

n. 366

14 novembre 2016

Magazine **Italia** **Racing.net**

**GP ABU DHABI**  
Hamilton tenta  
il tappo di classe  
ma Rosberg  
tiene saldi i nervi  
e finalmente  
si aggiudica  
il titolo iridato  
34 anni dopo  
papà Keke

**Meglio Nico  
che mai!**









il graffio

di Baffi

**YAS MARINA: HAMILTON  
RALLENTA LE VETTURE.  
IMBARAZZO ALLA MERCEDES.**



BAFF.1

# **Rosberg** **il campione** **che sembrava** **senza qualità**

W  
ROLEX

W  
ROLEX









### Stefano Semeraro

Ci sono vite che sembrano facili e invece si portano dentro veleni nascosti, dubbi sepolti. Nasci a Montecarlo, sei ricco, bello, tuo padre è un campione del mondo di Formula 1 e ti piacciono le macchine: cosa vuoi di meglio? Ecco, proprio quello è stato il problema di Nico Erik Rosberg, nato a Wiesbaden il 27 giugno del 1985. Dimostrare che c'era un meglio alla sua portata.

Ci sono figli che scansano i confronti, scegliendosi un sentiero diverso, altri che se li vanno a cercare dritto per dritto, sapendo che possono farsi male e anche che non potrebbero fare altro. Damon Hill, l'unico altro pilota nella storia di formula 1 capace di ripetere le imprese di papà, vinse il titolo nel 1996, a 34 anni di distanza dal primo portato a casa da papà Graham (1962, il secondo nel 1968), la stessa distanza temporale che corre fra quelli di Rosberg senior e Rosberg junior. Un caso, mentre forse non è lo è stata la depressione di Damon, confessata qualche tempo fa, il suo male di vivere in assenza del padre, morto in un incidente aereo, e poi apparentemente senza più uno scopo, dopo quella promessa mantenuta, quel debito pagato ad un'ombra lontana, nonostante la bella moglie, la bella casa, la bella vita e tutto il resto. Curiosamente sia Hill sia Rosberg figlio si sono dovuti confrontare con Michael Schumacher, l'inglese da avversario e basta, Nico da compagno di squadra, quindi da avversario al quadrato. Tutti e due per diventare grandi lo hanno dovuto battere, solo che Rosberg poi si è trovato un altro simil-Schumacher in squadra, Lewis Hamilton, il compagno dell'adolescenza passata in kart trasformatosi nell'incubo del garage accanto. Rosberg però a differenza di Hill attraverso tutti i riti

di passaggio accanto un padre ce l'ha avuto. Keke il trichico, stereotipo del pilota selvaggio e gaudente anni'70, che nonostante le mille sigarette e le diverse fidanzate consumate un mondiale se l'era messo in tasca nel 1982, correndo sempre all'arrembaggio su una Williams che non era da primato. Raggiungendo alla distanza avversari e fantasmi che lo avevano staccato: Villeneuve, Pironi, Tambay. Tolto il casco e messa a posto anche la testa Keke ha guidato il figlio passo per passo, aprendogli molte porte, chiudendole alcune («se vuoi andare alla Ferrari fai pure, ma non con la mia benedizione»), mostrandogli la strada che bisogna percorrere. Nico ha capito quasi subito di non avere il dono, il talento assoluto, ma di poterselo costruire. Contro il primo Hamilton ha visto di che pasta sarebbero stati fatti i suoi rivali, nei quattro anni alla Williams ha capito di che cosa aveva bisogno lui. Battagliando contro lo Schumacher rientrato dopo il primo ritiro ha scoperto che i miti si possono anche affondare, a fianco del secondo Hamilton ha realizzato che certe paure ti rimangono dentro e per vincere non ti basta superarle una volta, ma devi affrontarle ad ogni gara.









La sua corazza è stato l'impegno, l'allenamento, sono stati i progressi continui, la puntigliosità nei collaudi, la cura dei dettagli: le partenze, il giro secco dove spesso ha bastonato Hamilton. Da piccolo mentre gli altri scherzavano lui girava a spiare le gomme che avrebbero usato gli avversari, mentre i compagni si accontentavano lui studiava le lingue – anche perché per quelle sì che ha talento: oltre al tedesco, imparato da mamma Sina il francese del Principato, l'inglese lingua del mondo e delle corse, l'italiano imparato a scuola a Milano, poi lo spagnolo e il portoghese. Non il finlandese, almeno non ufficialmente, «perché nelle corse non serve a nulla», come gli aveva spiegato papà Keke.

Tutti lo hanno sempre guardato come il fortunato figlio di papà, cresciuto nella bambagia; quando ha dovuto lottare contro il monello di strada Hamilton il dubbio che quell'idea in fondo fosse vera - troppo tenero e biondo lui, troppo sgherro e scafato l'altro, per non parlare del talento - lo ha tormentato a lungo. Ha provato a scacciarlo usando armi non sue, la maschera del cattivo e del furbo indossata con intermittenza negli ultimi quattro anni: il giallo provocato nelle qualifiche di Monte-Carlo, l'autoscontro di Barcellona quest'anno, spigoli mostrati qui e là. Ha sterzato ancora: la vecchia amicizia rotta (o incrinata) con Hamilton, la vita impostata su un binario diverso da quello da montagne russe del rivale: il matrimonio con Vivian, la nascita

di Alaia, i progetti da family man. La pazienza di attendere, coltivata in mezzo al timore che l'attesa non sarebbe finita mai.

Che il 2016 fosse il suo anno era nell'aria fin da marzo. Le quattro vittorie consecutive lo avevano installato sul rettilineo che inseguiva fin da ragazzino, poi ha rischiato di perdere tutto. I consigli di papà e le sventure di Lewis dopo l'estate lo hanno rimesso in carreggiata e lì Rosberg ha capito che doveva essere se stesso. Non cercare il fuoco d'artificio ma tenere accesa la brace, correre con la testa, restare nel suo. E allora sono arrivate le gare cautelose, i calcoli, le priorità. Ad Abu Dhabi ha dato il meglio con il sorpasso magnifico e 'freddo' contro la mina vagante Verstappen, poi con quel miracolo di equilibrio nel finale, vissuto con il cuore a mille, fra Hamilton che gli si piantava davanti e Vettel e Verstappen che gli mordevano il retrotreno.

«E' stata la gara più sgradevole della mia vita», ha ammesso. «Spero di non ritrovarmi più in una situazione come questa». Sgradevole perché Nico il tranquillo avuto la tentazione di fare il grande gesto, di uscire da se stesso e dal copione tentando il sorpasso ad Hamilton che non aspettava altro. Poi si è ricordato che la virtù, anche la sua grande virtù, stava nel mezzo. Nella sua imbattibile Mercedes e nel suo carattere senza estremi, nella sua capacità di mediare fra le difficoltà che ti offre la vita. Anche una vita apparentemente bellissima e comoda come la sua, e da ieri magnifica.





«Spero che papà non sia morto guardando la gara. Io vi ho un po' mentito, non è stato un weekend facile per me, avevo bisogno di proteggermi. Anche in gara ci sono stati momenti difficili, come il sorpasso a Verstappen. Lewis ha fatto di tutto per crearsi una situazione favorevole, lo capisco, ma non ci sono cascato».

**Nico Rosberg**





# GP ABU DHABI

Il campione





## **Il terrore corre sul filo (della radio)** **Il duello per il Mondiale** **nei colloqui fra box Mercedes e piloti**

**10° giro:** «Nico, passa Verstappen, che è più lento»

**11° giro:** «Nico, non rischiare con Verstappen»

**19° giro:** «Nico, bisogna passare Max»

**22° giro:** «Nico, Verstappen non farà più soste, quindi i prossimi tre giri sono fondamentali»

**23° giro:** «Quanto sto spingendo?». «Quello che serve per creare vantaggio, Nico». «Così non mi aiutate»

**40° giro:** Hamilton al box: «Per favore ditemi su che tempi stanno girando gli altri»

**45° giro:** Box a Hamilton: «Lewis, è necessario aumentare il ritmo»

**46° giro:** Rosberg a box. «Così siamo troppo lenti. Io posso passare Lewis e poi cedergli la posizione alla fine...»

**47° giro:** Box a Hamilton: «Lewis, è un ordine: per vincere dobbiamo girare in 1'45"100»

**51° giro:** Rosberg a box: «Io posso andare molto più veloce, fate qualcosa...».

**51° giro:** box a Hamilton: «Lewis, sono Paddy (Lowe, ndr). Per vincere la gara dobbiamo aumentare il ritmo. Questo è un ordine».

Hamilton al box: «Tranquilli, sono in testa».

**53° giro:** box a Rosberg: «Nico, ricordati che ti basta la terza posizione. Non possiamo permetterci dei danni»

**53° giro:** box Ferrari a Vettel: «Possiamo farcela, spingi Sebastian, spingi!»

**54° giro:** Hamilton a box. «Lasciatemi in pace, sto perdendo il Mondiale fatemi fare la mia gara».



# Lewis, il vincitore (im)morale

**Il tentativo di rallentare Rosberg e sfruttare la rimonta di Vettel e Verstappen per riacciuffare in zona Cesarini il Mondiale non ha funzionato, e ora in molti si scatenano contro Hamilton. Che però non ha fatto niente di irregolare. Nonostante la sconfitta l'inglese si sente il migliore, e ha ribadito che solo i guasti gli hanno tolto il titolo. E chissà che domani, per vendicarsi dello 'sgarro' Mercedes...**









Cia ha provato Lewis a far rientrare Vettel e Verstappen ma Rosberg ha resistito senza commettere errori





### Stefano Semeraro

Sentiva che il Mondiale in cui non aveva mai smesso di credere gli stava scappando di mano, e ha fatto di tutto per trattenerlo. Anche perché Lewis Hamilton resterà per sempre convinto che questo titolo era suo, e che solo le magagne tecniche più o meno casuali, più o meno prevedibili, hanno potuto toglierglielo. Del resto sarebbe un po' ingenuo chiedere ad un fuoriblu come lui di arrendersi con il sorriso sulle labbra, allargando le braccia e dicendo: "pazienza, ha vinto il migliore". Anche perché Hamilton è straconvinto di essere lui il migliore, da sempre (e probabilmente non ha tutti i torti).

L'ultima carta che si è giocato ad Abu Dhabi, quel rallentamento estremo nel tentativo di compattare il gruppetto di testa sperando che Verstappen e Vettel riuscissero a scavalcare Rosberg garantendogli la differenza punti che gli serviva, ha fatto indignare le anime belle, ma non può essere condannata. Non ha compiuto irregolarità, Lewis, non ha danneggiato nessuno, ha usato semplicemente l'unica tattica che gli rimaneva a disposizione.

«Non so perché alla fine non ci hanno lasciato correre in pace», ha detto alludendo ai richiami insistenti, al pigolio di raccomandazioni che gli arrivava in cuffia da un box sull'orlo della crisi di nervi. «Non c'è mai stato un momento in cui la gara non fosse nelle nostre mani. Io non ho fatto nulla di pericoloso né di sleale, ero in testa e ho deciso il ritmo della gara, ma sempre all'interno del regolamento. Ho chiesto informazioni sui tempi di Vettel, ho sperato in lui. Ho fatto quello che potevo. Non capisco perché abbiano continuato a parlarci via radio, il Mondiale costruttori era già nostro da un pezzo, io ho perso un sacco di punti ed ero in pista per lottare, non ho fatto nulla che potesse danneggiare la squadra. Nico ha fatto un grande lavoro, e merita le mie congratulazioni. Ma se siamo seduti in questo ordine alla fine è perché lui ha avuto una stagione senza problemi tecnici». Poi le strette di mano, i sorrisi a denti stretti, la fuga da un paddock che gli è sempre stato stretto, figuriamoci nel giorno della sconfitta più bruciante.









## Una sconfitta superabile ma...

La sua ultima gara è stata in fondo semplice, la sua sua stagione no. I guai ad inizio campionato, poi la rimonta, e quando ormai il tris con la Mercedes e il poker iridato in carriera pareva cosa fatta, la doppia beffa della sostituzione (forzata) di due propulsori a Spa e l'arresto malese, che lo hanno rimesso dietro al compagno di squadra. Dino Chiesa, che conosce benissimo sia lui sia Rosberg, ha detto giustamente che la sconfitta per Hamilton sarà un fastidio superabile – perché in fondo lui si sente comunque vincitore, lo dicono il numero di vittorie, 10, le statistiche, l'opinione di tutti o quasi gli addetti ai lavori -, mentre l'ennesima beffa per Rosberg sarebbe stata insopportabile, roba da psicoanalisi. Hamilton però anche se non lo dice esplicitamente è convinto che a Stoccarda in qualche modo abbiamo cercato di indirizzare il mondiale verso il pilota di casa. Si sente un po' l'agnello sacrificale sull'altare dell'eccellenza Mercedes, il costruttore che con la vittoria di Rosberg ha dimostrato di saper essere indipendente dal talento dei piloti. Ora bisogna capire se questa vicenda lascerà tracce.

## Garanzie per il futuro

Se Hamilton, che non ha certo un carattere facile, chiederà garanzie per il futuro, un risarcimento per tutti i motori che lo hanno lasciato a piedi quest'anno, una polizza contro la sfortuna. E nel caso cosa risponderà la Mercedes, che già domenica per voce di Toto Wolff lo ha bacchettato "per aver voluto anteporre il suo interesse a quello della squadra". In passato Hamilton ha dimostrato di saper abbandonare senza troppe remore gli affetti (la McLaren) per assicurarsi la vettura migliore, l'orgoglio ferito potrebbe suggerire altre svolte ma Hamilton sa benissimo che non c'è alternativa (con)vincente alla Mercedes. Non adesso, né nei prossimi due-tre anni, specie per uno che di Mondiali vuole prendersene ancora. Certo, vincerne almeno uno in tre scuderie diverse, un po' alla Fangio, dimostrando lui di essere la variabile che conta veramente, può rappresentare un grande obiettivo da qui alla fine della carriera. Raggiungerlo, magari con una tuta rossa, su una monoposto dello stesso colore che prima o poi dovrà pur uscire dalla crisi, lo porterebbe in una zona della leggenda frequentata davvero da pochi. Chissà che Hamilton, che si sente il più forte di tutti, anche di Senna e di Schumacher, figuriamoci di Rosberg, non ci stia già pensando.

**«Non si può pretendere che un campione corra come un cane da guardia, ma Hamilton ha deliberatamente ignorato un ordine di squadra, mettendosi contro tutti quelli che lavorano per la Mercedes. Ne parleremo a freddo».**

**Toto Wolff**





# Dino Chiesa, il manager che li ha allevati nel kart

## «Fidatevi: Lewis e Nico sono ancora amici»

**Il tentativo di rallentare Rosberg e sfruttare la rimonta di Vettel e Verstappen per riacciuffare in zona Cesarini il Mondiale non ha funzionato, e ora in molti si scatenano contro Hamilton. Che però non ha fatto niente di irregolare. Nonostante la sconfitta l'inglese si sente il migliore, e ha ribadito che solo i guasti gli hanno tolto il titolo. E chissà che domani, per vendicarsi dello 'sgarro' Mercedes...**

Dino Chiesa è uno degli sciamani del karting, una figura di riferimento storica dell'ambiente, talent scout dall'occhio infallibile che dopo varie esperienze nel 2016 è tornato alle origini nel ruolo di team principal del CRG Racing team. Fra le sue mani sono passate generazioni di campioni fra i quali, nel 2000 e 2001, anche due tipetti di nome Lewis Hamilton e Nico Rosberg. I due piloti Mercedes che domenica si sono giocati il

Mondiale di F.1 insomma Chiesa li conosce benissimo, anzi, li ha cresciuti. «Sono rimasti abbastanza simili a quando erano ragazzini», racconta. «Lewis veniva dalla periferia di Londra, da una famiglia normalissima, era più vispo perché se non sei sveglio in strada non sopravvivi. Nico era più tranquillo: si figuri: cresciuto nella bambagia di Montecarlo, con un padre campione del mondo di Formula 1». Erano amici?

«Per forza. Da compagni di squadra di una squadra di kart hanno passavano insieme 25 weekend all'anno, dividendo la camera nelle trasferte. Il kart è un ambiente sano, una grande famiglia e a quell'età le corse sono ancora un gioco. In F.1 è un'altra cosa, ma fra loro c'è molta meno antipatia di quanto facciano credere i media».

**Sicuro?**

«Si conoscono da tanto tempo, magari li





tigano un po', come marito e moglie, ma se si odiassero non potrebbero convivere nella stessa squadra. Mentre se non sbaglia la Mercedes li ha confermati entrambi»

**In pista come si comportavano?**

«Le racconto un episodio. Mondiali di Praga, anno 2000. Nel kart ci sono le manche di qualifica e poi la finale. Loro erano i più forti, prima di una manche li ho presi da parte per raccomandarmi. In gara Nico è stato davanti per tutta la gara, all'ultima curva ha chiuso un po' e allora Lewis lo ha passato all'esterno, con una manovra da brividi. Alla fine Nico era arrabbiatissimo. E Lewis se la rideva...».

**Rosberg ha sempre subito....**

«Ha vinto di meno, anche nel kart, ma

perché ha sempre avuto compagni di squadra 'cattivi'. Nei kart Kubica e Hamilton, poi Webber, un certo Michael Schumacher, ora di nuovo Hamilton. Lewis è un talento puro, tanti lo criticano per la vita sregolata ma per me potrebbe stare fermo un anno e al momento di tornare in pista sarebbe comunque il più forte. Rosberg in compenso ha lavorato tantissimo e non dimentichiamoci che in F.1 ha strabattuto uno come Schumi. Si sono stimolati a vicenda e a guadagnarci sono stati sia loro sia la Mercedes».

**Si capiva già allora che sarebbero diventati due fenomeni?**

«Al 100 per cento».

**Vi sentite ancora?**

«Con Nico spesso, almeno una volta al

me, quest'inverno poi ha comprato un kart per allenarsi. Con Lewis meno: è single, ha una vita più complicata...».

**Da ragazzini erano diversi anche fuori dalla pista?**

«A quei tempi li alloggiavo a Padova, in un hotel vicino alla dogana: lei ha presente come sono quei posti di sera. Dopo una pizza con mia moglie e loro due, tornando in albergo in macchina vediamo una 'luciolina'. 'Ma aspetta l'autobus a quest'ora?', mi chiede Nico. 'Fammi scendere', gli fa eco Lewis scherzando, 'che quell'autobus lo prendo anch'io!'. Capito il tipo?».

*\* Su gentile concessione del Corriere dello Sport*



# GP ABU DHABI

Ferrari





# Bollicine rosse

**Una bella gara di Vettel e il podio che mancava da Monza alzano un po' il morale, ma non nascondono la verità. La stagione della Ferrari è stata fallimentare, tutti gli obiettivi sono stati mancati, lo 0 nella casella delle vittorie è umiliante. La vettura 2017 è già in fase avanzata di progettazione, ma gli altri certo non staranno fermi**



Stefano Semeraro

Il sorpasso secco, spietato, senza replica a Verstappen, poi quella rincorsa pazza alle Mercedes, il sogno del box che lo incitava urlando nella radio: «spingi Seb, spingi, che possiamo farcela...», infine il podio ritrovato dopo un digiuno che durava da Monza. La gara di Vettel ad Abu Dhabi, specie quegli ultimi 18 giri sulle supersoft, è stata insieme bella e disperata, il tentativo di tirare un sacco di vernice su una stagione finita in bianco: 0 vittorie, come nel 2014 («ma per favore non facciamo paragoni con quella stagione», implora Maurizio Arrivabene), 11 podi che non fanno neppure un contentino. E quel 'zero titoli' in stile Mourinho che i tifosi della Rossa si sentono rimbalzare in mente da tanti, troppi anni. La Ferrari ha fallito, e bisogna dare atto a Sergio Marchionne di averlo ammesso già da tempo senza se e senza ma. Il 2015 aveva illuso, il 2016 è stato un passo indietro, forse due. Nel mirino c'era una battaglia serrata con la Mercedes in entrambi i campionati, invece Vettel è finito quarto, giù dal podio, e la Ferrari terza dietro anche alla Red Bull nella classifica costruttori.

## Avanti col lavoro e niente slogan

Non è servito – per ora - rivoluzionare la squadra, mettersi alla spalle il rapporto con Alonso e ingaggiare il quattro volte campione del mondo Vettel. Il licenziamento in corso d'opera di James Allison, con la promozione di Matteo Binotto, era già una mossa in prospettiva 2017, figlia del decisionismo impaziente di Marchionne; forse ora a bocce ferme salteranno altre teste (il capo dei meccanici? Lo stesso Arrivabene?). Ma non è né con l'immobilismo né con la frenesia che si vince in F1. Servono anni di lavoro, non slogan. Programmazione e continuità, non improvvisazione. Non basta il colpo di genio, serve una struttura, la capacità di investire sulle persone giuste. Il modo in cui è stata gestita la Drivers Academy – senza crederci troppo, portandola avanti più per copiare analoghe iniziative che per assicurarsi davvero un futuro – è l'esempio di come le cose non vanno fatte. I cicli della Rossa ai tempi di Schumacher e della Mercedes adesso sono figli di anni di preparazione, non di una velleità di successo estemporanea.

## Raikkonen realista

«La nostra non è stata certo una stagione all'altezza della Ferrari», ha riconosciuto Raikkonen mettendo il dito sulla piaga, «anche se io io personalmente sono andato meglio che nelle scorse due stagioni». In qualche dettaglio si sono visti spiragli, è mancato il collante capace di tenere insieme ambizioni e azioni. Secondo Vettel il podio «è stato il premio per tutta la squadra, che ha lavorato duro subendo tante critiche». Per Arrivabene, «un modo degno di chiudere la stagione», per Piero Ferrari, «il modo migliore per cominciare l'assalto della prossima stagione». Da Maranello, dove la macchina 2017 è in progettazione da mesi, pare arrivino dati incoraggianti, ma è una storia che sentiamo ripetere ormai da un decennio. La rincorsa e i sorpassi di Vettel sono stati entusiasmanti, ma guai a dimenticare che vicino alle Mercedes Seb ci è arrivato solo perché Hamilton ha deciso di fare il tappo. Poi a loro è rimasto lo Champagne. Alla Ferrari solo un po' di bollicine.

**«Non amo fare paragoni con altre stagioni, non ci stanno minimamente. Chiudere la stagione con un podio ha significato chiuderla degnamente».**  
**Maurizio Arrivabene**









# Forza 4

**Un anno fa la Force India festeggiava il quinto posto nel Mondiale Costruttori. Sembrava un traguardo già incredibile, quasi impossibile da battere. Eppure la squadra con base a Silverstone in questo 2016 è riuscita addirittura a spingersi oltre, a diventare la quarta... forza della Formula 1**

**Jacopo Rubino**

La certezza matematica del balzo in avanti rispetto al 2015 0 è arrivata con la bandiera scacchi di Abu Dhabi, a coronare un altro weekend che ha visto le VJM-09 essere l'alternativa più credibile all'imprendibile triade formata da Mercedes, Ferrari e Red Bull: settima piazza per Nico Hulkenberg, ottava per Sergio Perez, che hanno portato il bottino complessivo a 173 punti. «Concludere così è una sensazione fantastica», ha sottolineato il vice team principal Bob Fernley. «In quello che per noi è stato un anno strepitoso, è importante ringraziare ogni membro della squadra per il duro lavoro compiuto, sia in sede che in pista. Gli sforzi sono stati ripagati, adesso possiamo festeggiare il miglior campionato della nostra storia».

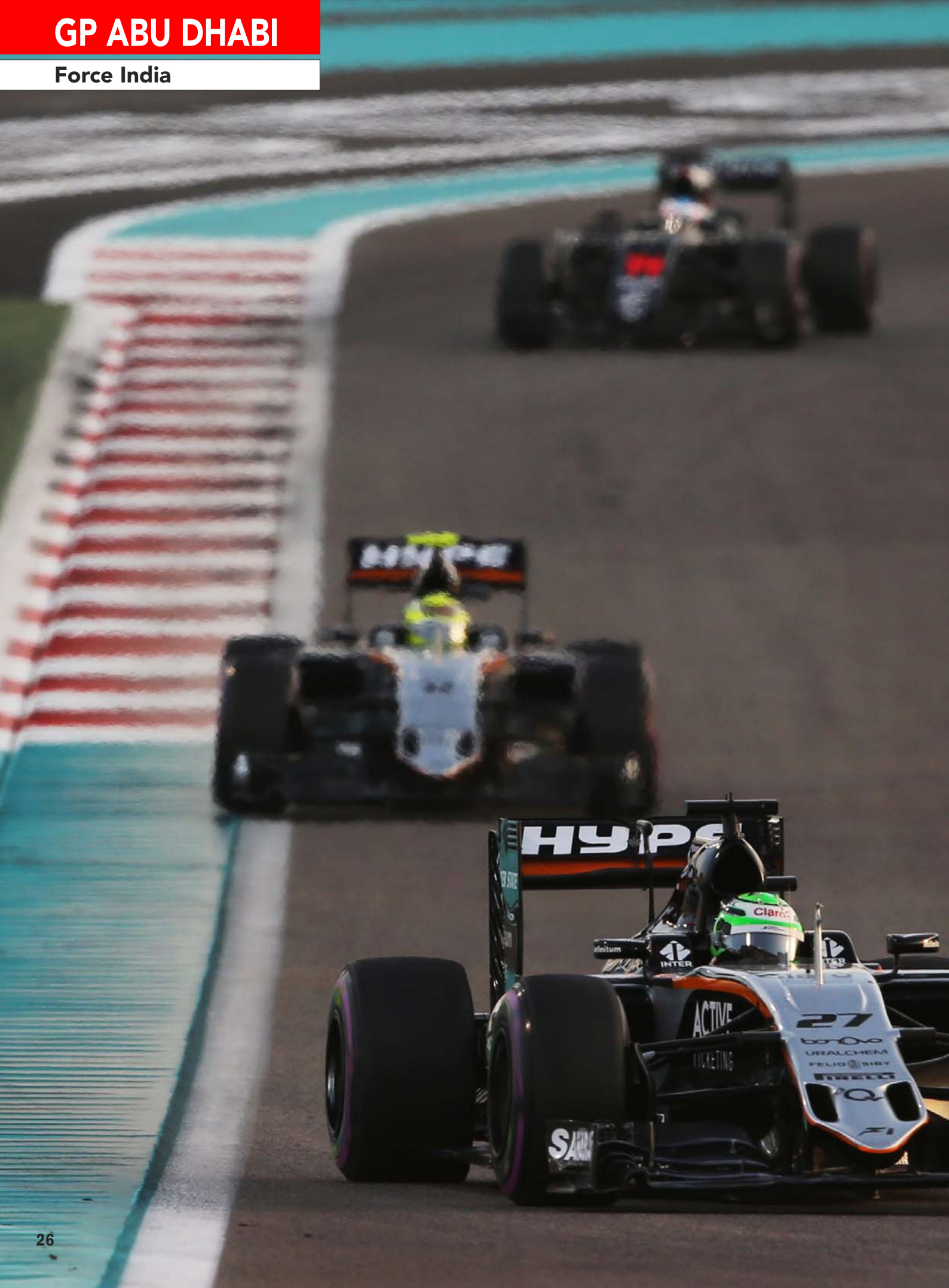






# GP ABU DHABI

Force India





## **Avvio a rilento poi la cavalcata**

Eppure la stagione non era cominciata in maniera brillantissima: qualche incertezza e una serie di episodi sfortunati avevano fatto sì che la Force India raccogliesse appena 14 lunghezze nei primi cinque round. La svolta è arrivata a partire dalla gara di Monaco con lo strepitoso podio raggiunto da Sergio Perez, capace poi di ripetersi a Baku. È quindi iniziata una marcia spedita che ha permesso di scalciare la Williams a Spa-Francorchamps, e tenere poi il ritmo senza flessioni fino all'epilogo. Tanto che in definitiva il vantaggio sui rivali di Grove (peraltro dotati della stessa power unit Mercedes) è salito a un considerevole +35. «Abbiamo mantenuto il nostro piano, fiduciosi della strada presa, e da maggio le cose hanno svoltato in nostro favore», diceva recentemente il patron Vijay Mallya, sempre piantonato in Gran Bretagna per evitare l'arresto dopo il fallimento della sua compagnia aerea Kingfisher. E anche questa circostanza rende ancora più miracoloso il risultato raggiunto.

## **Perez resta Hulkenberg saluta**

«È stata una corsa abbastanza semplice, ho tenuto d'occhio soprattutto il mio compagno», ha raccontato Hulkenberg della sua domenica a Yas Marina. Il tedesco ha rischiato grosso al via, quando è stato toccato da Max Verstappen: «Avevo il fondo danneggiato, ma per fortuna ho potuto tenere il mio passo». Anche Perez è soddisfatto: «Fa piacere terminare conquistando altri punti. Ho cercato di avvicinare Nico, poi nel finale ho dovuto controllare Massa». 59 Gran Premi sotto lo stesso box, ora però le loro strade si dividono: il messicano, spente le sirene di mercato, manterrà la stessa casacca, mentre Hulkenberg è pronto a iniziare l'avventura in Renault. «Lascio con tanti bei ricordi, la Force India sarà sempre parte della mia vita. Qui ho imparato moltissimo e sono orgoglioso di ciò che abbiamo ottenuto».

## **Nel 2017 arriva Ocon quale futuro per il team?**

A ereditare il volante del teutonico sarà il giovanissimo Esteban Ocon, pupillo Mercedes preferito a Pascal Wehrlein. Il francesino avrà un'occasione ghiotta per farsi valere, e per quanto mostrato sin qui alla guida della Manor c'è ampia fiducia nei suoi confronti. Ma più in generale, cosa ci si può aspettare dalla compagine anglo-indiana nel 2017? Forse un po' più di peso politico, con la possibilità di restare al tavolo dello Strategy Group insieme ai big e dare maggiore voce alle scuderie di seconda fascia. In pista confermare il quarto posto iridato sarebbe qualcosa di sensazionale, non semplice da pronosticare tenendo conto anche del potenziale della stessa Renault e della McLaren-Honda. Ma ormai abbiamo imparato a non sottovalutare mai la Force India.





Jacopo Rubino

Per entrambi l'annuncio era arrivato a Monza. Uno al giovedì, uno al sabato pomeriggio. Da allora è iniziata per loro una lunga marcia di avvicinamento a questo momento, quello dei saluti veri. Ai quali forse non si è mai preparati a sufficienza, nemmeno da appassionati. Ad Abu Dhabi, Felipe Massa e Jenson Button hanno disputato l'ultima corsa della carriera in Formula 1. Non si può che essere nostalgici, pensando che assieme contano la bellezza di 560 Gran Premi. Ma anche tanti podi, pole-position, vittorie, un titolo iridato (per l'inglese) e uno perso per un soffio. Nel 2017 si sentirà certamente la loro mancanza nel paddock, ancora più che in pista.

# Un addio per due









## Massa un saluto da nono e un regalo dalla Williams...

Nella sua Interlagos, Massa aveva già vissuto una scena da cinema: dopo aver sbattuto, quella camminata in pit-lane sotto la pioggia resterà uno dei momenti più suggestivi da questa stagione, così tanto da farci dimenticare che c'era una gara in pieno svolgimento, seppur in regime di safety-car. Il commiato definitivo è però andato in scena a Yas Marina, con un discreto nono posto al traguardo: «Sono davvero orgoglioso di aver lottato fino all'ultimo giro come ho sempre fatto nella mia carriera», ha commentato il paulista. «Chiudo a testa alta, così come ho cominciato. E ho avuto un po' più cura per la macchina sapendo che diventerà mia...». Sì, perché come regalo di addio la Williams ha deciso di consegnarli le chiavi della FW38 che ha guidato in questo 2016. È stato un anno certamente meno positivo rispetto ai due precedenti, durante i quali sono maturati piazzamenti sul podio e persino una pole (nel 2014 in Austria), ma del resto a calare è stata soprattutto la scuderia di Grove. Ora restiamo in attesa di scoprire i piani futuri di Felipe.

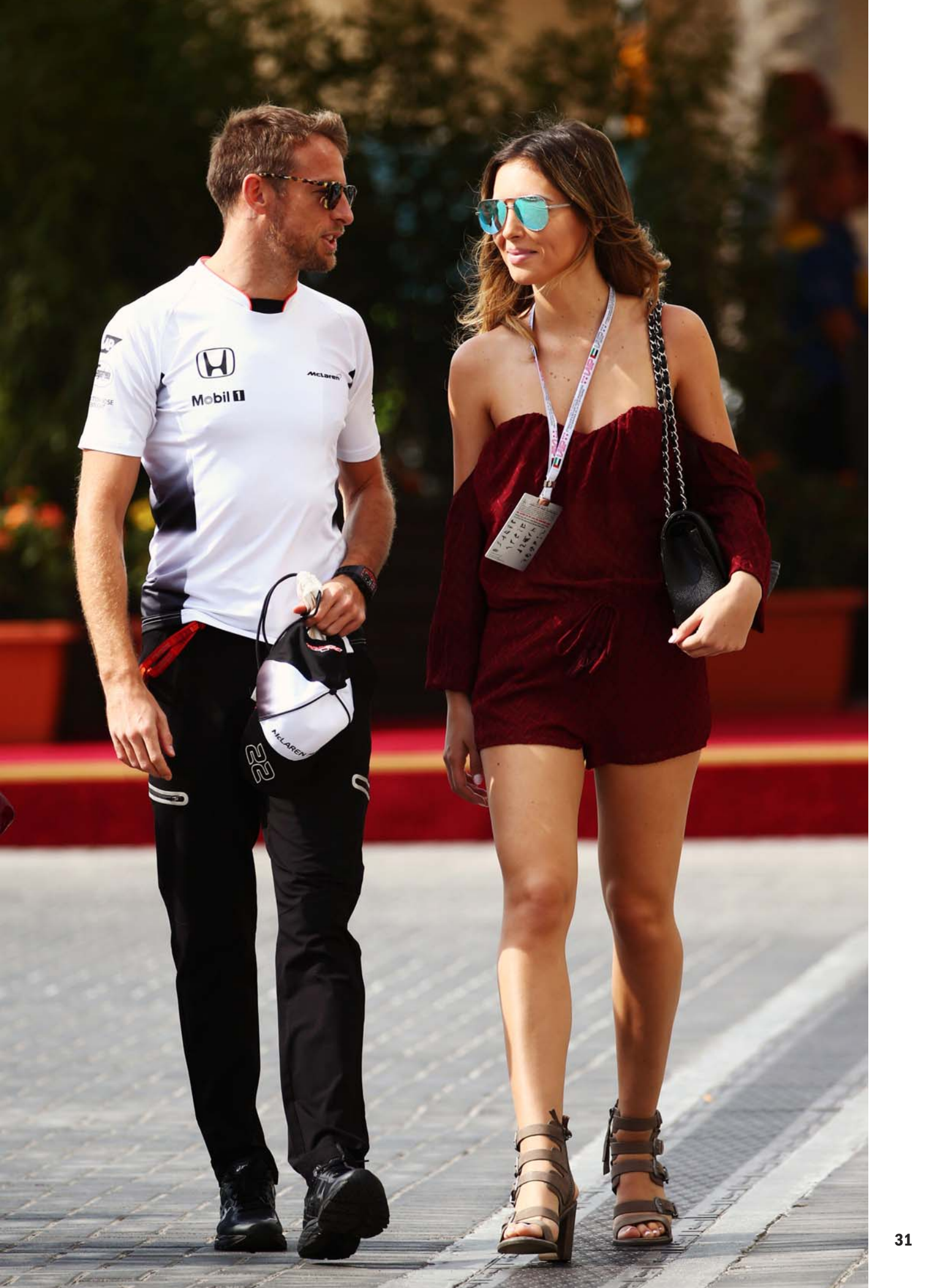
## Sfortunato Button che chiude con un ritiro...

Purtroppo, ha avuto un sapore più amaro il commiato di Button: dopo appena 12 giri il cedimento della sospensione anteriore destra sulla sua McLaren, davvero anomalo, lo ha costretto al ritiro. «Per fortuna me ne sono reso conto prima della frenata. Sono cose capitate raramente, è stata solo sfortuna», ha raccontato il campione 2009, che ha ricevuto comunque un fragoroso applauso dal pubblico in tribuna. Non ci sono però rimpianti: «Mi sono goduto lo stesso questa giornata, le emozioni prima di salire in macchina, l'atmosfera intorno a me, con il team e la mia famiglia. Ho fatto bene a indossare gli occhiali da sole in quel momento...».

## ... ma che esclude di tornare in F1

Sulla carta il contratto con la McLaren prevede un'opzione per rientrare nel 2018, ma sembra più una formalità che un'eventualità concreta. Già alla vigilia Jenson diceva: «Mi approccio a questa weekend come se fosse l'ultimo. Non mi vedo di nuovo a correre in F1, sono felice di quello che ho ottenuto nella mia carriera. È finita, mi godo il presente». Il 2017 sarà sicuramente un anno sabbatico dalla categoria regina, magari con la possibilità di dedicarsi maggiormente al triathlon e di affrontare una sfida inedita nel motorsport. In ballo restano le ipotesi nel Global Rallycross in America o nel Super GT in Giappone, sfruttando i buoni rapporti con la Honda.







# La rimonta del Max









a cura di Jacopo Rubino  
foto Photo 4

### Rosberg

10

Se non è un voto alla gara, è un voto all'intera stagione: del resto, si è laureato campione del mondo. Ha sbagliato pochissimo, ha sfruttato le occasioni a disposizione, non ha perso la calma sul finire di un campionato in cui ha dovuto subire (o gestire?) la rimonta del compagno Hamilton. Gli ultimi giri di Abu Dhabi ne sono stati un buon esempio.

### Hamilton

9

Nell'ultimo weekend dell'anno ha fatto ciò che doveva, e poteva: pole e vittoria, sperando che sul cammino di Rosberg si presentasse qualche ostacolo. Che lui stesso negli ultimi giri ha provato a creargli, alzando sensibilmente il piede per favorire l'avvicinamento di Vettel e Verstappen. Tatticamente ineccepibile, sportivamente se ne può discutere: tra favorevoli e non, di sicuro c'è un muretto Mercedes che non ha gradito molto, come testimoniato dall'avviso via radio.

### Vettel

9

Proprio all'ultimo atto, proprio al calare del sole su Abu Dhabi, il ferrarista rivede un po' di luce: finalmente di nuovo sul podio su cui mancava (per le statistiche) da Monza, e ancora prima da Baku. Non basta certo questo risultato a salvare una stagione negativa, ma almeno è un buon modo per lanciarsi verso il 2017. Analizzata singolarmente, per Vettel è stata una bella domenica, condita da una buona strategia, dal sorpasso grintoso alla nemesi Verstappen, e forse dalla saggia decisione di non immischiarsi troppo nella questione Hamilton-Rosberg.

### Verstappen

8

L'arrembante Max va in testacoda al via, rischiando subito di uscire di scena, ma poi recupera in fretta e si ritrova a lottare comunque per il podio complice il cambio strategico optato dalla Red Bull. Per una volta, però, è l'olandese volante a essere sorpreso in un sorpasso: quello rimediato da Vettel.

### Hulkenberg

8

Una costante in questo finale di 2016, il tedesco della Force India saluta la Force India con una settima posizione convincente. Del resto è il primo degli altri, dopo le inarrivabili Mercedes, Ferrari e Red Bull.

### Ocon

8

Ha duellato con l'altra Manor di Wehrlein, riuscendo ad avere la meglio nel corpo a corpo. Il giovane francese ha convinto in questo primo scorcio di carriera in Formula 1, ora lo aspetta il salto in Force India.







**Esteban  
Ocon**



# GP ABU DHABI

Il pagellone



Felipe  
Nasr





## **Ricciardo**

**7**

Battuto in gara da Verstappen, nonostante l'olandese abbia dovuto recuperare dopo il testacoda al via. Ma hanno inciso anche le diverse strategie, con l'australiano non esattamente entusiasta.

## **Raikkonen**

**7**

Più veloce di Vettel in qualifica, ancora una volta, il finlandese chiude la gara con un sesto posto privo di acuti. Colpa soprattutto di uno scarso feeling con le gomme. Ma per lui è stata comunque una stagione positiva.

## **Perez**

**7**

Il messicano raccoglie qualche altro punto per la Force India chiudendo ottavo, pur battuto dal compagno Hulkenberg.

## **Massa**

**7**

Il brasiliano va a punti nella sua ultima gara in Formula 1: più del nono posto con questa Williams in fase calante non si poteva fare, esce di scena a testa alta.

## **Alonso**

**7**

Un punticino, questo è lo score dello spagnolo nel Gran Premio conclusivo del 2016. La McLaren-Honda non permetteva miracoli, ma lui non molla mai. Alla fine si dice persino soddisfatto.

## **Grosjean**

**7**

Ai margini della zona punti con la Haas, con un migliore rendimento dei pneumatici la top 10 non sarebbe stata impossibile.

## **Wehrlein**

**7**

Scavalcato da Ocon nelle gerarchie Mercedes e nelle scelte Force India, il tedesco con il dente avvelenato si è visto battuto dal compagno di squadra nell'ultimo confronto a parità di mezzo. Eppure il 14esimo posto non sarebbe di per sé negativo.

## **Gutierrez**

**6**

Ancora una volta davanti al più quotato compagno Grosjean in qualifica, il messicano in gara si è visto rifulare 20" dal francese. Nemmeno all'ultimo tentativo gli è riuscito l'agognato ingresso in zona punti, e adesso c'è un futuro con molti nodi da sciogliere.

## **Ericsson**

**6**

A contratto già firmato con la Sauber per il 2017, lo svedese chiude la stagione senza acuti e fermo a 0 punti. Ad Abu Dhabi effettua una sola sosta ai box ed è chiamato a guidare con il bilancino. Ma serve a poco.

## **Nasr**

**6**

Sembra già distante anni luce l'impresa di Interlagos che ha permesso alla Sauber di prendersi il decimo posto nel Mondiale Costruttori. Un contatto con Ocon rovina la sua vettura e la sua strategia, vista la necessità di anticipare la sosta ai box.

### Button

6

Ci dispiacerebbe non assegnare un voto a Button per il suo ultimo Gran Premio in Formula 1. La gara per lui è durata soltanto 12 giri, poi il braccetto anteriore destro della sua McLaren ha ceduto, negandogli l'opportunità di salutare la bandiera a scacchi. Fa lo stesso.

### Sainz

6

Difficile giudicare il weekend dello spagnolo: al di là del ritiro senza responsabilità, per il tamponamento ricevuto da Palmer, Sainz ha affrontato la gara con un set-up precario visti i pochi chilometri accumulati dalla Toro Rosso dopo i problemi di venerdì. Fino al ko stava però dando vita ad un'ottima prestazione.

### Kvyat

6

Possiamo fare le stesse considerazioni espresse per Sainz, con l'ulteriore scusante di essere stato la vittima delle due forature di venerdì. Il ritiro per problemi tecnici è stato l'epilogo di una stagione impegnativa per il russo: aveva cominciato al volante di una Red Bull, è stato retrocesso in Toro Rosso, e alla fine si è ritrovato su una bici...

### Palmer

4

Un errore da principiante compromette la sua gara, ma soprattutto taglia fuori un incolpevole Sainz. In Renault saranno sempre sicuri di averlo voluto tenere in squadra? Del buono lo si può trovare nel grintoso avvio in cui si era proiettato in top 10, prima di crollare per l'usura dei pneumatici.

### Magnussen

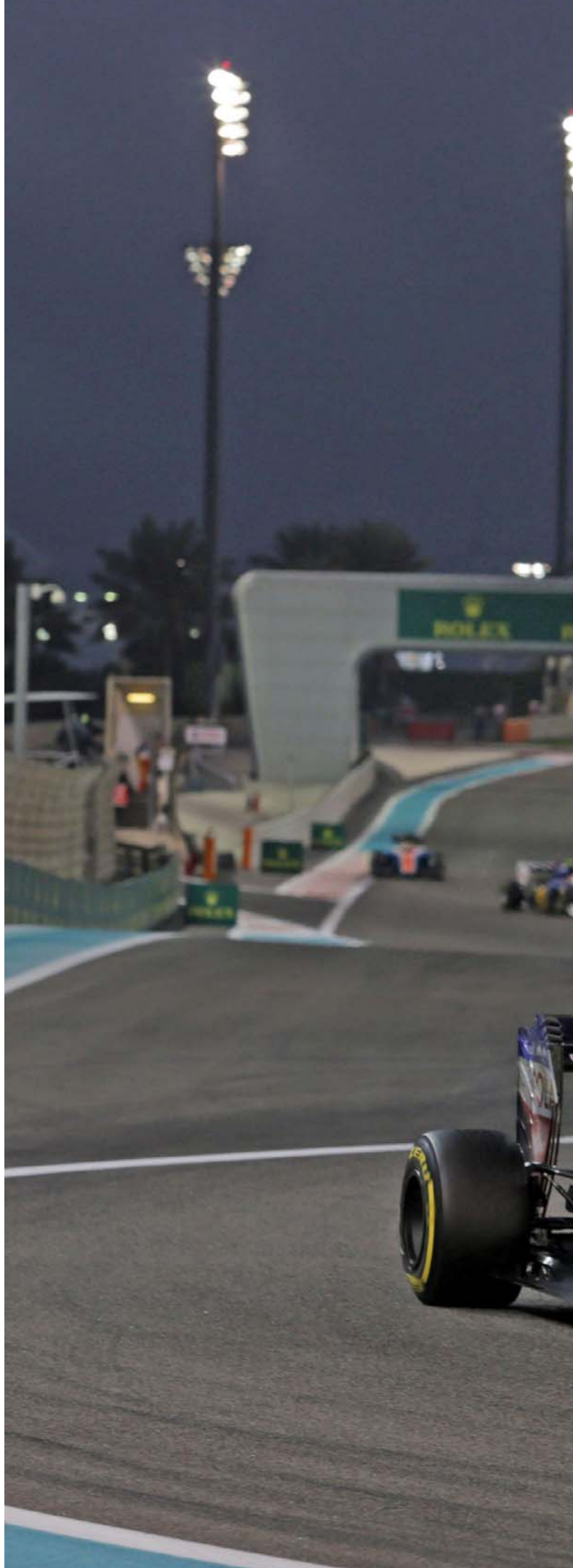
4

Ha subito danneggiato la sua vettura nella mischia d'avvio: cambiare il musetto non è stato sufficiente, era la sospensione ad essere ko. Non il modo migliore di lasciare la Renault (nel 2017 sarà con la Haas), ma del resto per entrambe le parti non è stata certo una annata da ricordare.

### Bottas

S.V.

Nei primi giri ha lottato con l'altra Williams di Massa, ma la gara del finlandese è durata poco: un improvviso problema alla sospensione lo ha escluso dai giochi.







Carlos Sainz  
e Romain Grosjean



### L'ORDINE DI ARRIVO DOMENICA 27 NOVEMBRE 2016

- 1 - Lewis Hamilton (Mercedes W07) - 55 giri 1.38'04"013
- 2 - Nico Rosberg (Mercedes W07) - 0"439
- 3 - Sebastian Vettel (Ferrari SF16-H) - 0"843
- 4 - Max Verstappen (Red Bull RB12-Renault) - 1"685
- 5 - Daniel Ricciardo (Red Bull RB12-Renault) - 5"315
- 6 - Kimi Raikkonen (Ferrari SF16-H) - 18"816
- 7 - Nico Hulkenberg (Force India VJM09-Mercedes) - 50"114
- 8 - Sergio Perez (Force India VJM09-Mercedes) - 58"776
- 9 - Felipe Massa (Williams FW38-Mercedes) - 59"436
- 10 - Fernando Alonso (McLaren MP4/31-Honda) - 59"896
- 11 - Romain Grosjean (Haas VF16-Ferrari) - 1'16"777
- 12 - Esteban Gutierrez (Haas VF16-Ferrari) - 1'35"113
- 13 - Esteban Ocon (Manor MRT05-Mercedes) - 1 giro
- 14 - Pascal Wehrlein (Manor MRT05-Mercedes) - 1 giro
- 15 - Marcus Ericsson (Sauber C35-Ferrari) - 1 giro
- 16 - Felipe Nasr (Sauber C35-Ferrari) - 1 giro
- 17 - Jolyon Palmer (Renault RS16) - 1 giro

Giro più veloce: Sebastian Vettel 1'43"729

#### Ritirati

- 41° giro - Carlos Sainz
- 14° giro - Daniil Kvyat
- 12° giro - Jenson Button
- 6° giro - Valtteri Bottas
- 5° giro - Kevin Magnussen

## IL RIEPILOGO DELLA STAGIONE 2016

Australia	20/03/2016	Nico Rosberg (Mercedes W07) - 57 giri in 1.48'15"565
Bahrain	03/04/2016	Nico Rosberg (Mercedes W07) - 57 giri in 1.33'34"696
Cina	17/04/2016	Nico Rosberg (Mercedes W07) - 56 giri in 1.38'53"891
Russia	01/05/2016	Nico Rosberg (Mercedes W07) - 53 giri in 1.32'41"997
Spagna	15/05/2016	Max Verstappen (Red Bull RB12-Tag Renault) - 66 giri in 1.41'40"017
Monaco	29/05/2016	Lewis Hamilton (Mercedes W07) - 78 giri in 1.59'29"133
Canada	12/06/2016	Lewis Hamilton (Mercedes W07) - 70 giri in 1.31'05"296
Europa	19/06/2016	Nico Rosberg (Mercedes W07) - 51 giri in 1'32'52"366
Austria	03/07/2016	Lewis Hamilton (Mercedes W07) - 71 giri in 1.27'38"107
Gran Bretagna	10/07/2016	Lewis Hamilton (Mercedes W07) - 52 giri in 1.34'55"831
Ungheria	24/07/2016	Lewis Hamilton (Mercedes W07) - 52 giri in 1.34'55"831
Germania	31/07/2016	Lewis Hamilton (Mercedes W07) - 67 giri in 1.30'44"200
Belgio	28/08/2016	Nico Rosberg (Mercedes W07) - 44 giri in 1.44'51"058
Italia	04/09/2016	Nico Rosberg (Mercedes W07) - 53 giri in 1.17'28"089
Singapore	18/09/2016	Nico Rosberg (Mercedes W07) - 61 giri in 1.55'48"950
Malesia	02/10/2016	Daniel Ricciardo (Red Bull RB12-Tag Renault) - 56 giri in 1.37'12"776
Giappone	09/10/2016	Nico Rosberg (Mercedes W07) - 53 giri in 1.26'43"333
USA	23/10/2016	Lewis Hamilton (Mercedes W07) - 56 giri in 1.38'12"618
Messico	30/10/2016	Lewis Hamilton (Mercedes W07) - 71 giri in 1'40'31"402
Brasile	13/11/2016	Lewis Hamilton (Mercedes W07) - 71 giri in 3.01'01"335
Abu Dhabi	27/11/2016	Lewis Hamilton (Mercedes W07) - 55 giri in 1.38'04"013







## CLASSIFICA PILOTI

1	Nico Rosberg	Mercedes	385
2	Lewis Hamilton	Mercedes	380
3	Daniel Ricciardo	Red Bull-Tag Renault	256
4	Sebastian Vettel	Ferrari	212
5	Max Verstappen	Red Bull-Tag Renault	204
6	Kimi Raikkonen	Ferrari	186
7	Sergio Perez	Force India-Mercedes	101
8	Valtteri Bottas	Williams-Mercedes	85
9	Nico Hulkenberg	Force India-Mercedes	72
10	Fernando Alonso	McLaren-Honda	55
11	Felipe Massa	Williams-Mercedes	53
12	Carlos Sainz	Toro Rosso-Ferrari	46
13	Romain Grosjean	Haas-Ferrari	29
14	Daniil Kvyat	Toro Rosso-Ferrari	25
15	Jenson Button	McLaren-Honda	21
16	Kevin Magnussen	Renault	7
17	Felipe Nasr	Sauber-Ferrari	2
18	Jolyon Palmer	Renault	1
19	Pascal Wehrlein	Manor-Mercedes	1
20	Stoffel Vandoorne	McLaren-Honda	1
22	Esteban Gutierrez	Haas-Ferrari	0
22	Marcus Ericsson	Sauber-Ferrari	0
23	Rio Haryanto	Manor-Mercedes	0
24	Esteban Ocon	Manor-Mercedes	0

## CLASSIFICA COSTRUTTORI

1	Mercedes	765
2	Red Bull Racing	468
3	Ferrari	398
4	Force India	173
5	Williams-Mercedes	138
6	McLaren	76
7	Scuderia Toro Rosso	63
8	Haas	29
9	Renault	8
10	Sauber	2
11	Manor	1



# L'America in Europa

**Sfruttando l'esperienza di tanti anni nel paddock, e non senza grande coraggio, Onofrio Veneziani nel 2015 ha deciso di creare un proprio team per misurarsi nella combattuta arena della Euro Nascar. Una scommessa che oggi può dirsi vinta su tutti i fronti**

Jacopo Rubino

«Siamo partiti da zero e in poco tempo abbiamo realizzato tutto questo. È il sogno americano, ho capito che esiste». C'è tanto orgoglio nelle parole di Onofrio Veneziani, per tutti Titi, parlando della sua avventura da proprietario di una scuderia nella Nascar Whelen Euro Series. Verrebbe da dire che l'America a volte può essere anche nel Vecchio Continente. In sole due stagioni la sua Double T, fondata insieme al socio Franco Ercoli, si è affermata fra le principali forze della categoria: «Ora ho una squadra stupenda, che si sta ampliando, che attira sponsor. Siamo pronti addirittura ad avere otto macchine al via. Qualcosa del genere altrove sarebbe fantascienza, semplicemente per i budget necessari. Qui invece un'auto costa 70 mila euro, ha ben 430 cavalli e possiamo correre di fronte a un pubblico enorme». Tanti sono gli aneddoti che Veneziani ci ha raccontato di questa avventura, quasi da appassionato più che da uomo di paddock. «Dopo sei mesi mi sono trovato a Daytona a chiacchierare con Roger Penske», ci svela, e poi «i vertici Nascar sono stati a bere una birra sotto la mia tenda, mi hanno voluto pure a cena a casa loro perché avevano apprezzato la nostra storia». Che merita davvero di essere scopert









**Onofrio, hai tanti anni di esperienza nel mondo del motorsport. Qual è stato il tuo cammino?**

«La mia carriera nelle corse è iniziata nel 2003 collaborando con Gianmaria Bruni: è stato il primo pilota con cui ho lavorato. Dopodiché ho continuato per diversi anni con il team ADM, in diverse categorie come ad esempio la Euroseries 3000 o la Formula Master. Nel frattempo ho seguito altri corridori, tra i quali Edoardo Piscopo, alla cui famiglia devo tantissimo, e poi Vicky Piria, Gianmarco Ercoli, Leonardo Pulcini. Questo percorso per me è durato fino al 2015. Sono stati dodici anni durante i quali sono stato al fianco anche diverse fra le principali formazioni italiane presenti nelle monoposto, e con varie realtà nel karting. Fra queste, in particolare, la PCR. Nel 2015 ho poi preso la decisione di fondare insieme a Franco Ercoli una squadra per partecipare alla Euro Nascar».

**Arriviamo quindi ad oggi. Come è nato il progetto Double T?**

«Tutto è partito seguendo Gianmarco Ercoli in qualità di manager. Nel 2014 avevamo disputato tre appuntamenti del campionato con un altro team, quindi è venuta la decisione di provare il salto creando un'attività tutta nostra. Mi sono basato sulle competenze che ho acquisito negli anni. Ho unito così le forze con il mio socio Franco Ercoli, importante imprenditore nel settore alimentare».

**Perché avete scelto proprio di misurarvi con le stock-car? In Europa stanno prendendo piede solo in tempi recenti.**

«Abbiamo voluto questa categoria perché ci ha subito colpito moltissimo. Innanzitutto per il tanto seguito presente alle gare, seppur in Italia stia acquisendo notorietà soltanto adesso. Ci è piaciuta la filosofia tipicamente americana di mettere al centro lo show, senza fossilizzarsi troppo su aspetti puramente tecnici che non sempre vengono colti. Questo campionato è nato circa cinque o sei anni fa con pochissimi iscritti, senza grande considerazione, ma ora vanta ben 27 macchine e un totale di 54 piloti che arrivano da ogni parte del pianeta. Ad oggi in Europa è difficile trovare eventi capaci di attirare 30 o 40 mila spettatori a weekend. E l'organizzazione è eccezionale, anche a livello di marketing. Per i tifosi non ci sono barriere, con un biglietto di pochi euro è possibile pure camminare in pit-lane e osservare da vicino le auto e i protagonisti della competizione. Purtroppo l'Italia è rimasta un po' indietro, in particolare perché manca una emittente che garantisca la copertura televisiva».

**L'avventura della Double T è stata subito battezzata con il titolo nella classe Elite 2, proprio grazie a Ercoli.**

«Ammetto che il nostro è un racconto quasi da libro Cuore: abbiamo cominciato senza avere neppure un'officina o un camion. In questo devo ringraziare Cesare Speranza della PCR, che mi ha fornito un aiuto fondamentale. Il primo test in pista lo abbiamo affrontato portando la macchina sul carrello. Se volessimo fare un paragone, è come se una piccola neopromossa riuscisse a conquistare immediatamente lo scudetto in Serie A. Abbiamo fronteggiato compagni provenienti da tutta Europa, di alto profilo tecnico e di esperienza. Sicuramente ha influito il nostro coraggio, la bravura dei nostri piloti e del nostro staff, e ovviamente la giusta dose di fortuna».

**Quello di Ercoli è un curriculum particolare: è approdato in**



**Euro Nascar diretto dal karting, senza passare dalle monoposto.**

«Con il passare degli anni ho capito che per i ragazzi italiani l'approdo in Formula 1 è diventato sempre più difficile, perché la trafila dalle monoposto è divenuta troppo onerosa a livello economico. Già nel karting troviamo anzi sempre più stranieri, con maggiori disponibilità e ben preparati grazie anche al supporto di sponsor e case costruttrici. Il cammino è impegnativo, seppur non impossibile, ma per questo ho pensato che fosse necessario battere strade nuove. Nel caso di Gianmarco stiamo parlando di un pilota con tanti successi di prestigio sui kart, ma con suo padre abbiamo preferito guardare in faccia la realtà: non disponevamo di budget faraonici e abbiamo optato per questa sfida».

**In generale avete sempre un occhio di riguardo per quanto accade nel karting.**

«È vero, attingiamo moltissimo dal karting. In effetti siamo il team in Euro Nascar che sfrutta maggiormente questa risorsa: lo conferma non solo l'aver messo in campo Ercoli, ma anche Riccardo Geltrude che si è dimostrato la grande rivelazione del 2016 diventando il miglior rookie nella Elite 2. L'anno prossimo potrà sicuramente ambire al campionato».

**In generale qual è il bilancio della stagione 2016?**

«È andata abbastanza bene, avendo appunto vinto il trofeo rookie nella Elite 2 con Geltrude, oltre alla categoria Legend con Dario Caso. Siamo arrivati secondi fra i gentleman con Lorenzo Calcinati, abbiamo vinto gare e segnato pole-position. Purtroppo un po' di sfortuna non ci ha permesso di raccogliere tutto quanto avremmo desiderato, ma dobbiamo





sempre ricordarci di aver schierato due giovani sia in Elite 1 che Elite 2, e soprattutto il livello qualitativo della griglia è altissimo: ai nastri di partenza ci sono nomi come quelli di Anthony Kumpen, Borja Garcia o Frederic Gabillon che non hanno bisogno di presentazioni».

#### Quali sono i piani per il 2017?

«Sicuramente proseguiremo in Euro Nascar, e stiamo studiando un grande progetto: quello di un Team Italia, che possa far convergere più forze dal nostro Paese all'interno di una sola struttura e creare una realtà di riferimento nella disciplina».

#### Secondo è possibile da qui approdare nella vera Sprint Cup, la "vera" Nascar?

«lo posso dire tre cose: sono partito con il mio socio con pochi soldi e in sei mesi siamo arrivati a essere premiati a Charlotte nel galà di fine anno della Nascar. È stata la cornice più emozionante che abbia mai visto nel motorsport. Gli americani sono in grado di realizzare sogni, di dare opportunità basate sul merito. Per questo Gianmarco abbia visto finanziata una gara negli USA, e presto avrà un'altra chance simile. La mentalità della Nascar sta ricordando un po' quella della NBA nel basket: prima i giocatori erano solo statunitensi, ora ci sono numerosi stranieri. Sono stati creati campionati Nascar anche in Canada e Messico, e ad esempio l'israeliano Alon Day, due volte campione junior qui da noi nella Elite 1, ha già affrontato alcune partecipazioni nella Truck Series con il supporto degli organizzatori».







A promotional graphic for the Macau Grand Prix 2016. It features a yellow and white checkered background. At the top, the Sun City Group logo is displayed. Below it, the text reads '63 澳門格蘭披治大賽車' (63 Macau Grand Prix), 'Grande Prémio de Macau', and 'Macau Grand Prix'. The dates '17-20/11/2016' are also present. The central image shows a Formula 1 car in the foreground and a motorcycle in the background, with a driver celebrating on a podium. At the bottom, there are logos for various sponsors including Shell, Castrol, and others.

# Asia m

**Da Motegi a Macao, continua l'avventura asiatica in una location completamente differente da quella nipponica...**





# non amour

**Marco Cortesi**

Dopo Motegi, l'idea era di restare qualche giorno in vacanza. Ma il Giappone l'ho già visto in lungo e in largo. Quindi, una rapida scorsa al calend... ehi ma c'è Macao! Questo più o meno è stato il ragionamento. Pronti-via, verifica sul volo (79€ per 5 ore, chissà cosa mettono nei serbatoi) e sull'albergo (as-

solutamente fuori budget, ma tant'è). E via con la richiesta d'accredito. Pensiero iniziale alle 14 del 21 ottobre. Chiusura degli accrediti alle 24 del 21 ottobre. Materiale richiesto, un'infinità. Lettera del direttore, foto, articoli passati, report di Analytics, tutto pronto a tempo di record. Implacabile. Quando arrivo a ritirare la pettorina, si ricordano di me. Mi sento Furio di Bianco Rosso e Verdone.





## Taxi, Ferry e strade sconosciute

Il viaggio è veramente a prova di occidentale imbranato, tra aeroporto, autobus e TurboJet, l'aliscafo che da Hong Kong arriva al Ferry Terminal, davanti al paddock. Per il resto, ci si muove col taxi, se si ha la pazienza di far la coda. Altissima la presenza di Toyota ibride, e di tassisti che, oltre a non spiacciare mezza parola di inglese, non conoscono la strada nonostante il fatto che la città misuri meno di 4km da parte a parte: forse per il Grand Prix li hanno "importati"?

## Navetta e traffico... da corsa

Che la navetta stampa di Macao non sia uguale a quella degli altri circuiti lo capisci quando passi per la terza volta nello stesso posto. Oltre al fatto che gira su strade normali, iper-trafficate. Massacrante, specie il primo giorno, quando la gente si trova di colpo con le strade chiuse e impazzisce. Poi, la situazione migliora. La navetta è bellissima perché passa per anche per le strade interne. Ti permette di vedere un po' di dietro le quinte, curiosità della vita quotidiana. Anche le vetture, nelle prove, sono recuperate tramite strade normali, dato che si cerca di occupare la pista meno possibile: il risultato sono i carri attrezzi... in coda in tangenziale. Dopo le attività, la pista viene riaperta al traffico regolare, quindi nel ritorno all'hotel si passa sempre dal rettilineo. Interessante. Unica eccezione alla chiusura del percorso, la possibilità per i residenti, in caso di bandiere rosse o interruzioni, di essere "scortati" dai commissari attraverso la pista per risparmiare tempo.







## Controlla la Polizia

In generale spicca la quantità di giovani che fanno da "aiuto-marshall" a bordo pista, con tanto di Coppiette di fidanzatini e ragazzi che sembrano appena usciti da scuola. Alcuni sono focalizzati sui rispettivi cellulari il 99% del tempo, altri si rivelano appassionati sul serio. A Macao, a sorvegliare sugli accessi è la polizia. Il primo giorno, mi apposto al secondo piano del parcheggio sopra il tornantino: tempo un minuto, e un agente appare per farmi compagnia. Tutte le volte ti controllano il pass, la faccia che c'è sopra, e la corrispondenza con la pettorina. Con loro (ma anche se non fossero poliziotti) meglio essere sempre gentili e collaborativi. Il fatto che siano militari va sempre preso in considerazione: hanno poca sopportazione con chi fa l'arrogante. Ma la severità è tanta. Addirittura, un fotografo è stato arrestato per essersi intrufolato in un'area vietata!



## Nuove amicizie

Faccio amicizia con due blogger di Hong Kong che gestiscono un sito di motorsport (rnewsport.com, cliccatelo) Brian Yue e Eddy Lee. Sono super-gentili e mi "adottano" per una giornata intera spiegandomi un po' come funzionano le cose, mostrandomi qualche posto per far foto e spiegandomi qualche segreto di Macao. Cose che possono accadere solo tra persone che condividono la passione vera. Se io sono arrivato tardi con l'accredito, mi consola che loro siano stati ancora più ritardati: abbiamo i pass numero 162, 163 e 164. E' bello (ed è il motivo per cui viaggio) incontrare nuove persone che ti facciano capire di più riguardo a culture differenti.



## Turismo da... miniera

Oltre alle gare, ci sono altre variabili per i team. Le vetture dei quattro campionati Turismo ad esempio sono posizionate nei tre piani sotterranei dell'autosilo sotto il paddock. Una situazione al limite dell'emergenza sanitaria per piloti e staff, e più si scende più il clima sembra quello di una... miniera. Invece le moto occupano gli ultimi box, tre o quattro ciascuno: le sessioni sono quasi tutte la mattina presto, ed il GP il sabato sera tardi: questo per riconfigurare la pista solo una volta. Ah, la riconfigurazione consiste semplicemente nell'aggiungere nei punti più pericolosi dei materassini tipo quelli della palestra alle scuole medie. Utilità in caso di incidente, vicina allo zero. Niente air fence, anche perché non ci sarebbe più spazio... per la pista.

## Il bilancio...

Un weekend intensissimo fatto di passione vera anche se molte delle gare... di quelle si può leggere su Italaracing.net. Valsa la pena? Assolutamente. Per le corse in sé, per il contorno, per le nuove amicizie, per il luogo, specie se piace il cibo e il caldo umido. Da rifare prima possibile.







**Il pilota norvegese ha messo il sigillo nella gara che  
visto l'addio dell'invincibile squadrone Volkswagen.  
E per una volta lasciamo tutto lo spazio alle immagini**

# **Mikkelsen** **firma** **la fine** **di un'era**









visitsw.com  
Destination  
NSW

**Coffs**  
coffscoast.com  
Belligen • Coffs Harbour

**KENNARDS**  
HIRE



Sul podio tutti gli uomini Volkswagen si sono presentati sventolando un fazzoletto bianco. Una forma di saluto che è servita ad asciugare qualche inevitabile anche qualche lacrimuccia...



# MONDIALE RALLY

Portfolio Australia







**Thierry Neuville era arrivato agli antipodi  
dovendo difendere il secondo posto in campionato.  
Missione compiuta, ma il belga ha dovuto  
mettere alla frusta la sua Hyundai i20 Wrc**









**Come sempre Ott Tanak sulla terra si è fatto valere, ma più che il suo quinto posto assoluto il pilota estone ha festeggiato il premio ricevuto il lunedì sera a Sidney quale "Pilota dell'anno WRC"**



# MONDIALE RALLY

## Portfolio Australia

La conquista dell'iride WRC2, partita in ritardo si è rivelata per Esapekka Lappi una cavalcata vincente grazie alle doti velocistiche (quattro vittorie in stagione) e della Fabia R5, indiscutibilmente la migliore delle R5 odierne







FIA WRC 2 Championship

ŠKODA

Castrol EDGE

ŠKODA





# AUTOMOTO RACING

TORINO, ITALIA | LINGOTTO FIERE  
3 / 4 / 5 FEBBRAIO 2017

Con il patrocinio di



CAMERA DI COMMERCIO  
INDUSTRIA ARTIGIANATO E AGRICOLTURA  
DI TORINO



AUTOMOBILE CLUB  
TORINO



CITTA' DI TORINO

Con il sostegno di



In contemporanea con



Tel. +39 011 350 936

info@automotoracing.it

www.automotoracing.it

