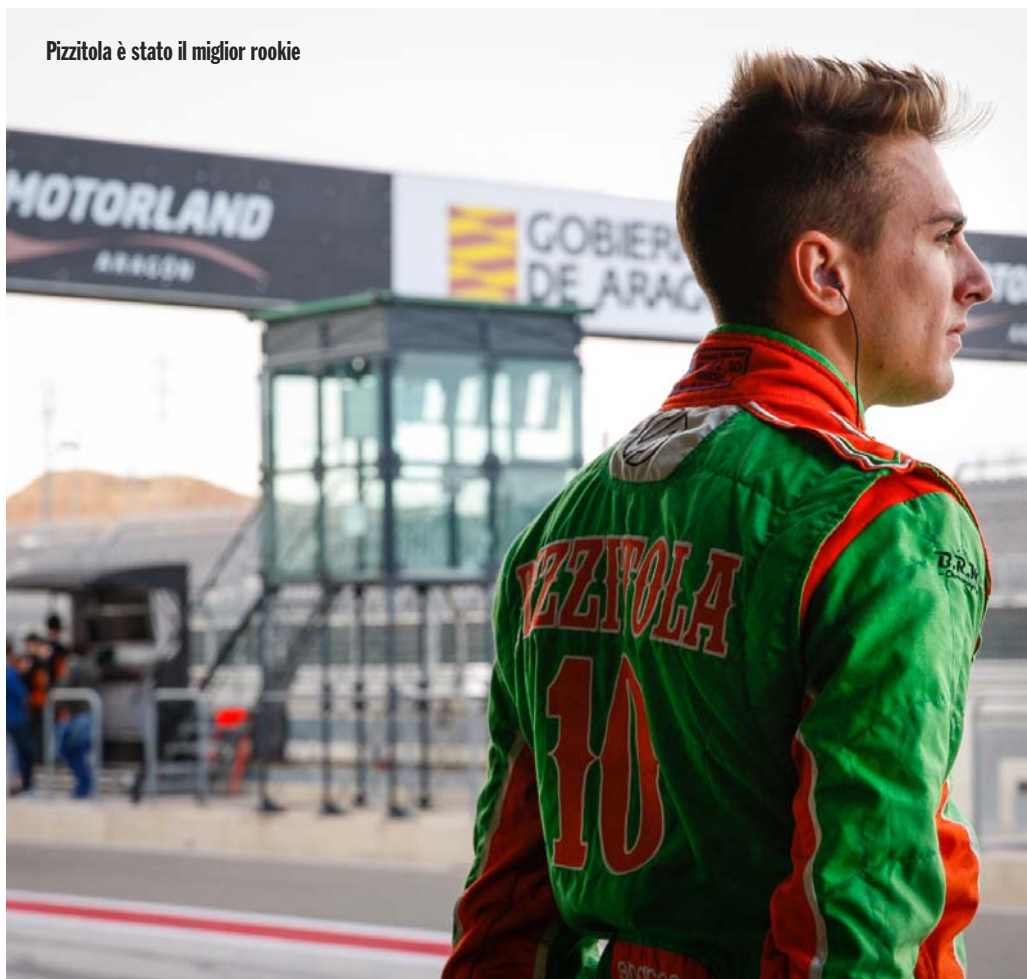


Molto bene Gustav Malja con Zeta

MALJA ED ORUDZHEV LASCIANO IL SEGNO

Secondo dei rookie, Gustav Malja. Anche lui proveniente dalla Renault 2.0, lo svedese di Malmoe a Jerez era con ISR, mentre ad Alcaniz ha guidato per tre giorni per la russa Zeta Corse, impressionando notevolmente tanto da essere stato il più rapido del 3° turno. Tra gli altri rookie della 2.0 litri si è ben comportato Egor Orudzhev, russo spinto dal programma SMP e che ha girato con Arden e Fortec. Un buon lavoro lo ha fatto il vice campione europeo Dennis Olsen che ha completato tre giorni con Strakka dopo che col team inglese si era unito già a Jerez. Alexander Albon con Lotus Charouz è stato il leader assoluto della prima giornata. Peccato non averlo visto in azione anche nei giorni seguenti. Nyck De Vries, campione della Eurocup Renault, non ha ripetuto i risultati di Jerez con la Dallara della Dams, rimanendo nell'ombra.

Pizzitola è stato il miglior rookie





FANTIN SUPER CON DRACO GHOTTO FATICA CON STRAKKA

Auer ha corso per la Arden per due giorni segnando l'ottavo tempo assoluto. Tra gli esperti, un gran lavoro di assetti, geometrie, long run, lo ha svolto Pietro Fantin della Draco, sempre nelle posizioni di alta classifica e settimo assoluto. Ghiotto dopo aver girato con Fortec a Jerez, ad Alcaniz è stato due giorni con Strakka, ma ha faticato parecchio nel trovare il giusto utilizzo dei freni. Sempre più forte Beitske Visser, la bionda ragazza olandese della AVF che in una stagione ha fatto una crescita notevole e ad Alcaniz è sempre stata nella top 10 dimostrando anche di aver raggiunto una notevole consistenza fisica considerando che il 2° giorno ha percorso quasi 100 giri! Tra coloro che si sono limitati a girare solo nella "finestra" del premio Renault, ha convinto il giovanissimo Charles Leclerc, vice campione ALPS.

Luca Ghiotto
ha girato con Strakka



Egor Orudzhev con Arden

FORMULA 3
GP DI MACAO

TUTTI CONTRO



D VERSTAPPEN

Sarà l'olandese il pilota da battere nel difficilissimo e storico circuito cittadino di Guia. L'Italia è rappresentata da Fuoco e Giovinnazzi, ma tutti gli occhi saranno per il campione FIA Ocon che farà di tutto per portarsi a casa anche questo titolo "mondiale"



Massimo Costa

Ogni anno, verso la metà di novembre, si celebra il GP di Macao di F.3. Una sorta di finale mondiale dove tutti i migliori giovani emergenti della categoria si sfidano lungo questo incredibile tracciato cittadino, velocissimo in alcuni punti, lentissimo in altri, ma che richiede una concentrazione e una abilità uniche. L'albo d'oro di Macao è ricco di nomi pesanti. Non tutti sono riusciti ad arrivare in F.1, ma come potete vedere in queste pagine dall'albo d'oro, chi è salito sul podio il più delle volte si è assicurato una carriera da professionista nel motorsport. Perché avere nel curriculum un prestigioso piazzamento a Macao fa la sua differenza. La F.3 ha iniziato la sua avventura in questa isola cinese nel 1983 e il primo vincitore fu Ayrton Senna che divise il podio con Roberto Guerrero e Gerhard Berger. Tutti e tre hanno conquistato la F.1 e il brasiliano e l'austriaco divennero anche compagni di squadra, e amici, in seno al team McLaren. Prima del 1983, Macao ospitava le monoposto di F.2 e F.Pacific, vetture Turismo e Prototipi. La storia del circuito Guia, dal nome del monte, è iniziata nel 1954 quando venne disegnato un percorso cittadino per ospitare una caccia al tesoro. L'idea fu così vincente e geniale che si decise di far divenire quel tracciato un vero circuito, pur sempre cittadino, in mezzo a case e negozi. Le prime gare amatoriali si tennero nello stesso anno, il 1954. Dal 1958 il percorso venne allungato a 6,2 km e praticamente non è più stato modificato. Le uniche variazioni si sono verificate nel 1993 con lo spostamento dei box e della zona di arrivo. Insomma, un libro non basterebbe a raccontare le vicende del GP di Macao. Tre italiani sono riusciti a vincere a Macao: Riccardo Patrese nel 1977 e 1978 (quando già era pilota di F.1), Enrico Bertaggia nel 1988, Edoardo Mortara moltissimi anni dopo, nel 2009 e 2010. A podio, Max Angelelli nel 1996 e Jarno Trulli nel 1995 e 1996. Insomma, par di capire che Macao è stata piuttosto indigesta ai nostri piloti.

Quest'anno i colori italiani saranno tenuti alti da Antonio Fuoco e Antonio Giovinazzi, rispettivamente con i team Prema e Carlin, sospinti da diverse motorizzazioni (molto importante avere il propulsore giusto sui rettilivi di Macao...), Mercedes e Volkswagen. Due le formazioni tricolori, Prema ed Eurointernational. La Prema ha vinto lo scorso anno con Alex Lynn e nel 2012 con Daniel Juncadella. Saranno presenti anche gli esperti Stefano Coletti, che dopo la F.3 ha disputato World Series Renault e

GP2 per un totale di cinque stagioni, Roberto Merhi, che aveva tentato di vincere Macao nel 2011, poi due anni nel DTM e uno di World Series Renault, e William Buller, anch'egli reduce dalla World Series Renault. Ma la sfida assoluta, si presume, sarà tra il neo campione FIA F.3 Esteban Ocon e Max Verstappen, già in F.1 con la Toro Rosso il prossimo anno, ma che non ha voluto mancare l'appuntamento di Macao per tentare di entrare nella storia della categoria. Tutti i migliori del campionato europeo tenteranno il colpo grosso questo fine settimana, a loro si aggiungono alcuni piloti della F.3 giapponese, della F.3 tedesca e della Euroformula Open.



A Macao si sfiorano i rail ad alta velocità

L'entry-list del GP di Macao

Prema (Dallara-Mercedes)

Esteban Ocon, Antonio Fuoco, Nicholas Latifi

Van Amersfoort (Dallara-Volkswagen)

Max Verstappen, Gustavo Menezes

Tom's (Dallara-Toyota)

Kenta Yamashita, Sam MacLeod

Fortec (Dallara-Mercedes)

Martin Cao, Santino Ferrucci, Alex Palou

Motopark (Dallara-Volkswagen)

Markus Pommer

Carlin (Dallara-Volkswagen)

Tom Blomqvist, Antonio Giovinazzi, Sean Gelael, Jordan King, Yu Kanamaru

Mucke (Dallara-Mercedes)

Lucas Auer, Felix Rosenqvist, Tatiana Calderon

B-Max (Dallara-Toyota)

Mitsunori Takaboshi

West-Tec (Dallara-Mercedes)

Felix Serralles, Andy Chang

T-Sport (Dallara-NBE)

Spike Goddard, Nick Cassidy

Double R (Dallara-Mercedes)

Roberto Merhi

Eurointernational (Dallara-Mercedes)

Stefano Coletti

Toda (Dallara-Toda)

Dan Wells

Signature (Dallara-Volkswagen)

Will Buller



Un tratto decisamente caratteristico e in salita



L'albo d'oro dal 1990 a oggi

2013	1.Lynn; 2.Da Costa; 3.Derani
2012	1.Da Costa; 2.Rosenqvist; 3.Lynn
2011	1.Juncadella; 2.Nasr; 3.Wittmann
2010	1.Mortara; 2.Vanthoor; 3.Bottas
2009	1.Mortara; 2.Vernay; 3.Bird
2008	1.Kunimoto; 2.Mortara; 3.Hartley
2007	1.Jarvis; 2.Tsukakoshi; 3.Oshima
2006	1.Conway; 2.Antinucci; 3.Sutil
2005	1.Di Grassi; 2.Kubica; 3.Vettel
2004	1.Premat; 2.Kubica; 3.Di Grassi
2003	1.Lapierre; 2.Carbone; 3.Hiranaka
2002	1.Gommendy; 2.Kovalainen; 3.Kogure
2001	1.Sato; 2.Treluyer; 3.Wirdheim
2000	1.Couto; 2.Montin; 3.Fukuda
1999	1.Manning; 2.Button; 3.Itoh
1998	1.Dumbreck; 2.Mauricio; 3.Bernoldi
1997	1.Ayari; 2.Gay; 3.Bernoldi
1996	1.Firman; 2.Angelelli; 3.Trulli
1995	1.R.Schumacher; 2.Trulli; 3.De La Rosa
1994	1.Maassen; 2.Burt; 3.J.Magnussen
1993	1.J.Muller; 2.Kristensen; 3.Burt
1992	1.Rydell; 2.Lamy; 3.Villeneuve
1991	1.Coulthard; 2.Gené; 3.C.Fittipaldi
1990	1.M.Schumacher; 2.Salo; 3.Irvine



Macao presenta anche questo strettissimo tornante



D'AGOSTO ME

Massimo Costa

Tre anni di Eurocup Renault, una vittoria, quattro podi. Ignazio D'Agosto, se si prendono in esame i risultati "seccati", sarebbe certamente da mettere dietro la lavagna considerando che nel mondo del karting era uno dei migliori italiani in assoluto fino al 2011. Ma la realtà è ben diversa. E non lo diciamo per piaggeria o altro. D'Agosto ha dimostrato in diverse occasioni di non essere secondo a nessuno dei rivali con i quali ha battagliato, il suo vero problema è sempre stato il budget. Promesse mai mantenute da parte di chi gli aveva aperto i cancelli del mondo delle monoposto, sponsor latitanti, team non sempre all'altezza della situazione, qualche errore nelle scelte, nessun management di supporto. E, soprattutto, sempre pochi chilometri percorsi durante la stagione. Se i migliori di ogni categoria potevano esibirsi non solo in Eurocup, ma allenarsi anche nel Renault ALPS e NEC, D'Agosto era sempre un passo indietro nel 2013 e 2014, non potendosi permettere corse ulteriori a quelle dell'europeo. La sua prima stagione, nel 2012, è stata la più intensa correndo nel NEC e in Eurocup con la belga KTR, appoggiato dal programma Junior Tony Kart. D'Agosto però, mal consigliato, non aveva mai guidato monoposto nel corso del 2011 per prepararsi alla stagione successiva in formula, e questo si è rivelato un grosso errore perché molti suoi rivali provenienti dal karting, all'avvio dei campionati di chilometri ne avevano già diversi sulle spalle. D'Agosto ha sempre rincorso, a questo si aggiunge anche una certa difficoltà nell'adattarsi allo stile di guida delle formule. Suo miglior risultato nel NEC 2012, un sesto posto a Zandvoort gara 2, mentre nell'europeo un ottavo a Spa gara 2. Poca roba.

Rimasto con KTR e svanito nel nulla il Junior Tony Kart, D'Agosto è riuscito a fare un notevole salto di qualità vincendo una corsa a Spielberg (che non avrebbe dovuto disputare per via del budget...) e segnando il terzo posto a Mosca. Con il morale alle stelle, il ragazzo di Bari ha

quindi puntato al 2014 con l'intenzione di puntare al titolo per dare una svolta alla carriera. Sempre con pochi mezzi finanziari a disposizione, nel mirino è finito il team Koiranen col quale ha raggiunto un accordo tralasciando altre possibilità con Manor MP e Fortec. Ma fin dai test invernali pre campionato, D'Agosto si è trovato in difficoltà con l'assetto delle vetture del team finlandese, proprio come era capitato l'anno precedente a Nyck De Vries. Un aspetto che forse si sarebbe dovuto tenere in considerazione. E così, anziché lottare per le prime posizioni, D'Agosto nei primi appuntamenti ha annaspato a centro gruppo con tanta rabbia anche perché pareva impossibile poter modificare gli assetti adattandoli al proprio stile di guida. Quando finalmente D'Agosto è stato ascoltato e gli è stato affiancato un altro ingegnere, come d'incanto le prestazioni e i risultati sono cambiati. Come? Nelle prime sei corse aveva ottenuto i seguenti piazzamenti: ottavo, sedicesimo, decimo, dodicesimo, tredicesimo, quattordicesimo. Dal cambio tecnico: sesto, terzo, sesto, terzo, quattordicesimo, quarto. E si poteva proseguire sul podio anche a Jerez, ma D'Agosto a corto con il budget e deluso per aver visto gettata via (non per colpe sue) un'annata che per lui era decisiva, è rimasto a casa. Ha quindi svolto un test molto positivo con la Prema F.3, a Vallelunga, guidando un solo giorno dei due previsti, ma ottenendo tempi in linea con Alex Albon e risultando più veloce di Dennis Olsen, entrambi in pista per due giornate. Da rilevare che Albon e Olsen hanno concluso rispettivamente al terzo e secondo posto nella Eurocup Renault... Un ulteriore segnale insomma, delle qualità di D'Agosto che ha anche saggiato la Megane della Oregon in vista di un possibile cambio di rotta, dalle formule alle ruote coperte, nel nuovo campionato Renault RSO1. Ora che i motori si sono spenti, il letargo invernale sarà un campo di battaglia per D'Agosto che dovrà cercare di trovare gli aiuti necessari per proseguire una carriera che, di certo, non può finire così.

Una terza stagione difficile nella serie continentale, ma con un finale di campionato in crescendo, poi un test più che positivo con la Prema F.3, ma non è bastato ad Ignazio per avere, al momento, un programma 2015 nonostante sia uno dei migliori talenti italiani espressi dal karting negli ultimi anni



ERITA DI PIÙ



LA GIUSTA STRADA PER CRESCERE

La coordinatrice della Formula Renault 2.0 ALPS spiega nei minimi particolari le novità della stagione 2015 e le ragioni del successo della categoria che attira sempre un numero importante di team e piloti provenienti da ogni parte del mondo

Provare a fermarla per più di un minuto sui campi di gara è quasi impossibile. I compiti da sbrigare, la gente da sentire e le richieste da accogliere sono tantissime ad ogni gara. Barbara Petrivelli, coordinatrice della Formula Renault 2.0 ALPS, è da sempre uno dei punti di riferimento per team, piloti e tutti gli addetti ai lavori, stampa compresa. E' uno dei perni sui quali ruota l'organizzazione della Formula Renault 2.0 ALPS quindi una delle persone che discute, giudica e decide le strategie della categoria. A Jerez, sede dell'ultimo appuntamento stagionale, ha potuto tirare un po' il fiato e fare il punto della situazione illustrando e spiegando i cambiamenti previsti nel 2015.

Un'altra stagione ormai è agli archivi. Che riassunto potete fare in veste di organizzatori?

“Il consuntivo è positivo. E' stata proprio una bella stagione. E non lo dico guardando solamente al numero medio degli iscritti, che comunque è stato alto, quanto alla qualità. Abbiamo avuto delle piacevoli sorprese da parte di alcuni piloti debuttanti che si sono dimostrati subito capaci di lottare per il vertice arrivando a vincere delle gare e mostrando una maturità agonistica sorprendente. Il campionato ha quindi svolto il suo ruolo propedeutico”.

Se una persona facesse un giro del paddock e chiedesse a team e piloti un giudizio sulla categoria si ritroverebbe in mano solo risposte positive. Qual è il segreto?

“Innanzitutto questa è una cosa che fa sempre piacere sentire. Non ci sono segreti, semplicemente cerchiamo di fare il massimo. La nostra non è una grande organizzazione in termini numerici, però ci siamo sempre attenuti in maniera scrupolosa ai dettami di Renault Sport. Questo significa garantire equità sportiva e controlli tecnici accurati in modo che tutti corrano nelle medesime condizioni. Così non nascono dubbi e le cose sono chiare. Partendo da una base di serietà, si può costruire tutto il resto”.

Che significa?

“Pensare ad esempio ad un calendario che comprenda piste probanti. Abbiamo scelto dei circuiti che servono realmente alla crescita di un ragazzo. In alcuni ci corre la F.1, il ché è tutto dire, altri pur non ospitando la massima serie offrono delle caratteristiche tecniche di assoluto rilievo e richiedono un approccio professionale. Penso ad esempio a Pau, un cittadino che richiede un atteggiamento ed una concentrazione particolare che tornerà utile a chi un giorno correrà a Monte-Carlo. Oppure piste come il Mugello o Imola che sono molto tecniche”.



Qual è la filosofia che muove questo campionato?

“Pensiamo realmente di essere il primo passo verso le categorie superiori. Anche rispetto all'Eurocup di Formula Renault 2.0 che usa la stessa macchina e quasi lo stesso regolamento, vogliamo porci non un gradino, ma leggermente dietro. Da noi i ragazzi cominciano, fanno la loro esperienza poi salgono nella serie europea che ha regole diverse dalle nostre. Siamo sempre in armonia con Renault Sport ci tengo a precisarlo, ma noi non limitiamo le prove proprio per dare la possibilità ai ragazzi di fare più esperienza. Pensiamo sia la strada giusta per quel ruolo di filiera in cui crediamo”.

Lo conferma la storia. Sotto questa organizzazione sono usciti tanti campioni. I nomi sono davvero tanti. Ultimi in ordine di tempo, Ricciardo e Kvyat.

“Ci ha fatto molto piacere vederli arrivare dove sono ora così come ci fa molto piacere vedere che i programmi giovani dei team di F.1 si affidano a noi per far crescere i loro talenti. Oltre ai due citati penso anche ad Antonio Fuoco seguito dalla Ferrari e quest'anno de Vries nel programma McLaren. Significa che ritengono la nostra serie idonea e professionale ai loro scopi”.





La base quindi è solida, ma ogni cosa per continuare a rimanere attraente ha bisogno di rinnovarsi. Per il 2015 sono previste delle novità?

“Sì, ci saranno delle innovazioni. Seguendo la nostra filosofia che prevede un continuo scambio di informazioni con i team, abbiamo deciso di mantenere invariato il calendario. Gli appuntamenti saranno sette, ma in tre di questi ci saranno tre gare e non due. Succederà al Red Bull Ring, a Monza e al Mugello. Nel frangente ci saranno due turni di prove libere da un'ora. Due sessioni di qualifica da 15 minuti (una per gara uno e una per gara due) e tre gare da 25 minuti più un giro. Ad Imola, Pau, Spa e per l'ultima gara invece, il format prevederà due sessioni da un'ora di prove libere, due qualifiche da 15 minuti e due gare sempre da 25 minuti più un giro. Quindi, riassumendo, introduzione della terza gara in tre appuntamenti

e della seconda sessione di qualifica negli appuntamenti con due gare. A Pau e Spa, vista la natura dei circuiti, allungheremo la qualifica a venti minuti. Il regolamento proporrà la possibilità o meno di dividere le qualifiche in gruppi. Verrà deciso in base agli iscritti e ai circuiti, ma non ci sarà più l'obbligo degli stessi”.

Sono previsti dei premi?

“Per chi vince il campionato ci sarà il test con la Formula Renault 3.5. Poi, dallo scorso anno abbiamo introdotto un premio che va al debuttante che abbia preso parte solamente all'ALPS. Se il pilota deciderà di ripetere il campionato con la stessa squadra non pagherà l'iscrizione al campionato”.

(dal Magazine Fast Lane)

Il dominatore della stagione 2014: Nick de Vries

PRODOTTO
MERCEDES CLASSE C SW

CAMBIA ANCHE NELL'ANIMA



La nuova generazione della station wagon tedesca è più grande dentro e molto più piacevole da guidare. Viene proposta a partire da 37.372 euro

Lunga 470 centimetri, quasi 10 in più rispetto alla berlina, ha un passo di 284 centimetri che permette a chi siede dietro di avere più di spazio per le gambe (45mm) rispetto alla precedente generazione.

Il bagagliaio offre una volumetria di 490 litri per arrivare a 1.510 litri se si viaggia in due con 1,70 metri di lunghezza.

La nuova Classe
C Station

Wagon di Mercedes viene prodotta nella fabbrica di Brema, in Germania e grazie a un ampio utilizzo dell'alluminio su cofano motore, porte, sospensioni, tetto e altri parti, rispetto al precedente modello più corto pesa 65 kg in meno.

Per ora solo a trazione posteriore, nei mesi successivi arriverà anche con trazione integrale 4Matic (priva di bloccaggi differenziale e con ripartitore di coppia inserito nel cambio).

Al debutto i servizi 'Mercedes connect me' che permettono di collegarsi alla vettura in remoto ovunque ci si trovi e, ad esempio, controllare online il livello di carburante nel serbatoio.

Alla guida appaga non poco grazie a un nuovo sterzo molto preciso e a sospensioni che permettono di disegnare curve ripetibili con altrettanta precisione solo con un compasso. Tra le chicche funzionali: lo sbloccaggio elettrico degli schienali posteriori mediante la pressione di un pulsante; il portellone elettrico EASY-PACK; il sistema HANDS-FREE ACCESS. È

così possibile aprire e chiudere il portellone posteriore senza usare le mani: basta compiere un movimento con il piede nella zona del paraurti posteriore, come su alcune Volkswagen da tempo.

A richiesta per 610 euro si può avere il sistema di navigazione Garmin MAP PILOT. Il software di navigazione e i dati delle mappe sono contenuti in una scheda SD che va inserita nell'apposito slot. L'ampio display da 7 pollici posto sopra la consolle centrale mostra le rappresentazioni cartografiche in alta risoluzione e a colori. Ulteriori indicazioni utili per la navigazione vengono visualizzate nella strumentazione. Le visualizzazioni 3D con rappresentazione di strade ed edifici e i sistemi di assistenza agli incroci con rappresentazioni realistiche aiutano ad orientarsi. E' possibile la gestione anche tramite comando vocale. Gli aggiornamenti si effettuano da Internet.

La gamma della nuova Classe C Sw nel tempo crescerà e non poco. Oltre alle versioni a trazione integrale, sono attese anche le versioni a benzina 2.0 turbo da 230 cavalli e la 3.0 V6 biturbo da 333 cavalli.

LA CURIOSITÀ



La versione C 300 BlueTec Hybrid con il quattro cilindri 2.1 litri diesel e un piccolo motore elettrico sviluppa 231 cavalli. Un compressore frigorifero ad azionamento elettrico fa in modo che il climatizzatore automatico funzioni anche quando il motore a combustione è spento. Questa tecnica solo per l'ibrida consente anche di preclimatizzare la vettura, in modo da trovare una temperatura confortevole già nel momento in cui si sale a bordo.



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