

# www.italiaracing.net Magazine

n. 295  
17 novembre  
2014



## FORMULA 1

**Hamilton o Rosberg?  
La gara finale  
di Abu Dhabi  
deciderà il campione  
del mondo 2014 al  
termine di una  
stagione ricca di  
vittorie ma anche di  
elettricità tra i due  
piloti Mercedes**



# ALTA TENSIONE





12



30



60



50

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



**FORMULA 1**  
LA SFIDA FINALE



# TRAMONTO



A close-up profile of a man wearing a dark baseball cap and aviator sunglasses, resting his chin on his hand. The image is a promotional graphic for a brand or product.

**D DI FUOCO**

## Hamilton o Rosberg? La gara finale di Abu Dhabi determinerà il campione del mondo 2014 al termine di una stagione ricca di tensioni tra i due piloti Mercedes

Massimo Costa



### **FORZA MENTALE** **LE FRAGILITÀ DI ROSBERG**

**Hamilton** ha dimostrato in più di una occasione di farsi travolgere dalle emozioni. In qualifica o in gara. Nonostante la grande esperienza, nonostante un mondiale già vinto, l'inglese soffre molto la pressione esterna e quando entra in una spirale negativa, come accaduto nella fase centrale del campionato, comincia a vedere ombre, sospetti e le sue prestazioni ne risentono ancora di più. La sua storica amicizia, se si può chiamarla così, con Rosberg si è frantumata nel corso del campionato. Inevitabile. Però, Hamilton ha risorse segrete e quando sembra definitivamente KO, sa risorgere. Il finale di campionato è stato esaltante ed è riuscito a mettere in secondo piano il rivale tedesco. Fino a San Paolo...

**Rosberg** sembra essere costantemente impassibile dinanzi ad ogni accadimento. Ma in realtà, nel corso della stagione, anche il tedesco (di passaporto) che vive da sem-

pre a Monte Carlo ha accusato qualche sbandamento. L'errore di Spa e le successive polemiche, l'errore di Monaco che Hamilton ha visto invece come una accurata e voluta messa in scena per penalizzarlo in qualifica, i lunghi di Monza alla prima staccata. Tante piccole situazioni che hanno mostrato un Rosberg fragile. Ma come Hamilton, quando ti aspetti che crolli, ecco che è capace di costruire un weekend eccezionale come quello del Brasile che gli ha permesso di continuare a sperare.

### **TALENTO** **VANTAGGIO HAMILTON**

**Hamilton** è un talento puro, cristallino, evidenziatosi fin da quando è salito per la prima volta su una monoposto. Vincitore in tutte le categorie che ha affrontato, Hamilton ha rischiato di vincere un campionato del mondo al primo anno mandando completamente in tilt il suo compagno del 2007 alla McLaren, Fernando Alonso. Una mancanza di Hamilton però, è la continuità nel

corso di un campionato intero. Hamilton si fa troppo influenzare da quanto lo circonda: prima i dissidi col padre, poi il tira e molla con la fidanzata, episodi di vita che sono andati a "sporcare" in più di una occasione le sue prestazioni in pista.

**Rosberg** non è un talento puro alla Hamilton. Un bravo pilota, cresciuto nel tempo. Non è stato un vincente in F.3, ha vinto però la GP2, ma in F.1, nella sua lunga permanenza con la Williams, non ha mai lasciato segni importanti nel suo cammino. Ottimo collaudatore, bravo nel saper portare al traguardo la macchina, ma incapace di trasmettere particolari emozioni per un sorpasso. Diciamo, linea piatta. Finché alla Mercedes ha compiuto un notevole percorso di crescita, grazie anche alla vicinanza iniziale con Michael Schumacher. Con Hamilton ha saputo nutrirsi del talento del britannico, migliorandosi ancora di più, soprattutto in qualifica dove è divenuto un vero mago del giro secco. E' però ancora poco convincente nel corpo a corpo, dove nel confronto con Lewis, perde inevitabilmente.









## PERSONALITÀ DI LEWIS CE N'È UNO

**Hamilton** è il ragazzo che si è costruito da solo grazie ed esclusivamente alle proprie capacità. Il primo ragazzo di colore ad imporsi nel motorsport, altro aspetto da non dimenticare. Ha un carattere complicato, spesso difficile, ma è estremamente solare e dal cuore buono. A differenza dei suoi colleghi, ha una vita, nel senso che sa divertirsi come i grandi piloti del passato, per esempio James Hunt. Va in discoteca, ha amici rapper, canta e suona, ha una fidanzata cantante con la quale ha instaurato un rapporto burrascoso per la felicità dei giornali del gossip. Ha anche scoperto, di recente, Dio. Insomma, Hamilton è una vera star, una mosca bianca in questa apatica F.1 nella quale i piloti sono dominati dal marketing e dagli uffici stampa.

**Rosberg** è il classico ragazzo della porta accanto che tutte le mamme vorrebbero consegnare alle proprie figlie. Biondo, bello, gentile, educato, istruito, perfetto per il marketing di una Casa come la Mercedes. Lontanissimo dai vizi del padre Keke, campione F.1 nel 1982 e vero corsaro in pista. No, Nico non ha preso proprio nulla dal modo di correre di Keke, anzi, è fin troppo guardingo. Ma quando il duello con Hamil-

ton si è fatto feroce, Rosberg ha mostrato un aspetto sconosciuto, a volte duro, litigioso a distanza (via giornali) con Hamilton. Di lui fuori dai paddock si sa che è un ragazzo come tanti, sposatosi con la ragazza che da tanti anni lo segue. Una ragazza "normale", lontano dal gossip. Insomma, una vita sicuramente bella quella di Nico, ma dall'aspetto noioso.

## MOTIVAZIONI NICO PUÒ ATTENDERE

**Hamilton** sa di non poter fallire questa volta. Il suo ultimo e unico titolo l'ha vinto sei anni fa, non può permettersi di aspettare ancora. E' unanimemente riconosciuto come il talento più puro del Circus ma il suo palmares langue, e il confronto con i quattro allori di Vettel non può che bruciargli. Per questo è disposto anche a rischiare meno, ad andare contro la sua natura focosa pur di portare a casa l'iride.

**Rosberg**, l'eterna promessa, è un finto giovane ormai: ha 29 anni come Hamilton, anche se la sua baby face può ingannare. Il tempo scorre anche per lui, ma non ha addosso la pressione dell'impaziente inglese. Ovviamente farà di tutto per ribaltare la classifica, ma sotto sotto coltiva il pensiero che prima o poi (fra due anni, ad esempio) Hamilton potrebbe cambiare aria e allora

verrebbe il suo momento. Sempre che la Mercedes continui a vincere...

## NAZIONALITÀ NEUTRALITÀ FORZATA

**Hamilton** è un suddito di Sua Maestà, un campione assoluto ma sempre uno straniero in Germania. Alla Mercedes era arrivato per intercessione di Ross Brawn, quando l'ex-ferrarista se ne è andato ha attraversato una crisi, è stato anche indeciso se restare o andarsene, perché temeva la concorrenza interna del tedesco Rosberg, in un team in cui l'orgoglio nazionale ha un peso. Dopo un paio di episodi cruciali però la situazione si è risolta, anche grazie alla presa di posizione "neutrale" di Lauda e Wolff.

**Rosberg** è il cocco di casa, l'erede di Schumacher fra i piloti tedeschi, anche se qualcuno in fondo lo ritiene un tedesco a metà, visto il passaporto di papà e la residenza a Monte Carlo. Vedere trionfare un tedesco su una macchina tedesca avrebbe fatto sicuramente piacere ai vertici di Stoccarda, ma Nico in questo senso si è giocato male le chance, "sporcando" la sua lotta con Hamilton e costringendo il team a prendere le distanze, anzi, a lavare un po' il capo. Ma se nell'ultimo GP riuscisse a fare il colpaccio, nessuno a Stoccarda piangerebbe troppo sulla sfortuna di Hamilton...





# CAMPION

**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




A photograph of Nico Rosberg, a German Formula 1 driver, celebrating on a race track. He is wearing a white Mercedes team shirt with logos for BlackBerry, Petronas, and Puma. He has sunglasses hanging from his shirt and is holding a black Monster Energy water bottle. He is waving his right hand to the crowd. In the background, there is a large crowd of spectators and a building with a sign that reads "20 KEVIN MAGNUSSE".

# II SE...

**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





Trentadue anni dopo papà Keke, Nico Rosberg ad Abu Dhabi ha la chance di vincere il mondiale imitando ciò che riuscì solo ad un altro figlio d'arte del Circus, Damon Hill. Quello del 1982 fu un campionato drammatico, segnato dalla morte di Villeneuve e Paletti e dal terribile schianto di Pironi ad Hockenheim. Il finlandese se lo aggiudicò correndo senza paura, ma vincendo solo un Gp. Nico saprà dimostrarsi degno?

**NEL NO**





**ME DEL PADRE**

### Carlo Baffi

La F.1 muove alla volta di Abu Dhabi per l'ultimo round della stagione, che assegnerà la corona mondiale 2014. Un duello tutto targato Mercedes, che ha contraddistinto la stagione fin dalle prime battute. Lewis Hamilton, il leader della classifica, può contare su un margine considerevole di 17 punti, che però non lo mette al sicuro da eventuali problemi. Nico Rosberg invece, non ha più nulla da perdere. Con il doppio punteggio in palio si accinge a lanciare l'ultimo assalto ad un titolo con cui emulerebbe l'impresa del padre Keke. Nico sarebbe il secondo figlio d'arte a laurearsi mondiale come il padre; prima di lui è toccato a Damon Hill, figlio di Graham, a trionfare con la Williams-Renault nel 1996.

### MISSION IMPOSSIBILE

Eppure, se si dovesse fare un confronto tra Nico e Keke, emergerebbe un dato a dir poco paradossale. Rosberg junior è chiamato ad affrontare una missione quasi impossibile, malgrado abbia conquistato nel campionato in corso 5 vittorie, 10 secondi posti ed un terzo. Ben 16 podi su 18 G.P., e solo 2 ritiri. Rosberg senior invece, si presentò alla vigilia dell'ultima gara del 1982 a Las Vegas, teatro del G.P. Usa, con all'attivo due terzi posti, tre secondi e, udite udite, una sola vittoria. Con 6 podi su 16 G.P., Keke era leader con 39 punti e 9 lunghezze di vantaggio sul suo avversario più vicino, il nordirlandese John Watson, della McLaren Ford, forte di 2 vittorie, due piazze d'onore ed un terzo posto. Certo, stiamo parlando di due epoche molto lontane, e diverse, e di un mondiale, quello del 1982, condizionato da eventi tragici che rimescolarono completamente le carte in tavola. Ovviamente lungi da noi togliere meriti al baffuto padre di Nico, il cui ruolo di marcia costante merita un approfondimento. Figlio di un chirurgo veterinario, Keke, classe 1948, si cimenta coi kart sin da giovanissimo, scoprendo di avere delle qualità invidiabili che lo spingono a proseguire l'avventura in pista. L'esordio in F.1 avviene nel 1978 al G.P. del Sud Africa su una Theodore. Dopo ATS, Wolf e Fittipaldi, Rosberg approda alla Williams proprio nel 1982 dove fa coppia con il veterano Carlos Reutemann, che si ritirerà dalla F.1 dopo i primi due G.P. Una stagione che vede contrapposti i motori turbo che spingono Renault e Ferrari, agli aspirati meno potenti, in dotazione ai team inglesi. Un

campionato che inizia all'insegna delle polemiche, quando a Kyalami i piloti minacciano di scioperare per la questione delle superlicenze. E che prosegue con la guerra tra la Federazione di Balestre e la Foca di Ecclestone che raggruppa i costruttori d'oltre Manica. Rosberg inizia con un 5° posto in Sud Africa a cui segue però la squalifica in Brasile. Williams, Brabham, Lotus, McLaren e Arrows vengono infatti escluse dall'ordine d'arrivo per via dei serbatoi per il raffreddamento ad acqua dei freni, riempiti soltanto prima delle verifiche. Uno stratagemma escogitato al fine di rendere le vetture più leggere in corsa e fronteggiare così la concorrenza dei motori sovralimentati. Alla terza gara in programma negli Stati Uniti, sulle strade di Long Beach, Keke giunge secondo dietro a Niki Lauda, al rientro dopo due anni di inattività. Si arriva così ad Imola, un appuntamento che rappresenterà un vero e proprio punto di svolta. Sul circuito in riva al Santerno, va in scena un G.P. dimezzato, con solo Renault, Ferrari e Tyrrell tra i top team. Una gara che vede al via 14 piloti ed in cui si consuma la faida tra i ferraristi Villeneuve e Pironi. La vittoria del francese è un tradimento irreparabile per Gilles. Un fatto che avrà tragiche conseguenze nelle prove del G.P. del Belgio, l'8 maggio a Zolder con l'incidente mortale del funambolo canadese, in seguito alla collisione con la March di Jochen Mass. Il Cavallino perde uno dei suoi piloti di punta, ma la malasorte non ha purtroppo finito di accanirsi su Maranello. Ancora nel corso delle prove del sabato, questa volta ad Hockenheim, la rossa numero 28 di Pironi, si schianta contro la Renault di Alain Prost. Nell'urto violentissimo Didier ci rimette le gambe e chiude per sempre la sua carriera automobilistica: il transalpino perderà poi la vita in mare, a bordo di un off-shore, nel 1987. Ma torniamo al dramma del G.P. di Germania. La Ferrari perde nel giro di qualche mese anche il suo secondo alfiere e per di più con ottime possibilità di lottare per il titolo, visto i risultati ottenuti con l'ottima 126C2 di Mauro Forghieri, dotata di un V6 turbo da 600 CV. A conferma della validità del progetto, il Cavallino si aggiudicherà il mondiale costruttori grazie ai punti conquistati da Mario Andretti e Patrick Tambay, i nuovi driver ingaggiati da Maranello. Ma l'assenza forzata di Pironi finisce inevitabilmente col favorire Watson, Prost e lo stesso Rosberg.

Il finnico conquista nel frattempo un altro secondo posto in Belgio, chiude 4° a Detroit, sale sul terzo gradino del podio in Olanda a Zandvoort ed è 5° in Francia.



Patisce per contro tre ritiri, rispettivamente a Monaco, in Canada, nella corsa segnata dal tragico incidente in cui resta vittima Riccardo Paletti e in Gran Bretagna a Brands Hatch.

### I DUELLI DI KEKE

Sarà proprio dalla Germania che Keke muoverà i passi decisivi verso la vittoria finale. Dopo il terzo posto sul tracciato tedesco, è protagonista di un duello che culmina nella volata al fotofinish in Austria. Sul circuito dell'A1 Ring, viene battuto infatti dalla Lotus guidata dal compianto Elio De Angelis. Una vittoria sfuggita per soli 125 millesimi, ma che arriva due settimane dopo a Digione. Il 29 agosto, sulla pista francese sede del G.P. di Svizzera, Rosberg parte dall'8a posizione, preceduto anche dal compagno, l'irlandese Derek Daly, ma grazie alla sua tenacia inizia a risalire, mentre le Renault di Prost e Arnoux sono saldamente in testa. Al 49° degli 80 giri previsti, il finlandese è terzo; non molla e a 6 tornate dalla conclusione





arpiona il secondo posto infilando Arnoux. Arriviamo così al penultimo giro. La Williams è ormai in scia alla gialla Renault; solo qualche tornante per studiare l'avversario ed ecco che Keke sferra l'attacco vincente che gli assicura la vittoria e la testa della classifica con 42 punti. Dietro di lui, quando mancano due tappe alla fine, ci sono Pironi, da tempo fermo a 39, Prost a 31, Lauda e Watson a 30. Nel successivo G.P. d'Italia però si rifà sotto Watson, 4° dietro la coppia di ferraristi Andretti-Tambay e ad Arnoux, il vincitore; Rosberg è invece 8° fuori dai punti che premiano i primi 6. Per la resa dei conti, il Circus vola oltre Oceano, in quel di Dallas, teatro l'anno prima di un altro duello iridato, quello fra Piquet e Reutemann. Ma se nel 1981, è stata la Brabham a gioire ai danni della Williams, ora la scuderia di Sir Frank e Patrick Head è più avvantaggiata e non più indebolita da lotte intestine. Il favorito è ovviamente Rosberg viste le 9 lunghezze di vantaggio su Watson (gli stessi punti assegnati al vincitore), ma una minima chance è riservata pure all'altro pilota di casa McLaren, ossia Lauda. Malgrado i 12 punti dalla vetta, l'austriaco potrebbe rientra-

re in gioco qualora vicesse e Rosberg rimediassero uno zero. A quel punto sarebbe necessario attendere il martedì successivo alla gara, quando il tribunale sportivo Fia deciderà in merito all'appello presentato dall'austriaco dopo la squalifica subita in Belgio. La sua McLaren sottopeso gli è infatti costata 4 punti che, se ridati, potrebbero fargli guadagnare la terza corona iridata. Secondo alcuni, un mondiale assegnato a tavolino sarebbe il degno finale di un campionato vissuto all'insegna delle lotte politiche.

Comunque sia alla vigilia della corsa, Rosberg dichiara apertamente di puntare a finire la gara in zona punti. "Se non avessi la necessità di piazzarmi fra i primi sei, gareggerei per vincere. Sono invece costretto a fare il ragioniere mio malgrado e contro la mia natura". Per agevolare il compito di Keke, si scoprirà, la Williams doterà il suo pilota di una radio ricetrasmittente, collaudata a Monza, con cui potrà ricevere informazioni e parlare direttamente col box mentre guida, attraverso un interfono posto nel casco. Il duo McLaren è però di tutto rispetto, Watson e Lauda vantano maggiore esperienza che a det-

ta di qualcuno potrebbe risultare determinante in questo di finale, per di più sul tracciato tortuoso ricavato dal parcheggio del Caesars Palace dove il caldo la fa da padrone. La griglia di partenza vede però in prima fila le due Renault di Prost e Arnoux, subito dietro, Alboreto su Tyrrell e Cheever su Ligier. Rosberg è 6° preceduto da Patrese, mentre Watson è solo 9°, Lauda addirittura 13°.

## LA DEDICA A PETERSON

Quando scatta la gara, in Italia sono le 22. Prost e Arnoux prendono la testa seguite dal nostro Alboreto. Keke però resta sempre in zona punti e anche quando viene superato da un arretrante Watson non si perde d'animo. L'unico rischio, si materializza quando Andretti perde il controllo della sua Ferrari per un problema alla sospensione posteriore, ma il finlandese è a distanza di sicurezza. Alla fine trionfa Alboreto, davanti a Watson e Cheever. Lauda s'è ritirato e Rosberg, saldamente quinto, può tagliare il traguardo con le mani alzate. E' il ventesimo pilota, nonché primo finlandese a vincere il titolo mondiale in 33 edizioni disputate. La cerimonia ha luogo sul podio insieme ai primi tre classificati, con tanto di corona d'alloro sul capo di Keke alla presenza della pop star Diana Ross. Seppur di temperamento nordico, Keke non nasconde la sua gioia. Chissà se a inizio stagione pensava di raggiungere un obiettivo di tale portata. Tra le leggende metropolitane c'è quella che narra di un bookmaker inglese che avrebbe fissato in 400 a 1 la quota di Rosberg campione del mondo; e di un giornalista, sempre d'oltre Manica, che dopo aver giocato una decina di sterline abbia iniziato a costruirsi la casa con la somma vinta. Di fronte ai taccuini dei giornalisti, dopo aver dedicato il successo a se stesso, Keke rende omaggio ad un altro pilota scandinavo scomparso qualche anno prima: "Tengo a ricordare un grande maestro, il quale solo per sfortuna non ha avuto questa soddisfazione: parlo di Peterson. E' incredibile che Ronnie non abbia ottenuto quello che ho avuto io essendo meno bravo di lui". Frasi encomiabili che forse rendono meno burbero un personaggio, che non ha mai amato stare sotto i riflettori. Ora la parola passa a Rosberg jr, chiamato domenica prossima, nel Golfo Persico, a sfoderare quella natura di attaccante, sbandierata 32 anni fa proprio da papà Keke alla vigilia dell'ultima sfida. Allora coraggio, Nico!

# ULTIMO TANGO AD ABU DHABI

**Prima di sedersi per l'ultima volta nell'abitacolo della Rossa, Alonso è passato in Bahrain per applaudire il successo Ferrari nel GT e salutare l'amico Webber. Non ha parlato del DOMANI, ma ha regalato il suo sostegno ai piccoli team. Mentre già Vettel parlava da futuro ferrarista facendo gli occhi dolci a Raikkonen...**











## Stefano Semeraro

Come è triste Abu Dhabi, ancora quattro anni dopo. Nel 2010 sulla pista dell'emirato Fernando Alonso lasciò un mondiale già vinto per colpa di un errore del muretto, stavolta ci tornerà per dare l'addio alla Rossa. L'ultima gara in Ferrari, prima di passare alla McLaren, mentre l'ultimo impegno di public relations per il Cavallino l'ha vissuto in questi giorni sempre da quelle parti, in Bahrain per il weekend del Mondiale Endurance, dove è andato a posare con l'equipaggio GT della AF Corse, oltre che a fare un saluto al suo vecchio amico Mark Webber, impegnato con la Porsche nella gara delle LMP1. Ne ha approfittato per appoggiare la causa dei piccoli team, gli "straccioni" che tanto infastidiscono Bernie Ecclestone ma senza i quali neppure Nando, che in F.1 ha esordito con la Minardi, avrebbe avuto la certezza di guidare nel Circus. «Non so bene quali siano i problemi, né le soluzioni, ma so che ne troveremo una. I piccoli team sono fondamentali per sviluppare i giovani talenti, anche perché lì tutti partono con le stesse chance». Ad Abu Dhabi non solo Alonso, ma tutta la Ferrari vivrà un weekend partico-

lare. Il pilota di punta del team è ormai un ex, con la testa già altrove, puntata ad altri progetti, il suo sostituto, Sebastian Vettel, ancora corre per la concorrenza. L'unico vero ferrarista al momento, se vogliamo, è Kimi Raikkonen, che però è stato a lungo "disperso" durante questa tormentata stagione della Rossa.

«Prevedo che io e Kimi andremo molto d'accordo – si è lasciato sfuggire Vettel parlando alla Bild am Sonntag – perché lui è uno molto sincero e diretto, quindi dal lato umano non avremo assolutamente nessun problema». I due in effetti sono amici, anche se il termine amicizia, nel caso di Ice man Kimi, va preso con le pinze. Qualcuno avrebbe sognato di vedere Vettel fare coppia con Alonso nella nuova Ferrari che Marco Mattiacci sta cercando di edificare sulle rovine di questa stagione, ma per il tedesco nonostante la glacialità del carattere, il finlandese promette di essere un partner decisamente più soft. La ragione? La spiega lo stesso Vettel: «Grazie a dio Kimi non ha nessun interesse nelle questioni politiche all'interno del team». Come a dire: tu pensa correre, Kimi. Che io penso a vincere. Chissà se sarà davvero così. Come sei piena di dubbi, Abu Dhabi, quest'anno.



Alonso nel paddock di Al Shakir con l'amico Webber





**Stefano Semeraro**

Bernie Ecclestone ha dato forma alla formula 1 moderna, e a 82 anni suonati non ha voglia di mollare il giocattolo. Come uno scafatissimo bambino vuole continuare a maneggiare team, piloti e circuiti come gli pare, badando ai dané e sovrapponendo i suoi comodi al futuro dello sport. La sintesi è un po' feroce, ma a suggerirla è stato lo stesso Ecclestone – sì, lo stesso che ebbe parole di apprezzamento per Adolf Hitler... - con le sue dichiarazioni spericolate di questi giorni. In cui ha bastonato tutti, dall'Europa agli appassionati più giovani, dai social network ai team.

Partiamo dai team. «Nessuno sentirà la mancanza di Marussia e Caterham – ha dichiarato al magazine Campaign Asia-Pacific – perché non sono due team che lottano per il titolo. La gente li conosce solo per i problemi che stanno attraversando. Guardate cosa è accaduto in Sud Africa a quel povero (sic) Oscar Pistorius: ha fatto più clamore quello che gli è successo delle medaglie che aveva vinto. Se non fosse salata fuori questa faccenda la gente si sarebbe dimenticata di lui. La gente vuole la Ferrari, della Marussia non gliene importa nulla». Archiviato il paragone fra i due team in sofferenza e un noto assassino, passiamo oltre. «I social network? Non mi interessa twittare, né Facebook e tutte

quelle cose senza senso. Ci ho provato, ma non funziona, forse perché sono una vecchia maniera. Non ci ho trovato nessun valore. E poi non capisco neppure cosa vuole la cosiddetta nuova generazione. Se un marchio vuole avere un'esposizione davanti a centinaia di milioni di spettatori, posso farglielo avere facilmente con la televisione. Un 15enne non è minimamente attratto da queste cose, può vedere il marchio Rolex in tv ma non ha i soldi per comprarsene un orologio. Non è interessato alle banche, anche perché non ha un fottuto dollaro da metterci dentro. Chi è interessato alle "nuove generazioni"? Cosa gli si può vendere? Al massimo la Disney può essere interessata a loro. Io preferisco curarmi dei 70enni che sono pieni di contanti. Che senso ha poi cercare di mettere gli appassionati in contatto con questi piloti, che non hanno nemmeno voglia di incontrare le loro fidanzate?». Capito l'antifona? Qualche giorno prima Ecclestone aveva poi confermato che continuerà a portare a spasso la F.1 sui nuovi mercati emergenti, perché l'economia dell'Europa è in crisi irreversibile «come avevo previsto prima di tutti. Prima di organizzarci un GP non sapevo neppure dove fosse il Bahrain, e Singapore un tempo era giusto un posto dove cambiare aereo. Ma oggi è cambiato tutto». E poco importa se a pagare la salata tassa di iscrizione sono i governi, più o meno democra-

tici, ma a vedere le gare poi non va nessuno. Infine la stoccata per i team, a proposito dei doppi punti che il Supremo avrebbe voluto estendere ad altri GP, non solo all'ultimo della stagione. «Ma non lo proporrò mai più – è sbottato stizzito – li lascerò con quello che hanno, questi "bloody idiots" (maledetti idioti, più o meno...). Una gara con i doppi punti è una fesseria, ma le ultime tre avrebbero significato che neppure con 150 punti di vantaggio si sarebbe conosciuto in anticipo il vincitore. Ma i team sono gestiti solo da dei meccanici, non sanno pensare al futuro». Già, il futuro che ha in mente Ecclestone, evidentemente insensibile al brusco calo di audience della F.1 e alla prospettiva di trasformare quel che resta di una gloriosa categoria sportiva in un puro show per ricchi. Immaginate la scena: un miliardario ultrasettantenne sprofondato in un divano di una lounge esclusivissima, in cima ad un grattacielo vista mare, con un braccio attorno alla vita di una bella figliola e l'altro che regge un cocktail, mezzo addormentato davanti alla tv mentre qualche piano più sotto una manciata di piloti figli di papà fa correre nel deserto una dozzina di macchine tutte uguali, e tappezzate di sponsor. A quel punto davanti ai teleschermi saranno rimasti probabilmente solo i pr di qualche marchio di prestigio, e nessun appassionato. Ma ad Ecclestone, ormai, non interesserà più.

# LA VERSIONE DI BERNIE

**I team che non vogliono i doppi punti sono solo dei meccanici (idioti, per giunta), i giovani fan non servono a nulla perché non hanno soldi, al diavolo i social network e crepino le squadre che non sanno sostenere i costi. Il pubblico ideale della F.1? I settantenni pieni di denaro. No, non è una barzelletta di cattivo gusto: questa è la F.1 che ha in mente Ecclestone.**

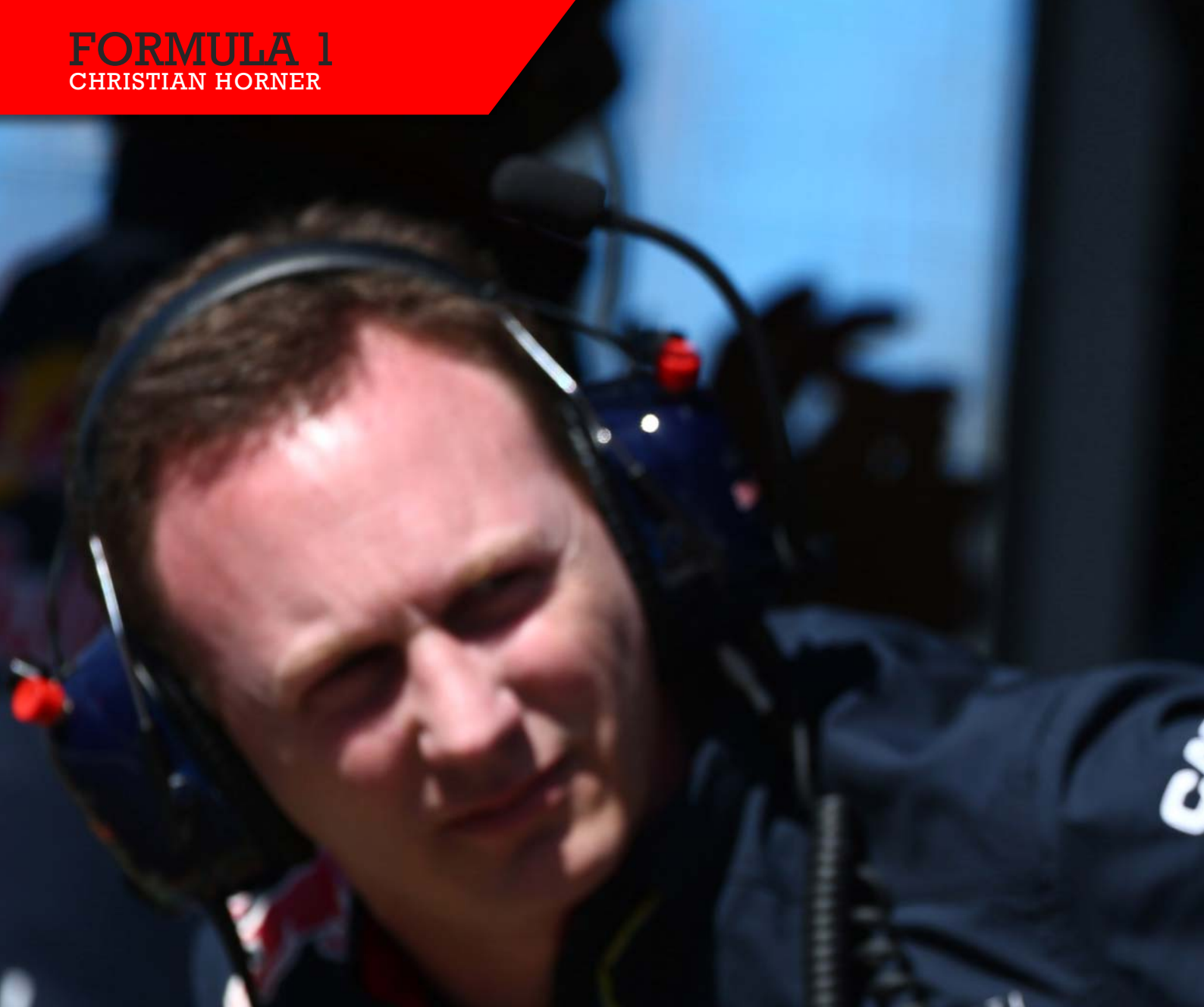
**Christian Horner riflette sull'annata della Red Bull, partita male ma recuperata alla grande grazie a Ricciardo e nonostante il dominio della Mercedes. E racconta come si è sviluppato il suo rapporto speciale con Sebastian Vettel, dai trionfi passati alla notizia dell'addio comunicata da Seb quest'anno in Giappone**

# «CIAO SEBAS TI BATTEREMO



# STIAN: MO»





**Christian Horner, ad Austin è ufficialmente svanita la possibilità di un quinto titolo consecutivo per la Red Bull. Fino a quando ci ha sperato?**

«In realtà non avevamo speranze. C'era una chance aritmetica, ma già il fatto che siamo riusciti a tenere Ricciardo in corsa per il titolo fino a tre gare dalla fine è un grande risultato, considerato il dominio della Mercedes. Già dai test invernali era chiaro che Hamilton e Rosberg sarebbero stati i protagonisti».

**E' stato difficile arrendersi dopo quattro anni?**

«Abbiamo avuto un po' di tempo per abituarci all'idea. E per guardarla in un altro modo: a paragone di come avevamo iniziato la stagione, con tutto lo svantaggio che avevamo, si è trattato di una delle più grandi rimonte del team».

**Al momento la Red Bull è un team in transizione, con Vettel che se ne sta**

**andando e Ricciardo nei panni del nuovo leader che farà squadra con un giovane come Daniil Kvyat, che sarà solo al suo secondo anno in F.1. E in più Adrian Newey non verrà più alle gare...**

«No, verrà ancora a qualche gara...»

**Ma non sarà più così coinvolto quotidianamente come lo è stato fino ad ora. Che effetto avrà sul team?**

«Il team è cambiato nel corso del 2014, e poi nulla nella vita non si evolve, perché stare fermi di solito significa retrocedere. E' un bene che ci stiamo trasformando. Guardate a come è migliorato Daniel quest'anno: un talento fantastico. Ovviamente è triste dover addio a Sebastian, ma siamo molto eccitati per il futuro. Adrian sarà sempre con noi. Sì, farà un passo indietro, ma saremo in grado di contare sulla sua esperienza, inoltre è molto coinvolto nella progettazione della RB11».

**Circolano voci che lei potrebbe lascia-**

**re la Red Bull per trasferirsi alla McLaren al posto di Ron Dennis nel 2015. E' in quella direzione che soffia il vento del cambiamento?**

«Be', è la prima volta che ne sento parlare! E' molto gratificante, ma io sono impegnato al 100 per cento con la Red Bull, e non ho voglia di andare in nessun altro posto».

**Il vostro consulente Helmut Marko ha detto che Sebastian gli ha comunicato che se ne sarebbe andato durante una cena in Giappone. Voi quando l'avete saputo?**

«Sebastian me lo ha comunicato pochi attimi dopo averlo detto ad Helmut. Poi ha subito chiamato Dietrich Mateschitz».

**Aveva avuto delle avvisaglie?**

«Conoscendolo da un po' dopo la pausa estiva ho notato che era distratto da qualcosa. In particolare a Spa e a Monza. Credo che le trattative fossero in corso da tempo».





**Ma fino al Giappone non aveva avuto la certezza?**

«Non lo sapevo con sicurezza. Ma non bisogna essere un ingegnere nucleare per fare due più due. In fondo è un ambiente molto piccolo, la F.1. Siamo tutti dispiaciuti che se ne vada, ma capisco che aveva bisogno di nuove sfide, e il momento è stato quello giusto anche per noi».

**La sua partenza quanto è dovuta alla frustrazione di quest'anno e quanto al prestigio della Ferrari?**

«Penso che tutto nella vita abbia un tempo. E' stata una stagione dura per lui e la chance di passare alla Ferrari si è presentata da sola. Magari non sarebbe stata ancora lì fra un anno. Quindi il momento è stato ideale per Sebastian. Poi Sebastian è sempre stato un fan di tutto quello che aveva fatto Schumacher».

**Sarebbe potuto rimanere, se la sta-**

**gione fosse andata meglio?**

«Non lo so. Bisogna chiederlo a lui. Noi possiamo solo pensare agli anni fantastici che abbiamo passato insieme, augurargli tutto il bene possibile per il futuro e sperare che guardi spesso il nostro retrotreno...».

**E' sorpreso che la Ferrari a questo punto si ritrovi con la possibilità di avere sotto contratto tre top-driver?**

«Magari sono molto intelligenti e hanno anticipato l'arrivo della terza macchina! Solo che il terzo pilota dovrebbe essere una matricola e non è facile capire a quale di quei tre campioni toccherebbe il ruolo».

**Quindi secondo lei arriveremo alla terza macchina?**

«Io spero che Marussia e Caterham ce la facciano. Se non sarà così, e dovremo schierare una terza macchina, saremo in grado di farlo. Ma dobbiamo saperlo in fretta, siamo

già a novembre. Dal punto di vista logistico sarebbe dura, ma se saremo chiamati a farlo, saremo pronti».

**Dopo Abu Dhabi Sebastian non sarà più un uomo Red Bull. Quali sono i momenti più belli che avete passato insieme?**

«Sebastiano ha vinto 38 Grand Prix con noi, e ha vinto quattro campionati. Alcuni dei miei momenti più belli con lui risalgono alla prima vittoria del team a Shanghai, nel 2009, poi al primo titolo vinto ad Abu Dhabi nel 2010, contro tutte le previsioni, poi la sua rimonta a San Paolo nel 2012 per vincere il campionato. E il 2013: potrei scegliere una qualsiasi delle 13 gare che ha vinto».

**Cosa gli dirà quando lo saluterà?**

«Grazie! Ti auguriamo tutto il meglio e speriamo che non sarai mai uno straniero alla Red Bull, ma l'anno scorso sarai un avversario...».







# DUE ANNI PER SFIDARE LA MERCEDES

La storica scuderia inglese è la rivelazione dell'anno e la figlia del patron spiega quanto abbiano influito sui successi l'arrivo di Symonds e l'armonia fra la coppia di piloti, prontamente riconfermata per il 2015. Fra due anni partirà l'assalto al Mondiale, intanto la team principal si gode il vantaggio su avversari di prestigio come la Ferrari. Ma il vecchio Frank ammonisce: "Siamo solo terzi..."

**Claire, in Brasile è arrivato un altro podio per la Williams, questa volta per merito di Felipe Massa davanti al suo pubblico. Davvero straordinario quello che è capitato alla Williams negli ultimi 12 mesi: siete passati dalla nona posizione fra i costruttori al terzo posto...**

«Be', credo che se l'anno scorso dopo i primi punti che abbiamo conquistato, al GP degli Stati Uniti, aveste detto a chiunque di noi che ora ci saremmo ritrovati terzi a questo punto della stagione, nessuno ci avrebbe creduto. Il team ha fatto un lavoro fantastico nel produrre questa svolta, sono davvero orgogliosa di tutti. E' la ricompensa per tutti i nostri sforzi. Ma come dice sempre mio padre Frank: «Siamo terzi, ma noi dobbiamo vincere!». Quindi sarebbe fantastico finire l'anno con una vittoria. Visto come sta andando credo che tutti sarebbero delusi se non ci riuscissimo, ma non dobbiamo dimenticare da dove siamo partiti».

**Resta solo una gara...**

«E noi abbiamo dimostrato che la nostra macchina è in grado di vincere su qualsia-

si tracciato, quindi non vedo perché non potrebbe essere la volta buona. Certo, dipenderà dalle circostanze, e due Mercedes sono difficili da battere, ma perché no?».

**Una vittoria Williams ad Abu Dhabi, o anche un secondo posto, influenzerebbe la vittoria nel campionato piloti, e Nico Rosberg ha detto che conta su Felipe...**

«Questo ci mette un po' di pressione. Ma capiterà quando capiterà, la F.1 è fatta così».

**Williams può decidere il campione...**

«Divertente... non l'avevo vista sotto questo aspetto».

**E' vero che la F.1 è uno sport di squadra, ma senza grandi personalità nessun team può sperare di fare molta strada. Chi sono le persone chiave del vostro team di quest'anno?**

«Credo che l'ingrediente chiave del nostro successo sia stato l'arrivo di Pat Symonds l'anno scorso. E' un grande ingegnere, tutti lo sanno, ma è anche un grande gestore

di uomini, e questo è meno noto. Ha organizzato e ristrutturato ogni settore della nostra squadra. Quindi abbiamo assunto tutta una nuova leva di manager che oggi lavorano con lui nei vari settori. E' un tipo molto calmo, e non ripete mai lo stesso errore. Fa tutto quello che ti aspetti da lui, e infine è una persona molto piacevole».

**Solo un punto separa Valtteri Bottas da Fernando Alonso, e la Ferrari è la principale rivale della Williams nel campionato costruttori. E' un segnale?**

«Mi piace pensare che sia un segnale. E tutti dovrebbero ricordarsi che Valtteri è solo al suo secondo anno in F.1».

**La Williams ha annunciato molto in fretta i suoi piloti per il 2015. Qual è il vantaggio?**

«Entrambi i piloti hanno lavorato molto bene insieme, non c'è egoismo fra Valtteri e Felipe, e questo spiega bene come è fatto il nostro team: il campionato costruttori è la cosa più importante, e tutti due i piloti lo capiscono. Questo è il motivo per cui è una coppia che funziona così bene».







**Ora che siete tornati a fare risultati è diventato più facile trovare sponsor?**

«Non è mai facile, ma ci siamo riusciti in passato e avevamo già un budget discreto prima di quest'anno. Siamo stati fortunati che Martini si sia unita a noi quando eravamo noni, e questo è dovuto al fatto che le credenziali della Williams sono molto buone, sia grazie alla nostra storia sia al prestigio dei nostri altri sponsor, inoltre la F.1 attrae molto per suo conto. Comunque la risposta è sì, l'interesse è cresciuto e contiamo di iniziare la nuova stagione con nuovi partner».

**A meno che tutto vada storto ad Abu Dhabi, la Williams dovrebbe riuscire a tenere a distanza la Ferrari nel campionato costruttori. Che significato avrebbe per il prestigio del team?**

«Un grande significato. Stare davanti alla Ferrari, considerata la differenza fra i rispettivi budget, per noi ha un valore. Ed è un argomento molto valido quando ti siedi a parlare con gli sponsor: possiamo dire "siamo la Williams, guardate cosa siamo capaci di combinare con metà del budget di alcuni nostri rivali!"».

**Avete mai pensato di ingaggiare Fer-**

**nando Alonso?**

«No, siamo molto contenti dei nostri piloti e li abbiamo già messi sotto contratto per l'anno scorso. Hanno ottenuto risultati: voi li avreste cambiati? Fanno parte del nostro futuro».

**Vuole azzardarsi in un pronostico sul 2015? Bottas ha detto che si sente pronto a lottare per il titolo: voi siete pronti a seguirlo?**

«La F.1 è imprevedibile. Molto dipende dai progressi che faranno i nostri avversari nel prossimo inverno. Basandoci sulla nostra posizione attuale, il 2015 dovrebbe essere una sorta di prova generale per un assalto al titolo nel 2016. Ma tutti fanno dei programmi...».

**Come riassumerebbe in poche parole la sua opinione sul 2014?**

«Sono orgogliosa. Una parte di me è ancora sorpresa, l'altra invece è sollevata e grata».

**E Frank?**

«Frank riconosce tutto il lavoro che è stato fatto, e i risultati che abbiamo ottenuto. Ma Frank, essendo Frank, ci ripete sempre: "Cosa festeggiate a fare? Siete arrivati solo terzi...».



# MONDIALE RALLY

WALES GB





# OGIER SCARTA IL REGALO

Su strade spesso al limite della praticabilità il campione del mondo della Volkswagen si limita ad amministrare il vantaggio acquisito dopo l'ennesima uscita di strada del compagno Latvala. E per la Volkswagen arriva così la dodicesima vittoria in una stagione a dir poco trionfale







## Guido Rancati

Il primo dono per i suoi trentun anni glielo ha fatto Jari-Matti Latvala. Con un mese d'anticipo, infilandosi in un fosso nella prima prova speciale del sabato e mettendo fine a un duello che per tutto il venerdì aveva entusiasmato appassionati e addetti ai lavori. Come cantava Mal tanti anni fa, anche Sébastien Ogier pensa che i regali non si debbano mai buttare via e ha fatto la cosa più semplice per goderselo: ha immediatamente sotterrato l'ascia di guerra e, senza più nessuna frenesia, ha continuato la marcia d'avvicinamento all'arrivo. Alla sua ottava vittoria stagionale, la ventiquattresima in carriera. "Guidare badando soprattutto a evitare di finire in qualche trabocchetto non è mai divertente, ma su un fondo ad aderenza molto variabile come quello che caratterizza le strade gallesi era la cosa migliore da fare", osserva il due volte campione del mondo a cose fatte. Dopo aver lasciato nelle campagne del Regno Unito quasi metà del vantaggio che, a tredici prove speciali dalla fine, fuori dalla corsa per l'oro il suo compagno di squadra, s'era trovato ad avere su Mikko Hirvonen. Ha fatto la cosa giusta, il francese. La migliore per chiudere sull'attico del

podio l'ultimo atto della stagione, per dare modo alla gente della Volkswagen di festeggiare il dodicesimo successo dell'anno. Uno più di quelli che la Citroen, trascinata da Sébastien Loeb, aveva collezionato nel duemila e cinque e nel duemila e otto. Tanta roba, in un mondiale articolato su tredici appuntamenti. Ma non abbastanza da saziare Jost Capito e i suoi che, messa in bacheca l'ennesima vittoria, già pensano all'anno che verrà: "Il nostro obiettivo non cambia e quindi affronteremo le prossime sfide intenzionati a imporci per la terza volta di fila nel mondiale costruttori", ricorda il gran capo della Panzerdivision. Ed è sincero, ma non dice tutta la verità: dopo aver collezionato primi posti in giro per il mondo, i tedeschi vogliono cominciare a vincere anche dove finora non sono riusciti a farlo. A casa loro, dove hanno perso l'occasione forse irripetibile di fare il pieno. Intanto si godono il momento e nella festa c'è posto pure per l'altalenante finlandese. Che non ce l'ha fatta a tenere fino alla fine il ritmo imposto fin dal pronti-via dal compagno di squadra, però l'ha tenuto sulla corda per tutta la prima giornata. Vincendo quattro dei primi otto round, chiudendo la frazione ad appena sei secondi e sei da lui.







Latvala ci ha provato in tutti i modi a mettere in difficoltà il compagno Ogier, ma un'uscita di strada all'inizio della seconda giornata ha compromesso tutto, e sul podio sono così saliti Hirvonen e Ostberg

## L'ORDINE DI ARRIVO DOMENICA 16 NOVEMBRE 2014

1. Ogier-Ingrassia (VW Polo Wrc) in 3.03'08"2
2. Hirvonen-Lehtinen (Ford Fiesta RS Wrc) a 37"6
3. Ostberg-Andersson (Citroen DS3 Wrc) a 1'03"6
4. Neuville-Gilsoul (Hyundai i20 Wrc) a 1'14"9
5. Evans-Barritt (Ford Fiesta RS Wrc) a 1'24"3
6. Meeke-Nagle (Citroen DS3 Wrc) a 2'03"0
7. Tanak-Molder (Ford Fiesta RS Wrc) a 2'29"7
8. Latvala-Anttila (VW Polo Wrc) a 2'47"5
9. Prokop-Tomanek (Ford Fiesta RS Wrc) a 3'43"3
10. Paddon-Kennard (Hyundai i20 Wrc) a 3'48"5

### Il campionato finale

Piloti: 1.Ogier 267; 2.Latvala218; 3.Mikkelsen 150; 4.Hirvonen 126; 5.Ostberg 108; 6.Neuville 105; 7. Meeke 92; 8.Evans 81; 9.Prokop 44; 10.Sordo 40.  
Costruttori: 1.Volkswagen 447; 2.Citroen 210; 3.M-Sport 208; 4.Hyundai 187.





# MEEKE E OSTBERG GUARDANO AL 2015

Yves Matton annuncia di aver già deciso quali saranno i piloti ai quali la prossima stagione affiderà le due DS3 e c'è da credergli. Ma il manager belga informa anche che i loro nomi li svelerà nei giorni a venire. "Forse – chiarisce – l'annuncio sarà diluito in due settimane". Intanto tesse le lodi di Kris Meeke, in forte odore di conferma, e di Mads Ostberg le cui azioni sono risalite parecchio: "Dopo un ottimo Monte-Carlo, il nordirlandese ha avuto qualche ovvio problema a dare il meglio in gare che non conosceva e tuttavia il suo bilancio resta molto positivo. Riguardo al norvegese, mi aspettavo che impiegasse un po' di tempo a capire come usare un'auto diversa nel comportamento a quelle che aveva usato negli anni precedenti e invece ha faticato parecchio nella prima parte della seconda metà della stagione. Ma ha saputo reagire e il suo risultato in Galles prova che ormai è un pilota sul quale si può fare affidamento". Insomma: i due che hanno permesso alla Citroen di chiudere al secondo posto nel mondiale costruttori sembrano messi bene. Anche se non è scontatissimo che saranno ancora loro le punte centrali della Doppia Spiga. Che nel 2015 dovrebbe schierare un terzo pilota in almeno otto gare, quelle che non disputerà Kalid Al-Qassimi il cui programma prevede solo quattro presenze. La cosa più probabile è che a completare la formazione transalpina sarà Stéphane Lefebvre.



Mads Ostberg



# EVANS E TANAK SI CONFERMANO

Nel giorno dell'addio di Mikko Hirvonen, Malcolm Wilson trova la conferma di aver fatto bene a dare fiducia a Elfyn Evans e a Ott Tanak. Il gallese chiude la sua prima stagione a tempo pieno nel mondiale con una top car agguantando proprio nel finale un quinto posto impreziosito da un secondo e due quarti tempi e l'estone, lui pure due volte quarto in prova, finisce settimo. "Per me era molto importante finire il rally", osserva

il biondo della repubblica baltica. Che aggiunge: "Concludere la stagione con una gara senza danni è stato utile per il morale e, penso, anche per il mio futuro...". Meno pimpante dei due boys, pure Robert Kubica vede il traguardo. Su strade a lui poco o niente note, il polacco è stato meno brillante di altre volte, ma ha dimostrato di saper frenare il suo istinto di combattente senza paura. E non è poco.



Elfyn Evans

# HIRVONEN SALUTA COMMOSO

Il cinguettio dice tutto: #WillMissYou. Mikko Hirvonen ringrazia Malcolm Wilson e i suoi per il supporto fornitogli anche nella sua ultima incursione da ufficiale nel mondiale e confessa che tutta la gente della M-Sport gli mancherà. "E' stato un fine settimana fantastico e il ricordo di questa gara è uno dei più belli che mi porterò dietro", osserva il Pallido prima ancora di salire per l'ennesima volta sul podio di un rally iridato. Non è riuscito a rendere la vita difficile a Sébastien Ogier, ma ha vinto tutti gli altri duelli che nella tre giorni sul fango galles s'è trovato ad affrontare: quello con Mads Ostberg e quello con Kris Meeke, i due della Citroen che, fuori dai giochi che contano Jari-Matti Latvala, si sono alternati nel dargli la caccia. I due che fin quasi alla fine lo hanno costretto

a darci dentro come un matto, a battersi come da un po' aveva smesso di fare. Voleva accomiarsi da un mondo nel quale è stato protagonista per tredici stagioni con un risultato importante e l'ha fatto. Senza più la zavorra di una decisione importante da prendere, è tornato a volare alto come una volta. Come negli anni in cui a dominare la scena era l'altro Seb, quello di Haugenau.





# NEUVILLE E PADDON OK PER HANNINEN ERRORE FATALE

Quarto Thierry Neuville e decimo Hayden Paddon. La prima stagione iridata delle i20 si conclude con due dei tre piloti Hyundai nella top ten e Michel Nandan ha di che essere soddisfatto del risultato. Anche se è almeno probabile che lui e i suoi si aspettassero qualcosa di più da Juho Hanninen. Il finlandese ha pagato la voglia matta di farsi notare con un'uscita di strada alla terza prova e, una volta rientrato in gara, ormai tagliato fuori da tutti i giochi, non è più riuscito a lasciare il segno. Un brutto colpo per le sue legittime ambizioni future...

Thierry  
Neuville





Alla fine di una gara sofferta Al-Attiyah e Bernacchini hanno potuto festeggiare il titolo WRC2



## WRC2

# AL-ATTIYAH E BERNACCHINI CAMPIONI BERTELLI SI METTE IN MOSTRA

I capricci del cambio lo hanno penalizzato non poco nella seconda parte del primo giorno. Ma non è stato solo il problema tecnico a impedire a Nasser Al-Attiyah di fornire l'ennesima dimostrazione delle sue doti: insieme alla considerazione che il settimo posto gli sarebbe bastato per vincere il mundialito, la paura che si rompesse qualcos'altro e quella di sbagliare hanno imbrigliato la sua voglia di essere una volta di più protagonista.

E trasformato il suo fine settimana gallese in un'interminabile camminata senza gioia. Tutto è bene quel che finisce bene e alla fine della gara meno brillante della sua carriera il qatario – insieme a John Bernacchini – è comunque riuscito a conquistare il secondo iride. Rendendo di fatto inutile la bella galoppata di Jari Ketomaa. Il finlandese sapeva fin troppo bene che vincere avrebbe potuto non bastargli, ma ci ha dato dentro dal-

l'inizio alla fine. Rispondendo colpo su colpo agli attacchi di questo e quello. Anche e soprattutto a quelli di Bernardo Sousa che, fin quando la Fiesta glielo ha permesso, è stato il più pericoloso dei suoi avversari. Fuori il madeirense, la seconda moneta è passata nelle mani di Lorenzo Bertelli che ha chiuso a oltre un minuto dal leader, ma s'è accomiata dal Wrc-2 con una gran bella prestazione. Forse, quasi certamente, la migliore fin qui.



Lorenzo Bertelli



# LA CORONA D



Lo svedese ha finalmente conquistato il Mundialito della categoria ed ora spera che la sua carriera possa essere rilanciata verso categoria superiori. Dominio del team Mücke, male il campione FIA F.3 Ocon, Blomqvist e Verstappen, ovvero i primi tre della serie europea





# ROSENQVIST



Massimo Costa

Chissà se ora la sua carriera prenderà una diversa piega. Felix Rosenqvist, bloccato dalla mancanza di budget nel salire di categoria, “costretto” a rimanere anche quest’anno nel FIA F.3 dopo aver conteso il titolo 2013 a Raffaele Marciello, ha vinto il Mundialito della categoria. Se il successo finale è arrivato più che altro grazie agli errori altrui, leggi Esteban Ocon, Lucas Auer e Tom Blomqvist, è innegabile che per tutto il weekend le monoposto Dallara a motore Mercedes del team Mucke, e in particolare quella di Rosenqvist sono state le più veloci in assoluto. Tanto da ottenere il miglior tempo nella sessione libera 2, la pole finale nella qualifica 2, la tranquilla vittoria nella gara di qualifica. L’unico difetto dello svedese è stata la partenza: sia nella prima corsa sia nella finale, nel lunghissimo rettilineo che porta alla staccata della Lisboa (curva imbuto assurda considerando il rettilineo che la precede, ma che negli anni non è mai stata modificata, spesso teatro di incidenti), Rosenqvist è stato sempre soverchiato dagli avversari. Dapprima, nella gara del sabato, dal compagno Auer, nella finale anche da Ocon e Blomqvist. Anche se dopo pochi metri, sono finiti contro le barriere. Rosenqvist dunque ha messo a segno un importante “colpo” per la sua carriera e speriamo per lui che ora possa prendere una piega ben diversa. Non ha infatti partecipato ai test Renault 3.5, non sembra essere nella lista dei team GP2 per i prossimi test collettivi di Abu Dhabi. Sperava nel DTM, ma anche lì le porte paiono non aprirsi. Magari ora, con la corona di Macao sui biondi capelli, ci saranno ripensamenti o, più che altro, nuovi sponsor che potranno rilanciarlo.



### AUER TROPPI ERRORI FAVOLOSO CASSIDY

Detto di Rosenqvist, l'unico serio rivale per tutto il weekend è risultato il compagno Auer. L'austriaco però ha commesso troppi errori nei momenti decisivi della finale e non gli è rimasto che occupare il secondo gradino del podio. Favoloso il weekend di Nick Cassidy con la Dallara-Nissan del T Sport. Il neozelandese è cresciuto lungo tutto l'arco del weekend non commettendo errori e andando a conquistare un incredibile terzo posto finale. Cassidy ha rischiato di perdersi nella Eurocup Renault questa stagione, affrontata col team Koironen dove gli assetti sono standard. Non si è trovato, ha rimediato figuracce, e se ne è andato in anticipo sulla chiusura della stagione dimostrando nella difficile pista di Macao tutto il suo valore. Del resto già evidenziato nelle poche uscite fatte nel FIA F.3 del 2013.

### PREMA E EUROINTERNATIONAL CONQUISTANO LA TOP 10

Bella la rimonta di Roberto Merhi. Inesistente la prima giornata del giovedì, trovato il giusto set-up e ritmo per guidare una F.3 dopo una stagione trascorsa tra Renault 3.5 e F.1, lo spagnolo ha via via recuperato posizioni fino a raggiungere il quarto posto finale. Miglior pilota Prema, il canadese Nicholas Latifi, ottimo quinto, sempre costante e pulito, sempre nella Top 10. Un po' arruffone come sempre gli capita Stefano Coletti, ma anche velocissimo. Un errore nella finale è stato rimediato grazie alla bandiera rossa dai meccanici della Eurointernational, poi un altro contatto, non per colpa sua, gli ha "stroncato" il musetto penalizzandone l'aerodinamica. Nonostante tutto, ha portato a casa un bel sesto posto.

### VERSTAPPEN SBATTE OCON SI ARRENDE

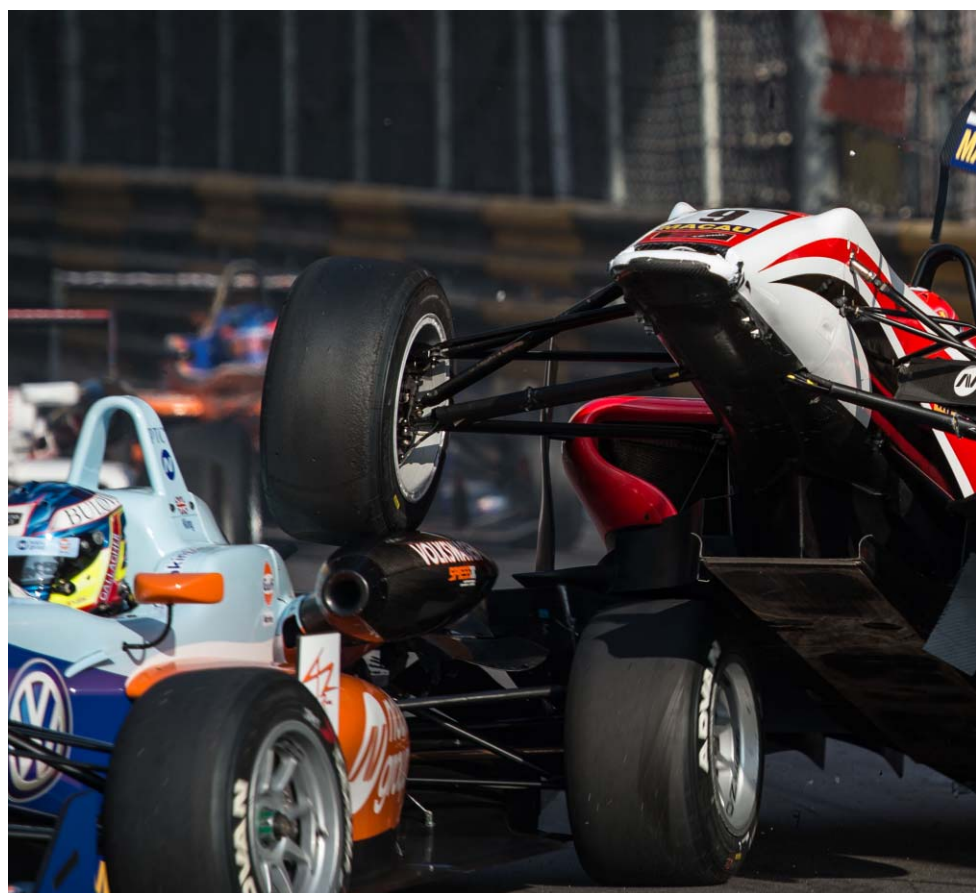
Settimo la traguardo Max Verstappen. L'olandese al debutto a Macao è stato straripante come ci si attendeva, ma l'errore al 4° giro nella gara di qualifica del sabato, quando era secondo, rimarrà una macchia pesante. A questo si aggiunge la penalità rimediata in qualifica per una sciocca disattenzione. Verstappen è così partito dalle ultime posizioni ed ha compiuto una mirabolante rimonta, ma non era questo il risultato che ci si aspettava da lui nella sua ultima apparizione in F.3 prima del debutto in F.1 con la Toro Rosso. Non sono già mancate le prime ironie, i primi paragoni pesanti. Helmut Marko della Red Bull si era spinto a paragonare il suo nuovo pupillo ad

Ayrton Senna, ordunque nel primo vero confronto si può citare che il brasiliano a Macao e al debutto... vinse. Tra gli altri protagonisti mancati, Ocon. Il campione FIA F.3 non è stato incisivo come si pensava. Ha iniziato rimediando una evitabile penalità in qualifica, ma questa volta nulla ha potuto per contrastare le vetture del team Mucke che parevano più veloci. Ocon nella corsa di qualifica ha anche sbattuto contro le protezioni Antonio Giovinazzi. Certamente il francese non ha visto l'italiano, che era al suo fianco, all'esterno della veloce piega che porta alla Lisboa, e anche per questo la direzione gara non è intervenuta. Poi, in finale, al 1° giro c'è stato il contatto alla Lisboa con Blomqvist che ha provocato un problema allo sterzo e quindi il successivo incidente.

### FUOCO E GIOVINAZZI MACAO AMARA

Giovinazzi era partito alla grande, con due secondi posti rimediati al giovedì, sia nel turno libero sia in qualifica 1. Poi, ha via via perso posizioni e in gara 1, costretto al recupero, dopo un brillante avvio c'è stato l'incidente innescato da Ocon che lo ha subito eliminato. In finale si è quindi piazzato dodicesimo. Antonio Fuoco ha vissuto un weekend in salita, complice anche un incidente al 2° giro nel turno libero 2. Il pilota della FDA è anche rimasto coinvolto nel crash della finale tra Ocon e Blomqvist e raggiunti i box dopo la bandiera rossa la sua monoposto ha ricevuto le cure del caso, ma il tempo era poco e così Fuoco si è dovuto ritirare per problemi ai freni.

Ocon e Verstappen  
nella loro ultima  
apparizione in F.3.  
Si ritroveranno in F.1  
un giorno...







## L'ORDINE DI ARRIVO GARA DI FOINALE DOMENICA 16 NOVEMBRE 2014

- 1 - Felix Rosenqvist (Dallara-Mercedes) - Mucke - 15 giri 1.08'46"691
- 2 - Lucas Auer (Dallara-Mercedes) - Mucke - 4"372
- 3 - Nick Cassidy (Dallara-Nissan) - T Sport - 8"999
- 4 - Roberto Merhi (Dallara-Mercedes) - Double R - 9"799
- 5 - Nicholas Latifi (Dallara-Mercedes) - Theodore Prema - 10"413
- 6 - Stefano Coletti (Dallara-Mercedes) - Eurointernational - 24"000
- 7 - Max Verstappen (Dallara-VW) - Van Amersfoort - 24"455
- 8 - Santino Ferrucci (Dallara-Mercedes) - Fortec - 31"081
- 9 - Kenta Yamashita (Dallara-Toyota) - Tom's - 34"334
- 10 - Gustavo Menezes (Dallara-VW) - Van Amersfoort - 35"246
- 11 - Markus Pommer (Dallara-VW) - Motopark - 36"576
- 12 - Antonio Giovinazzi (Dallara-VW) - Carlin - 37"319
- 13 - Tatiana Calderon (Dallara-Mercedes) - Mucke - 41"930
- 14 - William Buller (Dallara-VW) - Signature - 43"986
- 15 - Sean Gelael (Dallara-VW) - Carlin - 44"972
- 16 - Alex Palou (Dallara-Mercedes) - Fortec - 48"063
- 17 - Dan Wells (Dallara-Toyota) - Toda - 52"724
- 18 - Mitsunori Takahashi (Dallara-Toyota) - B Max - 57"034
- 19 - Wing Chung Chang (Dallara-Mercedes) - West Tec - 1'08"334
- 20 - Sam MacLeod (Dallara-Toyota) - Tom's - 1'49"990
- 21 - Felix Serralles (Dallara-Mercedes) - West Tec - 2'14"441

Giro più veloce: Max Verstappen 2'11"748

### Ritirati

- 11° giro - Antonio Fuoco
- 3° giro - Jordan King
- 0 giri - Esteban Ocon
- 0 giri - Martin Cao
- 0 giri - Tom Blomqvist
- 0 giri - Yu Kanamaru
- 0 giri - Richard Goddard



Gran terzo posto  
di Cassidy, sopra

Sesta posizione  
per Coletti,  
a sinistra



Tanta sfortuna per Giovinazzi



Cao vola  
su Buller  
nella gara  
di qualifica



Weekend non fortunato per Fuoco

# VISTA SUL FUTURO

Tre ingegneri cambiati in pochi mesi, una stagione inevitabilmente altalenante, due podi che hanno dimostrato le reali qualità del pilota svizzero, come il test in World Series Renault svolto a Jerez. Ma il suo 2015 nel programma Junior Lotus è ancora incerto





**PIRELLI**

UNIA

GP3 SERIES

1ATI

LOTUS  
F1 TEAM  
UNIOR

AR  
GRAND PRIX

RIHAR/MILLE



Sarna  
Granol

Clay  
Regazzoni  
MEMORIAL GP

Gehri

IANNINI  
graniti  
LODRINO

GEIN  
Business & Exchange

Polini



**Massimo Costa**  
**Photo 4/Media GP3/Media Renault**

Può accadere anche questo nel motorsport moderno. Di correre in GP3 e di cambiare nel corso di una sola stagione ben tre ingegneri. Un record, certamente negativo, e che ha finito per rovinare l'annata di Alex Fontana, ragazzo di Lugano al secondo anno nella serie, appartenente al programma Junior Lotus e in forza al team ART: "E' stata una stagione di alti e bassi", spiega, "e purtroppo non doveva andare così. A inizio campionato ho commesso degli errori imperdonabili, sbagliando alcune partenze di gara 1 e si sa che in GP3 se cominci male poi ti porti dietro il brutto risultato in gara 2, non essendovi una qualifica per quella corsa perché lo schieramento si basa sui risultati della prova del sabato". Ma Fontana

ha incontrato anche altre problematiche: "Praticamente sono dovuto ripartire da zero per tre volte. Ho lavorato con un ingegnere nei primi quattro eventi, poi me ne è stato assegnato un altro per due appuntamenti e infine un terzo a Sochi e col quale lavorerò anche nella tappa finale di Abu Dhabi". Una ART che pare il governo italiano in quanto a cambiamenti al timone...

Fontana aveva chiesto fin dai test pre-campionato di disporre di un ingegnere diverso da quello assegnatogli, ma gli hanno risposto che non era nelle loro intenzioni. Salvo poi rendersi conto, in ritardo, che sì, Alex meritava di essere seguito in altra maniera. Et voilà, improvvisamente, a Spa, è arrivato un sesto e un terzo posto grazie anche al fatto che Fontana aveva utilizzato un set-up personale, non quello standard,







Fontana nel test  
Renault 3.5 a Jerez



Fontana con la Dallara ART

imposto invece nella successiva prova di Monza dove sono riaffiorate le difficoltà. A Sochi, ecco il terzo ingegnere, un set-up non standard, dunque disegnato sullo stile di guida del pilota. Et voilà, prima fila col secondo tempo su un circuito che tutti vedevano per la prima volta, terzo posto finale in gara 1. In tutto questo, Fontana ha dimostrato grande carattere, non mollando mai, rimanendo vicino al team: “Correre per la ART è qualcosa di importante per la carriera, si impara tanto sotto ogni punto di vista, c’è gente con grande esperienza e professionalità. Al di là dei risultati, quando le cose hanno funzionato come volevo in accordo con gli ingegneri, ho pure sempre ottenuto bei piazzamenti. Peccato, come detto, per quei miei errori in partenza, potevo avere molti punti in più in classifica”.

Una possibilità per mostrare al mondo che a Fontana le qualità non mancano, si è verificata nei test collettivi della Renault 3.5. Lo svizzero è arrivato a Jerez per il primo giorno di prove, è salito sulla Dallara-Zytek da 530 cavalli del team Lotus Charouz e subito è stato nelle posizioni di vertice. Che ha poi occupato per tutta la giornata. Una prova notevole quella di Fontana, che ha lasciato a bocca aperta i responsabili del team. “Devo dire che mi è venuto tutto facile, non ho dovuto fare particolari interventi sulla monoposto, era già perfetta. Mi è stata data una gran bella opportunità e quel test è arrivato nel momento giusto, dopo il terzo posto di Sochi, permettendomi di mostrare che posso stare al vertice in GP3 e in Renault 3.5. Tra l’altro, a Jerez ho trovato piloti al debutto in Renault 3.5 e come me provenienti dalla GP3 dove hanno 100 punti in più di me, ma li ho messi dietro con grande facilità”. Già, vorrà pur dire qualcosa. Tra l’altro, nei successivi test Renault 3.5 di Alcaniz vi era Marvin Kirchhofer, compagno di Fontana alla ART e tra i primi in campionato, e non si può dire che il tedesco abbia lasciato il segno sulla difficile Dallara-Zytek. Peccato che Alex non sia stato inviato anche ai test di Alcaniz, dove avrebbe potuto ulteriormente aumentare il proprio bagaglio di esperienza nella Renault 3.5. Ma ora c’è Abu Dhabi, ultima tappa GP3, sulla quale concentrarsi. Anche se non sarà facile: “Il futuro è incerto e spero vivamente di rimanere nel programma Junior Lotus. Presumo che la comunicazione arriverà dopo l’ultimo appuntamento GP3, posso soltanto aspettare”.



# PROGETTI E SPERANZE

L'ex pilota forlivese con la sua Euronova ha conquistato il campionato Auto GP ed è stato protagonista sia nel Renault NEC sia nella F.4 Italia. Ora guarda al futuro e non esclude un impegno nelle ruote coperte, magari con un programma ufficiale legato a un costruttore





EURONOVA

2014

P1

Sospiri con Sato  
dopo la vittoria nell'Auto GP



## Stefano Semeraro

Vincenzo Sospiri, e non ci stancheremo mai di ricordarlo, è stato uno dei migliori piloti italiani degli anni Novanta, un ragazzo di grande talento, ma che per vari motivi non è mai riuscito a trovare la giusta via verso la F.1. Accarezzata come tester Benetton e raggiunta con la disastrosa Lola, ritiratosi dopo appena un evento. Sospiri ha poi corso in America e nei Prototipi divenendo imbattibile con la Ferrari 333 Sp. Il romagnolo, appeso il casco al classico chiodo, ha poi deciso di rimanere nel motorsport mettendo le proprie conoscenze a disposizione dei giovani piloti e fondando anche un team, la Euronova.

**Quest'anno come Euronova siete stati impegnati su tre diversi fronti: Auto GP, F.Renault NEC e F.4 Italia. Che cosa ha significato dal punto di vista logistico e dell'impegno dei vostri uomini?**

«E' già da tre, quattro anni che siamo impegnati in tre diversi campionati. E' dura, non dico difficile, perché fortunatamente posso contare su ragazzi molto bravi, ingegneri bravissimi che si occupano un po' di tutto e poi c'è mia moglie che gestisce la logistica. Così, dividendo le tre squadre riusciamo a dare il massimo. Considerato che siamo sempre stati nei primi due o tre team nei vari campionati, credo vada a nostro merito».

**Recentemente avete allargato la vostra sede a Forlì, molto spaziosa e divisa in reparti. Con tre categorie da disputare è stata la giusta scelta...**

«L'allargamento in realtà era stato deciso nel 2007, quando avevamo comprato la sede. E' una cosa che dovevamo fare: si trattava di rimanere lì e sopravvivere, oppure investire, anche con dispendio di risorse, ma crescere. Sta funzionando. Come si dice? O crescere o chiudere»

**In Auto GP avete vinto il campionato con Sato, che ha anche corso in GP2 con il team Campos. E' stato utile al giapponese disputare la GP2 per arrivare al titolo Auto GP?**

«L'Auto GP Sato l'avrebbe vinta comunque, visto che è riuscito ad arrivare primo anche saltando quattro gare. Anche l'anno scorso aveva dominato, poi un errore gli è costato il titolo. Quest'anno ha vinto sei corse su dodici, non ha sbagliato più, insomma il titolo se l'è meritato. Forse bisognerebbe rovesciare il concetto: è stato il correre in Auto GP che l'ha aiutato in GP2».

**Dopo aver corso nell'ALPS quest'anno avete scelto la serie nordica NEC. Quali differenze avete riscontrato? Tornerete nell'ALPS?**

«Non abbiamo trovato grosse differenze. La scelta del NEC è stata dovuta alla volon-



tà di sponsor e piloti. Noi, anche se certe cose non ci erano piaciute, saremmo rimasti nell'ALPS volentieri. Il NEC peraltro proponeva cinque circuiti di F.1, un elemento sicuramente positivo».

**Quest'anno è nata la F.4 Italia e voi avete subito abbracciato questa iniziativa. Come è andata e che ne pensi della serie? Può avere un futuro in Italia?**

«La F.4 è andata bene per tutti. La macchina è molto valida, azzeccata per insegnare bene ai ragazzini. Molto precisa. Anche le gomme sono interessanti, con un ottimo picco di rendimento e poi una buona durata. Complimenti anche alla Pirelli, ma soprattutto a Gianfranco De Bellis e Artico Sandonà, perché in poco tempo hanno tirato fuori una macchina spettacolare».

**La Tatuus è il più grande costruttore di monoposto per le serie propedeutiche. Euronova ha un lungo rapporto con loro, tra Renault, la defunta Abarth, la F.4...**

«Noi abbiamo iniziato a collaborare con Tatuus nel 2001/2002, con la F. Renault 2.0. La loro forza sta nella professionalità, nell'intelligenza che mettono nel loro lavoro, nella comunicazione che sanno stabilire con le squadre. Un livello professionale altissimo, sono i numeri uno».

Sospiri con Fontana, uno dei giovani che ha allevato nella F.4







**«Ritieni che entrambe le monoposto Tatuus, di F.Renault e F.4 possano essere ulteriormente sviluppate o vanno bene come sono?»**

«La F.4 è già ad un ottimo livello. L'unica cosa che mi sento di suggerire sarebbe quella di lasciare ancora più libertà alle squadre nell'utilizzo di alcuni componenti e regolazioni, ad esempio dei tamponi, ma la macchina è perfetta così. Una monoposto studiata per i 15enni, ma che sa insegnare benissimo a un 18-20 enne. Il passo avanti in F.Renault invece, è stato fatto avanti adottando il kit Tatuus: adesso è una macchina, prima non lo era. Anche lì non vedo tanti miglioramenti possibili. Purtroppo i regolamenti FIA la rendono un po' grossa, un po' pesante. La Abarth invece, era una vera macchina, con i pesi giusti, ma non rispondeva ai requisiti FIA».

**Tu sei stato un pilota di vertice e ai tuoi tempi non vi erano tutte le categorie attuali. E' un bene o un male avere oggi una scelta così ampia?**

«E' difficile dirlo. Oggi è più problematico per i piloti, i papà e i manager scegliere la strada migliore, perché sono tutte macchine molto valide. Con tanta possibilità di scelta inoltre si riduce il numero di iscritti piloti a ciascuna categoria, mentre una volta le categorie erano poche e quindi più affollate. Secondo me non ne servono così

tante. Ai miei tempi c'era una filiera ben precisa: Formula Italia, F.3, poi Tremila e F.1 per chi aveva talento e risorse. Oggi i talenti autentici vengono fuori comunque, ma emergono anche tanti che non sono talenti veri».

**Come è stata la crescita dei costruttori dal punto di vista telaistico negli ultimi decenni per quanto riguarda le piccole categorie. Il lavoro di Tatuus come lo giudichi rispetto a quello che offrivano le categorie di quando correvi tu, per esempio nella F.Opel Lotus...**

«Il progresso c'è, ma è normale, la tecnologia migliora, soprattutto sotto il profilo della sicurezza e delle prestazioni. I passi avanti della tecnologia sono serviti anche alle automobili che si guidano in strada, le formule aiutano l'automobilismo di produzione».

**Quali programmi avete per il 2015?**

«Stiamo parlando proprio ora con i nostri investitori, i nostri piloti e sponsor. Penso che entro metà dicembre sapremo quali strade prendere per i prossimi tre anni, se proseguire nelle categorie dove siamo già presenti o intraprendere nuove avventure. Ad esempio stiamo parlando con alcune Case ufficiali per progetti che coinvolgono le ruote coperte. Siamo in trattativa».

**«Come vedi il momento difficile della F.1?»**

«Forse la scelta motoristica non è stata azzeccata, ma resta l'obiettivo di ogni ragazzino. Detto questo, la crisi la stiamo sentendo tutti, sia ad alto sia a basso livello. Ci sono dei numeri da rispettare, in tutte le categorie, chi non ci riesce purtroppo fa una brutta fine. Il futuro sembra passare per le grandi Case, anche se purtroppo non è la strada giusta. Se ci sono cinque costruttori che fanno il bello e il cattivo tempo, e tre si stancano, il giochino finisce. Invece, se partecipano anche cinque team indipendenti, si può andare avanti. Poi io... non sono Ecclestone: chi governa la F.1 starà studiando le giuste contromosse».

**Hai parlato prima di ruote coperte. Ti senti di consigliare i prototipi e le gare endurance a un giovane che voglia fare di mestiere il pilota?**

«L'endurance rappresenta sicuramente una opportunità di carriera, perché ha budget iniziali molto bassi rispetto alla F.1 e ci sono tante case costruttrici importanti coinvolte. Se un giovane pilota può contare su qualche sponsor che lo appoggi per due anni per dimostrare quello che vale, ha la chance di entrare a far parte di una Casa ufficiale, quindi di essere un pilota pagato e continuare a correre per molti anni».



**«Conosci i piloti con Sears, della Super Nova, team rivale in Auto GP. Ma con Super Nova, Vincenzo vinse da pilota la F.3000...»**

**SUPER GT**  
GARA A MOTEGI

**SUPER GT**  
2011

**LEXUS HONDA**



**ITALIA PADR**



PER GT  
14 SERIES

IDA NISSAN

I campioni Quintarelli e Matsuda



RONA

Quintarelli vince ed entra nella storia centrando il terzo titolo, primo non giapponese a riuscirci. Brilla anche Caldarelli, secondo in gara e in campionato grazie a una gran rimonta

## Filippo Zanier

"Vincere il terzo titolo sarebbe incredibile, l'obiettivo di una carriera. Nessun europeo ci è riuscito prima, e vorrebbe dire avere raggiunto Motoyama, il pilota che quando arrivai in Giappone era il mio punto di riferimento". Parole di Ronnie Quintarelli, che il pilota veronese aveva confidato a Italiaracing due mesi fa, quando la 1000 km di Suzuka era appena andata in archivio con un bel secondo posto e alla chiusura del campionato mancavano due gare. Domenica 16 novembre, più di 60 giorni dopo, l'impresa è realtà: Quintarelli ha vinto, peraltro dominando, l'ultima corsa della stagione a Motegi e così facendo ha portato a casa il terzo titolo Super GT della carriera, affiancando i tre piloti giapponesi più vincenti di sempre (Satoshi Motoyama, Juichi Wakisaka e Yuji Tachikawa). Un risultato da incorniciare, maturato alla fine di un weekend che ha dimostrato appieno la superiorità del team Nismo. Finalmente libera dalle zavorre legate ai risultati precedenti, regola speciale che il Super GT applica nell'ultima gara dell'anno, la GT-R numero 23 guidata dall'italiano e dal compagno Tsugio Matsuda ha potuto sfoderare appieno la propria competitività lasciando alla concorrenza soltanto le briciole: primi nelle prove libere, primi in qualifica e primi in gara, chiusa con 51" di vantaggio sull'avversario più vicino. Un dominio vero e proprio, che ha permesso al duo Nissan di ribaltare un pronostico che non li vedeva certo come favoriti: se infatti con venti punti ancora da assegnare Quintarelli e Matsuda erano assolutamente in corsa per la corona, staccati di sei punti dalla testa della classifica, non si può negare che le quotazioni dei due fossero in leggero calo dopo la gara di Buriram, in cui il giapponese aveva buttato via un podio sicuro con un sorpasso avventato su un doppiato, costato un duro contatto più il relativo drive through. Punti gettati al vento, che oltretutto rischiavano di pesare davvero tanto perché dall'altra parte James Rossiter e Kazuki Nakajima sembravano lanciaatissimi, forti di due vittorie consecutive che li avevano portati al comando del campionato.

## ROSSITER-NAKAJIMA 'ELIMINATI' DA DE OLIVEIRA

Invece, arrivata all'ultima gara della stagione, la coppia anglo-giapponese del team Tom's non è apparsa al massimo della forma (si è presa ben sette decimi in qualifica) e in gara è stata messa fuori gioco già al primo giro da Joao Paulo De Oliveira, autore

di un attacco tanto ottimistico quanto scomposto che ha finito per danneggiare la Lexus RC-F quanto bastava per impedire loro di lottare per il podio. Il destino ha così restituito a Quintarelli quello che gli aveva tolto in Thailandia premiando quella che è stata una stagione effettivamente straordinaria. In un campionato in cui grazie al gioco delle zavorre restare al vertice con costanza è difficilissimo, il veronese e Matsuda quest'anno sono riusciti a conquistare due vittorie (Autopolis e Motegi) e due secondi posti (Fuji e Suzuka), una consistenza che nessun altro degli equipaggi ha mostrato e che ha permesso ai due di ammortizzare un pesantissimo zero, il ritiro causato dal cedimento del cambio a Sugo.

## PER QUINTARELLI UN FUTURO NISSAN LMP1?

Quali possano essere dopo un successo del genere gli obiettivi di Quintarelli, solo il veronese può saperlo, ma con una forma così smagliante e una LMP1 Nissan in arrivo nel 2015, è legittimo aspettarsi che qualcuno a Tochigi pensi di inserirlo tra i piloti factory per il progetto Le Mans. Se così non dovesse essere, Ronnie dovrà accontentarsi di puntare a una quarta corona Super GT che lo proietterebbe nella leggenda. Con i suoi 35 anni, è il più giovane dei piloti con tre titoli all'attivo (Tachikawa ha 40 anni, Wakisaka 42 e Motoyama 43) e dunque quello con più tempo per riuscirci.

## PER CALDARELLI UN GRANDE 2014

In corsa per il titolo, secondo a tre punti dal leader Rossiter, c'era anche Andrea Caldarelli e il pilota pescarese non avrebbe potuto trovare un modo più onorevole di rendere le armi. Proprio come era accaduto a Quintarelli a Buriram, anche Caldarelli a Motegi è stato "tradito" dal lato giapponese della squadra: Daisuke Ito ha infatti commesso un errore imperdonabile nel corso del suo giro veloce in qualifica, finendo fuori pista e relegando la Lexus sponsorizzata KeePer al tredicesimo posto in griglia. Una tragedia, sportivamente parlando, che avrebbe abbattuto il più coriaceo dei piloti. Non Andrea, però, che fin dal via ha lottato come un leone: tra le quattro posizioni recuperate nella partenza lanciata e i quattro sorpassi che si sono susseguiti rapidissimi a inizio gara, Caldarelli ha infatti recuperato la bellezza di nove posizioni in tredici giri fino a risalire al quarto posto, neanche i suoi avversari corressero



Ampio spazio sui giornali giapponesi per la vittoria di Quintarelli e Matsuda nel Super GT 2014



La Lexus  
dei vice campioni  
Caldarelli-Ito



## L'ORDINE DI ARRIVO DOMENICA 16 NOVEMBRE 2014

- 1 - Matsuda-Quintarelli (Nissan GT-R) - Nismo - 53 giri
- 2 - Ito-Caldarelli (Lexus RC-F) - Tom's - 51"744
- 3 - Yamamoto-Izawa (Honda NSX) - Dome - 53"807
- 4 - Krumm-Sasaki (Nissan GT-R) - Kondo - 1'02"362
- 5 - Motoyama-Yanagida (Nissan GT-R) - Mola - 1'02"713
- 6 - Wakisaka-Sekiguchi (Lexus RC-F) - Bandoh - 1'17"773
- 7 - Tachikawa-Hirate (Lexus RC-F) - Cerumo - 1'22"116
- 8 - Kogure-Mutoh (Honda NSX) - Kunimitsu - 1'25"845
- 9 - Ishiura-Jarvis (Lexus RC-F) - Sard - 1'28"719
- 10 - Rossiter-K.Nakajima (Lexus RC-F) - Tom's - 1'34"850
- 11 - Oshima-Kunimoto (Lexus RC-F) - LeMans - 1 giro
- 12 - Liuzzi-Matsuura (Honda NSX) - Aguri - 1 giro
- 13 - Yasuda-De Oliveira (Nissan GT-R) - Impul - 2 giri
- 14 - D.Nakajima-Baguet (Honda NSX) - Nakajima - 4 giri
- 15 - Tsukakoshi-Kaneishi (Honda NSX) - Real - 5 giri

### Il campionato

1. Quintarelli-Matsuda 81 punti; 2. Caldarelli-Ito 79; 3. Rossiter 68; 4. Yamamoto 64; 5. K.Nakajima, Yasuda-De Oliveira 60; 7. Oshima-Kunimoto 44; 8. Tachikawa-Hirate 43; 9. Makowiecki 42; 10. Krumm-Sasaki 35.



De Oliveira è entrato in contatto con l'ex leader del campionato Rossiter, rovinando la sua gara



su vetture di una classe inferiore. La strategia del team ha fatto il resto, con un pit-stop rapidissimo che ha rimandato Ito in pista in seconda piazza, e il campione 2007 questa volta non ha commesso errori, portando la Lexus RC-F sotto la bandiera a scacchi e confermando così anche la seconda piazza in campionato. Sono solo due i punti che alla fine hanno separato Caldarelli dal titolo, un gap minimo che sicuramente lascia l'abruzzese con l'amaro in bocca. Andrea ha forse pagato i risultati ottimi ottenuti a inizio stagione, che hanno fatto sì che per l'intera durata del campionato la sua vettura fosse tra le più zavorrate; può però consolarsi perché la fine del 2014 ci lascia un Caldarelli maturo come mai prima, capace di cogliere risultati sia nel Super GT (un successo e due secondi posti) che in Super Formula, dove nonostante una presenza saltuaria sono arrivate una pole (Fuji) e un terzo posto (Motegi). Dicono che i giapponesi subiscono molto il fascino dell'Italia. Almeno nel motorsport, se Quintarelli e Caldarelli continueranno così, potrebbero doversi abituare a subirne a lungo anche il talento.





# SCONFITTA





Arrivo in parata  
delle Toyota

# DA CAMPIONI

Un guasto all'alternatore li relega a 18 giri dalla Toyota gemella vincitrice della gara, ma Buemi e Davidson si prendono comunque l'iride piloti del WEC. Festa anche per la Ferrari in GTE Pro con il titolo piloti per Bruni-Vilander e quello squadre per l'AF Corse



**Filippo Zanier**

Vincere il titolo mondiale con la peggior prestazione dell'anno: nel motorsport succede anche questo. Per verificare provate a citofonare a casa Buemi-Davidson. I due, in coppia per tutta la stagione sulla Toyota numero 8 (insieme a Nicolas Lapierre, che però dal Fuji in poi è stato messo da parte) si sono presi il titolo iridato piloti del WEC chiudendo la 6 Ore del Bahrain all'undicesimo posto assoluto, a 18 giri dalla TSO40 di Wurz-Sarrazin-Conway vincitrici della corsa. Colpa di un alternatore capriccioso, che per venire sostituito ha richiesto una sosta di ben 31 minuti, mettendoli fuori dalla corsa per il podio. Pur senza obiettivi immediati, una volta che i meccanici hanno riparato il danno i due hanno comunque ripreso la pista sperando di riuscire a raccogliere qualche punto. Alle fine, e soltanto grazie al fatto che la LMP2 del team Oak China era trasparente ai fini del punteggio in quanto Wild Card, per la numero 8 è arrivato il punto del decimo posto. Uno solo, anche stiracchiato a dirla tutta, ma che combinato alla prestazione opaca delle Audi è stato sufficiente a garantire la certezza matematica del titolo. Ironie a parte, non è comunque davvero il caso di sminuire l'impresa di Sebastien ed Anthony. Il loro successo è stato infatti più che meritato frutto di una stagione da dominatori: delle sette gare disputate fino ad oggi ne hanno infatti vinte quattro, chiudendo terzi in altre due occasioni. Se Marcel Fassler, André Lotterer e Benoit Treluyer sono riusciti a rimanere in corsa così a lungo è solo grazie al successo conquistato a Le Mans, gara che per questioni di durata e prestigio garantisce punteggio doppio.







La Porsche 919 Hybrid seconda al traguardo

## AUDI, IN CRISI E CONTENTI

Quel punteggio raddoppiato conquistato nella classica della Sarthe è proprio quello che ha finora tenuto a galla l'Audi nella classifica costruttori. Sono stati ben 84 i punti racimolati dalla Casa di Ingolstadt in Francia, ma il titolo della Toyota è ormai solo una formalità che i giapponesi dovrebbero prendersi senza difficoltà nell'ultimo appuntamento della stagione in Brasile, visto che dal campo tedesco non pare che siano rimaste molte cartucce da sparare. Certo, abituati a vedere le vetture degli anelli combattere ad armi pari con la concorrenza, quando non dominarla, fa decisamente impressione vedere le R18 indifese come sono apparse tra Fuji, Shanghai e Sakhir, ma i ben informati dicono che al di là di difficoltà oggettive in queste debacle ci sia anche una grossa componente strategica a fini politici, interni ed esterni. Audi Sport, infatti, da una parte deve convincere la FIA che l'attuale equivalenza energetica assegnata ai motori Diesel è del tutto inadeguata e va modificata ben prima della prossima 24 Ore di Le Mans (termine già definito per il nuovo Balance of Performance) e dall'altra deve far capire al Consiglio d'Amministrazione che con la concorrenza serrata di Toyota e Porsche è necessario incrementare nettamente le risorse desti-

nate allo sviluppo. In un contesto del genere, sconfitte nette come quella del Bahrain potrebbero addirittura fare gioco a Wolfgang Ullrich e ai suoi.

## ALLE PORSCHE MANCA IL PASSO

In casa Porsche la stagione si sta chiudendo con un netto progresso delle 919 Hybrid in termini di performance. Le due pole consecutive ottenute nelle ultime due gare non sono un caso, ma quello che manca adesso è la capacità di non stressare troppo le gomme quando si gira su certi ritmi in gara, a serbatoio pieno. Sakhir, pista decisamente severa con gli pneumatici, ha messo ben in evidenza questo punto debole della coupé di Stoccarda, che anche per questo non è riuscita a tenere testa neppure alla più lenta tra le due Toyota, quella di Wurz-Sarrazin-Conway. Un altro punto debole del team tedesco sembra risiedere negli equipaggi: se le altre marche hanno almeno una line-up che appare decisamente equilibrata (Buemi-Davidson, Fassler-Lotterer-Treluyer) in entrambe le 919 c'è uno squilibrio evidente tra i piloti più rapidi (Neel Jani e Timo Bernhard) e gli altri. Si tratta di un problema difficile da risolvere ora che tutti sono stati confermati per il 2015, ma un rimescolamento degli equipaggi potrebbe almeno dare qualche risultato.



## BRUNI-VILANDER CAMPIONI DI FORZA

Normalmente a questo punto parleremmo della LMP2, ma questa volta la classe cadetta dei prototipi deve cedere il passo alla GTE Pro, dove la gara del Bahrain ha incoronato re Gimi Bruni e Toni Vilander. Secondo in qualifica, il duo italo-finnico si è portato subito al comando grazie a uno stint iniziale tiratissimo del romano, e ha poi combattuto sul filo dei decimi con l'Aston Martin di Darren Turner e Stefan Mucke. Il "trenino" si è sganciato solo quando il muretto Prodrive ha tentato una strategia alternativa per compensare il consumo superiore della Vantage con un degrado più contenuto degli pneumatici, ma purtroppo per la squadra britannica la tattica non ha funzionato e a festeggiare sono stati gli uomini del Cavallino. Un successo di squadra per l'AF Corse, che è al terzo titolo team consecutivo (non hanno mai perso da quando esiste il WEC) e, senza nulla voler togliere al bravo Vilander, un successo dove pesa come un macigno il talento di Bruni. In un campionato che oltre a lui vede al via talenti come Makowiecki, Turner, Bergmeister e Lietz si fa davvero fatica a dire chi sia il migliore, ma in questa stagione Bruni ha dimostrato ancora una volta che se c'è un candidato al titolo di miglior pilota GT del Mondiale è lui: mai una sbavatura, mai un errore sotto pressione e la capacità di sfruttare sempre la macchina all'estremo limite delle prestazioni che può fornire in quel dato momento. La firma d'autore, il sigillo su un campionato da ricordare, l'ha messa allo scattare della seconda ora quando, terzo alle spalle di Turner e Makowiecki, li ha passati entrambi alla staccata della curva 1 nonostante il britannico lo abbia spinto su una traiettoria molto chiusa. Bruni, impassibile, ha allungato la frenata e forte della traiettoria interna per il successivo cambio di direzione si è preso la prima piazza. Bella anche la performance di James Calado e Davide Rigon, terzi di Classe, mentre le Porsche 991 ufficiali di Olaf Manthey non sono mai state competitive a causa di una scelta di pneumatici sbagliata nella prima parte della gara.

Onore anche ai campioni della GTE Am, Poulsen ed Heinemeier Hansson, vincitori della gara insieme a un bravissimo Nicki Thiim. Alle loro spalle hanno chiuso Wyatt-Rugolo-Bertolini, mentre meno bene è andata a Roda-Ruberti-Cressoni, penalizzati da un contatto con l'Aston Martin di Fernando Rees a cui è seguito anche uno stop and go per Roda.



## THRILLER IN LMP2 SMP, CHI LA FA L'ASPETTI

Se in LMP1 il guasto sulla numero 8 è stato una sorpresa, la LMP2 non è stata da meno in quanto a colpi di scena. Il primo, che sembrava aver già chiuso il campionato, è arrivato al primo giro quando Kirill Ladygin ha colpito con la sua Oreca SMP l'angolo posteriore destro della Ligier-Nissan della G-Drive guidata da Olivier Pla. Il danno alla sospensione che ne è conseguito ha costretto il francese a una sosta di quattro giri per riparare la sospensione, contrattempo che sembrava aver regalato il titolo su un piatto d'argento a Sergey Zlobin, sull'altra barchetta SMP condivisa con Nicolas Minassian e Maurizio Mediani. A un'ora dalla fine, però, la malasorte si è abbattuta sulla vettura numero 27: prima Minassian è entrato in contatto con l'Audi R18 di Kristensen mentre il danese lo stava doppiando, e nonostante sia stato proprio lui ad avere la peggio finendo in testacoda, è stato anche penalizzato con uno stop and go. Il secondo posto non pareva comunque a rischio, ma a cambiare le carte in tavola è arrivata una perdita d'olio dal cambio, che ha costretto la macchina al ritiro. Ora così è G-Drive a guidare le danze prima del Brasile, con Zlobin staccato di 8 punti.







Trionfo per Bruni e Vilander  
primi in CRT Pro con AF Corse.  
Sotto, foto di gruppo  
per il team italiano

## L'ORDINE DI ARRIVO SABATO 15 NOVEMBRE 2014

- 1 - Wurz/Sarrazin/Conway (Toyota TS040 Hybrid) - Toyota - 195 giri
- 2 - Dumas/Jani/Lieb (Porsche 919 Hybrid) - Porsche - 50"460
- 3 - Bernhard/Webber/Hartley (Porsche 919 Hybrid) - Porsche - 57"268
- 4 - Fassler/Lotterer/Treluyer (Audi R18 e-tron quattro) - Audi - 1 giro
- 5 - Di Grassi/Duval/Kristensen (Audi R18 e-tron quattro) - Audi - 2 giri
- 6 - Kraihamer/Belicchi/Leimer (Rebellion R One-Toyota) - Rebellion - 7 giri
- 7 - Prost/Heidfeld/Beche (Rebellion R One-Toyota) - Rebellion - 13 giri
- 8 - Howson/Bradley/Imperatori (Oreca 03-Nissan) - KCMG - 14 giri
- 9 - K.Ladygin/Shaitar/A.Ladygin (Oreca 03-Nissan) SMP - 17 giri
- 10 - Cheng/Ihara/Patterson (Morgan-Judd) - OAK - 17 giri
- 11 - Davidson/Buemi (Toyota TS040 Hybrid) - Toyota - 18 giri
- 12 - Rusinov/Pla/Canal (Ligier JS P2-Nissan) - G Drive - 18 giri
- 13 - Bruni/Vilander (Ferrari 458) - AF Corse - 22 giri
- 14 - Turner/Mucke (AM Vantage) - AMR - 22 giri
- 15 - Rigon/Calado (Ferrari 458) - AF Corse - 22 giri
- 16 - Bergmeister/Lietz (Porsche 991 RSR) - Manthey - 22 giri
- 17 - Pilet/Makowiecki (Porsche 991 RSR) - Manthey - 23 giri
- 18 - Poulsen/H-Hansson/Stanway (AM Vantage) - AMR - 23 giri
- 19 - Wyatt/Rugolo/Bertolini (Ferrari 458) - AF Corse - 24 giri
- 20 - Dalla Lana/Lamy/Nygaard (AM Vantage) - AMR - 24 giri
- 21 - Ried/Bachler/Al Qubaisi (Porsche 991 RSR) - Proton - 25 giri
- 22 - Roda/Ruberti/Cressoni (Ferrari 458) - 8 Star - 25 giri
- 23 - Talkanitsa/Pierguidi/Segal (Ferrari 458) - AF Corse - 25 giri
- 24 - MacDowall/Al Faisal/Rees (AM Vantage) - AMR - 25 giri
- 25 - Perrodo/Collard/Vaxiviere (Porsche 911 GT3 RSR) - Prospeed - 25 giri

### Non classificati

Zlobin/Minassian/Mediani (Oreca 03-Nissan) - SMP  
Kaffer/Trummer/Berthon (GLM P1/01) - Lotus

### Il campionato finale

#### LMP1

1. Davidson e Buemi 148; 2. Lotterer, Treluyer e Fassler 117; 3. Wurz e Sarrazin 104; 4. Di Grassi e Kristensen 102; 5. Lapierre 96; 6. Lieb, Jani e Dumas 92; 7. Nakajima 71; 8. Duval 66.

#### LMP2

1. Canal, Pla e Rusinov 136; 2. Zlobin 128; 3. A. Ladygin 110; 4. Howson e Bradley 105; 5. Mediani e Minassian 78; 6. Imperatori 62; 7. K. Ladygin e Shaitar 60; 8. Salo 50.

#### GTE Pro

1. Bruni e Vilander 156; 2. Makowiecki 116,5; 3. Lietz 103; 4. Bergmeister 91; 5. Pilet 90,5; 6. Rigon e Calado 79; 7. Turner e Mucke 76; 8. H.Hansson e Poulsen 74.





# LOPEZ TRACCO

Sul difficile tracciato cittadino asiatico, dove probabilmente il Mondiale Turismo non tornerà il prossimo anno, il neo campione iridato ha fatto la differenza mettendo tutti in riga nella corsa principale e segnando il decimo successo stagionale, record assoluto. Nella successiva frazione si è imposta la Lada di Huff, alla settima vittoria su questo circuito!





# CIA IL SOLCO



Lopez ha ottenuto il record di vittorie in una stagione



**Dario Sala**  
Photo 4

Con le gare di Macao, l'edizione 2014 del WTCC può passare agli archivi. Sul circuito "Da Guia" si è conclusa la stagione che ha incoronato José-Maria Lopez e la Citroen che anche sul tracciato cittadino asiatico hanno fatto valere la loro legge. La vittoria in gara uno, ottenuta dal nuovo campione del mondo, ha confermato una volta di più la superiorità del pilota argentino che ha coronato nel modo migliore una stagione indimenticabile. La stessa che, seppure in proporzione ridotta, ha vissuto la Lada. Nessuno all'inizio dell'anno avrebbe pronosticato la vittoria. Ne sono arrivate due. L'ultima proprio a Macao sempre con Rob Huff diventato ormai per tutti Mister Macao in virtù delle sette vittorie ottenute su questa pista magica. Un circuito unico che molto probabilmente ha finito il suo rapporto con il mondiale Turismo. Manca ancora l'ufficialità, ma nel paddock tutti davano ormai per scontato l'addio a questa gara. Un peccato perché (e su questo non c'è dubbio) a perderci sarà il WTCC. Macao con la sua storia continuerà sempre a scrivere pagine leggendarie del motorsport. Che non comprenderanno più il mondiale Turismo.

## IL CAMPIONE ENTRA NELL'OLIMPO

Il circuito di Macao ha sempre detto molto se non tutto, sulle qualità dei piloti. Avere una super macchina conta moltissimo è chiaro, ma alla fine è uno dei pochi posti rimasti dove il pilota riesce ancora a fare la differenza. Essere il più veloce, senza sbagliare mai una volta non è da tutti. Lopez ha conosciuto il circuito solamente giovedì in occasione del test. Non gli ha dato del tu. Lo ha rispettato come si conviene ad una leggenda, cercando nel contempo di carpirne i segreti. Chilometro dopo chilometro lo ha capito e sessione dopo sessione ha migliorato il suo feeling con la pista fino ad arrivare a domarlo. In qualifica ha stampato la pole, cosa di per sé già rimarchevole e inaspettata, e poi in gara è arrivata una vittoria sonante che non ha consentito repliche a nessuno. Un successo, il decimo stagionale, che lo ha proiettato nell'olimpo del WTCC. Si perché a dieci vittorie nessuno ci era mai arrivato, neppure i campioni tanto celebrati. In un anno Lopez ha debuttato, vinto il mondiale, ottenuto dieci vittorie e sbancato Macao dimostrando una volta di più quelle qualità già messe in mostra

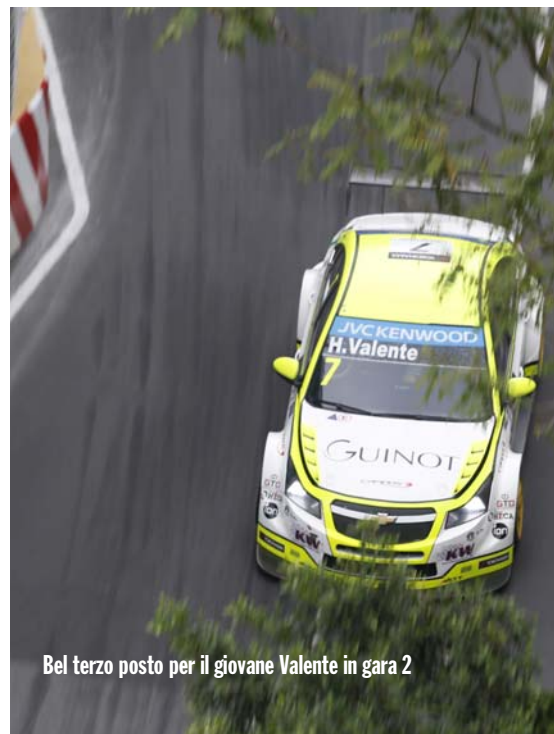


Vice campione  
si è confermato Muller

quando correva nelle formule. Dati questi che hanno messo in mostra come il WTCC sia probabilmente arrivato alla soglia di un cambio generazionale. L'esempio di Lopez probabilmente spingerà altri a puntare sui giovani che hanno terminato il ciclo nelle formule. Queste macchine poi, con più potenza e più carico aerodinamico che non necessitano più anni di esperienza per saperle guidare come si deve, hanno allargato il bacino di utenza. Il WTCC sembra quindi avere tutto per poter cominciare questo processo. Non avverrà subito, ma la strada è tracciata. Finalmente, verrebbe da dire.

## IL RECORD DI HUFF

A Macao però, non ha brillato solamente Lopez. Anche la Lada ha vissuto il suo momento di gloria. Arrivata all'ultima gara, la Granta, ha regalato agli uomini guidati da Viktor Shapovalov un'altra vittoria dopo quella di Pechino. Rob Huff, si è visto offrire la vittoria per un problema tecnico occorso a Tiago Monteiro, ma questo non significa che l'inglese non lo abbia meritato. Scattato bene, si è insediato al secondo posto rintuzzando per tutta la gara gli attacchi della Citroen di Yvan Muller. Una cosa non proprio facile. Ma a Macao, Huff si trasforma e così, dopo aver toccato le barriere almeno dieci volte pur di difendere la posizione, alla fine ha potuto festeggiare il suo settimo successo su questa pista. Un risultato incredibile che pochi possono vantare e che rendono speciale un pilota a volte sottovalutato.



Bel terzo posto per il giovane Valente in gara 2







## L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 1 DOMENICA 16 NOVEMBRE 2014

- 1 - José-Maria Lopez (Citroen C-Elysée) - Citroen - 10 giri 23'54"353
- 2 - Norbert Michelisz (Honda Civic) - Zengo - 2"741
- 3 - Gabriele Tarquini (Honda Civic) - Honda Jas - 3"661
- 4 - Tiago Monteiro (Honda Civic) - Honda Jas - 4"055
- 5 - Yvan Muller (Citroen C-Elysée) - Citroen - 4"589
- 6 - Sébastien Loeb (Citroen C-Elysée) - Citroen - 5"186
- 7 - Tom Coronel (Chevrolet Cruze) - Roal - 9"338
- 8 - Ma Qing Hua (Citroen C-Elysée) - Citroen - 10"008
- 9 - Rob Huff (Lada Granta) - Lada - 15"548
- 10 - Gianni Morbidelli (Chevrolet Cruze) - Munnich - 19"201
- 11 - James Thompson (Lada Granta) - Lada - 19"947
- 12 - Tom Chilton (Chevrolet Cruze) - Roal - 27"994
- 13 - Mikhail Kozlovskiy - (Lada Granta) - Lada - 52"601
- 14 - Franz Engstler (BMW 320 Tc) - Engstler - 1'23"715
- 15 - Rene Munnich (Chevrolet Cruze) - Munnich - 1'59"115
- 16 - John Filippi (Seat Leon) - Campos - 2'02"667
- 17 - Filipe De Souza (BM 320 TC) - Engstler - 2'04"27

Giro più veloce José-Maria Lopez 2'27"338

### Ritirati

- 3° giro - William Lok
- 6° giro - Hugo Valente
- 8° giro - Mehdi Bennani
- 9° giro - Henry Kwong
- 9° giro - Mak Ka Lok

## L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 2 DOMENICA 16 NOVEMBRE 2014

- 1 - Rob Huff (Lada Granta) - Lada - 11 giri 28'21"086
- 2 - Ivan Muller (Citroen C-Elysée) - Citroen - 0"344
- 3 - Hugo Valente (Chevrolet Cruze) - Campos - 3"352
- 4 - Norbert Michelisz (Honda Civic) - Zengo - 3"990
- 5 - Jos-Maria Lopez (Citroen C-Elysée) - Citroen - 4"285
- 6 - Sébastien Loeb (Citroen C-Elysée) - Citroen - 4"825
- 7 - Tom Chilton (Chevrolet Cruze) - Roal - 5"562
- 8 - Tom Coronel (Chevrolet Cruze) - Roal - 6"615
- 9 - James Thompson (Lada Granta) - Lada - 8"252
- 10 - Fran Engstler (BMW 320 TC) - Engstler - 41"038
- 11 - Rene Munnich ((Chevrolet Cruze) - Munnich - 1031"505
- 12 - John Filippi (Seat Leon) - Campos - 1'38"302
- 13 - Filipe De Souza (BMW 320 TC) - Engstler - 1'40"310
- 14 - Mak Ka Lok (BMW 320 TC) - Engstler - 2'04"022
- 15 - Henry Kwong (Seat Leon) - Campos - 2'22"483
- 16 - Tiago Monteiro (Honda Civic) - Honda Jas - 1 giro

Giro più veloce: Rob Huff 2'27"009

### Ritirati

- 3° giro - Gianni Morbidelli
- 6° giro - Mikhail Kozlovskiy
- 6° giro - Ma Qing Hua

### Il campionato

1.Lopez 462; 2.Muller 336; 3.Loeb 201; 4.Michelisz 201; 5.Monteiro 186; 6.Tarquini 182; 7.Coronel 159; 8.Chilton 150; 9.Morbidelli 109; 10.Huff 93

## LA HONDA PERDE SEMPRE OCCASIONI

Se Lopez, Huff, la Citroen e la Lada possono festeggiare, la Honda deve mangiarsi le mani ancora una volta. La Civic è cresciuta enormemente da tutti i punti di vista. Grazie ad un sistema di partenza incredibile guadagna quello che non riesce a prendersi in qualifica. Gabriele Tarquini, ha ottenuto uno splendido terzo posto nonostante un'intossicazione alimentare che gli ha impedito di prendere parte alla seconda gara. Nella seconda frazione invece, Tiago Monteiro aveva la vittoria in pugno prima che un problema al servosterzo lo mettesse fuori gioco a poche curve dal successo. La Honda però, ha intrapreso la strada giusta e il passo gara era a livello dei migliori, segno che il gap è quasi colmato. Un buon viatico per un inverno di lavoro che vedrà gli uomini della Jas, per la prima volta, non dover progettare da nuovo una macchina, ma evolverne una già ampiamente collaudata.



Vittoria in gara 2  
per Huff e la Lada



Tarquini ha firmato  
il podio in gara 1





# FINALMENTE HAPPY

Quasi 14 anni dopo il suo arrivo in Sprint Cup come sostituto di Earnhardt Jr, Harvick conquista il suo primo titolo con una vittoria spettacolare sull'ovale che sorge alle porte di Miami



**Marco Cortesi**

Sono passati quasi quattordici anni da quando un ragazzo di Bakersfield, California, si è seduto al volante di quella che fino alla settimana prima era una delle vetture più celebri del mondo NASCAR, in quella che allora era la Winston Cup Series. Dopo la morte di Dale Earnhardt a Daytona 2001, Richard Childress aveva deciso, a sorpresa, di promuovere il suo pilota, Kevin Harvick, in Busch Series affidandogli di fatto la guida del suo team ed un'eredità pesantissima. E ad Harvick, c'erano volute meno di tre settimane per conquistare il primo successo. Un'affermazione clamorosa che aveva dato il via ad una fulgida carriera nella massima serie Stock Car. Finalmente, dopo quasi tre lustri, 28 vittorie ed un cambio di team, Harvick è riuscito all'Homestead-Miami Speedway a conquistare il suo primo titolo. Ormai trentottenne, ma dallo spirito sempre giovane e positivo, "Happy", questo il suo nickname, ha corso in modo eccezionale, mostrando tutto il suo potenziale al termine di un anno in cui, nono-

stante una serie incredibile di difficoltà meccaniche di ogni tipo, è sempre rimasto tra i più forti, se non il più forte. Tony Stewart e Gene Haas ci hanno visto ancora lungo, accogliendo un talento certo, ma che aveva molta voglia di cambiare. Ragazzo semplice, appassionato di golf e wrestling, Harvick si è sentito subito a casa e ha ripagato ampiamente la fiducia.

## NEWMAN VICINO AL COLPACCIO

Chiamato a sostituire proprio Harvick in casa Childress, Ryan Newman è andato vicinissimo al colpaccio dopo essere arrivato alla finalissima in Florida da outsider. Senza nemmeno una vittoria al suo attivo, è sempre riuscito a sfangarla nonostante proprio sui successi la nuova Chase For The Cup avesse puntato tutto. E forse solo la decisione di mettere due gomme nuove anziché quattro all'ultimo pit-stop gli ha negato l'attacco decisivo, quantomeno per provarci.

## QUANTI RIMPIANTI PER HAMLIN E LOGANO

Da dimenticare la giornata degli altri due componenti del ristretto circolo di contendenti alla Sprint Cup. Nonostante avessero costantemente lottato per le posizioni di testa, Denny Hamlin e Joey Logano si sono visti fermare da due disguidi in pit-lane. Il primo non è stato chiamato ai box per l'ultima sosta. Una tattica suicida, dato che nel finale, con gomme vecchie, è stato risucchiato dal gruppo finendo settimo e vedendo sfumare ogni speranza sua, del Joe Gibbs Racing e della Toyota. Logano ha invece pagato un errore dei meccanici proprio in occasione dell'ultimo passaggio in pit-lane, quando la sua Ford Fusion è caduta dal martinetto sollevatore perdendo tantissimo tempo. Ad aumentare la delusione il fatto che, nonostante il sedicesimo posto al traguardo, con il format di campionato in uso sino allo scorso anno avrebbe vinto il campionato.





## L'ORDINE DI ARRIVO DOMENICA 16 NOVEMBRE 2014

- 1 - Kevin Harvick (Chevy) - Stewart/Haas - 267 giri
- 2 - Ryan Newman (Chevy) - Childress - 267
- 3 - Brad Keselowski (Ford) - Penske - 267
- 4 - Paul Menard (Chevy) - Childress - 267
- 5 - Jamie McMurray (Chevy) - Ganassi - 267
- 6 - Matt Kenseth (Toyota) - Gibbs - 267
- 7 - Denny Hamlin (Toyota) - Gibbs - 267
- 8 - Clint Bowyer (Toyota) - Waltrip - 267
- 9 - Jimmie Johnson (Chevy) - Hendrick - 267
- 10 - Jeff Gordon (Chevy) - Hendrick - 267
- 11 - Kurt Busch (Chevy) - Stewart/Haas - 267
- 12 - Kasey Kahne (Chevy) - Hendrick - 267
- 13 - Kyle Larson (Chevy) - Ganassi - 267
- 14 - Dale Earnhardt Jr (Chevy) - Hendrick - 267
- 15 - Justin Allgaier (Chevy) - Hscott - 267
- 16 - Joey Logano (Ford) - Penske - 267
- 17 - Martin Truex Jr (Chevy) - Furniture Row - 267
- 18 - Danica Patrick (Chevy) - Stewart/Haas - 267
- 19 - Aric Almirola (Ford) - Petty - 267
- 20 - Casey Mears (Chevy) - Germain - 267
- 21 - Michael McDowell (Ford) - Leavine - 267
- 22 - Ricky Stenhouse (Ford) - Roush/Fenway - 267
- 23 - Brian Vickers (Toyota) - Waltrip - 267
- 24 - Reed Sorenson (Chevy) - Baldwin - 267
- 25 - Austin Dillon (Chevy) - Childress - 267
- 26 - Cole Whitt (Toyota) - BK Racing - 267
- 27 - Marcos Ambrose (Ford) - Petty - 267
- 28 - Brian Scott (Chevy) - Childress - 267
- 29 - Landon Cassill (Chevy) - Hillman - 267
- 30 - David Ragan (Ford) - Front Row - 267
- 31 - David Gilliland (Ford) - Front Row - 267
- 32 - Josh Wise (Chevy) - Parsons - 267
- 33 - Alex Bowman (Toyota) - BK Racing - 264
- 34 - Carl Edwards (Ford) - Roush/Fenway - 263
- 35 - Michael Annett (Chevy) - Baldwin - 263
- 36 - Brett Moffitt (Toyota) - Robinson - 262
- 37 - JJ Yeley (Chevy) - BK Racing - 254
- 38 - Blake Koch (Ford) - Front Row - 254
- 39 - Kyle Busch (Toyota) - Gibbs - 246
- 40 - AJ Allmendinger (Ford) - JTG - 235
- 41 - Greg Biffle (Ford) - Roush/Fenway - 220
- 42 - Trevor Bayne (Ford) - Wood - 204
- 43 - Tony Stewart (Chevy) - Stewart/Haas - 182

### Il campionato finale

1. Harvick 5043; 2. Newman 5042; 3. Hamlin 5037; 4. Logano 5028; 5. Keselowski 2361; 6. Gordon 2348; 7. Kenseth 2334; 8. Earnhardt Jr 2301; 9. Edwards 2288; 10. Busch 2285.

# JAMIE M





# ETTE LE ALI

Whincup ha vinto il suo sesto titolo, il quarto consecutivo. Al termine di una stagione che ha saputo ribaltare a suo vantaggio, il trentunenne di Melbourne già vede il suo regno messo in discussione per il 2015



Il team Triple 8 è riuscito a risolvere i guai iniziali delle proprie Holden riportando Whincup al top



## Marco Cortesi

Vincendo il suo sesto campionato nel V8 Supercars, il quarto consecutivo, Jamie Whincup è diventato ufficialmente il pilota più titolato della categoria. Si sono dovuti inchinare a lui vere e proprie leggende come Mark Skaife, Ian Geoghegan e Dick Johnson. Per molti versi, Whincup può essere considerato il Sebastian Vettel del V8 Supercars. Non solo per i colori Red Bull vestiti dalla sua Holden, ma per una serie di motivi che affondano le radici più in profondità. Sin da giovanissimo, è stato chiaro che sarebbe stato destinato a grandi cose, se la chance giusta si fosse materializzata. Una volta arrivato in casa Triple Eight Engineering, ha poi trovato una scuderia fenomenale, costruita per diventare di gran lunga la migliore del lotto. Tanto forte da far chiedere a tutti: "Whincup avrebbe vinto così tanto in un altro team?". Accanto a lui, il quarantenne Craig Lowndes, pilota dall'esperienza incredibile e dai tre titoli conquistati in passato. Ok, forse parliamo di qualcosa di più di un... Mark Webber, ma sta di fatto che il neozelandese, con l'arrivo del fortissimo compagno di team, non è più andato a segno. Resta il pilota con più vittorie al suo attivo, un record che Whincup, a questi ritmi,

distruggerà molto presto. Non a furor di popolo però, dato che il supporto del pubblico è tutto a favore del "vecchio". Da una parte all'altra del mondo, chi vince troppo, e troppo facilmente (almeno all'apparenza) non riscuote grandi simpatie. Whincup, che le voci di mercato davano già pronto ad emigrare alla ricerca di un futuro all'estero, magari in NASCAR, ha rovinato la festa a tutti confermando di non voler mollare la presa sul suo campionato. Certo, se non l'hanno fermato i rivali, non l'ha fermato una serie di difficoltà tecniche che hanno coinvolto il suo team quest'anno, nella prima parte di stagione e non l'ha fermato due anni fa il cambio di assetto regolamentare della serie, come batterlo?

## AMBROSE PRIMO RIVALE DEL 2015

Proprio da Dick Johnson arriverà ora il tentativo di sgambetto: vendendo la sua squadra a Roger Penske, ha messo in gioco una vera armata che si affiderà a Marcos Ambrose. A nove anni di distanza dalla sua "fuga" verso la NASCAR, il due volte campione della serie tenterà di riprendere da dove aveva lasciato...

McLaughlin beffa sul traguardo Tander, rimasto senza benzina







ovvero da vincente. Il titolo di Whincup è arrivato a Phillip Island con un weekend accorto, in cui ha attaccato quando si è concretizzata l'opportunità e ha capitalizzato dagli errori degli avversari. Dopo un quarto posto conquistato in gara 1 senza rischiare nulla, in gara 2, quando gli mancava un solo punto per laurearsi con quattro corse di anticipo, ha passato il suo rivale più pericoloso, Mark Winterbottom, andando via senza lasciargli vere speranze. Chissà quante sarebbero state, le gare di anticipo, senza quel calo tra Winton e Pukekohe. Ma se un campione ha continuato la sua marcia, la stella di un giovane leone ha continuato a brillare, sempre di più.

## IL TALENTO DI MCLAUGHLIN

Grazie alle vittorie in gara 1 e gara 3, Scott McLaughlin ha messo nuovamente in mostra il suo talento. A soli ventun anni, il neozelandese ha capitanato il Garry Rogers Motorsport come un veterano, portando il totale di affermazioni della debuttante Volvo S60 a quota 5. Un indice della qualità del progetto e del lavoro fatto, pilota in primis, viste e considerate le enormi difficoltà degli altri "nuovi" costruttori che hanno approcciato il V8 Supercars nel recente passato. Nella finalissima del 2014, sul tracciato cittadino di Sydney, insieme a Whincup, Winterbottom, Lowndes e McLaughlin, ci sarà anche Ambrose, impaziente di incominciare la nuova avventura. Un anticipo del duello atteso il prossimo anno?



## L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 1 SABATO 15 NOVEMBRE 2014

- 1 - Scott McLaughlin (Volvo) - Polestar GRM - 23 giri
- 2 - Craig Lowndes (Holden) - Triple Eight - 0"3763
- 3 - Jamie Whincup (Holden) - Triple Eight - 0"9243
- 4 - Garth Tander (Holden) - HRT - 1"4138
- 5 - Michael Caruso (Nissan) - Kelly - 5"0895
- 6 - Jason Bright (Holden) - BJR - 11"9147
- 7 - David Reynolds (Ford) - FPR - 12"3529
- 8 - Todd Kelly (Nissan) - Kelly - 14"2887
- 9 - Scott Pye (Ford) - DJR - 14"5027
- 10 - Rick Kelly (Nissan) - Kelly - 15"1380

## L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 2 SABATO 15 NOVEMBRE 2014

- 1 - Jamie Whincup (Holden) - Triple Eight - 23 giri
- 2 - Craig Lowndes (Holden) - Triple Eight - 3"5940
- 3 - Mark Winterbottom (Ford) - FPR - 6"3745
- 4 - Garth Tander (Holden) - HRT - 7"3985
- 5 - Todd Kelly (Nissan) - Kelly - 13"1304
- 6 - Scott McLaughlin (Volvo) - Polestar GRM - 13"5720
- 7 - Michael Caruso (Nissan) - Kelly - 13"9109
- 8 - Rick Kelly (Nissan) - Kelly - 14"6205
- 9 - Chaz Mostert (Ford) - FPR - 15"2465
- 10 - Nick Percat (Holden) - HRT - 18"5576



Jamie Whincup festeggia il suo sesto titolo

## L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 3 DOMENICA 16 NOVEMBRE 2014

- 1 - Scott McLaughlin (Volvo) - Polestar GRM - 45 giri
- 2 - Garth Tander (Holden) - HRT - 0"4521
- 3 - Mark Winterbottom (Ford) - FPR - 4"9815
- 4 - Jamie Whincup (Holden) - Triple Eight - 5"3950
- 5 - Shane Van Gisbergen (Holden) - Tekno - 12"9998
- 6 - Will Davison (Mercedes) - Erebus - 16"3663
- 7 - Jason Bright (Holden) - BJR - 20"0461
- 8 - Nick Percat (Holden) - HRT - 20"3995
- 9 - Michael Caruso (Nissan) - Kelly - 21"3085
- 10 - Craig Lowndes (Holden) - Triple Eight - 22"3190

Ritirato  
16° giro - David Wall

### Il campionato

1. Whincup 3094; 2. Winterbottom 2642; 3. Lowndes 2547; 4. Van Gisbergen 2508; 5. McLaughlin 2295; 6. Coulthard 2280; 7. Mostert 2273; 8. Courtney 2265; 9. Tander 2064; 10. Caruso 1875.



# BARRICHELLO VEDE IL TITOLO

L'ex pilota di F.1 mantiene il comando del campionato grazie a due quarti posti.  
Le vittorie sono invece andate a Khodair e Jimenez







Barrichello,  
leader di campionato



# STOCK CAR

## GARE A SALVADOR

### Antonio Caruccio

Le gare di Salvador hanno delineato chi saranno i contendenti finali al titolo della Stock Car brasiliana del 2014. Le vittorie sono andate ad Allam Khodair e Sergio Jimenez, che hanno animato il fine settimana che ha visto, sul circuito intitolato ad Ayrton Senna, la disputa di entrambe le manche al sabato, con anche un inusuale format di qualifica, con i piloti scesi in pista divisi a gruppi, decisione presa a causa delle anguste condizioni del tracciato. Jimenez, protagonista con il team BMW Brazil nel Blancpain GT Sprint Series nel 2014, ha conquistato la sua prima affermazione nella serie sudamericana, mentre Khodair è tornato al successo dopo aver vinto su questo impianto già nel 2012. Sul podio in gara 1, quella più lunga, è finito Felipe Fraga, che dopo non aver potuto proseguire nelle formule addestrative in Europa per motivi di budget, sembra ora aver trovato la sua dimensione. Fraga, partito quarto, ha pri-

ma superato Luciano Burti, per poi portarsi all'inseguimento di Khodair dopo aver battagliato con Rubens Barrichello e Atila Abreu, che ha completato il podio alle sue spalle. Una safety-car nel finale ha permesso a Fraga di riavvicinarsi a Khodair, che ha però saputo gestire gli attacchi del rivale alla ripartenza. Nella seconda manche invece, sotto gli occhi di 40.000 spettatori accorsi sugli spalti, Jimenez ha sopravanzato allo start Raphael Matos, con i due che si ritrovavano in prima fila grazie all'inversione della top-10 di gara 1. Insieme a loro sul podio è salito Luciano Burti, mentre con due quarti posti Barrichello resta leader di campionato. Il brasiliano, proprio come ai suoi tempi in Ferrari, ha fatto della costanza il suo punto forte, e tra il rimuginare per aver perso il posto da commentatore TV in Brasile e l'annuncio di essere stato il mancato pilota della Caterham nelle gare che questa ha saltato, si potrà ora concentrare sulla conquista del titolo nella sua terza vita agonistica dopo Formula 1 e Indy Car.



Suzuki in crescita



Lotta per il podio



Fraga, autore di una bella gara 1



Khodair vince gara 1





## L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 1 SABATO 15 NOVEMBRE 2014

- 1 - Allam Khodair (Chevrolet) - Full Time Sports - 28 giri 42'26"743
- 2 - Felipe Fraga (Chevrolet) - Vogel - 0"736
- 3 - Atila Abreu (Chevrolet) - Mobil Super - 2"413
- 4 - Rubens Barrichello (Chevrolet) - Full Time Sports - 2"959
- 5 - Luciano Burti (Chevrolet) - Vogel - 3'596
- 6 - Antonio Pizzonia (Peugeot) - Prati Donaduzzi - 3"982
- 7 - Ricardo Zonta (Chevrolet) - BMC - 4"371
- 8 - Thiago Camilo (Chevrolet) - Ipiranga RCM - 5"199
- 9 - Sergio Jimenez (Peugeot) - Voxx - 5"853
- 10 - Raphael Matos (Chevrolet) - Hot Car - 7"268
- 11 - Gabriel Casagrande (Chevrolet) - C2 Team - 7"599
- 12 - Daniel Serra (Chevrolet) - Red Bull Brasil - 8"082
- 13 - Julio Campos (Peugeot) - Prati Donaduzzi - 8"686
- 14 - Nono Figueiredo (Chevrolet) - Mobil Super - 9"459
- 15 - Tuka Rocha (Chevrolet) - BMC - 10"131
- 16 - Galid Osman (Chevrolet) - Ipiranga RCM - 11"532
- 17 - Diego Nunes (Chevrolet) - C2 Team - 12"030
- 18 - Max Wilson (Chevrolet) - Eurofarma RC - 12"467
- 19 - Rafael Suzuki (Chevrolet) - ProGP - 13"604
- 20 - Vitor Genz (Peugeot) - Boettger - 14"644
- 21 - Bia Figueiredo (Chevrolet) - ProGP - 15"951
- 22 - Beto Cavaleiro (Peugeot) - Hanier - 1 giro
- 23 - Fabio Fogaca (Peugeot) - Nova Schin - 5 giri
- 24 - Valdeno Brito (Chevrolet) - Shell - 8 giri

Giro veloce: Felipe Fraga 1'12"873

Ritirati  
Ricardo Mauricio  
Lucas Foresti  
Marcos Gomes  
Caca Bueno  
Popo Bueno  
Aleceu Feldmann  
Felipe Lapenna  
Denis Navarro



## L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 2 SABATO 15 NOVEMBRE 2014

- 1 - Sergio Jimenez (Peugeot) - Voxx - 16 giri 21'21"325
- 2 - Raphael Matos (Chevrolet) - Hot Car - 1"017
- 3 - Luciano Burti (Chevrolet) - Vogel - 2'358
- 4 - Rubens Barrichello (Chevrolet) - Full Time Sports - 3"422
- 5 - Atila Abreu (Chevrolet) - Mobil Super - 12"311
- 6 - Nono Figueiredo (Chevrolet) - Mobil Super - 13"930
- 7 - Julio Campos (Peugeot) - Prati Donaduzzi - 14"805
- 8 - Gabriel Casagrande (Chevrolet) - C2 Team - 15"431
- 9 - Daniel Serra (Chevrolet) - Red Bull Brasil - 15"903
- 10 - Caca Bueno (Chevrolet) - Red Bull Brasil - 16"588
- 11 - Max Wilson (Chevrolet) - Eurofarma RC - 17"080
- 12 - Diego Nunes (Chevrolet) - C2 Team - 17"459
- 13 - Rafael Suzuki (Chevrolet) - ProGP - 17"941
- 14 - Fabio Fogaca (Peugeot) - Nova Schin - 18"346
- 15 - Galid Osman (Chevrolet) - Ipiranga RCM - 18"840
- 16 - Ricardo Mauricio (Chevrolet) - Eurofarma RC - 19"111
- 17 - Popo Bueno (Chevrolet) - Shell - 19"888
- 18 - Thiago Camilo (Chevrolet) - Ipiranga RCM - 20"201
- 19 - Bia Figueiredo (Chevrolet) - ProGP - 26"277
- 20 - Aleceu Feldmann (Peugeot) - Hanier - 1'08"141
- 21 - Allam Khodair (Chevrolet) - Full Time Sports - 1 giro
- 22 - Antonio Pizzonia (Peugeot) - Prati Donaduzzi - 1 giro
- 23 - Vitor Genz (Peugeot) - Boettger - 2 giri
- 24 - Beto Cavaleiro (Peugeot) - Hanier - 3 giri
- 25 - Ricardo Zonta (Chevrolet) - BMC - 6 giri

Giro veloce: Luciano Burti 1'12"934

Ritirati  
Tuka Rocha  
Felipe Fraga  
Valdeno Brito  
Lucas Foresti  
Marcos Gomes  
Felipe Lapenna  
Denis Navarro

Il campionato

1. Barrichello 198 punti; 2. Abreu 183,5; 3. Camilo 174,5; 4. Campos 167,5; 5. Pizzonia 158,5; 6. Jimenez 158; 7. Bueno 157; 8. Khodair 153; 9. Wilson 144; 10. Serra 134



L'equipaggio della AF Corse, con Fisichella come terzo compagno, ha vinto per la quinta volta la classica di fine stagione organizzato da Sergio Peroni

# LA CINQUINA DI CIOCI E PERAZZINI





I vincitori Cioci-Perazzini-Fisichella





E sono cinque. Tante sono infatti le vittorie alla 6h di Roma di Marco Cioci e Piergiuseppe Perazzini, quest'anno in equipaggio con Giancarlo Fisichella, sulla Ferrari 458 GT2 della AF Corse. Per loro 214 giri in 6h00'10"468, più veloci di 1'25"582 rispetto al duo della MSR Corse – Tatuus CN2 di Roberto Lacorte e Giorgio Sernagiotto. Terzo posto per Duncan Cameron e Matt Griffin anche loro su una Ferrari 458 GT2 della AF Corse.

## 1° ORA

Asfalto bagnato ma niente pioggia per lo start della gara. Avvio cauto per tutti tranne per uno scatenato Giorgio Sernagiotto (Tatuus CN2 – MSR Corse) che conquista la testa ai danni di Luca Pirri (Wolf CN2 – Avelon Formula), con Marco Cioci (Ferrari 458 GT2 – AF Corse) che difende la terza piazza da un arretrante Luca Rangoni (Nissan GT-R Nismo GT3 – Nova Race). Solo due giri ed un leggero scroscio di pioggia, con tutti gli equipaggi ad utilizzare gomme da asciutto, che rimescola le carte. Pirri si gira alla fine della parte veloce sfilando settimo e nella bagarre Rangoni riesce ad infilare Cioci con Beretta, Francioni, Grumert, tutti in scia e racchiusi a lungo in meno di 3 secondi. Al romano sulla Ferrari n.1 ci vogliono 25 minuti e 14 ulteriori giri per riprendersi la seconda posizione. Ulteriore scossone al 45' con la GC V8 di Manuele Gatto che si ammutolisce alla "Trincea" rimanendo in traiettoria e costringendo la Direzione Gara all'ingresso della Safety Car che rimane in pista per due giri. Molti ne approfittano per effettuare la sosta per il rifornimento come il leader Sernagiotto che riprende la corsa senza cedere in quel momento il volante a Lacorte.

## 2° ORA

La seconda ora si apre all'insegna del duello fra il neo leader Cioci e Sernagiotto, con la Ferrari che sfrutta al meglio la parte veloce e la Tatuus che si rifà sotto in occasione del misto. Il duello dura oltre venti minuti con poi Cioci che rientra ai box per il rifornimento e per cedere il volante a Piergiuseppe Perazzini. Sosta anche per gli altri protagonisti con la classifica dopo le prime soste che vede dietro al duo di testa Thomas Biagi (Audi R8 LMS), Daniele Mulacchiè (Nissan GT-R Nismo GT3) e Emanuele Romani (Porsche 997 GT3) per la Top 5. Una nuova Safety Car imposta ancora per la GCV8 #33, questa volta ferma al "Tornantino" con un principio di incendio. Ne approfitta il leader Sernagiotto che rientra ai box ma un problema ad un perno nella sostituzione della posteriore sinistra fa perdere ben tre tornate, riportando in pista la Tatuus staccata di una tornata dal leader Perazzini.

## 3° ORA

La nuova ora di gara registra il forcing di Lacorte e Bellarosa con le due Sport in gara che provano a riportarsi in zona podio occupato da Perazzini, Biagi e Romani. Sessanta minuti esatti dall'ultimo pit stop e nuovo rifornimento per la vettura di testa con Perazzini che cede così il volante a Giancarlo Fisichella che si mette subito a macinare giri veloci al fine di accorciare dal nuovo leader Biagi che aveva approfittato per un rapido rifornimento di carburante in occasione della prima Safety Car. Breve escursione sulla ghiaia per Mulacchiè proprio quando aveva preso un ottimo ritmo girando su tempi simili ai migliori. Per lui e per il suo compagno di equipaggio Rangoni tuttavia due tornate perse.

## 4° ORA

La seconda metà di gara vede di nuovo davanti la Ferrari 458 GT2 di AF Corse con Fisichella che si porta al comando complice anche l'avvicendamento sulla R8 ufficiale dell'Audi Sport Italia che scivola in terza posizione, con Geri che subentra a Biagi, dietro nuovamente alla Sport della MSR Corse di Lacorte. E' proprio Lacorte il primo delle posizioni di vertice a rientrare per un ulteriore avvicendamento che, complice anche i rapidi cambiamenti sulle altre vetture, lo mantiene in seconda posizione davanti alla vettura dell'Avelon condotta da Bellarosa. Proprio la loro Wolf GB 08 tuttavia ha un calo di potenza ed è costretta a rientrare ai box.







La Tatuus CN2 di Roberto Lacorte e Giorgio Sernagiotto



La Porsche 997 GT3 di Romani/Beretta/Cerati



Al terzo posto la Ferrari 458 GT2 di Cameron/Griffin



L'Audi R8 di Geri-Francioni-Biagi

### 5° ORA

Nonostante i tentativi per la sostituzione della pompa dell'acqua sulla stessa Wolf, la Avelon è costretta al ritiro. In terza posizione si porta così la seconda vettura della AF Corse di Griffin/Cameron unici nelle battute iniziali a rientrare per montare le rain, anche se solo per pochi giri. Nel frattempo Sernagiotto prova a ricucire lo svantaggio dalla vettura di testa da cui paga una tornata di distacco. La sua rincorsa infatti lo porta anche a sdoppiarsi poco prima della metà dell'ora prima che un testa coda al tornantino ridia strada a Cioci, nel frattempo subentrato a Fisichella. Pochi minuti e nuovo ingresso di Safety Car a causa del cambio bloccato sulla Lotus Elise di Biolghini/Rota/Nichetti. Nuovo pitstop allora per gli inseguitori, con Lacorte che riprende il volante mantenendo la seconda posizione, sempre stretto nella morsa delle due Ferrari 458 GT2 con il battistrada avanti di un giro ed il terzo staccato a sua volta di una tornata. Sul finire dell'ora anche l'ultimo avvicendamento alla guida della #1, con Perazzini che ritorna al volante per il suo secondo e ultimo stint.

### 6° ORA

Ultimi cambi anche in classe GT3 con Biagi di nuovo al volante della Audi R8 e Mulacchiè della Nissan GT-R. Sono ancora i due di testa però ad offrire spettacolo girando sugli stessi tempi, con Lacorte negli scarichi di Perazzini ma incapace di sdoppiarsi nei primi 15 minuti dell'ultima ora. Nella sfida fra GT3 ultimo avvicendamento con Mulacchiè/Rangoni fermi ai box a lungo con un problema al cambio che di fatto li allontana dall'ultimo gradino di classe in favore di Grumert/Coll (Mercedes SLS AMG – G Private Racing). Dunque prima piazza GT3 per la Audi R8 di Geri/Francioni/Biagi (quarti assoluti), davanti alla Porsche 997 GT3 della Autorlando di Romani/Beretta/Cerati. Per Marco Cioci e Piergiuseppe Perazzini quinta vittoria dunque alla 6h di Roma, replicando i successi (sempre in coppia) del 2006, 2008, 2011 e 2013. Seconda posizione per la sorprendente Tatuus CN2 della MSR Corse (Sernagiotto/Lacorte) e terza piazza per la Ferrari 458 GT2 di Cameron/Griffin (AF Corse).



# 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